

OKTOBER 2014

VDR Verband
Deutscher
Reeder

www.reederverband.de



C13703

NEUBAU „BUGSIER 7“

Ein Kraftprotz entsteht

28



INTERVIEW

Bayerische Perspektive:
Verkehrspolitiker Ulrich Lange
(CDU/CSU) über seine
maritime Agenda

14

FINANZIERUNG

HSH-Aufseher
Thomas Mirow:
Schonungslose
Bilanz

40

E.R. SCHIFFFAHRT

Wie Effizienz-
berater an Bord
den Schiffsbetrieb
optimieren

50



Foto: DSM Piräus

Shuttle-Service und mehr: Na bitte, da unten liegt unser Schiff. Seeleute sehen in Piräus einmal ihren Arbeitsplatz von einer ganz anderen Warte.

Diesen seltenen Ausflug mit Aussicht macht die Seemannsmission möglich - wenn Seeleute dafür einmal Zeit finden. Zu aller erst sorgt der Shuttle-Service für ganz nahe liegende Dinge: Mit dem Shuttle-Bus der Seemannsmission kommen Seeleute von A (Schiff) nach B (Seemannsclub oder -heim) und zurück - zuverlässig, sicher, kostenlos.

Der Shuttle-Service, die Beförderung, gehört zum Basis-Angebot unserer Stationen - wie die Schiffsbesuche. Nicht nur, dass Seeleute so für sie wichtige

Einrichtungen erreichen, auch andere Fahrten fallen an - etwa zum Arzt, zum Einkauf und in die Stadt. Kleine Ausflüge wie oben bleiben beim heutigen



Tempo der Logistik seltene Highlights. Einlaufen, festmachen, entladen, beladen, ablegen - meist sind es nur Stunden, die das Schiff im Hafen liegt.

Für die Seeleute gibt's den Shuttle-Service zum Nulltarif. Doch das Angebot kostet Geld. Der ITF Seafarers Trust hilft teilweise bei der Anschaffung der Fahrzeuge. Die Betriebskosten der Fahrzeuge bringt die Seemannsmission auf. Personal steht bereit. Versicherung, Reparaturen, Treibstoff müssen bezahlt werden.

Für die Würde der Seeleute. Deutsche Seemannsmission: Wir besuchen, begleiten, helfen, unterstützen und laden ein.



Rotterdam - nach dem Einkauf



Mäntyluoto - in die Stadt



Santos - zum Club



Antwerpen - zum Sportfeld



Duisburg - in der Werft

Fotos (von links): DSM Rotterdam, DSM Mäntyluoto, DSM Santos, DSM Antwerpen, Gerhard Kling

Mit Ihrer Spende unterstützen Sie die diakonische Arbeit der Seemannsmission.

Spendenkonto:

Deutsche Seemannsmission e. V., Jippen 1, 28195 Bremen

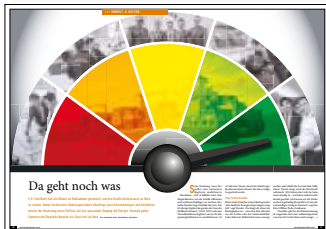
Evangelische Darlehns-genossenschaft (EDG) Kiel

Konto 330 30 (BLZ 210 602 37)



Mehr Information und Spenden online: www.seemannsmission.org

Von bayerischen Reedern, kleinen Kraftpaketen und Beratern an Bord



Das Maritime ist für Ulrich Lange Neuland. Der Bundestagsabgeordnete ist **neuer verkehrspolitischer Sprecher seiner Fraktion, der CDU/CSU**. Doch der Mann aus der eher binnenländisch geprägten Region Bayerisch-Schwaben ist lernbegierig. Gleich zu Beginn seiner Amtszeit kam er in den Norden, um sich die Argumente der maritimen Wirtschaft anzuhören. Gemeinsam mit Bugsier-Chef Jan-Wilhelm Schuchmann und Ralf Nagel, dem geschäftsführenden Präsidiumsmitglied des VDR, hat er sich im Hamburger Hafen den Wind um die Nase wehen lassen. „Ohne die Schifffahrt wäre Deutschland nicht so stark“, sagt er im Interview (ab Seite 14) – und verweist auf den Beitrag bayerischer Industrieunternehmen zur Wertschöpfung im maritimen Sektor. Dass auch zwei bedeutende Reedereien ihren Sitz in Bayern haben, könnte die gute Süd-Nord-Verbindung zusätzlich untermauern.

Im Hamburger Hafen war Lange auf einem Bugsier-Schlepper unterwegs. Die wendigen Kraftpakete sind für einen funktionierenden Hafenbetrieb unerlässlich: Sie helfen mit ihrer ausgeklügelten Technik und der nötigen Power, die großen Pötte auf engstem Raum zu manövrieren und punktgenau zu ihrem Liegeplatz zu bringen. „Die Geburt einer Hafen-Ameise“ heißt denn auch passenderweise **unsere Geschichte über den Bau der neuesten Bugsier-Generation** auf der Fassmer-Werft in Berne. Auch die betritt damit übrigens Neuland – und hat ihre Arbeit offenbar tadellos erledigt (s. Seite 28).

Einen guten Job machen auch die Offiziere und Mannschaften der Reederei E.R. Schifffahrt. Zuverlässig und schnell bringen sie die Ladung von A nach B. Künftig werden sie es noch effizienter tun. Denn neben diversen Maßnahmen zur Energieeinsparung hat die Reederei auch ein spezielles Coaching entwickelt: **Effizienzberater gehen an Bord** und sensibilisieren die Crew für das Thema Energieeinsparung (s. Seite 50). Merke: Schon vermeintliche Kleinigkeiten haben einen spürbaren Effekt. So steigert die Reederei ihre Wettbewerbsfähigkeit, sichert damit die Jobs an Land und an Bord – und die Umwelt profitiert auch davon.

Viel Vergnügen beim Lesen wünscht Ihnen Ihr

Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Inhalt 10/2014



14



18



28

... WIRTSCHAFT & POLITIK

6 LUFTBILD

Blick aus dem All

8 PERSONALIEN

Namen und Nachrichten
aus der maritimen Wirtschaft

9 KOMMENTAR

von Ralf Nagel

10 MELDUNGEN

Neues aus den Unternehmen

► 14 INTERVIEW

Ulrich Lange, verkehrspolitischer
Sprecher der CDU/CSU-Bundestags-
fraktion, über seine maritime Agenda

18 MEDIZIN

Fit für den Dienst auf See:
Der Service des Seeärztlichen Dienstes

22 SMM 2014

Die Weltleitmesse der maritimen
Wirtschaft zieht eine positive Bilanz

24 ZAHLENWERK

Rickmers Gruppe präsentiert
Halbjahreszahlen

... LOGISTIK & FINANZEN

26 MELDUNGEN

Neues aus den Häfen

► 28 SCHIFFBAU

Geburt einer Hafen-Ameise: Der Bau
des Hochseeschleppers „Bugsier 7“

36 INFRASTRUKTUR

Türkische Häfen stellen sich neuen
Herausforderungen

40 FINANZIERUNG I

HSH-Nordbank-Aufsichtsratschef
Thomas Mirow redet Klartext

... LOGISTIK & FINANZEN

- 42 FINANZIERUNG II**
Meldungen zu Fonds und Banken
- 44 VERSICHERUNGEN**
Die Ebola-Epidemie in Westafrika wirft rechtliche Fragen auf
- 46 INDIZES**
Die wichtigsten Schiffssegmente

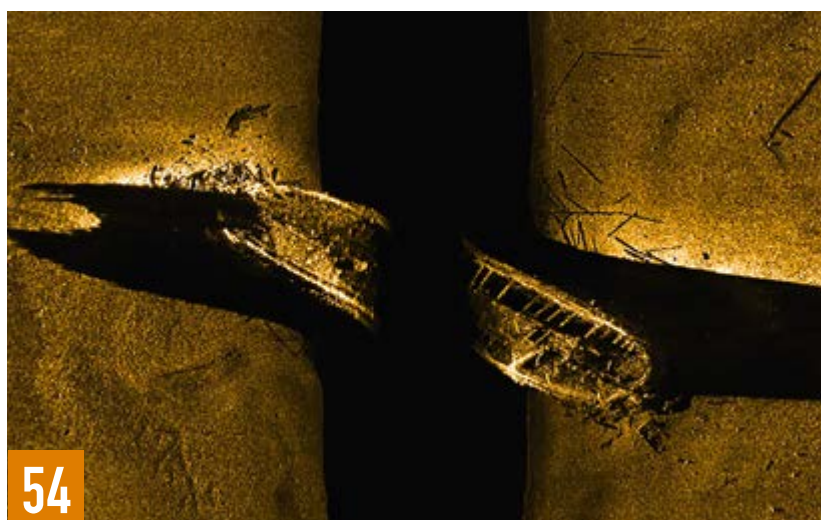
... UMWELT & KULTUR

- 48 MELDUNGEN**
Neues aus Umwelt und Kultur • Nautische Redensarten
- **50 UMWELTSCHUTZ**
Bei der Reederei E.R. Schifffahrt sensibilisieren Effizienzberater die Mannschaften an Bord
- 54 ARCHÄOLOGIE**
Sensationeller Fund: Der Franklin-Expedition auf der Spur
- 56 SERIE: MARITIME MUSEEN**
Teil 18: Oslo – das Norsk Maritimt Museum und seine Nachbarn
- 58 PORTRÄT**
Elbfischer Walter Zeeck – der Letzte seiner Art
- 60 NEUE SCHIFFE**
Daten und Fakten
- 62 UNTERHALTUNG**
In „TransOcean“ werden PC-Spieler zum Reeder
- 63 KEHRWIEDER**
Vor 50 Jahren

► = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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





Die wilde Geburt einer neuen Insel

Neun Monate nachdem eine neue Insel durch die Oberfläche des westlichen Pazifiks gebrochen ist, gehen die Vulkaneruptionen auf Nishinoshima weiter. Die winzige neue Vulkaninsel „Niiijima“ verschmolz im letzten Winter zu Nishinoshima (siehe Bilderfolge rechts) und setzte ihr Wachstum fort. Die Insel vergrößert sich durch stetige Lavaströme und umfasste zuletzt eine Fläche von 1,4 km².

Der NASA-Satellit „Landsat 8“ hat diese Aufnahme von Nishinoshima Ende August gemacht. Als Teil der Ogasawara-Inselkette liegt das Eiland rund 1.000 Kilometer südlich von Tokio bei 27° 14' Nord, 140° 52' Ost. Auf dem Bild rechts sieht man Schwaden von Vulkangasen und Dampf aufsteigen. Das kann zur Bildung von Cumuluswolken beitragen. Vor der Nordostküste sieht man, wie die Vulkanaktivitäten das Wasser mit Gasen, Mineralien und Sedimenten verfärben.

Beobachtern zufolge fließen an der Ostseite der Insel immer noch 200.000 Kubikmeter Lava pro Tag heraus. Das könnte bald zu einer gewissen Instabilität der Insel führen – bis hin zum teilweisen Abbruch,

vermutet etwa Fukashi Maeno, Wissenschaftler an der Universität Tokio.

Nach einem Überflug teilte die japanische Küstenwache mit, dass an der Nordseite der Insel ein Pfropfen erkalteter Lava einen Vulkanschlot versperre. Die Sorge: Der Austritt von Magma wird dadurch verhindert und der Innendruck so erhöht, dass es zu einer Art Explosion kommen könnte. Vorsorglich warnte die Küstenwache Schiffe, genügend Abstand zur Insel zu halten.



AKTIVITÄT: Foto von einem Überflug der Küstenwache.

Fotos: NASA



21. AUGUST 2014



04. JULI 2014



24. DEZEMBER 2013



08. DEZEMBER 2013

Fairplay



Gesamtprokurist der Hamburger Aktivitäten der Schleppreederei Fairplay wird **Wulf V. Resenhoeft**. Er absolvierte eine Lehre bei Oskar Wehr und begann seine Karriere 1990 bei der Reederei

H. Schuldt, für die er auch in Houston arbeitete. 1996 wechselte Resenhoeft zu Fairplay und kümmerte sich hier zunächst um die Hafenschleppabteilung und später auch um das Segment der Seeverschleppungen. Anfang 2000 begann Fairplay sich mit mehreren Neubau-Schleppern aktiv im Offshore-Markt zu etablieren. Resenhoeft war maßgeblich am Ausbau dieser Aktivität beteiligt – zuletzt als Leiter der Hafen- und Offshore-Abteilung.

AIDA Cruises



Dr. Gregor Brendel verstärkt ab 1. Oktober 2014 als neuer Senior Vice President Hotel Operations & Guest Experience das Führungsteam von AIDA Cruises. In seiner Funktion verantwortet er künftig den gesamten

Hotel- und Dienstleistungsbereich inklusive Entertainment für die AIDA-Flotte.

Brendel kommt von der Hamburger Europa Center AG, wo er Vorstandschef war. Davor war er u.a. als Director Center-Management International der ECE-Projektmanagement GmbH für die Erschließung neuer Märkte in Mittel- und Osteuropa verantwortlich.

VHSp



Zum Jahreswechsel wird die Geschäftsführung des Verein Hamburger Spediteure (VHSp) erweitert. **Stefan Saß** wird Mit-Geschäftsführer und folgt im Mai auf Kurt-Jürgen Schimmelpfeng, der 35 Jahre an der Spitze des

VHSp stand. Als stellvertretender Geschäftsführer verantwortet Saß bislang die Aufgabenfelder Landverkehr, Lagerei und Logistik,

Gefahrgut, sowie Ausbildung und Beratung in arbeits- und sozialrechtlichen Fragen. Die Beratertätigkeit ist auch künftig Teil seines Aufgabenspektrums. In seiner neuen Funktion kommt unter anderem die Führung der Verbandsgeschäfte hinzu. Der Jurist ist seit 2002 in der Geschäftsstelle des Vereins tätig.

VSM



Rechtsanwalt **Christian A. Schilling** ist neuer Geschäftsführer des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM). Er war nach beruflichen Stationen in Berlin bereits seit 2008 in verantwortlichen Positionen beim VSM tätig. Laut VSM-Hauptgeschäftsführer Reinhard Lücken wird Schilling die Bereiche Finanzierung und Steuern, Recht, Personalwesen sowie öffentliche Beschaffung und Marineschiffbau betreuen.

HANSA



Krischan Förster ist neuer Chefredakteur des „Hansa International Maritime Journal“. Er arbeitet seit zwei Jahren für den Schifffahrts-Verlag und war zuletzt stellvertretender Chefredakteur. Parallel bleibt Förster Redaktionsleiter der Schwesterzeitschrift „Binnenschifffahrt“. Zuvor war der Journalist viele Jahre Redakteur beim Bremer „Weser-Kurier“ mit dem Schwerpunkt maritime Wirtschaft. Er verantwortete dort u.a. eine wöchentlich erscheinende Schifffahrts- und Hafenseite. 2011 gewann Förster den Deutschen Journalistenpreis Wirtschaft/Börse/Finanzen.

DNV GL



Nikos Späth steigt als Pressesprecher beim führenden maritimen Klassifikationsunternehmen DNV GL in Hamburg ein. Späth war zuletzt dreieinhalb Jahre Chefredakteur des Schifffahrtsmagazins „Hansa“.

Bei DNV GL Maritime gehört er zum Team von Kommunikationschef Andreas Bodmann.

Deutsche Marine I



Vizeadmiral **Andreas Krause** wird von November an neuer Inspekteur der Deutschen Marine. Er tritt damit die Nachfolge von Axel Schimpf an. Der Kommando-wechsel ist für den 28. Oktober in der Marine-

schule Mürwik in Flensburg vorgesehen. Der in Lübeck geborene Krause ist seit 1976 Soldat und hat zahlreiche Einsätze im In- und Ausland hinter sich. Seit August 2013 ist er stellvertretender Marineinspekteur im Rostocker Marinekommando. Derzeit sind in der Marine 24 300 Menschen beschäftigt, im operativen Kern sind es 13 800 Soldaten.

Deutsche Marine II



Fregattenkapitän **Axel Schrader** übernimmt das Kommando über das 3. Minensuchgeschwader. Vorgänger Marc Gieseler hatte die „Elche“ mit rund 450 Soldatinnen und Soldaten zweieinhalb Jahre geführt. Schrader war zuletzt Pressereferent im Bundesverteidigungsministerium.

ITF



Steve Cotton wurde Mitte August auf dem 43. Kongress der Transportarbeiter-Föderation ITF in Bulgariens Hauptstadt Sofia einstimmig zum Generalsekretär gewählt – 21 Jahre nach dem Antritt seiner Tätigkeit in der ITF-Sonderabteilung der Seeleute. Cotton hatte bereits 22 Monate lang die Position eines geschäftsführenden Generalsekretärs inne. Der ITF gehören 600 Gewerkschaften aus 140 Ländern mit zusammen rund 4,5 Mio. Mitgliedern an – darunter ver.di, wo **Klaus Schröter** als Bundesfachgruppenleiter für die Schifffahrt zuständig ist.



Foto: VDR/Engel+Gleien

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des
Verbands Deutscher Reeder*

Schifffahrt erwartet Fairness beim Schwefelgrenzwert

Der Countdown läuft bald ab: Ab 1. Januar 2015 gilt in den Emissionskontrollgebieten (ECA) Nord- und Ostsee sowie Nordamerika und der Karibik der strengere Schwefelgrenzwert von 0,1 Prozent für Schiffsbrennstoffe. Um diese Grenze einzuhalten, müssen die Schiffe alternative Brennstoffe nutzen oder ihre Abgase entschwefeln. Die meisten Reeder werden in den betroffenen Gebieten zum rund 50 Prozent teureren Marinediesel wechseln müssen.

Die Reeder sind mit Hochdruck dabei, die notwendigen technischen und operativen Voraussetzungen zu schaffen. Dazu gehören zum Beispiel Umbauten am Brennstoffsystem an Bord und die Bedarfsplanung für den neuen Brennstoff an Land. Einige Schifffahrtsunternehmen setzen auf Entschwefelungsanlagen an Bord. Oft scheitert der Einbau eines sogenannten Scrubbers an den technischen Unwägbarkeiten und den hohen Kosten. Ob, wann und für wen die von der Bundesregierung im Koalitionsvertrag zugesicherte Förderung von grüner Schiffstechnik tatsächlich kommt, ist offen.

Für die Anrainerstaaten und die EU-Kommission wird es jetzt sehr knapp, ihre Hausaufgaben zu machen. Ungeklärt sind rechtliche Widersprüche beim Betrieb der offenen Scrubber. Unter den aktuellen Bedingungen können sie nicht überall wie geplant zum Einsatz kommen – dabei wurden bereits Millionen investiert!

Als besonders gravierend erweisen sich die mangelnden Absprachen zwischen den Staaten, wie die Einhaltung des neuen Grenzwertes überprüft werden soll. Denn auch wenn Schiffe ab Jahresbeginn rechtskonform Brennstoff mit 0,1 Prozent Schwefelgehalt „tanken“, dauert es noch eine Zeit lang, bis er im gesamten Brennstoffsystem auch so messbar ist. Aber kein Reeder kann es sich leisten, bereits im Dezember die Mehrkosten für Marinediesel zu schultern.

Die Schifffahrt erwartet Fairness bei der Einführung des neuen Grenzwertes. Statt exorbitanter Strafen in einzelnen Hafenstaaten, falls bei einer Messung zu Beginn noch erhöhte Schwefelwerte gemessen werden, brauchen wir in der Übergangsphase praktische Lösungen. Mit der Vorlage seiner Bunker Delivery Note – der „Tankquittung“ – kann jeder Reeder den Behörden nachweisen, dass der hinreichend saubere Brennstoff gebunkert wurde.

Die EU und die betroffenen Anrainerstaaten müssen bis zum Jahreswechsel die Unklarheiten beseitigen und einheitliche Regeln finden. Die Zeit drängt.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN



SCHIFFFAHRT: Milliardeninvestitionen für nicht ausgereifte Systeme?

Welt-Reederverband dringt auf Änderungen beim Ballastwasser

Die International Chamber of Shipping (ICS) hat ihre Forderung an die Regierungen bekräftigt, wesentliche Fragen im Zusammenhang mit der IMO-Ballastwasserverordnung zu klären, bevor es zu spät ist.

Auf einem Ballastwasser-Gipfel in Singapur ermutigte ICS-Vize-Vorsitzender Esben Poulsen die IMO-Mitgliedsstaaten ausdrücklich, Lösungen aufzugreifen, die eine Vorlage der Industrie an

das Umweltschutzkomitee (Marine Environment Protection Committee/MEPC) enthält. Poulsen betonte, es gebe nach wie vor Zweifel am gegenwärtigen Typgenehmigungsverfahren der IMO für die teuren Ballastwasserbehandlungsgeräte. Außerdem fehle es an Kriterien für die Probeentnahme bei Hafenstaatkontrollen. Ungeklärt sei auch der Bestandsschutz von bereits installierten Anlagen. Poulsen sagte: „Wenn die BW-

Konvention schließlich in Kraft tritt, muss die Schifffahrtsbranche Milliarden von Dollar investieren, um die Einhaltung zu gewährleisten. Doch wegen der unbeantworteten Fragen fehlt es an Zutrauen, dass die neue Ausrüstung auch wirklich funktioniert – oder die Standards erfüllt, die die Regierungen gesetzt haben, um unerwünschte Mikroorganismen zu töten.“ Noch sei auf Basis der ICS-Vorschläge ein Umsteuern möglich. www.ics-shipping.org



Es fehlt an Zutrauen, dass die Technik wirklich funktioniert.

Esben Poulsen,
ICS-Vize-Vorsitzender

Fotos: ICS, il-fede - Fotolia

LNG Hybrid Barge Richtung Hamburg unterwegs

Umweltfreundliche Stromversorgung für AIDA-Kreuzfahrer im Hamburger Hafen.

Mitte September startete sie von der slowakischen Werft in Komárno aus nach Hamburg: Über Donau, Main und Rhein wird die LNG Hybrid Barge von Becker Marine Systems 1.500 km in die Hansestadt geschleppt. Im

Hafen soll das schwimmende Kraftwerk, das mit tiefgeköhltem, verflüssigtem Erdgas betrieben wird, künftig Kreuzfahrtschiffe der Reederei AIDA mit Strom versorgen. Dank LNG fallen Emissionen wie Schwefeldioxid, Stickoxide und auch Dieselruß weitgehend oder vollständig weg.

www.becker-marine-systems.com



GENERATOREN: Das schwimmende Kraftwerk kann 7,5 MW Strom erzeugen.

Foto: Becker Marine

Gute Stimmung, viele Tore

Mit 4:2 entschieden Anfang September die Reeder das traditionelle Fußballspiel gegen die schiffsfinanzierenden Banker für sich.

Das 41. Lokalderby der maritimen Wirtschaft fand vor 250 begeisterten Zuschauern statt. Am Rande des torreichen und spannenden Spiels kamen außerdem insgesamt 750 Euro an Spenden für die Seemannsmission „Duckdalben“ zusammen.

www.bankers-vs-shipowners.de

ERFOLG: Die Reeder erzielten in der 2. Halbzeit innerhalb von sieben Minuten drei Tore.



Foto: Lario Tus - Fotolia

Kooperation von Hamburg Süd und UASC

United Arab Shipping Company (UASC) und Hamburg Süd, zwei führende Containerlinien, werden künftig weltweit zusammenarbeiten. Eine entsprechende Kooperationsvereinbarung wurde jetzt unterzeichnet.

„Durch diese Zusammenarbeit können Hamburg Süd und UASC ihre jeweiligen Kernkompetenzen und Netzwerke ergänzen und somit den Kunden beider Linien eine umfassendere Abdeckung und noch bessere und zuverlässigere Dienstleistungen anbieten, ohne zusätzlich in neue Tonnage

STRATEGIE:
Hamburg
Süd-Chef
Dr. Ottmar
Gast.



zu investieren“, sagt Dr. Ottmar Gast, Sprecher der Geschäftsführung von Hamburg Süd. „Sowohl die Kunden der Hamburg Süd als auch die Kunden von UASC werden von dem Einsatz der sehr effizienten und umweltfreundlichen Schiffe der Unternehmen profitieren.“

www.hamburgsud.com

BV über 100 Mio. BRZ

Die französische Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas hat die von ihr betreute Flotte auf über 100 Mio. BRZ ausgebaut.

Zur Jahresmitte kam BV auf insgesamt 10.700 klassifizierte Seeschiffe. Damit habe sich der Bestand innerhalb von acht Jahren verdoppelt. Neben den Hauptsegmenten Bulk, Tanker und Containerschiffe sieht sich die Gesellschaft auch bei den Themen LNG und Kreuzfahrt gut aufgestellt. In den kommenden Jahren planen die Franzosen eine weitere Expansion durch Wachstum im Bestand, aber auch durch eine Stärkung der Typenvielfalt.

www.bureauveritas.de

Crewplanungs-Software bei E.R. Schifffahrt

Mannschaftsstärke, Arbeits- und Ruhezeiten: Die Personalplanung an Bord wird immer komplexer.

Die Hamburger Reederei und Ship-Management-Gesellschaft E.R. Schifffahrt hat deshalb gemeinsam mit den Partnern Bernhard Schulte Shipmanagement und den Forschern des Fraunhofer-Centers für Maritime Logistik und Dienstleistung (CML) das Projekt zur Entwicklung des Crew Compliance Optimizer (CCO) initiiert. „Die maritime Industrie benötigt dringend ein Ins-

trument, das die Mannschaftsstärke und -zusammensetzung unter Berücksichtigung von Schiffsgröße, Fahrplan und Arbeitsprozessen während der Hafendurchläufe exakt plant“, sagt Ole John, Senior Research Associate beim Fraunhofer CML. Den Prototyp des Systems testeten E.R. Schifffahrt und Bernhard Schulte Shipmanagement intensiv und unter realen Bedingungen an Bord. Die Erkenntnisse fließen in die weitere Entwicklung des Systems ein.

www.er-ship.com

EINSATZ: Eine optimale Planung entlastet die Crew und senkt den Aufwand



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

 **ABS**
www.eagle.org

Safety | Service | Solutions



Pirat in Eisleben gefasst

Die Polizei hat in Eisleben (Sachsen-Anhalt) einen Asylbewerber aus Somalia festgenommen. Er steht im Verdacht, 2011 an der Entführung des Frachters „Susan K“ vor der Küste Omans beteiligt gewesen zu sein.

Erst nach 70 Tagen Martyrium kam der Frachter der Leeraner Reederei Nimmrich & Prahm frei. Anschließend sicherten deutsche Polizisten routinemäßig Spuren auf dem Schiff. Ein Fingerabdruck wurde dem Somalier nun zum Verhängnis. Als Asylbewerber musste er ebenfalls einen Fingerabdruck abgeben. Und der erwies sich beim automatischen Abgleich mit der zentralen Datei im BKA als Treffer.



Foto: Hasenpusch

OPFER: Ein Dutzend Piraten überfiel die „Susan K“.

Kiellegung für umweltfreundliche Inselfähre

Niedersachsens Wirtschaftsminister Lies war Ehrengast bei der Kiellegung für die umweltfreundliche Inselfähre der Reederei Frisia auf der Cassens-Werft.

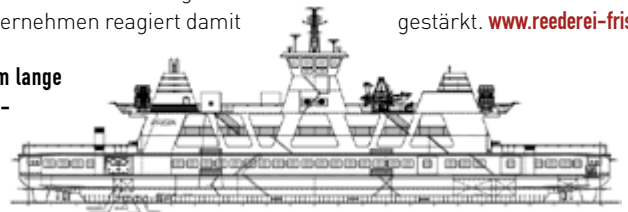
Zusammen mit Werft-Chef Hermann Kienitz und Reedereivorstand Carl-Ulfert Stegmann sowie Mitarbeitern aus beiden Häusern wurde, wie es alter Brauch ist, eine Glücksmünze auf einen Pallen für die erste Sektion des Schiffsneubaus genagelt. „Die erste Sektion unseres Neubaus ist fertiggestellt. Wir sind mit den laufenden Arbeiten sehr zufrieden und sehen uns in der Entscheidung bestätigt, wiederum die Cassens-Werft als Bauwerft für das Schwesterschiff unserer „Frisia IV“ ausgewählt zu haben“, so Stegmann. Die Doppelendfähre soll im Sommer 2015 an die Reederei übergeben werden. Das Unternehmen reagiert damit



ZUFRIEDEN: Wirtschaftsminister Olaf Lies, Cassens-Chef Hermann Kienitz, Emdens OB Bernd Bornemann und Carl-Ulfert Stegmann, Vorstand AG Reederei Norden-Frisia (v.l.).

auf den seit einigen Jahren wachsenden Bedarf für Transportkapazitäten im Inselfersorgungsverkehr nach Norderney. Minister Lies sieht durch den Auftrag das Maritime Cluster in Weser-Ems gestärkt. www.reederei-frisia.de

BEWÄHRT: Die 74 m lange Fähre ist mit Voith-Schneider-Antriebstechnik ausgerüstet.



Fotos: Reederei Frisia

Hartmann gründet Joint Venture für weltgrößte Ethan-Tanker

Die Hartmann Reederei und Jaccar Holdings aus Luxemburg haben ein Joint Venture für das Management von Ethan-Tankern gegründet.

Das neue Unternehmen „United Ethan Carriers“ (UEC) hat seinen Sitz in Singapur. Ziel ist es, das Ethan-Geschäft zu entwickeln. Der Schwerpunkt liegt auf Marketing, Branding und kaufmännischer Betriebsfüh-

rung von internationalen Ethan-Transporten. „Unsere Stärken ergänzen sich sehr gut, vor allem in diesem hoch spezialisierten Markt. UEC bietet Know-how zum Nutzen unserer Kunden“, sagt Alfred Hartmann, Aufsichtsratschef der Hartmann AG.

Die ersten fünf Schiffe unter dem neuen Joint Venture sind mit Ethan betriebene VLEC-Carrier vom Typ ECO STAR 85K, die

über eine Kapazität von je 85.000 Kubikmeter verfügen. Durch das innovative Design erhöht sich das Ladevolumen im Vergleich zu ähnlich großen Schiffen mit konventionellen Tanks um fast 30 Prozent. Die Folge: niedrigere Kosten, höhere Effizienz. Die Schiffe werden in Langzeitcharter bei einem nicht näher genannten Unternehmen beschäftigt sein. www.hartmann-reederei.de

GRÖSSE: Die VLEC-Carrier sind 231 m lang und 36 m breit.



Foto: DNV GL



RISIKO: Erz kann sich beim Transport verflüssigen.

Sichererer Erztransport

Die japanische Klassifikationsgesellschaft Class-NK beteiligt sich an einem Forschungsprojekt zur Verbesserung der Sicherheit von Bulkern.

Das Projekt mit dem Namen „Liquefaction“ hat das Ziel, physikalische Vorgänge bei der Verflüssigung von Ladung besser zu verstehen und damit Unfälle bei Massenguttransportern zu vermeiden.

Das Konsortium besteht aus Europas führenden Forschungseinrichtungen, darunter die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt, die Technische Universität Hamburg-Harburg und von französischer Seite die Ecole Central de Nantes und das Institute of Science and Technology for Transport, Development and Networks. Unterstützt wird das Projekt von der Lübecker Reederei Oldendorff, einem der weltweit führenden Bulker-Betreiber.

Nickelerze und andere Massengüter können sich unter bestimmten Umständen verflüssigen – wohl einer der häufigsten Gründe von Bulker-Unfällen, auf deren Konto im vergangenen Jahrzehnt mehr als ein Dutzend Schiffsverluste mit mehr als 70 Toten gehen.

www.classnk.or.jp

ABS jetzt auch in Peking präsent

Die amerikanische Klassifikationsgesellschaft ABS ist jetzt auch mit einer Niederlassung in Peking vertreten.

Das Büro in der chinesischen Hauptstadt soll den Kontakt zu Akteuren der maritimen Wirtschaft, der Regierung sowie zu Hochschulen und Forschungseinrichtungen intensivieren. Seit gut 20 Jahren gibt es bereits eine ABS-Repräsentanz in Shanghai. Chinas Offshore-Branche und maritime Industrie sind eines der strategischen Wachstumsfelder, das sich die US-Klassifikationsgesellschaft mit Hauptsitz im texanischen Houston ausgesucht hat.

www.eagle.com



WIR SIND MIT
KOMPETENZ AN BORD.

**Zuverlässigkeit vom Mast
bis zur Bilge.**

FILTRATION

ENGINE COMPONENTS

THERMAL SYSTEMS

Damit auf See alles reibungslos läuft, müssen viele Komponenten wie Motoren, Hydraulik- und Schmiersysteme, Motor- und Kühlsysteme sowie Wassermanagement-, Filtrations- und Separationssysteme zuverlässig zusammenarbeiten. Um dies zu erreichen, haben wir unsere Systemkompetenz für die

Schiffsbetriebstechnik kombiniert – für eine kompromisslos saubere Leistung: bei der Reinigung und Reinhaltung von Kraftstoffen, Schmieröl- und Hydraulikflüssigkeiten, bei der Bilge- und Ballastwasserbehandlung sowie der Meerwasserentsalzung. Treibende Kraft für die leistungsstarken Dieselmotoren sind unsere qualitativ hochwertigen und äußerst zuverlässigen Motorkomponenten, wie Kolben, Kolbenbolzen und Kolbenringe, Zylinderlaufbuchsen, Ventiltriebssysteme und Nockenwellen. Überall, wo effiziente und sichere Kühlung gefragt ist, sind wir mit führenden Thermomanagementsystemen und Wärmeübertragern zur Stelle.

Wir sind mehr als Produkte. We engineer values.

www.mahle-industry.com

MAHLE
Industry

WE ENGINEER VALUES.

„Ohne Seeschifffahrt wäre Deutschland nicht so stark“

Ulrich Lange ist verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Fraktion im Bundestag. Im Interview benennt er bayrische Berührungspunkte mit der Schifffahrt und erläutert seine politische Agenda.

Interview: Christof Schwaner, Fotos: Jakob Börner

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Herr Lange, Ihre Heimat ist Nördlingen – mitten im Dreieck Nürnberg, München, Stuttgart. Wenn Sie das Meer und große Schiffe sehen wollen, fahren Sie an die Nordsee oder ans Mittelmeer?

ULRICH LANGE: Keine Frage: Die bayerischen Seen bieten herrliche Ausblicke. Nördlingen liegt ungefähr in der Mitte zwischen Nordsee und Adria. Krabben oder Pasta erfordern also je nach Geschmack den gleichen Reiseaufwand. Wenn ich Salzluft schnuppern möchte, fühle ich mich an Nord- und Ostsee wohl.

DS: Seit Anfang des Jahres sind Sie verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag – und damit auch für die Seeschifffahrt zuständig. Ein Exotenthema für Sie?

LANGE: Natürlich hat jeder Verkehrsträger seine Eigenheiten und besondere Fragestellungen – auch der maritime Bereich. Es gibt aber auch viele Themenbereiche – ich nenne nur Umwelt, Sicherheit, Wettbewerb –, die beispielsweise im Luftverkehr mit jeweils anderen Schwerpunkten reguliert werden. Der Emissionshandel ist solch ein Thema. Wenn man alle Verkehrsträger im Überblick hat, kommt man schnell zu dem Schluss, dass es keinen Sinn macht, sie gegeneinander auszuspielen. Ohne

die Seeschifffahrt würde unsere Exportwirtschaft und damit die Wirtschaftskraft Deutschlands nicht so stark sein.

DS: Sie haben in den vergangenen Monaten Unternehmen und Verbände der maritimen Wirtschaft besucht und sich mit den aktuellen Herausforderungen der Schifffahrt beschäftigt. Was nehmen Sie davon mit?

LANGE: Bei meinem Besuch in Hamburg und Brunsbüttel im Sommer habe ich einen guten Eindruck davon bekommen, was es heißt, Deutschland als maritimen Standort zu erhalten und auszubauen. Wir haben in Deutschland ein einmaliges Cluster an maritimem Know-how, das international Spitze ist. Die Bedeutung des Hinterlandverkehrs kann man eigentlich nur begreifen, wenn man sich vor Augen führt, was in den Häfen und von der Schifffahrt geleistet wird. Zu sehen, wie im Hamburger Hafen Mensch und Maschine in der Logistikkette ineinandergreifen, hat mich sehr beeindruckt. Dabei ist am Ende erstaunlich, dass die Logistikkette im Ergebnis so reibungslos funktioniert. Das zeigt, welchen Aufwand unsere Unternehmen in effiziente Abläufe stecken.

DS: Auf den ersten Blick hat ihre Heimatregion an der Donau wenig mit der

Seeschifffahrt zu tun. Trügt dieser Schein?

LANGE: Immerhin produziert der größte Schiffsmaschinen-Hersteller MAN nur eine halbe Autostunde entfernt von meiner Heimatstadt Nördlingen. Vor allem in der Herstellung von Dieselmotoren kann das Augsburger Werk auf eine lange Tradition zurückblicken. Die Schiffbau-Zulieferindustrie hat eine große Bedeutung, mit 18 Prozent Umsatzanteil liegt Bayern mit an der Spitze unter den Bundesländern. Ein jährlicher Umsatz von 2,1 Mrd. Euro allein in Bayern kann sich sehen lassen. Dieser Industriezweig bietet qualifizierte Arbeitsplätze und leistet einen bedeutenden Beitrag zur Wertschöpfung.

DS: Die Schiffbau-Zulieferer und andere Bereiche der maritimen Wirtschaft profitieren sowohl von den Aufträgen deutscher Reederei mit ihrer drittgrößten Handelsflotte der Welt als auch →



Zur Person

Ulrich Lange ist 1969 in Meran/Südtirol geboren. Nach dem Abitur studierte er Jura und ist seit 1996 Rechtsanwalt. Von 1999 bis 2011 war er Vorsitzender der CSU in Nördlingen. Seit 2009 ist Lange Mitglied der CDU/CSU-Fraktion des Bundestages, u.a. als Mitglied im Verkehrsausschuss und stellvertretendes Mitglied im Haushaltsausschuss. Seinen Wahlkreis 254 (Donau-Ries, Dillingen, Norden von Aichach-Friedberg) gewann Lange bei der Bundestagswahl 2013 direkt mit 60,6 Prozent der Erststimmen. Seit 2014 ist er verkehrspolitischer Sprecher seiner Fraktion.



Die Deutsche Flagge braucht eine Modernisierung. Bei der Steigerung der Attraktivität der Deutschen Flagge steht die Überarbeitung der Schiffsbesetzungsverordnung im Fokus.

Ulrich Lange, MdB (CDU/CSU)

→ vom Wissen, das ehemalige Seeleute in die verschiedensten Landberufe einbringen. Gleichzeitig haben sich Wettbewerb und Kostendruck in der internationalen Schifffahrt dramatisch verschärft. Welchen Beitrag kann die Politik leisten, um den Schifffahrtsstandort und vor allem die Beschäftigung deutscher Seeleute zu erhalten und zu stärken?

LANGE: Leider dauert die Krise in der Seeschifffahrt an. Die Finanzierung von Schiffen durch Kredite ist seit Ausbruch der Finanzkrise unter Druck gekommen. Der Koalitionsvertrag enthält dazu die wichtigsten Aussagen und ist in der Branche auf große Zustimmung gestoßen. Die Schifffahrtförderung für Ausbildung und Beschäftigungssicherung führen wir auf dem bisherigen Niveau weiter. Die Beibehaltung der Tonnagesteuer ist zentral. Die Ausflaggen in diesem Jahr haben

aber auch gezeigt: Die Deutsche Flagge braucht eine Modernisierung. Wir müssen uns dringend über die erheblichen Kostennachteile unterhalten, die gegenüber anderen europäischen Flaggenstaaten bestehen.

Bei der Steigerung der Attraktivität der Deutschen Flagge steht die Überarbeitung der Schiffsbesetzungsverordnung im Fokus. Auch die Frage, ob der Lohnsteuer einbehalt erweitert werden muss, werden wir uns ansehen. Das sind alles Fragen, die wir gemeinsam mit den Partnern im Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung besprechen wollen. Die Befreiung von der Versicherungssteuerpflicht für Erlöspools auch nach 2015 wird geprüft.

DS: Die Seeschifffahrt als besonders umweltfreundliches Transportmittel sieht sich mit strengen Emissionsvorschriften

konfrontiert. Wie lassen sich die Belastungen für die Branche abmildern?

LANGE: Die SECA-Anforderungen stehen. Die Seeschifffahrt muss aber dabei unterstützt werden, wie diese Anforderungen erreicht werden. In diesem Zusammenhang begrüße ich die Initiative „Maritime LNG Plattform“. Der Aufbau einer Versorgungsstruktur ist Voraussetzung dafür, dass umweltfreundliches verflüssigtes Erdgas auch als Treibstoff genutzt werden kann.

DS: Wichtige Rohstoffe, Lebensmittel und Konsumgüter kommen über den Seeweg nach Deutschland. Ist den Menschen in Ihrer Region bewusst, wie sehr sie von einer gut funktionierenden Handels-schifffahrt abhängen?

LANGE: Nicht jeder Bayer denkt beim Einkauf daran, welchen Transportweg das



EINBLICK: Verkehrspolitiker Ulrich Lange beim Besuch des Hamburger Hafens.



SCHNUPPERTOUR:
Bugsier-Chef Jan-Wilhelm Schuchmann (M.) und Ralf Nagel, geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR (r.), bringen Ulrich Lange maritime Belange näher.

Tablet oder die Jeans hinter sich hat. Das Projekt „Hafen Hamburg 62+“ hat eindrucksvoll dargestellt, dass der Freistaat Bayern das wichtigste Bundesland im Container-Hinterlandverkehr für den Hamburger Hafen ist.

Fakten wie diese müssen in den jeweiligen Regionen besser kommuniziert werden. Dann verbessert sich auch die Akzeptanz für den Infrastrukturausbau vor Ort. Ich nenne hier nur den Ostkorridor, für den die DB Netze ihre Vorschläge vorgelegt hat. Dieser Ostkorridor würde die derzeitige Hauptstrecke über Würzburg deutlich entlasten. Hier muss allen klar sein: Wenn die Seehäfen im Umschlag weiter zulegen, kommt das bestehende Netz bald an seine Grenzen.

DS: Sie beschäftigen sich im Bundestag mit allen Verkehrsmitteln in der Transportkette – vom Seeschiff über die Bahn und das Binnenschiff bis hin zum Lkw. Wo liegen beim Thema Infrastruktur die größten Herausforderungen?

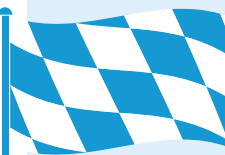
LANGE: Die aktuelle Debatte zeigt wieder: Es kommt bei der Verkehrsinfrastruktur auf eine verlässliche Finanzierung an, damit das Gesamtnetz leistungsfähig und sicher bleibt. Bahn, Binnenschiff und Lkw leisten insgesamt je ein Drittel der Transportleistung im Hinterlandverkehr. Das zeigt, dass die Herausforderungen gleich verteilt sind.

Wir müssen das Fernstraßennetz in Schuss halten, die Schienenwege optimieren und ausbauen und auch das Wasserstraßennetz leistungsfähig erhalten. Der Nord-Ostsee-Kanal, an dem der Bund die notwendigen Baumaßnahmen in Angriff genommen hat, steht beispielhaft für die Bedeutung einer zentral wichtigen Infrastruktureinrichtung, auf die weder die Seehäfen noch die Schifffahrt verzichten können.

DS: Nicht nur Seehandel wächst. Immer mehr Deutsche genießen ihren Urlaub auf einem Kreuzfahrtschiff. Auch viele Frachtschiffe bieten Kojen für Passagiere an. Was wäre Ihr Seereise-Favorit?

LANGE: Eine Kreuzfahrt kann ich mir vorstellen, das stand noch nicht auf dem Programm. Von den norddeutschen Häfen aus kann man ja schöne Reisen antreten und auch die alten Hansestädte besichtigen. ■■■

Fern der Küste: Bedeutende Reedereien aus Bayern



Zwei wichtige Mitglieder des Verbands Deutscher Reeder haben ihren Sitz in Bayern.

Die 1970 gegründete Conti-Reederei in München gehört mit 79 Schiffen in Fahrt – 43 Containerschiffe, 25 Bulker, acht Produktentanker, ein Hochsee- und zwei Flusskreuzfahrtschiffe – und mit rund 2.800 Arbeitsplätzen zu Land und auf See zu den größten und modernsten Reedereien weltweit. Die Unternehmensgruppe ist an der Bremer Bereederungsgesellschaft, an H. Schuldt Shipbrokers in

Hamburg und der Reederei NSB in Buxtehude beteiligt.

Die MST Mineralien Schifffahrt Spedition und Transport hat sich auf den Seetransport von Schüttgütern mit Massengut- und Multipurpose-Schiffen spezialisiert. Firmensitz ist Schnaittenbach in der Oberpfalz. Im Einsatz sind rund 40 Schiffe. Zuletzt wurden zwei moderne Spezial-Bulker mit je 27.700 dwt bestellt, die 2015 und 2016 ausgeliefert werden sollen. Statt Zeitcharter stehen bei der Reederei traditionell Ladungsverträge im Vordergrund.

www.conti-online.de www.minship.com



FARBTAFELN: Das Farbsehvermögen ist entscheidend für Seeleute im Decksdienst.

Fit für den Dienst auf See

Viele Reeder setzen auf deutsche Gesundheitschecks von Seeleuten. Der Seeärztliche Dienst der BG Verkehr sorgt für eine hohe Untersuchungsqualität. Text: Christian Bubenzer

Draußen sind über 30 Grad, hohe Palmen spenden etwas Schatten. Eine leichte Brise weht vom Meer in das Untersuchungszimmer, in dem Dr. Todor Gurov gerade einen angehenden Seemann untersucht. Sorgfältig tastet der Arzt die Bauchorgane des stämmigen Mannes ab. Mit einem Stethoskop hört er das Herz ab und prüft die Atemgeräusche. Dr. Gurov betrachtet das Röntgenbild, das zuvor seine Arzthelferin mit einem digitalen Röntgengerät erstellt hat. Nach einer guten halben Stunde ist die Untersuchung beendet. Ergebnis: Der Seemann ist fit für den Dienst an Bord.

Wir sind im Marine Training Centre auf Tarawa, einem Inselatoll der Republik

Kiribati mitten im Pazifik, dort, wo sich Äquator und Datumsgrenze kreuzen. Von Hamburg sind es 27 Flugstunden. Dr. Philipp Langenbuch, Leiter des Seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft Verkehr (BG Verkehr), hat den langen Weg auf sich genommen, um Dr. Gurov seine Zulassungsurkunde für deutsche Seediensttauglichkeitsuntersuchungen zu überreichen. Zuvor hatte er Dr. Gurov mehrere Tage über die Schulter geschaut und ihn bei den Untersuchungen der Seeleute beobachtet. Dr. Langenbuch ist zufrieden mit seinem aus Bulgarien stammenden Kollegen, der Facharzt für Innere Medizin ist.

Der Seeärztliche Dienst hat 55 Ärzte in Deutschland und acht Ärzte im Aus-

land für die gesetzlich vorgeschriebenen Seediensttauglichkeitsuntersuchungen zugelassen.

Qualifizierte Ärzte

Nach der am 21. August in Kraft getretenen Maritimen-Medizin-Verordnung dürfen nur Fachärzte für Allgemeinmedizin, Anästhesiologie, Arbeitsmedizin, Chirurgie oder Innere Medizin die Gesundheitschecks für Seeleute nach deutschen Standards durchführen. Außerdem müssen die Ärzte mindestens vier Jahre stationär oder ambulant tätig gewesen sein und mehrere Wochen praktische Erfahrungen auf einem Seeschiff gesammelt haben. „Nur besonders ausgebildete und qualifizierte Ärzte



CHECK: Der Sehtest gehört zu jeder Untersuchung – hier gibt es am häufigsten Probleme.

UNTERSUCHUNG: In Einzelfällen kommt auch das Ultraschallgerät zum Einsatz.

Fotos: Kirk R. Williams/BG Verkehr



wissen, worauf sie bei einer ärztlichen Untersuchung eines Seemannes achten müssen“, sagt Dr. Langenbuch.

In Schulungen des Seeärztlichen Dienstes lernen die zugelassenen Ärzte, worauf sie bei den Untersuchungen der Seeleute besonders achten müssen. Regelmäßig sucht Dr. Langenbuch die zugelassenen Ärzte vor Ort auf und überprüft, ob sie die Tauglichkeitsuntersuchungen richtig durchführen und die hohen Standards eingehalten werden.

Kein „Ärztchopping“ mehr

Dr. Langenbuch ist wieder zurück in Hamburg, am Sitz des Seeärztlichen Dienstes. Auf seinem Schreibtisch liegt die Anfrage des Personalchefs einer Reederei, der Zweifel an der Echtheit des deutschen Tauglichkeitszeugnisses eines seiner philippinischen Seeleute hat. Ein Blick in das Seediensttauglichkeitsverzeichnis reicht, und Dr. Langenbuch kann Entwarnung geben – alles in Ordnung.

Hinter dem langen Begriff „Seediensttauglichkeitsverzeichnis“ verbirgt sich eine Datenbank, in der alle deutschen Untersuchungen gespeichert werden. Einer der Vorteile: Seeleute können sich nicht mehr wie früher ein Zeugnis erschleichen, indem sie sich bei verschiedenen Ärzten un-

tersuchen lassen und gegenüber dem zweiten Arzt das negative Ergebnis der ersten Untersuchung verschweigen. Heutzutage muss ein Arzt vor jeder Untersuchung in der Datenbank nachschauen, ob ein Sperrvermerk eingetragen ist. „Ärztchopping“ gehört damit der Vergangenheit an.

Das Verzeichnis bietet eine umfangreiche Datenbasis für statistische und wissenschaftliche Auswertungen, von deren Ergebnissen auch die Seeleute profitieren. Früher mussten sich sämtliche Seeleute alle zwei Jahre röntgen lassen – egal, ob es Anzeichen für eine Lungentuberkulose →

Gründe für Seedienstuntauglichkeit (2013)

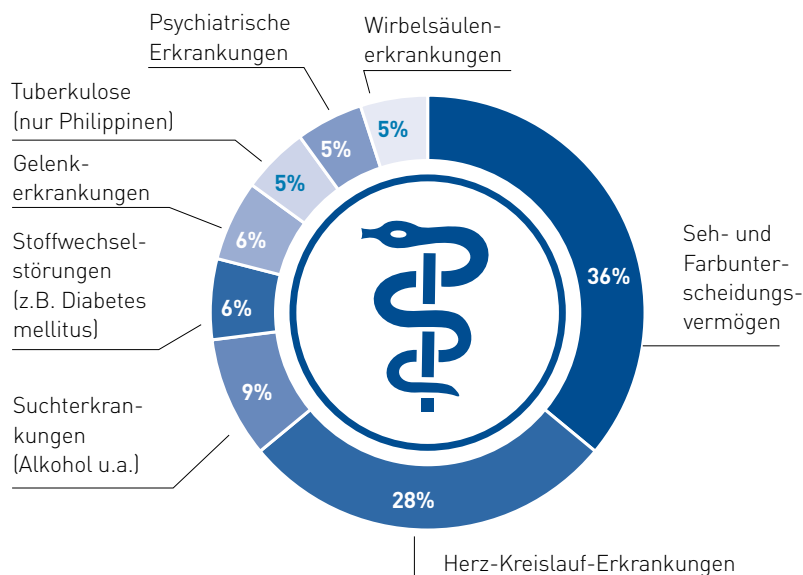




Foto: Dr. Philipp Langenbuch, Seeärztlicher Dienst

Änderungen durch die neue Maritime-Medizin-Verordnung

- Für die Durchführung der Untersuchungen werden ausschließlich Fachärzte mit Erfahrung in der Seefahrt zugelassen.
- Die Tauglichkeitskriterien gelten gleichermaßen für Berufseinsteiger und befahrene Seeleute.
- Eine Röntgenuntersuchung der Lunge wird nur noch für Seeleute gefordert, die in Ländern mit häufigem Vorkommen von Tuberkulose leben.
- Das Zeugnis für Besatzungsmitglieder im Dienstzweig „Küche und Bedienung“ ist zwei Jahre gültig (früher: ein Jahr).
- Seeleute im Dienstzweig „Technischer Dienst“ werden nicht mehr audiometrisch untersucht.
- **Seedienstuntauglich sind Seeleute:**
 - mit krankhaftem Übergewicht (Body-Mass-Index bei über 40),
 - mit leistungsmindernden Störungen auf körperlichem, geistigem und seelischem Gebiet (insbesondere, wenn sich der Seemann im Notfall an Bord nicht selbst retten kann),
 - mit akutem Koronarsyndrom oder nach Herzklappen-OP für mind. ein Jahr.

Mehr Infos zu Seediensttauglichkeitsuntersuchungen:
www.deutsche-flagge.de/de/medizin/seediensttauglichkeit

→ gab oder nicht. „Wir haben über 100.000 Untersuchungen der letzten fünf Jahre ausgewertet – mit dem Ergebnis, dass es nur zwei Tuberkulosefälle außerhalb der Philippinen gab“, so Dr. Langenbuch. Mit Ausnahme der Untersuchungsstandorte Philippinen, Kiribati und Ukraine bleibt den Seeleuten jetzt das regelmäßige Röntgen erspart.

Seit Inkrafttreten des Seearbeitsübereinkommens (Maritime Labour Convention) müssen die Flaggenstaaten ausländische Seediensttauglichkeitszeugnisse anerkennen, wenn die Standards des STCW-Übereinkommens eingehalten werden. Seeleute und Reeder sollten aber genau prüfen, welcher Staat die Zeugnisse ausstellt. Dr. Langenbuch rät: „Schau-

en Sie sich im Detail an, wie ein Staat die Gesundheitschecks organisiert hat. Gibt es Regelungen zur Qualifikation der Ärzte? Nach welchen Kriterien wird untersucht? Gibt es kompetente Ansprechpartner in der Verwaltung?“

Deutsche Qualität

Es existieren kaum verbindliche Standards für die Untersuchungen von Seeleuten. Die wenigen Vorgaben zum Seh- und Hörvermögen in Teil A des STCW-Codes reichen nicht aus, um die gesundheitliche Tauglichkeit von Seeleuten auf hohem fachlichem Niveau zu beurteilen. Deutschland hat im Gegensatz zu anderen Flaggenstaaten die detaillierten Leitlinien der IMO und der ILO zu den ärztlichen Untersuchungen für Seeleute als verbindliche Mindeststandards in sein Recht übernommen.

Pro Jahr untersuchen die nach deutschem Recht zugelassenen Ärzte rund 20.000 Seeleute im In- und Ausland. Viele



Foto: Kirk R. Williams/BG Verkehr

Wir haben über 100.000 Untersuchungen der letzten fünf Jahre ausgewertet – mit dem Ergebnis, dass es nur zwei Tuberkulosefälle außerhalb der Philippinen gab.

Dr. Philipp Langenbuch, Leiter des Seeärztlichen Dienstes der Berufsgenossenschaft Verkehr (BG Verkehr)

RÖNTGEN:
Auch auf Kiribati
wird modernste
Technik eingesetzt.

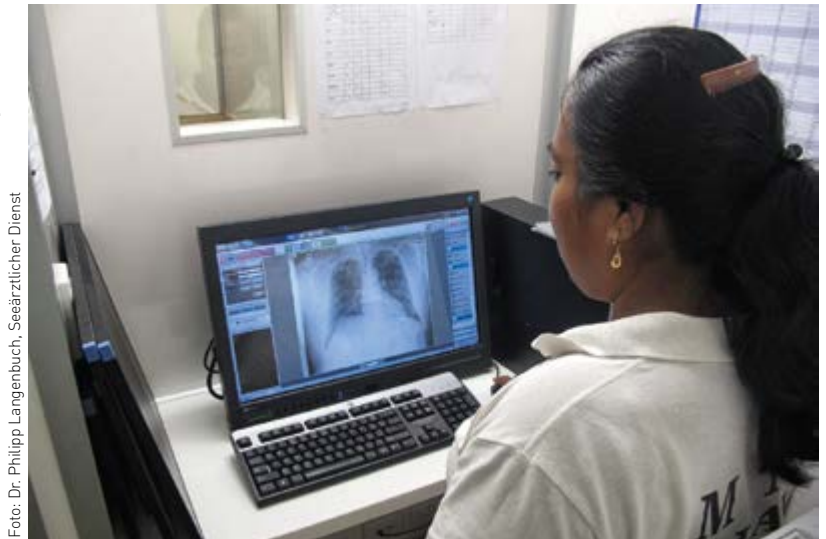


Foto: Dr. Philipp Langenbuch, Seeärztlicher Dienst

Reedereien lassen auch Besatzungsmitglieder untersuchen, die auf Schiffen unter ausländischer Flagge fahren. „Wir sind von der Qualität der deutschen Untersuchungen und von der Kompetenz des Seeärztlichen Dienstes überzeugt“, so Caroline Baumgärtner, Senior Crew Manager der zur Hamburg Süd-Gruppe gehörenden Columbus Shipmanagement. „Deshalb legen wir Wert auf eine enge Kooperation und fragen auch mal um Rat.“

Deutsche Reeder profitieren gleich doppelt von den deutschen Untersuchungen: Zum einen sorgt die hohe Qualität dafür, dass nur wirklich gesunde Seeleute an Bord kommen. Das vermeidet die kostspielige Änderung der Fahrtroute, wenn

zum Beispiel mitten auf dem Atlantik ein Seemann ernsthaft erkrankt und der nächste Nothafen angelaufen werden muss. Zum anderen werden die Untersuchungskosten für Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge von der BG Verkehr getragen.

Nicht alle Seeleute sind körperlich oder psychisch für den Dienst an Bord

geeignet (s. Grafik, S. 21). Der Anteil der vom Seeärztlichen Dienst festgestellten Seediensuntauglichkeiten an allen Untersuchungen liegt seit Jahren konstant zwischen 3,2 und 3,6 Prozent. Auch die geringe Zahl von Widersprüchen (2013: 16) dokumentiert das hohe Qualitätsniveau der deutschen Untersuchungen. ■■■

Anzeige

Monitoring System an Bord

Lange Wege auf Schiffen erschweren eine regelmäßige Kontrolle der Ölqualität vor Ort durch die Crew.

Ein erhöhter Metallabrieb und ein zu hoher Wassergehalt im Schmieröl können Schäden verursachen und letztlich sogar zum Ausfall der Maschine führen.

Um eine optimale Schmierung zu gewährleisten und Veränderungen im Öl rechtzeitig festzustellen, ist im Rahmen des Öl-Qualitäts-Managements die Installation eines Monitoring Systems ratsam, das eine permanente Überwachung der Maschine übernimmt.

Dank der modularen Bauweise lässt sich die Montage individuell anpassen, und die verschiedenen Sensoren können entsprechend kombiniert werden. Das erlaubt es,

Viskosität, Feuchte, Verschmutzungsgrad durch kleinste Partikel, Wassergehalt und Metallabrieb jederzeit zu bestimmen bzw. anzuzeigen. Wird ein kritischer Grenzwert – etwa erhöhter Wassergehalt im Öl – erreicht, gibt das System Alarm. Durch den AHHOI-Infrarot Wasser-in-Öl-Sensor inklu-

sive Manifold wird die Überwachung für eine bzw. für bis zu vier verschiedene Maschinen gleichzeitig realisiert. Die Anlagen werden unabhängig voneinander in einem Messzyklus mit nur einem AHHOI IR überwacht.

Einfach und wirtschaftlich

Die einfache Montage und die schnelle Auswertung der Daten mittels Data Logger liefern der Crew rechtzeitig alle relevanten Informationen über den Ölzustand, sodass sie im Ernstfall schnell reagieren kann. Wartungs- und Reparaturmaßnahmen lassen sich wirtschaftlich und kostensparend durchführen. Anwendungen für Hauptmaschinen, Propeller- und Ruderanlagen, Bugstrahlruder, Krane und andere hydraulische Anlagen können individuell nach Bedarf oder Bauweise angepasst werden.

Das robuste MT Modular Monitoring System von Martechnic macht aufgrund der Datenübertragung per WLAN eine aufwendige Verkabelung überflüssig und vereinfacht die Kontrolle der Maschinen.

www.martechnic.com

OIL CONDITION MONITORING ALL AROUND THE SHIP

MARTECHNIC HAMBURG

- GENERATOR PROTECTION
- HYDRAULIC SYSTEM CONTROL
- MAIN ENGINE MONITORING



Bei der 26. SMM begegnete die Branche den Herausforderungen mit Optimismus und Erfindergeist.

Text: Sebastian Meißner

Mehr als 2.100 Aussteller aus 67 Ländern, über 50.000 Fachbesucher: Vier Tage lang war die maritime Wirtschaft in Hamburg zu Gast. Bei der Weltleitmesse SMM zeigte sich die Branche gut gerüstet für die Zukunft. Erstmals orientierte sich das Event in diesem Jahr an den vier großen „I’s: Identifikation, Internationalität, Integration und Innovation. Vor allem das Thema „Innovation“ hatten sich die Veranstalter auf die Fahnen geschrieben. So gab es auch in diesem Jahr wieder die ganze Bandbreite der maritimen Neuentwicklungen zu sehen. Die Produkte reichten von großindustrieller Schiffs- und Werfttechnik über Schiffseinrichtung und -ausrüstung bis hin zu Ladungsumschlagsystemen, Meerestechnik und maritimen Dienstleistungen.

Schau der Innovationen

Zu den großen Themen der SMM gehörten vor allem der maritime Umweltschutz und die Steigerung der Effizienz. „Die Schifffahrt bringt erhebliche Mittel auf und hat weitreichend investiert, um gemeinsam mit den Schiffbauern und Zulieferern eine Vielzahl neuer Technologien zum Schutz der Luft- und Wasserqualität und zur Steigerung der Energieeffizienz zu entwickeln. Auf der SMM wurde erneut anschaulich gezeigt, welche Techniken es gibt“, sagte Dr. Stephan Timmermann, Vorstand beim Schiffsmaschinen-Hersteller MAN Diesel & Turbo. Es herrsche Aufbruchstimmung, basierend auf der Kraft von langjährigen Partnerschaften, welche die maritime Industrie kennzeichne. Raytheon Anschütz etwa, weltweit führender

BLICKFANG: Das Schiffsmodell aus blauem Draht im Eingangsbereich der Messe war ein echter Hingucker.

Foto: HMC/Michael Zapf

SMM 2014: Eine Branche setzt ein Zeichen

Hersteller von Navigationstechnik, hat im Rahmen der Messe die Lieferung einer neuen Generation des Integrierten Navigationssystems (INS) „Synapsis“ u.a. für zwei neue Chemikaliertanker bekannt gegeben. Außerdem zeigte das Unternehmen seine neu entwickelten NautoScan NX Radarsensoren als Kernelement der neuen „Synapsis“-Generation. „Die digitale Verarbeitung der Radarsignale in Echtzeit sowie die neu entwickelte Art der Signal-erzeugung bedeuten einen Sicherheitsgewinn für Besatzung, Passagiere, Umwelt und Küstenschutz“, sagte Dr. Lüder Horegre, CEO von Raytheon Anschütz.

Weltpremiere in Hamburg

Auch ZF Marine Propulsion gab im Rahmen einer Pressekonferenz auf der SMM eine Weltneuheit bekannt: die Erweiterung seines Angebots an Getrieben für Arbeitsboote. Der Typ W10000 ist für eine Leistung von 2.610 kW bei 2.100 U/min ausgelegt und in diversen Übersetzungen und Ausführungen lieferbar. Das neue

Getriebe ist vornehmlich für den Einsatz in Offshore-Versorgern und Schleppern gedacht. Auf effizienzsteigernde Lösungen setzt auch L-3 Systems International. Zu den Highlights auf dem Stand des US-Unternehmens gehörten die Livevorführungen des modernen Navigationssystems NACOS Platinum.

SKF Blohm + Voss Industries hat die SMM ebenfalls zum Produktlaunch ökologischer Entwicklungen genutzt. Das GPS-gekoppelte Emissionsüberwachungssystem „Turbulo BlueMon“ erfasst die Emissionen an Bord und koppelt diese Werte mit den Positionsdaten des Schiffes. Diese Verbindung erleichtert die Einhaltung der bestehenden Regularien und ermöglicht eine lückenlose Aufzeichnung und Verifizierung von Schiffsemissionen. Steuert ein Schiff auf ein Seewassergebiet zu, in dem bestimmte Emissionsregeln gelten, gibt das System einen entsprechenden Warnhinweis an die Brücke. So kann die Crew die aktuellen Werte noch einmal prüfen und an die bestehenden Grenzwerte anpassen.

Außerdem hatte die SKF-Tochter eine umweltfreundliche Lösung zur Stevenrohrabdichtung und eine Wasser-Öl-Filterlösung für Schmieröl im Gepäck.

Hightech-Lösungen

Dass moderne Technik gefragt ist, zeigte sich auch auf dem Gebiet Offshore und Tiefseeforschung: Unternehmen wie Voith machen ihre Kunden etwa in der Öl- und Gasexploration, aber auch bei der Suche nach anderen Rohstoffen wie Mangan fit für die extremen Einsatzbedingungen. So präsentierte Voith als Modell das Konstruktionsschiff „High Flow 4“, das Dynamic Positioning bei Strömungen von bis zu 10 Knoten ermöglicht und so den Offshore-Markt revolutionieren soll.

Auch das Programm der Messe war in diesem Jahr an die Aufgabenstellungen des Marktes angepasst. Vor allem die Integration von gmc, MS&D, SMM Offshore Dialogue und SMM Ship Finance Forum sowie der erstmals ausgetragene Recruiting Day kamen gut an. Auch der VDR war wieder mit einem Stand vertreten und informierte u.a. über Karrieremöglichkeiten im maritimen Sektor.

„Die SMM ist das Schaufenster von Werften, Schiffbau und Zulieferindustrie. Ich freue mich, dass nach einigen schwierigen Jahren die Branche nun wieder auf Zukunftskurs ist. Diese positive Botschaft wird von Hamburg aus in die ganze Welt getragen“, sagte Uwe Beckmeyer, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie sowie Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft. Die Branche hält also Kurs – getreu dem Motto der diesjährigen SMM: „Keeping the course“.

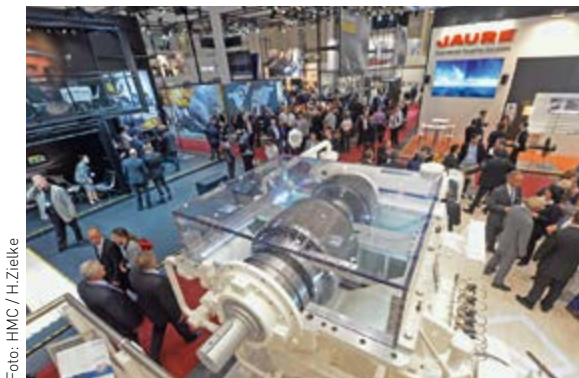


Foto: HMC/H.Zielke

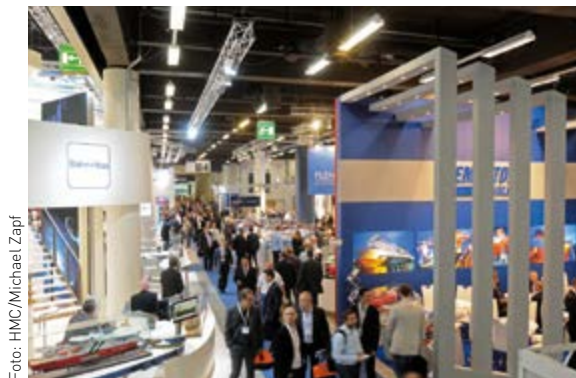


Foto: HMC/Michael Zapf



Foto: Blohm+Voss

INNOVATIONEN: Die Unternehmen zeigten ihre Erfindungen.

PRÄSENTATION: Reges Treiben herrschte auch bei Blohm + Voss.

ENERGIESPARHELPER:
Das GPS-gekoppelte
Emissionsüber-
wachungssystem
„Turbulo BlueMon“.

SPEZIALIST: Die Marktbedingungen für Stückgut und Schwergut sind angespannt.



Angaben in Mio US-\$, jeweils 1. Halbjahr

Mehr Geschäft im Visier

Die Rickmers Gruppe schafft trotz Umsatzrückgangs vor Steuern ein positives Halbjahresergebnis. Vorstandschef Ignace Van Meenen will möglichst viele Wachstumsmöglichkeiten nutzen.

Der anhaltende Druck auf die Schiff-fahrtsmärkte hat alle drei Geschäfts-segmente der Rickmers Gruppe be-influsst. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2014 betrug der konsolidierte Konzernumsatz 271,7 Mio. Euro und sank damit um 5,9 Prozent im Vergleich zum entsprechenden Berichtszeitraum 2013. Obwohl das konsolidierte EBITDA auf 101,5 Millionen Euro zurückging, blieb das EBT des Konzerns mit 1,1 Mio. Euro positiv. Der Halbjahresabschluss 2014 der Rickmers Gruppe wurde erstmals gemäß IAS 34 erstellt.

Die Rickmers Gruppe hat 2014 er-neut über zwei bedeutende Transaktionen Fremdkapital aufgenommen. Im März stockte die Rickmers Holding, Mutter des

Schiffahrtskonzerns Rickmers Gruppe, erfolgreich ihre im Prime Standard der Frankfurter Wertpapierbörse gelistete Unternehmensanleihe um 25 Mio. auf ein Volumen von insgesamt 250 Mio. Euro auf. Im Mai 2014 platzierte die an der Börse Singapur gelistete Rickmers Maritime, eine Tochtergesellschaft der Rickmers Gruppe, eine erste Tranche von 100 Mio. Singapur-Dollar zu einem Zinssatz von 8,45 Prozent p.a. und einer Laufzeit von drei Jahren aus dem im November 2013 mit einem Volumen von 300 Mio. Singapur-Dollar gestarteten Multiwährung-Schuldschein-Programm („MTN Programm“).

Die Nettoerlöse werden für die Un-ternehmensfinanzierung inklusive der Refinanzierung von bereits bestehenden

Verbindlichkeiten genutzt. Trotz dieser zu-sätzlichen Transaktionen zur Aufnahme von Fremdkapital sank die gesamte Netto-finanzverschuldung der Rickmers Gruppe leicht von 1.575,0 (Ende 2013) auf 1.542,3 Mio. Euro zum 30. Juni 2014, während das Eigenkapital mit 571,3 nach zuvor 569,4 Mio. Euro stabil blieb.

Finanzielle Kooperationen

Das Joint Venture zwischen mit Apollo Global Management verbundenen Fonds und der Rickmers Gruppe, welches im September 2013 vereinbart wurde, um in Containerschiffe zu investieren, hat per 30. Juni 2014 insgesamt zwölf Schiffe er-worben. Das Joint Venture hat die Kapazität, bis zu 500 Mio. US-Dollar zu investieren,

AUSZEICHNUNG:

Dr. Ignace Van Meenen, CEO der Rickmers Gruppe (vorne, Mitte) und Björn Sprotte, Rickmers Shipmanagement (links daneben), nehmen auf der SMM den „DNV GL Excellence 5 Stars“-Award entgegen.



und fokussiert sich auf bestimmte Sekundärmärkte, aber auch auf neu ausgelieferte Schiffe. Innerhalb des Joint Ventures investiert die Rickmers Gruppe als Minderheitsinvestor zusammen mit Apollo und erbringt u.a. technisches und kommerzielles Management für die gekauften Schiffe.

Im Juni 2014 wurden zudem im Rahmen der Kooperation zwischen der Rickmers Gruppe und Oaktree Capital Management, die im Juni 2013 hinsichtlich des Neubaus von zehn 5.400-TEU-„widebeam“-Containerschiffen eingegangen wurde, die ersten beiden Schiffe abgeliefert. Während Oaktree Capital Management das Investitionskapital zur Verfügung stellt, ist die Rickmers Gruppe nicht direkt investiert, sondern beratend bei der Neubau-Überwachung tätig und übernimmt kommerzielles und technisches Management für die Schiffe.

Aufgrund der insgesamt angespannten Marktbedingungen vor allem in den Segmenten Stückgut und Schwergut hat die Rickmers Gruppe im Rahmen eines Restrukturierungsprogramms Maßnahmen zur Kosteneffizienz eingeleitet, um die operativen Ergebnisse des Segments Rickmers-Linie zu stabilisieren und in der Folge zu verbessern.

Herausforderndes Marktumfeld

Mit Stand zum Ende des ersten Halbjahres 2014 betreibt die Rickmers Gruppe 103 Schiffe. Davon stehen 52 Schiffe im Eigentum der Gruppe und 12 Schiffe im Eigentum des Apollo & Rickmers Group Joint Ventures. Zum 30. Juni 2014 belief sich im konsolidierten Halbjahresabschluss der Rickmers Gruppe der Buchwert der Schiffe auf insgesamt 2.202,0 Mio. Euro.

Die Rickmers Gruppe rechnet kurzfristig nicht mit einer substanziellen Ver-

Fünf Sterne für Rickmers Schiffsmanagement

Auf der diesjährigen SMM in Hamburg, der Weltleitmesse für die maritime Wirtschaft, erhielt die Rickmers Gruppe die „DNV GL Excellence 5 Stars“-Auszeichnung der Klassifikations- und Beratungsgesellschaft DNV GL.

Die Auszeichnung wurde für das Erreichen der sogenannten „DNV GL Excellence 5 Stars“-Anforderungen vergeben, die nachhaltiges Handeln, Energieeffizienzmaßnahmen und Sicherheitskriterien beim Betrieb und Management von Schiffen bewerten.

DNV GL würdigte bei der Verleihung während der SMM 2014 insbesondere Rickmers' anhaltende Investitionen in modernste Technologien und Managementsysteme. Diese machten das Unternehmen zu einem der verlässlichsten

Branchenakteure und führten zu Wettbewerbsvorteilen, so DNV GL. Die Rickmers Gruppe ist eines von nur zehn Unternehmen weltweit, die diese Zertifizierung erhalten haben.

Dr. Ignace Van Meenen, CEO der Rickmers Gruppe, sagte: „Diese Auszeichnung bestätigt unsere strategische Entscheidung, frühzeitig und umfangreich insbesondere die Themen Energieeffizienz und Sicherheit in unserer Flotte anzugehen. Als global aktiver Anbieter von Schiffsmanagement-Dienstleistungen werden wir unsere Prozesse und Technologien auch weiterhin stetig optimieren und uns an den hohen Qualitätsstandards messen lassen, für die die Rickmers-Flagge steht.“

www.rickmers.com

besserung in den beiden für den Konzern maßgeblichen Marktsegmenten Container- und Mehrzweck-/Schwergut-Schifffahrt; entsprechend wird die operative Entwicklung der Rickmers Gruppe davon beeinflusst sein.

Ziel des Konzerns ist es, zum Ende des Jahres 2014 ein operatives Ergebnis (EBITDA) vergleichbar mit dem des Vorjahres zu erreichen. Das Unternehmen bestätigt seine strategische Planung, eine aktive Rolle bei der Ausnutzung von Wachstumsmöglichkeiten, die sich in der Zukunft bieten, zu spielen. Dr. Ignace Van

Meenen, CEO der Rickmers Gruppe, sagt zu den Perspektiven des Unternehmens: „Unser zentrales Ziel ist die Schaffung möglichst vieler Wachstumsmöglichkeiten. Wir wollen neue Geschäfte machen, wir wollen mehr Geschäfte machen, und wir transformieren die Gruppe, um dazu verschiedene Finanzierungsoptionen nutzen zu können. Gleichzeitig treiben wir die Themen Energieeffizienz, Sicherheit und Nachhaltigkeit im Schiffsbetrieb intensiv voran. Dies zeigt auch die kürzlich erhaltene Auszeichnung „DNV GL Excellence 5 Stars.“

Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN



KNOW-HOW: Beim Umschlag von Rotorblättern ist Expertise gefragt.

Brunsbüttels Hafen profitiert vom Windanlagen-Umschlag

Die positive Entwicklung der Onshore-Windenergiebranche in Schleswig-Holstein spiegelt sich in erfolgreichen Halbjahresbilanzahlen von Brunsbüttel Ports.

Nahezu doppelt so viele Segmente wie im Vorjahreszeitraum wurden verladen. Ein Trend, der sich im Elbehafen seit rund zehn

Jahren kontinuierlich entwickelt. Seit 2005 werden hier mit steigender Tendenz Komponenten der On- und Offshore-Windenergiebranche umgeschlagen. „Wir sind sehr zufrieden mit dieser stabilen Entwicklung im Elbehafen. Die Windparks an Land sind quasi in Sichtweite, und den Offshore-Windparks

bieten wir optimale Anbindungen. In Kombination mit unserer universalen Ausrichtung sind wir der ideale Partner für den Umschlag und die Lagerung von Windenergieanlagen-Komponenten“, erklärt Frank Schnabel, Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports GmbH.

www.schrammgroup.de

Foto: Brunsbüttel Ports

Mehr Auflieger im Winter

ISL-Experte Prof. Burkhard Lemper erwartet eine kräftige Zunahme der weltweiten Auflieger-Flotte.

Bis zum Winter sei mit 600.000 bis 800.000 TEU aufliegender Transportkapazität zu rechnen, so Lemper. Im Sommer habe der Wert nur bei etwa 200.000 TEU gelegen. Immerhin würden Slow Steaming und Super Slow Steaming rund 7,5 Prozent der globalen Kapazität binden. Bis zum Jahresende 2014 steigt nach Lempers Berechnungen das Stellplatzangebot um gut 1,5 Mio. TEU. Der Schwerpunkt liege dabei bei den Großcontainerschiffen jenseits der 10.000-TEU-Grenze. Ein weiterer Größensprung im Segment sei wahrscheinlich.

www.isl.org

Burchardkai fit für 18.000 TEU

Die Hamburger Hafen und Logistik AG hat am Containerterminal Burchardkai (CTB) den Liegeplatz 5/6 eingeweiht. Dort können Schiffe mit 18.000 TEU abgefertigt werden.

Der Liegeplatz 5/6 ist mit fünf der modernsten Tandem-Containerbrü-

cken der Welt ausgestattet. Die neuen Brücken des chinesischen Herstellers ZPMC sind für Containerschiffe mit 24 Containerreihen quer ausgelegt und dank ihrer 74 Meter langen Ausleger für die 18.000-TEU-Schiffe mit ihren 23 Containerreihen gerüstet. www.hhla.de



Foto: HHLa

EFFIZIENZ: Die neuen Brücken können im Tandembetrieb arbeiten.



INVESTITION: Die Baukosten für die Kattwykbrücke wurden von der HPA vorgestreckt.

Hafen Hamburg fehlt Geld

Die Modernisierung der Infrastruktur im Hamburger Hafen kostet deutlich mehr, als die Stadt an Mitteln bereitstellt.

Laut aktuellem Wirtschaftsplan der Hamburg Port Authority (HPA) sind zwölf Vorhaben in Planung oder befinden sich bereits im Bau. Bis zum Jahr 2018 werden für alle Projekte zusammen 864 Mio. Euro benötigt. Doch dem stehen bisher Zuschüsse seitens der Stadt und vom Bund in Höhe von nur 496 Mio. Euro gegenüber. Selbst wenn man mögliche Überschüsse der HPA aus dem Jahr 2014 in Höhe von 42 Mio. Euro berücksichtigt, bliebe am Ende ein Defizit von 326 Mio. Euro. Die HPA nehme öffentliche und hoheitliche Aufgaben wahr, so Gunter Bonz, Präsident des Unternehmensverbands Hafen Hamburg: „Deshalb muss sie dauerhaft aus dem Haushalt ausreichend finanziert werden. Und das geschieht derzeit nicht.“

www.hamburg-port-authority.de

Rickmers liefert Eisenbahn-Krane nach China

Rickmers-Linie, in Hamburg ansässige Linienreederei für Stückgut, Schwergut und Projektladung, hat von Kirow Leipzig erneut den Auftrag zum Transport von Eisenbahnkranen nach Xingang erhalten.

Die Verladung umfasst sechs Krane des Typs KRC 2880. 20 weitere Einheiten vom Typ KRC 1680 folgen bis 2015. Die Seestrecke des Transports von Hamburg nach China übernahm die „Rickmers Singapore“, die Ende Oktober im Hafen von Xingang eintreffen wird. Der 2002 gebaute Superflex-Schwergutfrachter kann bis zu 640 t heben und ist eines von neun identischen Schwesterschiffen im Round-the-World Pearl String Service der Rickmers-



ANKÜNDIGUNG: Rickmers-Linie-Chef Ulrichs verlangt ECA-Zonen-Zuschlag.

Linie. Dieser führt ostgehend um die Welt und verbindet Europa, Südostasien, Fernost, Nordamerika und erneut Europa.

Unterdessen hat Rickmers-Linie-Chef Ulrich Ulrichs angekündigt, für Ladungen durch ECAs ab 1.1.2015 einen Zuschlag zu verlangen, um die höheren Kosten für schwefelarmen Treibstoff zu kompensieren.

www.rickmers-linie.de



SCHWERSTARBEIT: Eisenbahnkran bei der Verladung auf die „Rickmers Singapore“.

Fotos: Rickmers Line

POWER PACKAGE PIENING PROPELLER

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



DEUTSCHE YACHTEN

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

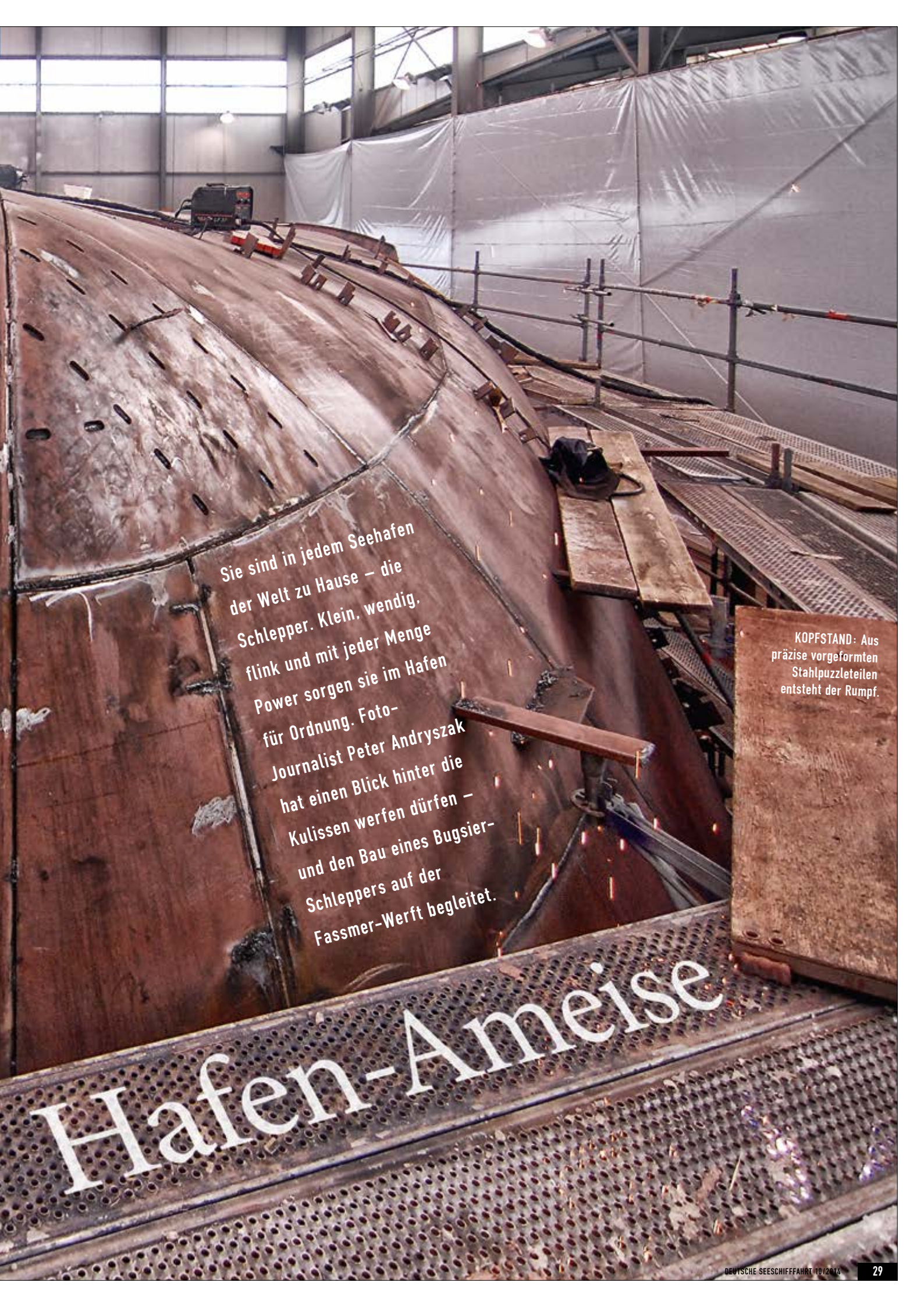
Piening Propeller

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







Sie sind in jedem Seehafen
der Welt zu Hause – die
Schlepper. Klein, wendig,
flink und mit jeder Menge
Power sorgen sie im Hafen
für Ordnung. Foto-
Journalist Peter Andryszak
hat einen Blick hinter die
Kulissen werfen dürfen –
und den Bau eines Bugsier-
Schleppers auf der
Fassmer-Werft begleitet.

KOPFSTAND: Aus
präzise vorgeformten
Stahlpuzzleteilen
entsteht der Rumpf.

Hafen-Ameise

31,50m Länge



SKELETT: Der Schlepper wird in Sektionsbauweise gefertigt.

Assistenz-Schlepper gehören zu den beliebtesten Schiffen überhaupt. Das runde, kompakte Design dieses speziellen Schiffstyps verkörpert auch für Laien geballte Kraft. Scheinbar spielerisch, geradezu auf dem Wasser tänzelnd, bugsieren sie Schiffe, die um ein Vielfaches größer sind als sie selbst, an den Ort ihrer Bestimmung – ein Schauspiel, das ihnen auch die Herzen der letzten Zweifler zufliegen lässt. „Schlepper können eben so viel mehr als nur geradeaus und in Kurven fahren“, erklärt Hobby-Modellbauer und Schlepper-Kapitän Jan Ahuis die Faszination.

Heimischer Auftrag

Nach den zahlreichen Neubau-Ausflügen der letzten Jahre Richtung Singapur, Niederlande und Türkei entschloss sich die Hamburger Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft Ende 2012, den Bauauftrag für zwei Seehafen-Assistenz-Schlepper mit mindestens 70 Tonnen Pfahlzugleistung nach Deutschland zu vergeben. Gewinner dieser Ausschreibung wurde die Fassmer-Werft im niedersächsischen Berne.

Für das im Spezialschiffsegment bewanderte Unternehmen ist es der erste Auftrag dieser Art – und die Chance, sich in einem neuen Marktsegment zu etablieren. „Deshalb waren wir natürlich bestrebt, unsere eigene Entwicklungs- und Konstruktionsabteilung so früh wie möglich in die Feinplanung einzubeziehen“, sagt Fassmer-Projektleiter Christian Schmidt.

Der Bausatz entsteht

Im August 2013 ist es endlich so weit: Die ersten Brenn- und Formpläne für den Bausatz gehen an die Firma Ostseestahl in Stralsund raus. Hier bekommen große Stahlplatten zunächst Brenn- und Montagemarkierungen. Anschließend werden so viele Einzelteile wie möglich fein säuberlich ausgebrannt oder auch vollständig ausgeformt, bevor sie über die Au-

tobahn ihre Reise an die Weser antreten. Das geht ruck, zuck: So sind Anfang September auf dem Gelände der ehemaligen Schweers-Werft, das seit 2012 Fassmer gehört, schon kleine Bauerfolge zu sehen. Unterschiedlichste Metallbauteile, deren Funktion im Schiff vielfach noch nicht ganz nachvollziehbar erscheint, haben ihren Weg in die große, rund 80 Meter lange und knapp 20 Meter breite Werfthalle gefunden.

„Wie bei allen modernen Werften wird der Schlepper auch bei uns in Sektionsbauweise gefertigt“, sagt Hallen-Chef Frank

Taborsky. Das bedeutet: Der Schiffskörper wird in verschiedenen große Segmente aufgeteilt – einzelne Puzzles, die erst jedes für sich und dann zu einem Ganzen zusammengesetzt werden.

Zusätzlich gibt es in der Halle einen Nebenstrang, den Kleinbau. Hier werden Einzelteile hergestellt, die ihren

Platz später im oder am Schiffskörper finden sollen – zum Beispiel Schanzkleider, Maschinenfundamente, die Reling, Kreuzpoller, Treppen, Verschlüsse, Masten, Kabelbrücken sowie Dockstütze und Metallregale.

Zeitgleich entsteht im hinteren Drittel der großen Halle die Schiffbaulage. Auf dem Gestell soll später der Rumpf entstehen, kopfüber und Stück für Stück.

Der Aufbau des Schiffs läuft von hinten nach vorne ab: Mit Spant Null beginnt die aus Längs- und Querversteifungen bestehende Skelettstruktur, die als Basis für die später aufzuziehende Außenhaut dient. Die Grundfläche bildet das um 180 Grad gedrehte Hauptdeck. Das liegt in etwa eineinhalb Meter Höhe auf der stählernen Halterung. „So ist es unseren Schiffbauern und Schweißern möglich, auch von unten zu arbeiten“, sagt Taborsky.

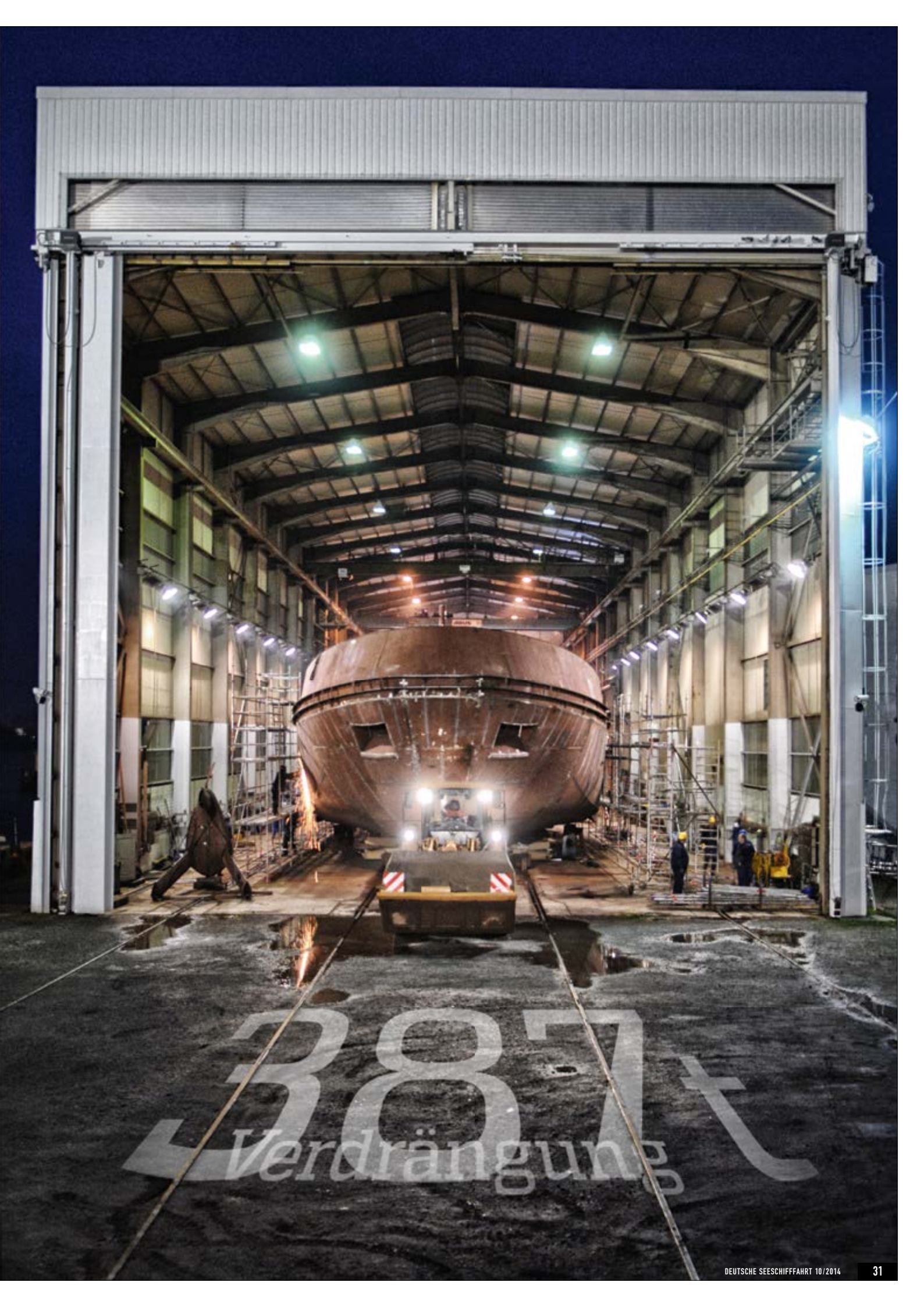
Der Aufbau des 31,5 Meter langen und 11,3 Meter breiten Rumpfes geht zügig voran, sodass die Kiellegung mit →



KLASSE: Bei der Kiellegung erfolgt eine Klassifikation durch DNV GL.



SCHWERSTARBEIT: Der Rumpf wird um 180 Grad gedreht.



387
Verdrängung



MASSARBEIT: Einer der beiden Ruderpropeller findet passgenau seinen Platz. Er bringt Kraft und Wendigkeit.

→ Klassifikation schon am 9. September stattfinden kann.

Im Wochentakt sind nun deutliche Erweiterungen am Schiffskörper erkennbar. Die Vorfertigung einzelner Sektionen zählt sich für den Arbeitsfortschritt positiv aus: Der Bezug des Schiffsskeletts mit der Außenhaut kann schon sehr früh in Angriff genommen werden. Die „Haut“ besteht aus einzelnen Stahlplatten, die eine genauestens ausgerichtete individuelle Krümmung aufweisen.

Rund drei Monate nach Beginn der Schiffbauarbeiten kann der Rumpf mithilfe von drei Autokranen gedreht und auf Pallungen aufgesetzt werden. Auch die parallel in zwei separaten Stahlsektionen gebauten Teile des Deckshauses



BAUSATZ: Ein Kran setzt das Deckshaus auf den Schiffsrumpf auf.

setzen die Krane zum Zusammenschweißen aufeinander. Neben dem Verschweißen aller Nähte ist jetzt auch die Zeit gekommen, große Elemente wie Motorenfundamente, Schaltschränke, Decksrüstungen und Hilfsdiesel einzusetzen: Am 10. Dezember erreichen die beiden Antriebsmotoren des belgischen Herstellers ABC-Diesel vom Typ 12DZC1000 mit jeweils 2.249 Kilowatt Leistung ihren Platz.

Der Moment der Wahrheit

Rund einen Monat später, am 9. Januar 2014, präsentiert sich der Schiffsrumpf schwimmfähig: Das Deckshaus ist aufgesetzt und verschweißt, und alle unter Wasser liegenden Öffnungen sind abgedichtet. Tidebedingt wird er aber erst in den frühen Morgenstunden des nächsten Tages erstmals ins Wasser gesetzt – ein wichtiger Moment, der zeigen wird, ob die Konstruktion auch wirklich schwimmt. Mehrfach umgeleitete Stahlseile ziehen das gute Stück ins Hebewerk. Alles geht gut. Der Rumpf kann ins Hauptwerk verholt werden. Dort angekommen, wird er auf einen Lift bugsiert, ins Tro-

ckene gehoben und in die Halle gebracht. Voilà – der angehende Schlepper ist bereit für seine rund vier Monate lange Endausrüstung.

Dreier-Kombi bezieht ihr Posten

„Schlepper sind im Grunde ein Zusammenschluss von drei kraftvollen Techniken in einem möglichst kompakten und waserdichten Metallmantel“, erklärt Bugsier-Technik-Chef Jürgen Hinrichs.

Technik Numero eins – die Hauptmotoren – sind schon eine Weile drin. Sie müssen jedoch noch ausgerichtet, fixiert und angeschlossen werden. Mit deutlich weniger Aufwand sind die Winden, die den zweiten wichtigen Part stellen, an ihren Standplätzen angekommen: So kann die Ankerwinde nach ihrer Anlieferung Ende Februar einfach mit dem Hallenkran auf ihr Fundament gesetzt werden. Die Platzierung der Schleppwinde vom Typ 92 0 des Elmshorner Deckmaschineriespezialisten Steen, die erst am 9. April die Werft erreicht, erfordert hingegen etwas mehr Feingefühl. Auf dem Aufbaudeck befindet sich schließlich die ein oder andere Ecke oder Kante.

Von da an vergehen noch gut sechs Wochen bis alles ordnungsgemäß ausgerichtet, verbolzt und verbunden und auch die Schleppleine aufgetrommelt ist. Mit ihren 30 Tonnen Nennzugkraft und 175 Tonnen Haltekraft wird sie dem neuen Schlepper einen zertifizierten Pfahlzug von 72 Tonnen ermöglichen.

Den letzten Teil der Dreier-Kombi stellen die zwei Schottel SRP 4000 CP-Ruderpropeller dar. Sie wurden im Vorfeld mit der Rumpfform auf den geforderten Pfahlzug von mindestens 70 Tonnen optimiert. →



MASCHINE: Einer der beiden ABC-Hauptmotoren mit 2.249 kW.



GARAGE: Der fertig lackierte Schlepper lugt aus der Montagehalle.



INNENLEBEN: Die Brücke ist auf Effizienz ausgelegt.

IMO



KRAFTPROTZ:
Die „Bugsier 7“
in ihrem
angestammten
Revier.



UNTERSCHIFF: Die beiden Schottel-
Ruderpropeller und die Dockstütze.

Reederei Bugsier

Seit fast 150 Jahren prägen die starken Schlepper von Bugsier das Geschehen in Häfen wie Hamburg und Bremerhaven.

1866 als „Vereinigte Bugsier-Dampfschiff-Gesellschaft“ gegründet, gehört das Unternehmen seit 1926 der Familie Schuchmann. Aktuell sind 28 Schlepper im Einsatz, das Schwesterschiff der „Bugsier 7“, die „Bugsier 8“, kommt Anfang November dazu. Die Leistungsspitze markiert der Hochsee-Bergungsschlepper „Nordic“ mit 201 t Pflanzzug, der im Rahmen des Deutschen Notschleppkonzepts eingesetzt wird und ans Bundesverkehrsministerium verchartert ist.



BUCHTIPP: Peter Andryszak:
„Das kleine Buch vom Schlepper“,
Oceanum-Verlag, 96 Seiten,
14,90 Euro.

→ Die 30 Tonnen schweren Aggregate sind jedoch zu groß, um gleich eingebaut werden zu können. Deshalb geht der Rumpf erst mal wieder zu Wasser, um wenig später, neu aufgepallt, auf deutlich längeren Beinen im Trockenen zu stehen.

Norbert Witing von der Bugsier-Bauaufsicht erklärt das weitere Vorgehen: „Die Antriebe werden unter Einsatz von vier extrastarken Hubzügen, die an einem eigens erstellten Stahlrohrgestell im Antriebsraum eingehängt sind, langsam aus der Bereitstellungssenke bis in die Führungsbolzen der Montageöffnung gehoben.“ Auch Hacke und Dockstütze, die das Schiff später vor Grundberührung schützen werden, könnten jetzt montiert werden.

Anschließend wird der Einbaukranz gereinigt sowie die Elektrik und Hydraulik angeschlossen. Außerdem müssen die Dichtungen eingesetzt und die Bolzen im Fundament angezogen werden, bevor der Außenhautdeckel verschweißt werden kann. Danach braucht es nur noch einen Schuss Öl im Getriebe – und fertig ist der neue Schlepper.

Ab aufs Wasser

Am 2. Mai 2014 läuft der Schlepper-Neubau mit der Baunummer 3201 mit dem Segen von Taufpatin Insa De Reuter endlich vom Stapel: „Ich taufe dich auf den Namen ‚Bugsier 7‘ und wünsche der Besatzung allzeit gute Fahrt und dem Schiff immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel!“

Darauf folgen noch fast drei Wochen Feinabstimmung, Ausrüstung und einzelne Tests, bis am 22. Mai der alles entscheidende Tag gekommen ist – die Werft-Probefahrt. In den letzten Tagen an der Pier haben die Systeme des Schleppers alle Tests bestanden. Jetzt soll sich zeigen, ob sie es auch unter Seebedingungen und vor allem im nötigen Zusammenspiel tun.

Glückliches Gelingen: Alle Antriebs-, Steuerungs-, Kontroll- und Versorgungssysteme funktionieren. Die Werft, der Eigner und Vertreter der Klassifikationsgesellschaft und der Ausrüster sind zufrieden. Am 4. Juni 2014 findet in Berne der Flaggenwechsel, die offizielle Übergabe der „Bugsier 7“ von der Fassmer-Werft an Bugsier-Chef Jan-Wilhelm Schuchmann, statt. Der ist voll des Lobes: „Die Zusammenarbeit mit der Werft verlief sehr harmonisch und kooperativ. Der Schlepper erfüllt alle vorgegebenen Kriterien.“

Wenige Tage später tritt die „Bugsier 7“ ihre Jungfernfahrt nach Hamburg, ihrem neuen Heimathafen, an – und bereitet ihren Eignern schon die erste Freude: Keine 20 Kilometer Wegstrecke entfernt wartet spontan ein Schleppauftrag auf sie.



ABNEHMER: Bugsier-Chef Jan-Wilhelm Schuchmann ist zufrieden.

Probezeit bestanden

Seither sind einige Monate vergangen. Die Stimmung an Bord ist

gut. Kein Besatzungsmitglied hat etwas Wesentliches gegen die Arbeit der Fassmer-Werft einzuwenden. Auch Verbesserungsvorschläge für die „Bugsier 7“ lassen nach wie vor auf sich warten. Für Kapitän Michael Reiche ist das keine Überraschung. Er war schon beim Abholen von der Qualität und Manövrierfähigkeit „seines“ Schleppers begeistert: „Er fährt sich sehr gut.“ Sein Kollege Pero Hempel, ehemals Kapitän auf der „Bugsier 5“, betritt beim Crewwechsel das Schiff zum ersten Mal. Es folgt eine ausführliche Einweisung. Die Maschinen werden angefahren und der Neuling testhalber durchs Hafenbecken geführt – keine Probleme. Das anschließende Verholen eines Großcontainers mit dem „neuen“ Kapitän geht mit zuverlässiger Leistung und Präzision erfolgreich über die Bühne.

Anfang November wird vermutlich auch die Zwillingschwester „Bugsier 8“ ihren Dienst antreten.





Die Europa-Asien-Connection

Die Türkei plant ehrgeizige Logistikprojekte. Doch die instabile politische Lage in der Region könnte ausländische Investoren abschrecken und dringend notwendige Fortschritte etwa beim Hafenausbau gefährden. Von Dirk Ruppik

Das Boomland am Bosphorus schwächelt: Aufgrund der politischen Lage hatte die internationale Rating-Agentur Standard & Poor's (S&P) bereits im Mai die Bewertung der Kreditwürdigkeit für die Türkei gesenkt. Und aktuell warnen Moody's und Fitch vor einer wirtschaftlichen Instabilität und der hohen Inflation in der Türkei. Das passt dem machtbewussten neuen Staatspräsidenten, Ex-Premier Recep Tayyip Erdoğan, nicht in den Kram: „Wir haben die Beziehungen zu Standard & Poor's beendet“, so Erdoğan nach einem Bericht der Zeitung „Hürriyet“.

„Wenn sie (Fitch und Moody's) so weitermachen, kann ich dem Ministerpräsidenten sagen, dass er die Zusammenarbeit mit diesen beiden ebenfalls einstellt.“

Gesunkenes Vertrauen

Tatsächlich sind die Botschaften der ungeliebten Experten nicht allzu rosig: Für 2014 sagt S&P ein reales Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von nur 2,4 Prozent voraus. 2015 sollen es 2,0 Prozent werden. Die Bremsspuren zeigen sich schon aktuell: Laut Statistikamt TÜİK blieb das Wachstum im zweiten Quartal

mit nur noch 2,1 Prozent deutlich unter den Erwartungen – und weit hinter dem Vorjahreszeitraum mit 4,6 Prozent zurück. Finanzminister Mehmet Simsek bekannte, das Wachstumsziel von 4,0 Prozent in diesem Jahr sei in Gefahr. Um die ehrgeizigen Entwicklungs- und Wachstumsziele umzusetzen, ist die Türkei stark von ausländischen Direktinvestitionen abhängig. Doch die Korruptionsaffäre Erdoğan's, sein autoritärer Führungsstil und die daraus entstehenden politischen Verwerfungen haben Vertrauen gekostet. Schon warnte die Ratingagentur Fitch vor „wirtschaft-

VERBINDUNG:
Die 1973 eröffnete Bosphorus-Brücke verbindet den europäischen mit dem asiatischen Teil Istanbuls.



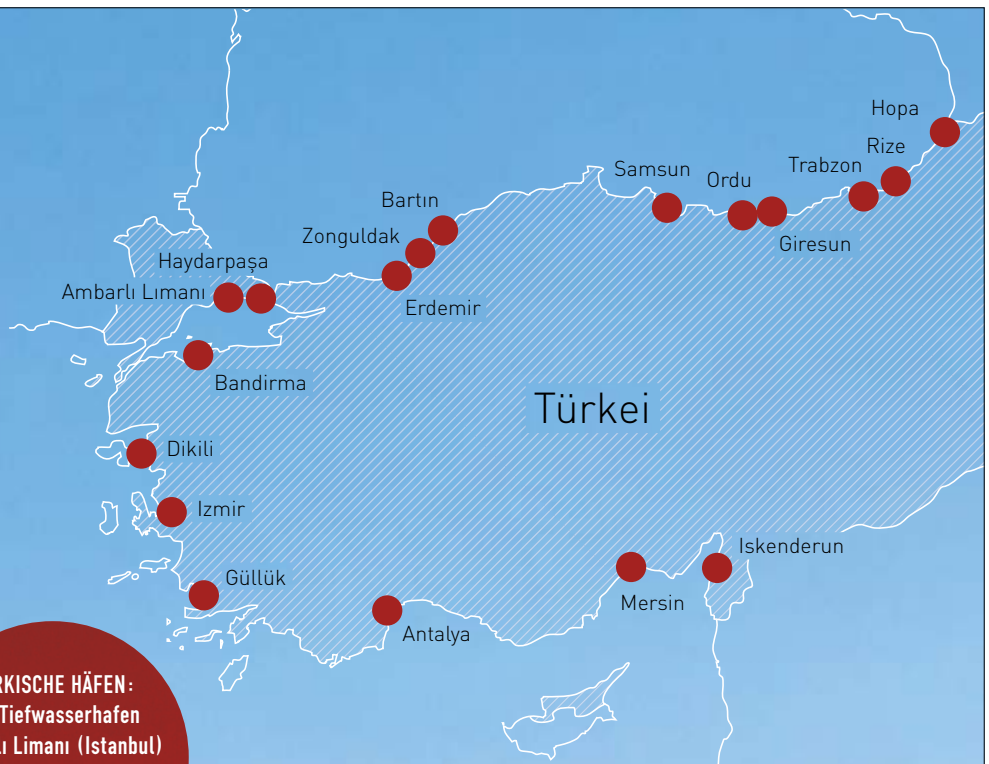
lichem Populismus“. Der Rückgang an Direktinvestitionen könnte auch den geplanten logistischen Ausbau des Landes am Bosphorus gefährden.

Dabei gibt es viele Faktoren, die für die Türkei sprechen. Da ist zunächst die günstige geografische Position zu Europa, Nahost, Asien und Afrika. Zudem liegt das Land an traditionell wichtigen Handelsstraßen wie der Gewürz- und Seidenstraße. 2013 ist die türkische Republik nach IWF-Angaben zur sechzehntgrößten Volkswirtschaft der Welt aufgestiegen und lag laut Invest in Turkey im Vergleich mit den 27 EU-Ländern auf Platz 6.

Ein wichtiger Faktor ist der Binnenmarkt: Der aufstrebende Mittelstand in einem Land mit rund 77 Mio. Einwohnern verspricht zunehmende Kaufkraft. Außerdem ist die Staatschuldenquote gering. Achillesferse bleibt das chronische Leistungsbilanzdefizit. Um es in den Griff zu kriegen, will die Regierung die Abhängigkeit von Energie- und Rohstoffimporten verringern, die Industrieproduktion stärken und die Exportwirtschaft fördern. Das könnte dem Transport- und Logistiksektor in den nächsten Jahren bedeutsame Impulse geben.

Ehrgeizige Projekte

Die Verkehrsinfrastruktur der mittlerweile als „China Europas“ bezeichneten Republik Türkei soll massiv ausgebaut werden. Bisher werden nach Angaben des Ministeriums für Transport, maritime Angelegenheiten und Kommunikation rund 75 Prozent der Fracht auf der Straße transportiert.



TÜRKISCHE HÄFEN:
Der Tiefwasserhafen
Ambarlı Limanı (Istanbul)
im Marmarameer ist der
bedeutendste Seehafen
der Türkei.

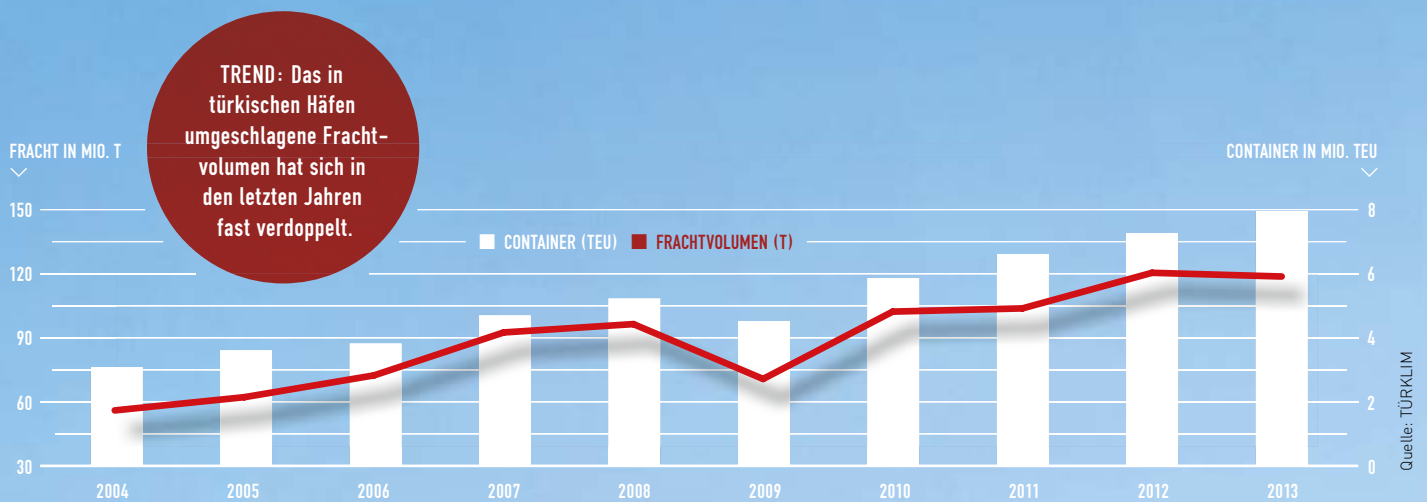
Doch die Häfen werden wichtiger: Der jährliche Güterumschlag in den türkischen Häfen verdoppelte sich von 2004 bis 2013 auf insgesamt 385 Mio. t, berichtet der Verband der Hafenbetreiber TÜRKLİM – durchschnittliches jährliches Wachstum: 7,4 Prozent. Die Türkei steht laut Eurostat beim abgefertigten Frachtvolumen auf Platz 5 unter allen europäischen Ländern – nach Großbritannien, Italien, den Niederlanden und Spanien. Und es soll durch den expansiven Außenhandel der Türkei noch mehr werden: Nach den ehrgeizigen Plänen der türkischen Regierung sollen die Exporte von knapp 152 Mrd. im vergangenen Jahr in der kommenden Dekade auf 500 Mrd. Dollar steigen, die Importe von rund 252 Mrd. auf 700 Mrd. Dollar zunehmen.

Entsprechend dringend ist ein Ausbau der Infrastruktur. Ankara will bis 2023 rund 145 Mrd. Euro in diesem Sektor in-

vestieren – 60 Prozent davon staatlich finanziert. Unter den ehrgeizigen Vorhaben ist u. a. der „Kanal-Istanbul“: Ein 48 km langer Kanal soll das Schwarze Meer mit dem Marmarameer verbinden. Der 150 m breite und 25 m tiefe Kanal wird westlich vom Bosphorus verlaufen. Nach Wunsch der Regierung soll er bis 2023 zum 100. Jahrestag der Gründung der Türkei fertiggestellt sein – was allerdings angesichts der Größe des Projekts utopisch erscheint. Der stark befahrene Bosphorus (täglich etwa 255 Schiffe, darunter zahlreiche Öltanker) würde dadurch entlastet werden. Auf der Wasserstraße könnten bis zu 160 Schiffe pro Tag verkehren. Die Kosten für das Projekt werden auf umgerechnet 6 bis 7,5 Mrd. Euro beziffert.

Die Planung des dritten Flughafens in Istanbul ist zuletzt ins Stocken geraten. Ein Gericht hat das Megaprojekt wegen Umweltbedenken gestoppt. Der neue Flughafen soll aus sechs Landebahnen, 16 →





→ Rollbahnen, 165 Fluggastbrücken und einem 6,5 Mio Quadratmeter großen Flugfeld bestehen – und würde die aggressiven Wachstumspläne von Turkish Airlines unterstützen. Kalkulierte Kosten: rund 3,5 Mrd. Euro. Bau und Betrieb des Flughafens wird das Limak Konsortium übernehmen.

Verbindung zwischen Kontinenten

Weitere Projekte sind eine dritte Brücke über den Bosphorus für 4,5 Mrd. Euro, ein 13,6 km langer Unterwasser-Eisenbahntunnel in der Straße von Istanbul (Marmarameer) und ein landesweites Netzwerk von Hochgeschwindigkeitszügen. Wenn die Marmara-Strecke und die Kars/Tbilisi/Baku-Strecke geschlossen sind, würde eine ununterbrochene Bahnverbindung von London via Türkei nach China bestehen. Laut Fünfjahresplan sollen die bisher sehr niedrigen Anteile des Schienen- und Seetransports am Transportvolumen in den kommenden zehn Jahren auf 15 bzw. 10 Prozent erhöht werden.

Der Containerumschlag stieg im 1. Quartal 2014 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um elf Prozent auf rund 2 Mio. TEU, so die Generaldirektion für den Seehandel im Transportministerium. Die Prognose für das Gesamtjahr 2014 lautet 8,8 Mio. TEU. Zum Vergleich: 2013 waren es knapp 8,0 Mio. TEU (s. Grafik oben). Der Güterumschlag in den Seehäfen soll laut Fünfjahresplan auf 615 Mio. t und das Handlingvolumen in den Containerhäfen auf 13,8 Mio. TEU steigen. Neben der Privatisierung von Häfen sind außerdem mehrere Containerhäfen im Bau bzw. stehen kurz vor dem Spatenstich.

Die größten Projekte sind Çandarlı in der nordägäischen See, Filyos im westlichen Schwarzen Meer und Mersin im Mittelmeer. Der im Bau befindliche Hafen Çandarlı in der Nordägäis soll laut Invest in Izmir zum größten Hafen im Mittelmeer avancieren und unter den zehn größten Häfen der Welt

rangieren – mögliche Alternative zum bisher wichtigsten Hafen Piräus in Griechenland. Nach Angaben der Investment Support and Promotion Agency of Turkey erfolgt die Errichtung in zwei Phasen. In Phase 1 soll ein Umschlag von 2 Mio. TEU pro Jahr möglich sein – noch 2014. Innerhalb der nächsten zehn Jahre ist dann eine Erweiterung auf 12 Mio. TEU pro Jahr vorgesehen. Gesamtinvestment für den Tiefwasserhafen mit zwei Kilometer Kai-länge: 0,77 Mrd. Euro. Der Tender für das BOT-Projekt mit 25 Jahren Laufzeit wurde im September 2013 ausgeschrieben.

Die derzeit größten Containerschiffe mit 18.000 TEU und 400 m Länge sollen künftig in den Hafen Mersin (MIP) einfahren können. Die erste von fünf Erweite-

MEERENGE:
Der rund 30 Kilometer lange Bosphorus ist der Schifffahrtsweg zwischen Schwarzem Meer und Marmarameer.



CONTAINER:
Im vergangenen Jahr
wurden in der Türkei –
wie hier in Izmir, der
Nr. 2 – rund
8 Mio. TEU umge-
schlagen.

rungen des bisher 21 Liegeplätze umfassenden Hafens wird Ende 2015 fertiggestellt sein. Der Hafen handelt bisher 1,37 Mio. TEU sowie 7,5 Mio. Tonnen herkömmliche Fracht und wird seine Kapazität bis 2015 auf 2,6 Mio. TEU nahezu verdoppelt haben. Langfristig ist auch hier ein Ausbau auf 12 Mio. TEU geplant. Die Singapur PSA International (PSAI)

und die türkische AKFEN Holding bekamen für ihr Joint Venture Mersin International Port Management (MIP) die Betriebsrechte bis 2043. MIP ist günstig für den Handel mit Syrien, Irak, Iran und den GUS-Staaten positioniert. Das Fundament für den Hafen Filyos 360 km östlich von Istanbul soll noch in diesem Jahr gelegt werden. Der neu ge-

plante Hafen mit einer Kapazität von 25 Mio. Tonnen und einer Investitionssumme von 650 Mio. Euro ist Teil einer Industriezone mit rund 50 Unternehmen und wird Container, Eisenerz und Öl umschlagen – als Drehscheibe für Asien, Osteuropa und den Mittelmeerraum. Die Aussichten sind gut – auch wenn die geopolitische Großwetterlage aktuell Gegenwind produziert. ...



Fotos: mikiya13/Pörf D. Korthaus - Fotolia, Government of Chile CC BY 3.0 CL

Länderporträt Türkei

Die **Türkische Republik** ist ein wichtiges Bindeglied zwischen Europa und Asien – und ein selbstbewusstes und wachstumsstarkes Schwellenland.

- **Fläche** 780.000 km², davon rund 3 % auf dem europäischen Kontinent
- **Bevölkerung** ca. 77 Mio., davon 70–80 % Türken und 15 bis 20 % Kurden; 99 % Muslime
- **Hauptstadt** Ankara (ca. 4,4 Mio. Ew.); größte Stadt: Istanbul (ca. 13,5 Mio. Ew.)
- **Staatsform** Laizistische Republik (29.10.1923)
- **Präsident** Recep Tayyip Erdoğan (Direktwahl am 10.8.2014; Amtszeit: fünf Jahre)
- **Wirtschaft** (2013) BIP: 839 Mrd. US-Dollar (+ 7,2 Prozent zu 2012), Inflationsrate: 6,5 %, Arbeitslosenquote: 9,9%
- **Wichtige Handelspartner** Deutschland, Russland, China, Iran, Großbritannien, USA, Italien



AUTOKRAT:
Recep Tayyip Erdoğan hält auch als frisch gewählter Staatspräsident die politischen Zügel fest in der Hand.

Einmal im Jahr lädt Reeder Hermann Ebel einen kleinen Kreis von Experten ein, um sich über den Stand der Schiffsfinanzierung und des Schiffsfahrtsstandortes auszutauschen. Anfang September zeichnete HSH-Aufsichtsratschef Thomas Mirow ein schonungsloses Bild.

Text: Max Johns



KENNER:
Thomas Mirow ist
ein versierter
Finanzpolitiker.

„Das Cluster wird schrumpfen“

Thomas Mirow spricht leise und wägt seine Worte. Der Mann, der seine Karriere als Redenschreiber für Willy Brandt begann, muss nicht durch Lautstärke beweisen, dass er etwas von Banken versteht. Der langjährige Hamburger Senator war als Staatssekretär im Berliner Finanzministerium und dann als Chef der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung im vergangenen Jahrzehnt der neben Wolfgang Schäuble vielleicht wichtigste deutsche Finanzpolitiker.

Seine Worte haben Gewicht. Dass die HSH Nordbank ausgerechnet ihn als Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt hat, ist daher kein Zufall. Dass die lange durch Verluste geplagte Bank unter seiner Ägi-

de auch wieder schwarze Zahlen schreibt, wohl auch nicht.

Anfang September zerlegt Mirow ruhig und präzise wie ein Chirurg die Situation der Schiffsfinanzierung in Deutschland. Die Märkte blieben weiter hochgradig volatil, daran hat er keinen Zweifel. Damit müssten Unternehmer und Banken umzugehen lernen.

Positiv hebt er hervor, dass die deutschen Reeder kaum im Asset Play engagiert waren. Sie hätten den Fokus auf langfristige und stetige Einnahmen gerichtet. Die Bereederung sei als Dienstleistung begriffen, die Schiffe dabei nicht als beliebig austauschbare Assets angesehen worden. Dabei sei allerdings zwischen

der anspruchsvollen Finanzierung extrem teurer Anlagegüter auf der einen und der Dienstleistung auf der anderen Seite nicht immer ausreichend klar getrennt worden. Bei der Dienstleistung könne kaum jemand den deutschen Reedern etwas vormachen. Bei der Finanzierung habe sich die Welt weitergedreht. Dafür brauche es größere Unternehmen mit Spezialwissen der Finanzmärkte.

Nachholbedarf identifiziert

Der richtige Schritt sei daher die Konsolidierung zu größeren Einheiten – dabei gehe es um Volumen wie um Know-how. Ganz offen spricht Mirow davon, dass die HSH das Zusammengehen von MPC und



SH: Plus im Halbjahr

Die HSH Nordbank weist zum Halbjahr 2014 einen soliden Gewinn sowie starke Kapitalquoten aus. Diese Entwicklung basiert maßgeblich auf steigenden Erträgen aus dem Kundenneugeschäft mit stabilen Margen, sinkendem Verwaltungsaufwand sowie einer spürbar niedrigeren Risikovorsorge. Auch fürs Gesamtjahr rechnet die Bank mit einem Gewinn vor und nach Steuern.

Erheblich begünstigt wurde das Ergebnis im ersten Halbjahr 2014 außerdem durch die Wirkung der Kapitalschutzklausel, die – nach hohen Belastungen aus Garantieprämien in den Vorjahren – wie erwartet auch zum Halbjahr zu einer ertragswirksamen Teilauflösung der Garantieprämien führte.

Das Ergebnis vor Steuern lag bei 432 Mio. Euro (1. Hj. 2013: 137 Mio. Euro). Darin enthalten sind Zahlungen für die Garantie an die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein von –259 Mio. Euro (–143 Mio. Euro). Nach Berücksichtigung von –131 Mio. Euro Ertragsteuern (–7 Mio. Euro) bleibt ein Konzernüberschuss von 301 Mio. Euro (130 Mio. Euro). Vorstandschef Constantin von Oesterreich: „Mit den Erfolgen der Kernbank, dem fortschreitenden Abbau unserer Altlasten und den laufenden Effizienzsteigerungen stärken wir weiter die Basis für eine nachhaltig erfolgreiche Zukunft der HSH Nordbank.“

www.hsh-nordbank.de

dem Traditionshaus Ahrenkiel aktiv begleitet und unterstützt habe.

Mirow erwartet nicht weniger als einen Paradigmenwechsel bei vielen Reedereien. Während sich die einen auf die Finanzierung konzentrieren und die anderen auf die Dienstleistung, werde die Handelsflotte in Deutschland zunächst schrumpfen. Gleichwohl sieht er die Zukunft des Standortes positiv – aber erst, wenn es zahlreiche Veränderungen gegeben habe. Aus Sicht der internationalen Finanzmärkte seien deutsche Reedereien nicht richtig aufgestellt. Es gebe strukturellen Veränderungsbedarf und Nachholbedarf bei den Kapitalmarktkennntnissen.

Einsatz reduziert

Auch für die eigene Bank sieht Mirow weiter einen festen Platz in der Schifffahrt. Aber er lässt auch keinen Zweifel, dass die HSH 2.0 eine völlig andere Bank sein wird als jene, die die Reeder vor 2008 kannten. Der Start in diese Zukunft ist der bemerkenswerte Ertrag von 300 Mio. Euro im ersten Halbjahr 2014 (s. Kasten links). Um die weiterhin dramatischen Schritte zu beschreiben, braucht Mirow nur wenige Worte: „2010 war die HSH mit 30 Mrd. Euro in der Schifffahrt engagiert. Aktuell sind es 14 in der Kernbank und 6 in der Abbaubank. Unser Ziel sind 12 Mrd. Euro in der Schifffahrt.“

Und während der Chefaufseher umschreibt, wie ein derartig rasanter Abbau mit „alternativen Portfoliolösungen“ – also dem Verkauf von ganzen Schiffspaketen – vor sich gehen soll, sagt er den wichtigsten Satz für den Standort: „Wir sind weiter offen für Neugeschäft mit Reedereien. Aus Gründen der besseren Risikostreuung wird das aber zu mindestens 80 Prozent mit Reedereien im Ausland stattfinden.“

In der Region verankert

Auf die Nachfrage von Ralf Nagel, geschäftsführendem Präsidiumsmitglied des VDR, wie das mit dem regionalwirtschaftlichen Auftrag der HSH Nordbank zu vereinbaren sei, schlägt Mirow einen großen Bogen. Er macht aber wenig Hoffnung, dass sich die Strategie kurzfristig ändert. Seit die Gewährträgerhaftung entfallen sei, müsse auch eine Landesbank zunächst profitabel und normal finanziert sein. Sie sei zum Wettbewerb verdammt, da könne es keinen politischen Einfluss oder eine regionale Bevorzugung von Wunschprojekten geben.

Gewiss: Die HSH müsse in der Region verankert sein – sonst habe ihre Existenz keinen Sinn. Wenig Hoffnung macht Mirow allerdings, dass sich das in einem Fokus auf einheimische Reedereien ausdrücken könnte. Die Folgen für das gesamte maritime Cluster sieht er so: Je länger die Krise dauert, desto größer werden →



EXPERTENRUNDE: Hermann Ebel (oben) hatte u.a. ISL-Forscher Prof. Burkhard Lemper (Mitte) und Hafen-Hamburg-Unternehmerchef Gunther Bonz zu der Gesprächsrunde eingeladen.

→ die Strukturveränderungen sein. Das Cluster drohe erheblich zu schrumpfen: „Die Reedereilandschaft wird 2018 völlig anders aussehen.“

Abschlag gefordert

Kurzfristig gehe es für die HSH allerdings zunächst darum, den „Stresstest“ der Europäischen Zentralbank zu überstehen. Dafür sei sie zwar gut aufgestellt, jedoch seien die ersten Gespräche an einem Kernpunkt beunruhigend gewesen.

So wolle die EZB nachträglich die Bewertung von Schiffen drastisch verändern. In die Überlegungen sei auch die BAFin eingebunden. Dies sei ein „außerordentlich schwerwiegender Vorgang“, was in der Diktion von Mirow kaum steigerbar

ist. „Werden Schiffsfinanzierungen aufsichtsrechtlich derart belastet, wird das Geschäft erheblich erschwert.“ Im Klartext: Setzt sich die EZB mit ihrer Auffassung durch – gerüchteweise wird von einem zusätzlichen Abschlag von 20 Prozent gesprochen –, ist Schiffsfinanzierung aus Europa für Banken nicht möglich. Mirow

sich zuzutrauen, die EZB von ihrer Fehleinschätzung abzubringen.

Mirows Analyse ist schonungslos. Doch der ehemalige Politiker ist kein Defätist, sondern Realist: Man dürfe nicht vergessen, dass die Stabilität der Banken zwar wichtig sei. Sie dürfe aber niemals Selbstzweck werden. Im Kern müsse es

Bankern darum gehen, dass die Realwirtschaft florieren könne – nicht andersherum. Zwar könne die Politik heute nicht per Weisung dafür sorgen, dass die HSH

Die deutsche Reedereilandschaft wird 2018 vollkommen anders aussehen. Thomas Mirow

fasst das klar zusammen: „Vom Stresstest hängt ab, ob aus Deutschland und Europa überhaupt Neugeschäft gemacht werden kann.“ Um seinen Aussagen etwas Dramatik zu nehmen, fügt er hinzu: „Auf See, vor Gericht und der EZB sind wir in Gottes Hand.“ Der gewiefte Verhandler scheint

wieder mehr Kredite an die heimischen Reeder vergebe. Mittelfristig werde sich die Schifffahrt stark nach Asien verlagern, vor allem dorthin, wo Finanzierung und Schiffbau eng – und nicht immer transparent – zusammenhängen. Und an diesem Punkt könne man immerhin ansetzen. ...

Buss Capital: zwei neue Tankcontainer-Angebote für Anleger

Buss Capital hat kürzlich die Angebote Buss Container 42 und 43 herausgegeben. Käufer können damit neue Standard-Tankcontainer erwerben.

Wie bei den Vorgängern setzt Buss Capital auch hier auf ein einfaches Konzept: schlanke Verträge und eine überschaubare Mietdauer, bei festgelegten Einnahmen und Verkaufserlösen für beide Angebote.

Ein Standard-Tankcontainer kostet 16.850 Euro beziehungsweise 21.600 US-Dollar. Schon ab dem zweiten Container erhalten die Käufer Rabatte. Auch aus der Vermietung ergeben sich regelmäßige, vertraglich festgelegte Einnahmen. Neben der Mietdauer ist außerdem der jeweilige Rückkaufpreis vertraglich fixiert.

Ein gutes Geschäft: „Tankcontainer sind wertvolle Investitionen. Und die zu erzielenden Renditen sind aufgrund der nach wie vor vergleichsweise günstigen Kaufpreise solide. Das schätzen auch die Käufer – die letzten Angebote waren schnell vergriffen“, sagt Geschäftsführer Marc Nagel. Bei einer Mietdauer von fünf Jahren erzielt Buss Container 43 eine Vorsteuer-Rendite von 5,11 Prozent pro Jahr. Bei Buss Container 42 beträgt die Mietlaufzeit drei Jahre.

Aufgrund der Währungsgeschäfte von Buss Global Direct liegt die Vorsteuer-Rendite des Euroangebots bei 4,06 Prozent pro Jahr. Wie bei Direktinvestments üblich, handelt es sich bei beiden um eine reine Eigenkapitalinvestition. Vertragspartner der Investoren ist wie bei den Vorgängern Buss Global Direct Pte. Ltd., eine Tochterfirma von Buss Capital Singapur.

Die 1920 gegründete Hamburger Buss-Gruppe ist Mitglied im bsi Bundesverband Sachwerte und Investmentvermögen e.V. und hat bisher 45 Fonds und Direktinvestments in den Markt gegeben, in die rund 28.000 Investoren rund 883 Mio. Euro investiert haben. Das Gesamtinvestitionsvolumen beläuft sich auf rund 2,3 Mrd. Euro.

www.buss-capital.de



ZUKUNFT: Ob Offshore oder an Bord – Tankcontainer sind gefragt

Foto: Kim Steele/Buss Capital

01 Lloyd Fonds AG zuversichtlich

Die Lloyd Fonds AG hat **im ersten Halbjahr 2014 ein Ergebnis von 0,2 Mio. Euro (Vorjahr: 1,2 Mio.)** erwirtschaftet. Das Treuhandvermögen liegt bei über 1,6 Mrd. Euro. Die liquiden Mittel belaufen sich auf rund 5,8 Mio. Euro (Vj: 3,8 Mio.). Für das laufende Geschäftsjahr 2014 wird ein **positives Konzernergebnis etwa in Höhe des Vorjahres** erwartet.

Außerdem haben die Aktionäre zur Verbesserung der Bilanzqualität und einer Stärkung des Aktienkurses dem Vorschlag zur **Herabsetzung des Grundkapitals zugestimmt**. Mit dem 19. September 2014 wurde es von rund 27,5 Mio. Euro auf etwa 9,2 Mio. Euro, bei steigendem Kurs, reduziert. **Für die Aktionäre drittelt sich damit die Zahl ihrer Aktien**. Ihr Anteil am Grundkapital und die Beteiligungswerte bleiben jedoch gleich. Denjenigen, die eine nicht durch drei teilbare Aktienanzahl besaßen, wurde ein sogenannter Spitzenausgleich durch Erwerb oder Veräußerung von Bruchteilen (Spitzen) an Aktien ermöglicht.

Für Oktober ist außerdem **der Vertriebsstart des ersten Immobilienspezialfonds** geplant. Die Anlagepolitik sieht vor, überwiegend in Hamburg und Berlin zu investieren. Der Markt ist und bleibt herausfordernd. Durch unser Asset-Management und die solide Kapitalausstattung unseres Unternehmens sind wir aber gut positioniert. Diese Basis werden wir für die strategische Fortentwicklung der Lloyd Fonds AG nutzen“, sagt Dr. Torsten Teichert, Vorstandsvorsitzender der Lloyd Fonds AG. www.lloydfonds.de

02 Positive Leistungsbilanz bei Buss Capital

Buss Capital hat seine Leistungsbilanz für 2013 veröffentlicht – mit positiven Ergebnissen. Mit zwei Containerfonds und acht Container-Direktinvestments hat es **rund 57 Mio. Euro Eigenkapital erworben** und lag damit nur knapp hinter 2012 (59 Mio. Euro). Alle 16 laufenden Buss-Fonds zahlten planmäßig aus – insgesamt gut 30 Mio. Euro. **Im Schnitt erhielten die Anleger 6,7 Prozent** auf ihre Einlagen. Zehn Fonds, darunter acht Container- und zwei Kreuzfahrtfonds, befanden sich in der Verkaufs- oder Liquidationsphase. Besonders die neuen Regelungen zu geschlossenen Fonds beschäftigten die Branche: „2013 und das laufende Jahr sehen

wir als den Beginn einer neuen Ära für die gesamte Branche. Eine notwendige Weiterentwicklung, in der wir begonnen haben, die Weichen für unsere Zukunft zu stellen“, sagt Geschäftsführer Marc Nagel.

Das spiegelt sich auch in internen Entwicklungen: **Buss Capital gelang die Verbriefung der Global Containerfonds 9, 10 und 11**. Durch sie konnte die Managementgesellschaft **ihre effektiven jährlichen Zinsen um rund 0,6 Prozentpunkte senken**. Außerdem hat Buss seine Produktpalette um Tankcontainer erweitert – und so den Zugang zu einem weiteren Wachstumsmarkt eröffnet (s. linke Seite). „Container-Direktinvestments sind für uns die ideale Ergänzung zu geschlossenen Fonds. **Ende 2014 werden wir mit dem nächsten Angebot kommen**. Gleichzeitig arbeiten wir an unserem ersten Alternativen Investmentfonds (AIF)“, so Nagel. www.buss-capital.de

03 NordLB trotz Krise auf gutem Kurs

Die Norddeutsche Landesbank (NordLB) hat im ersten Halbjahr deutlich zugelegt. Für die ersten sechs Monate 2014 weist der Konzern **nach Steuern ein Ergebnis von 243 Mio. Euro aus (VJ: 87 Mio.)**.

Nord LB-Chef Gunter Dunkel wertete es als Bestätigung eines robusten Geschäftsmodells. **Das Ziel für 2014, das Vorjahresergebnis von 161 Mio. Euro vor Steuern zu übertreffen**, sei trotz Schifffahrtskrise und Niedrigzinsen gesichert. Dunkel warnte jedoch: „Es wäre ein Fehler, das Halbjahresergebnis für das Gesamtjahr hochzurechnen.“ Das Umfeld sei nach wie vor schwierig und die Krise werde die Bank noch eine Weile beschäftigen. **Das zweite Halbjahr werde daher wahrscheinlich nicht so stark ausfallen**. Man sei aber auf dem richtigen Kurs.

So legte das Zinsergebnis trotz niedriger Zinsen auf 995 Mio. Euro (Vj: 974 Mio.) zu. Die Risikovorsorge betrug 224 Mio. Euro (Vj: 432 Mio.). Der Großteil entfiel dabei erneut auf die Schifffahrtsfinanzierung. **Die Bilanzsumme des Konzerns sank insgesamt auf 198,6 Mrd. Euro (VJ: 200,8 Mrd.)**. Die Kernkapitalquote liegt derzeit bei 10,7 Prozent. www.nordlb.de

04 Frachterverkauf bei der Commerzbank

Die Commerzbank hat mit dem Käufer und den Eignern von neun von der Bank finanzierten Containerschiffen eine Verkaufs-

vereinbarung unterzeichnet. Zum Verkaufspaket zählen **sechs 1.800-TEU-Frachter der Reederei Offen aus dem Jahr 2008**, das 2.600-TEU-Schiff „Annabelle Schulte“ von der Reederei Thomas Schulte und die beiden NSC-Frachter „Tabago Bay“ und „Taga Bay“ mit jeweils 1.118 TEU.

Der **Verkaufserlös wird zur Rückführung der Kredite mit einem Gesamtvolumen von rund 160 Mio. Euro** verwendet. Das gesamte Portfolio wird an den Käufer, eine Joint-Venture-Gesellschaft aus KKK Situations Group von Kohlberg Kravis Roberts & Co. LP (USA) und Borealis Maritime Ltd. (UK), vollständig transferiert, ohne dass die Commerzbank davon Finanzierungen behält.

Durch die Transaktion verbessert sich das Risikoprofil im Geschäftsfeld Non-Core Assets (NCA) der Deutschen Schiffbank weiter: Das **Volumen der Commerzbank an problematischen Krediten aus der Containerschifffahrt sinkt nach dem Verkauf um 8,4 Prozent**. In den ersten sieben Monaten 2014 verließen rund 70 Schiffe durch Einzeltransaktionen mit einem Kreditvolumen von insgesamt 530 Mio. Euro das Portfolio des Bankhauses. www.commerzbank.de

05 Zweitmarkt: Umsätze normalisieren sich

Im August wurden über den Zweitmarkt der Fondsbörse Deutschland 362 Anteile an geschlossenen Fonds gehandelt und ein **nominales Handelsvolumen in Höhe von 12,1 Mio. Euro** erzielt. Damit liegen die Umsätze in etwa auf dem bisherigen Jahresdurchschnitt von rund 13 Mio. Euro.

Die Kurse bei Transaktionen von Immobilienfondsanteilen fielen trotz hoher Nachfrage geringer aus. Auch bei den Schiffsfonds waren die Zahlen mit 46 Transaktionen und einem **nominalen Handelsvolumen von 1,5 Mio. Euro** rückläufig (Vormonat: 85/3,3 Mio. Euro). Anders als bei den Immobilienfonds legten hier jedoch die erzielten Transaktionskurse zu. **Durchschnittlich 29,7 Prozent des Nominalwertes** wurden für einen Anteil gezahlt, davor waren es nur 24,9 Prozent.

Das Niveau des Vormonats hielten die sonstigen Fonds, deren **Durchschnittskurs im August bei 48,2 Prozent** lag. Insgesamt wurden in diesem Segment 106 Transaktionen mit einem **nominalen Handelsvolumen von 2,8 Mio. Euro** durchgeführt (Vormonat: 100/2,6 Mio. Euro). www.zweitmarkt.de



EINSATZ: Wissenschaftler bekämpfen die Seuche vor Ort.

Foto: Army Medicine Creative Commons Attribution 2.0 via Wikimedia Commons

ausdrücklich zugesichert wird („Safe Port“-Klausel). Dabei müssten auch die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation WHO zur Vermeidung einer Ansteckung mit Ebola berücksichtigt werden. Sie implizierten, dass eine Infektion bei Befolgen der Sicherheitshinweise verhindert werden kann, unterstreicht der UK P&I Club. Demzufolge sei es für Reedereien schwer, den Beweis zu erbringen, dass Häfen der Ebola-Länder unsicher seien. „Schiffseigner müssten die Wahrscheinlichkeit einer Infektion nachweisen können“, warnt der Club.

Noch keine Präzedenzfälle

Pauschal lasse sich die Situation in den betroffenen Häfen gar nicht beurteilen, heißt es dagegen bei der Kanzlei für Seehandelsrecht Fleet Hamburg. Die Frage, ob ein Hafen bei Befolgen der Empfehlungen „safe“ oder „unsafe“ ist, müsse in einer auf den Einzelfall zugeschnittenen Risikoanalyse geklärt werden, so Fleet-Anwalt Dr. Christoph Hasche. „Die Gefährdung hängt vom jeweiligen Zeitpunkt, von den Entwicklungen und Tendenzen in der Region, aber auch vom Schiffstyp und der konkreten Ladung ab. Je mehr Personen, insbesondere Stauer, beim Laden oder Löschen des Schiffs an Bord kommen müssen, desto größer die Gefährdung.“

Kommt die Risikoanalyse zum Ergebnis, dass der Hafen unsicher ist, sei der Reeder nicht verpflichtet, ihn anzufahren. Zudem müsste der Charterer dem Reeder, der die Gefahr nicht erkennen konnte und daher in einen solchen Hafen gefahren ist, den entstandenen Schaden ersetzen, so Hasche. Dazu zähle auch der Zeitverlust, der durch Quarantänemaßnahmen oder Anlaufen von Ersatz- oder Nothäfen entsteht. Es gebe aber bisher keine Präzedenzfälle. Deshalb empfehle sich grundsätzlich eine gütliche Einigung zwischen Befrachter und Verfrachter.

Um Rechte und Pflichten der Vertragsparteien eindeutig zu klären, bietet sich eine Epidemie-Klausel für Frachtverträge an, wie sie der Schutzverein entwickelt hat. Danach darf ein Befrachter ein Schiff nicht gegen den Willen des Readers in die betroffenen Gebiete schicken. Willigt der Reeder trotz der Gefahr ein, verpflichtet sich der Charterer, für mögliche Schäden aufzukommen. Chancen, eine solche Regelung durchzusetzen, haben Reedereien aber wohl nur bei neuen Frachtabschlüssen. „Sie in bestehende Verträge aufzunehmen, ist extrem schwierig“, so Gerlach. Entsprechende Nachverhandlungen lehnten Charterer in der Regel ab.

Ebola macht Hafenanläufe riskant

Die sich ausbreitende Ebola-Epidemie in Westafrika sorgt zunehmend für Unruhe in der Schifffahrt. Frachter, die in den betroffenen Staaten Guinea, Sierra Leone oder Liberia Erze laden oder Projektgut löschen, müssen mit Anlaufverbot oder zeitraubenden Zusatzkontrollen in Folgehäfen rechnen.

Zudem weigern sich immer häufiger Kapitäne und Mannschaften, die Risikogebiete anzulaufen. Mögliche Folgen: Verspätungen, Deviationen vom Kurs und Betriebsunterbrechungen. In zahlreichen Fällen streiten sich Reedereien, Befrachter und Ladungseigentümer bereits darüber, wer für die finanziellen Schäden haften muss.

Der Schutzverein Deutscher Rehder in Hamburg weiß von einem Fall, bei dem ein deutsches Mehrzweckschiff den mauretischen Hafen Nouakchott un verrichteter Dinge verlassen und nach Las Palmas fahren musste, um die Ladung zu löschen. Das Schiff, das zuvor in Monrovia angelegt hatte, hatte u.a. Hilfsgüter des World Food Programme an Bord. Aus Furcht vor einer möglichen Infektion weigerten sich die Stauer in Nouakchott, das Schiff zu betreten. Vorher war der Frachter bereits im Senegal abgewiesen worden.

Zwar fuhr das Schiff in Zeitcharter, womit die Disposition der Häfen durch den Befrachter erfolgte. Dieser machte trotzdem zunächst den Schiffseigner für die Probleme verantwortlich. Nur unter Androhung, die verbliebene Ladung nicht in Las Palmas zu löschen, zahlte der Befrachter den Großteil der

ausstehenden Zeitfracht. „Um Restbeträge streiten wir uns noch“, sagt Schutzvereins-Geschäftsführer Wolf-Dietrich Gerlach. Ein anderer Mehrzweck-Schwergutfrachter soll die Anlieferung für eine Reise in ein von Ebola betroffenes Land verweigert haben. Der Befrachter bereite deshalb eine „saftige Schadenersatzklage“ vor, wie ein Insider berichtet.

Ob eine Reederei sich trotz eines Beförderungsvertrags weigern darf, ihr Schiff nach Westafrika zu schicken, hängt davon ab, ob die jeweiligen Häfen als sicher einzustufen sind, wie es im Chartervertrag



KRISENZONE: Die Karte zeigt die von Ebola heimgesuchten Regionen Westafrikas.

In Kürze

Battermann & Tillery gründen Schwes-tergesellschaft. Die Bremer Sachverständigenfirma hat ihre internationalen Aktivitäten per 1. September in eine eigene Gesellschaft überführt. Die Battermann & Tillery Global Marine GmbH übernimmt die weltweite Koordination von Schadensbesichtigungen an über 570 Standorten mit zertifizierten Vertragspartnern. Den Schwerpunkt bilden Warenschadensbesichtigungen, dazu kommen u.a. Verladekontrollen von Schwergütern und Kaskoschäden an Binnenschiffen.

Munich Re bündelt Verantwortung. Der Rückversicherungskonzern hat einen gemeinsamen Chief Executive Officer für alle Transportversicherungsaktivitäten ernannt. Den Posten übernimmt der Brite John Wilkinson, der seit 2001 für Munich Re arbeitet. Seit 2009 war Wilkinson in Hongkong für das gesamte Geschäft in Greater China zuständig.

Standard für Schadenserfassung in Fahrzeuglogistik eingeführt. Die weltweit mit dem Transport und der Lagerung von Neuwagen befassten Logistikfirmen, Reedereien und Umschlagbetriebe werben für einen gemeinsamen Kurs in der Schadensbearbeitung. Dazu haben sich die Logistikverbände ECG (Europa) und AIAG (Nordamerika) kürzlich auf einheitliche Schadenscodes geeinigt.

Neuer Director Global bei Aon. Michael W. Dehm ist neuer Director Global beim Versicherungsmakler Aon Risk Solutions in Deutschland. Der 50-Jährige verfügt über langjährige Erfahrung im internationalen Industrieversicherungsgeschäft. Er kommt von AIG Europe, wo er zuletzt als Head of Major Accounts das Großkundensegment leitete. Davor war er zwölf Jahre bei XL Insurance.

Swedish Club fährt hohen Gewinn ein

Der Swedish Club mit Sitz in Göteborg hat im 1. Halbjahr einen Überschuss von 10,3 Mio. Dollar verbucht.

Das Transportversicherungsgeschäft (P&I, Seekasko/Energie, FD&D) wie auch die Kapitalerträge hätten gleichermaßen zu dem guten Ergebnis beigetragen, erklärte der Club. Die kombinierte Schaden-Kosten-Quote (Verhältnis von Schäden und Verwaltungskosten zu Prämienumsätzen) lag den Angaben zufolge bei 93 Prozent und damit deutlich im schwarzen Bereich. Zudem habe das Wertpapier-Portfolio eine Rendite von 3,15 Prozent abgeliefert. Mit dem Gewinn baut der

Swedish Club seine freien Reserven weiter aus. Sie kletterten per Jahresmitte auf 178 Mio. Dollar und liegen damit um 70 Prozent höher als vor fünf Jahren.

Zum Schadensaufkommen erklärte der Club, dass die Häufigkeit im ersten Halbjahr leicht zugenommen, die Schadenshöhen jedoch abgenommen hätten. Das Versicherungsbuch wurde weiter ausgebaut. Im Bereich P&I (Owners' tonnage) sei die Flotte seit Ende Februar um 4,5 Prozent auf 38,8 Mio. BRZ gewachsen, während das Seekaskobuch auf 85,2 Mio. BRZ (knapp 2.500 Schiffe) angewachsen sei.

North P&I warnt vor schlechter Bauausführung

Der North P&I Club mahnt seine Mitglieder zu erhöhter Wachsamkeit bei der Abnahme ihrer Neubauten von den Werften.

Offenbar gebe es vermehrt Qualitätsprobleme beim Einbau von Leitern und Plattformen an Bord neuer Schiffe. Vielfach seien Leitern in den Laderäumen nur mit Schweißpunkten an die Schottwände geheftet und nicht durch-

gehend angeschweißt worden. Bei Belastungen der Schiffsstruktur durch Seegang hätten sich Leitern losgerissen, sodass kein sicherer Zugang zu den Laderäumen mehr gegeben war. „Damit entstehen enorme Verletzungsrisiken für Mannschaften, Stauer und andere, die in die Laderäume hineinmüssen“, so Schadensverhütungsexperte Tony Baker.

Skandinavischer Markt sieht positiven Verlauf

Die nordischen Seekaskoversicherer verzeichnen im bisherigen Jahresverlauf deutlich weniger schwere Schäden.

Laut dem jüngsten Hull Claims Update der Nordic Association of Marine Insurers (Cefor) wurde im ersten Halbjahr nur ein Kaskoschaden von

mehr als 10 Mio. US\$ gemeldet. In den beiden Vorjahren waren es in den ersten sechs Monaten bereits jeweils sechs. Der Verband bezeichnet den Rückgang angesichts der steigenden Schiffsgrößen als überraschend. Auch die Schadensfrequenz war laut Cefor im ersten Halbjahr leicht rückläufig.



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

Tanker sind en vogue

Fantasie an der Börse lässt sich zurzeit offenbar besonders mit Tankern entfachen. Stealth und Euronav sind beredte Beispiele.

Seit Monaten wird Gas-Carriern eine rosige Zukunft vorhergesagt – entsprechend aggressiv fallen die Bestellungen aus. Und so wundert es nicht, dass die Deutsche Bank StealthGas öffentlich als ihre neue Lieblingsaktie identifiziert hat. Verkündet haben das die Frankfurter, als sie begannen, das NASDAQ-Listing der griechischen Reederei regelmäßig zu covern. Die DB sieht ein Kursziel von 14 US-Dollar, was ein Plus von über 50 Prozent zum heutigen Kurs bedeuten würde. Die Marktentwicklung von LPG wird sich nach Meinung der Analysten extrem positiv auf die 40 eher kleinen Tanker auswirken.

Einen gehörigen Kurssprung legte Norwegian Cruise Lines (NCLH) hin, nachdem die Übernahme des kleineren Konkurrenz-

ten Prestige Cruises International für rund drei Milliarden Dollar gelungen war. Rund 10 Prozent legte die Aktie spontan zu und hielt die neue Flughöhe.

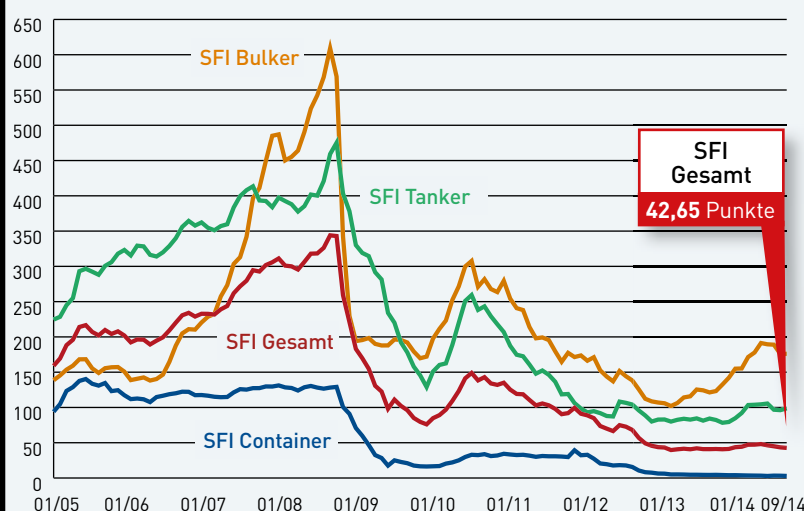
Der immer wieder unterschätzte belgische Tanker-Owner Euronav ist von der

kleinen Brüsseler Börse nach New York gegangen und hat auf dem Weg weitere 100 Millionen Dollar eingesammelt. Damit sollen die 15 Tanker finanziert werden, die kürzlich von Maersk übernommen wurden. Baldige Follow-on-Offerings sind zu erwarten.



Quelle: Structured Solutions AG; Stand: 25.09.2014
Foto: iStockphoto/craftvision

SFI TKL.Ship: Containersegment zieht Gesamtindex leicht nach unten



Im August ging der SFI Gesamtindex – trotz des etwas stärkeren USD – um ca. 1,8 Prozent zurück.

Innerhalb der Containerschifffahrt blieben die Charrerraten konstant oder verzeichneten einen Anstieg. Lediglich die Charrerraten für 1.700-TEU-Schiffe fielen leicht. Während die Neubaupreise konstant blieben, fielen die Second-Hand-Preise fast durchgängig.

Bei den Tankern gingen die Charrerraten in den Größenklassen Handysize und Panamax zurück. Bei den Suezmax-, Aframax- und VLCC-Tankern stiegen sie dagegen teilweise deutlich. Die Neubaupreise blieben nahezu konstant. Während die Second-Hand-Preise bei den Suezmax-Tankern stiegen, blieben sie sonst konstant oder fielen leicht.

Mit Ausnahme der Handysize-Klasse stiegen bei den Bulkern die Charrerraten. Die Neubaupreise und Second-Hand-Preise gingen leicht zurück.

www.boersenag.de www.zweitmarkt.de

Quelle: TKL-Fonds; Stand: September 2014

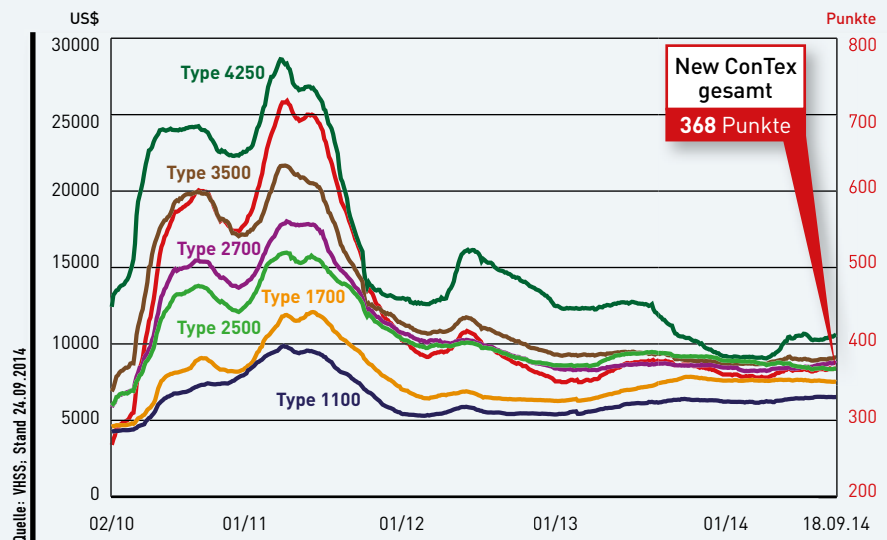
New ConTex: Nachfrage nach größeren Schiffen belebt Index

Der von der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. herausgegebene New ConTex konnte Ende September wieder leicht zulegen und stand zuletzt bei 368 Punkten.

Derzeit profitiert der Index von einer gestiegenen Nachfrage nach größerer Tonnage. So ist ein positiver Trend zugunsten der 3.500-TEU- bzw. 4.250-TEU-Schiffe zu beobachten, die auf der Basis einer Zwölf-Monats-Charter um 80 US-Dollar (+ 1 Prozent) bzw. sogar 232 US-Dollar (+ 2,6 Prozent) zulegen konnten.

Gegenüber dem Vormonat bedeutet das für die 4.250-TEU-Schiffe sogar einen Zuwachs von 6,6 Prozent. Auch die anderen im Index zusammengefassten Segmente weisen insbesondere bei den kürzeren Laufzeiten Zuwächse auf – allerdings nicht so hohe. Generell wird der Markt zuletzt recht positiv eingeschätzt, verbunden mit dem Eindruck eines leichten Aufwärtstrends.

Ein geringes Minus gab es lediglich bei der Zwölf-Monats-Charter für die 1.700-TEU-



Klasse und bei den Zweijahresverträgen für Schiffe mit 2.700 TEU. Im Jahresvergleich ist der New ConTex jetzt nur noch vier Punkte bzw. 1,1 Prozent im Minus, wobei sich die Ver-

luste auf nur drei von zehn erfassten Schiffs-kategorien verteilen. Mit jeweils gut acht Prozent am deutlichsten im Plus: 2.700 und 3.500 TEU auf Zwölf-Monats-Basis. www.vhss.de



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 Reederei, 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.com

Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN



5-Sterne-plus und eine kühle

In der 30. Jubiläumsausgabe des renommierten Kreuzfahrtguides „Berlitz Cruising & Cruise Ships 2015“ verteidigen „MS Europa“ und „MS Europa 2“ von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten ihre Spitzenposition und erhalten als einzige Schiffe die Bestnote 5-Sterne-Plus. Das Expeditionsschiff „Hanseatic“ erhält als bestes „Boutique-Schiff“ die Bewertung 5-Sterne und ist damit das weltweit einzige 5-Sterne-Expeditionsschiff.

Die Höchstnote aller bewerteten Schiffe erreicht die „Europa 2“ mit 1.860 von 2.000 Punkten und erhält zum zweiten Mal die Bewertung 5-Sterne-Plus. Die „Europa“, die bereits das 15. Jahr in Folge diese besondere Auszeichnung bekommt, erreicht 1.851 Punkte. Beide Schiffe führen das Ranking in der Kategorie „Kleine Schiffe bis 750 Passagiere“ an und sind weltweit Spitzenreiter. 5-Sterne (1.765 Punkte) bekam die „Hanseatic“, die „Bremen“ erhielt die Bewertung 4-Sterne-Plus (1.555 Punkte).

„Auf beiden Schiffen kann man wunderbar Kreuzfahrten verbringen“ so Douglas Ward, Autor des Berlitz Cruise Guides,



AUSZEICHNUNG: Hapag-Lloyd-Kreuzfahrten-Chef Karl J. Pojer dankte den Crewmitgliedern und den Mitarbeitern an Land für ihren Einsatz.

über die „Europa“ und die „Europa 2“ „mit einem überragenden Platzangebot pro Gast, geräumigen Decks, einem ausgezeichneten gastronomischen Angebot sowie einem aufmerksamen, freundlichen, aber gleichzeitig

Weltpremiere

unaufdringlich persönlichen Service. Beide Schiffe haben einmal mehr bewiesen, dass sie unschlagbar sind.“ Das Team um Autor Ward prüfte insgesamt 270 Kreuzfahrtschiffe und ließ dabei Kriterien wie die Schiffsausstattung, die Qualität, das Angebot in den Restaurants, den Service, das Entertainment sowie das Kreuzfahrterlebnis allgemein in die Bewertung einfließen.

Die „Hanseatic“ hat unterdessen als erstes nicht russisches Kreuzfahrtschiff erfolgreich die Nordostpassage beendet. Nach insgesamt 6.032 Seemeilen traf das Schiff, das über die höchste Eisklasse für Passagierschiffe verfügt, Anfang September im Hafen von Bodö/Norwegen ein. Die Nordostpassage bezeichnet den legendären Seeweg im Nordpolarmeer entlang der Nordküsten Asiens und Europas, von der Beringstraße bis zum Weißen Meer. Außerdem glückte während der Reise ein neuer Rekord für Passagierschiffe: Die „Hanseatic“ erreichte die nördlichste Position auf 85° 40,7' Nord und 135° 39,6' Ost. Auf dieser Breite war sie nur noch 480 Kilometer vom Nordpol entfernt.

www.hl-kreuzfahrten.de

Fotos: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten

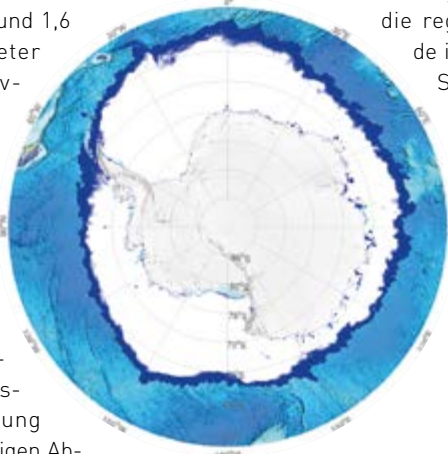
ABENTEUER: Die MS „Hanseatic“ hat als erstes nicht russisches Kreuzfahrtschiff die Nordostpassage bewältigt.



Meereis: Rückgang in der Arktis, Maximum im Süden

Die Meereisfläche in der Arktis ist in diesem Jahr auf ein Sommerminimum von etwa 5,0 Mio. Quadratkilometern zurückgegangen.

Der Wert liegt rund 1,6 Mio. Quadratkilometer über dem Negativrekord aus dem Jahr 2012, bestätigt aber nach Einschätzung der Meereisphysiker Marcel Nicolaus vom Alfred-Wegener-Institut (AWI) und Lars Kalesschke vom Hamburger Exzellenzcluster für Klimaforschung (CliSAP) den langfristigen Abwärtstrend. Die Wintereisdecke des Südpolarmeeres dagegen ist auf eine Fläche von 20,0 Mio. Quadratkilometer ange-



wachsen, berichten die Wissenschaftler. Sie übertrifft damit das 30-Jahre-Maximum aus dem vergangenen Jahr. Außergewöhnlich deutlich zeigten sich im Sommer die regionalen Unterschiede in der Eisentwicklung.

So zog sich das Eis in der russischen Laptewsee weiter nach Norden zurück, als jemals zuvor von Satelliten beobachtet worden war. Die Eiskante war nur noch 500 Kilometer vom Nordpol entfernt.

www.awi.de

GLOBUS: Satelliten sollen verlässliche Langzeitdaten zur Meereisausdehnung generieren.

Foto: Universität Bremen/Alfred-Wegener-Institut

Neues Stena-Angebot: Kinder reisen kostenlos

Bei Stena Line wird Familienfreundlichkeit groß geschrieben. Beim aktuellen Angebot „Kids go free“ reisen Kinder kostenfrei von Kiel nach Göteborg oder von Rostock nach Trelleborg und zurück.

Beispiel Minitrip Göteborg (ab 89 Euro): Nachmittags geht es in Kiel an Bord der „Stena Germanica“ oder der „Stena Scandinavica“. Am Abend: schöne Ausblicke bei der Fahrt durch die Kieler Förde, leckeres Abendessen, Spielen in der Kinderecke oder Erkunden der Decks. Am nächsten Morgen legt die Fähre im Göteborger Hafen an. Nun haben die Passagiere fast zehn Stunden Zeit, die Schweden-Metropole zu entdecken. Das Straßenbahn-Tagesticket kostet ca. 9 Euro für Erwachsene – bis zu drei

Kinder fahren kostenlos mit. Über freien Eintritt freuen sich Kinder zum Beispiel im Naturhistorischen Museum. Abends um 19:15 Uhr legt die Fähre wieder Richtung Kiel ab.

www.stenaline.de



Foto: Stena Line

ALTERNATIVE: Familien-Deal Kopenhagen für zwei Erwachsene mit Kind inkl. Pkw (Fähre Rostock/Trelleborg) ab 258 Euro.



FOLGE 6

So ein abgetakeltes Wrack!

Wer herumläuft wie ein solches, sieht jedenfalls anders aus als beim stolzen Stapellauf.

Ein Segelschiff abzutakeln bedeutet, ihm sehr viel von dem zu nehmen, was es ansehnlich gemacht hat: So verschwinden außer den Masten auch die Segel und die Spieren (quer laufende Rundhölzer am Mast), die Wanten und die Taue und andere Teile des sogenannten stehenden und laufenden Guts auf einem Großsegler. Das Abtakeln beschränkt sich also nicht, wie manchmal angenommen wird, auf das Einholen der Segel – und es macht sehr viel Arbeit.

Mehr jedenfalls, als Partygänger gemeinhin investieren müssen, um sich für einen langen, hoffnungsvollen Abend aufzutakeln. In diesem Fall werden inzwischen eher Wörter wie aufbrezeln verwendet, mit denen es keine maritime Bewandnis hat. Vielleicht hilft es ja, sich aufzuriggen – also das Rigg mit allen Teilen der Takelage aufzustellen und betriebsklar herzurichten –, um Aufmerksamkeit zu erregen. Doch wer so richtig abgetakelt und auf dem Weg zum Wrack-Status ist, wird so auch nicht mehr see- bzw. in diesem Fall: sehtüchtig.

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

Foto: Erica Guilane-Nachez - Fotolia



Da geht noch was

E.R. Schifffahrt hat ein Bündel an Maßnahmen geschnürt, um den Kraftstoffverbrauch an Bord zu senken. Neben technischen Änderungen haben allerdings auch Entscheidungen und Verhaltensweisen der Besatzung einen Einfluss auf den sparsamen Umgang mit Energie. Deshalb gehen Experten wie Reynaldo Navales als Coach mit an Bord. Text: Lars Rauscher. Fotos: Svend Pedersen (ship & shore)



Slow Steaming, neue Propeller, eine optimierte Bugform, modifizierte

Maschinen – E.R. Schifffahrt nutzt viele Möglichkeiten, um die Schiffe effizienter und wettbewerbsfähiger zu machen. Reynaldo Navales trägt ebenfalls dazu bei. Der 34-jährige Kapitän hat gerade die Crew der „Nedlloyd Adriana“ (2.550 TEU) auf einer Transatlantikreise begleitet, um sie für Einsparmöglichkeiten zu sensibilisieren. Er

ist Teil eines Teams, das in der Hamburger Reedereizentrale intensiv für diese Aufgabe geschult wurde.

Viele Stellschrauben

„Wenn jeder Einzelne seinen Beitrag leistet, sind deutliche Energieeinsparungen möglich“, sagt Navales. Das fängt oft schon bei Kleinigkeiten an – etwa mit dem Abschalten des Lichts oder der Laderaumlüfter. Jedes Kilowatt Elektrizität muss erzeugt

werden und erhöht die Last auf dem Hilfsdiesel. Damit steigt auch der Kraftstoffverbrauch. „Wir hatten das Licht im Laderaum ständig an – wir haben einfach nicht darauf geachtet. Jetzt lassen wir die Deckswachen regelmäßig überprüfen, ob nur die notwendigen Lampen brennen“, sagt der Erste Offizier Pedro Fombuena.

Dasselbe gilt für die Klimatisierung. „In Gegenden mit einer Außentemperatur von etwa 20 Grad Celsius und weniger →



SENSIBILISIERUNG: Der Leitende Ingenieur Romeo Diaz (l.) und Berater Reynaldo Navales besprechen im Maschinensteuerungsraum Maßnahmen zur Effizienzsteigerung.

ERLÄUTERUNG: Eine buglastige Trimmung erhöht die Effizienz auf längeren Fahrten – Bordcoach

→ reicht die normale Lüftung der Mannschaftsunterkünfte. Da braucht man keine Klimaanlage“, sagt Navales.

So lassen sich Stromverbrauch und damit Kraftstoff einsparen. Jedes Kilowatt zählt. Das zeigt sich besonders, wenn die Frage aufkommt, wie viele Hilfsdiesel wirklich in Betrieb sein müssen. Die „Nedlloyd Adriana“ hat mehr als 600 Kühlcontainer geladen, traditionell ein Fall für drei Motoren. „Wir haben festgestellt, dass zwei reichen, wenn man unnötige Stromverbraucher abschaltet und die Werte ständig

unter Kontrolle hat. So sparen wir an dieser Stelle fast ein Drittel des Kraftstoffs ein“, sagt der Leitende Ingenieur Romeo Diaz.

Messbare Erfolge

Ballastwasser spielt für die Trimmung eine wichtige Rolle. Planer und Reedereien verfahren nach bewährten Mustern, um auf ebenen Kiel zu trimmen. „Für lange Reisen ist es aber von Vorteil, das Schiff auf die Nase zu trimmen. Je nach notwendiger Sicherheit können das durchaus ein bis zwei Meter sein. Vielen Crews ist das schon in Fleisch

und Blut übergegangen, aber ich spreche mit denjenigen, bei denen noch Verbesserungsbedarf besteht“, so Navales.

Eines seiner Lieblingsthemen ist Geschwindigkeit: „Früher ist man mit hohem Tempo zum Ziel gefahren und hat dann tagelang geankert, weil man noch keinen Slot für den Liegeplatz hatte. Das verantwortet heute keine Schiffsführung mehr.“ Allerdings gibt es oft noch Möglichkeiten, unterschiedliche Randbedingungen intensiver in die Reiseplanung einzubeziehen – Tiefdruckgebiete zu umfahren, Gezeitenströme



EFFIZIENZTEAM: George Ohikere, Vitaly Polyakov, Stefan Speckmann, Reynaldo Navales und Oleksandr Panchenko (v.l.n.r.) sind die Bord-Coaches von E.R. Schiffahrt – und spiegeln mit ihrer Herkunft die Vielfalt der Crews.

Fortbildung: Mehr Effizienz lernen

E.R. Schiffahrt hat das erste E-Learning-Tool in Betrieb genommen, das sich der Energieeffizienz an Bord widmet. Die Software wurde gemeinsam mit der DNV GL Maritime Academy entwickelt. Vor allem möchte die Reederei damit Kapitäne und Leitende Ingenieure für das dringende Anliegen des sparsamen Energieverbrauchs sensibilisieren und zu einer positiven Einstellung motivieren – und sie will natürlich auch Kraftstoff sparen. Die Schulungsmodulare haben vor allem das Bunkeröl als primären Energieträger an Bord im Blick.

Die Schulungseinheit „Erkennen und Nutzen von Energieeffizienz-Potenzialen an Bord“ erschließt vielfältige Studienmaterialien und Informationen. Sie kann ohne Weiteres zu Hause vor dem nächsten Boreinsatz durchgearbeitet werden. Der Schulungskurs hat drei Teile: „Regeln und Vorschriften“ führt kurz in die relevanten Regelwerke für den Umgang mit Bunkerölen ein. „Effizienter Betrieb“ macht auf Situationen aufmerksam, in denen erhebliche Energieeinsparungen erzielt werden können. Mit einem Abschlusstest schließlich soll die Motivation des Absolventen gefördert werden.

Anlass zur Entwicklung des Kurses war die enorme Bedeutung des Themas nicht nur für das Unternehmen, sondern auch für seine Kunden, die Charterer, und natürlich die Schiffsleitung und die Besatzungen. Die Schulungsinitiative ist ein Aufruf an alle, die Notwendigkeit effizienter Energienutzung im Blick zu behalten und sich aktiv zu engagieren. Deshalb ist der E-Learning-Kurs Pflicht für alle. Nach der Auswertung der Prüfungsergebnisse stellt die DNV GL Maritime Academy ein Teilnahmezeugnis aus.



Navales tauscht sich mit dem Ersten Offizier Pedro Fombuena (r.) aus.

zu nutzen, wenn sie nützlich sind, oder ihnen nach Möglichkeit auszuweichen, wenn sie bremsen, abzuwägen zwischen einem Umweg in ruhigem Wasser und dem direkten Weg mit hohem Seegang. Navales: „Ein Schiff mit konstanter Leistung und Drehzahl zu fahren heißt, effizient zu fahren. Je besser das gelingt, desto besser sind wir.“

Ihm und seinen Kollegen geht es darum, Wissen zu vermitteln. „Wir sind Berater, die der Crew Anregungen geben, damit sie sich in ihrem komplexen Umfeld noch besser zurechtfinden“, sagt Navales.

Die Energieeffizienz und der geringstmögliche Kraftstoffverbrauch unserer Schiffe sind entscheidende Faktoren für unsere Wettbewerbsfähigkeit.

VORDENKER:
Hermann J. Klein,
CEO von E.R.
Schiffahrt.

Foto: E.R. Schiffahrt/Nordcapital



Navales ist froh um die Möglichkeit, sich auf verschiedenen Schiffen für einen geringeren Kraftstoffverbrauch einzusetzen – weil es die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens verbessert und unnötige Umweltverschmutzung vermeidet: „Dazu kommt: Wenn ein Schiff erhebliche Einsparungen erzielt, sprechen wir schnell über eine Summe von mehreren Hunderttausend Dollar pro Jahr, die dem Charterer zugutekommen. Dadurch sind wir der Konkurrenz voraus, unsere Jobs sind sicherer, und es lohnt sich dafür zu kämpfen.“



Mit Brief und Siegel

E.R. Schiffahrt hat die Zertifizierung seines Energiemanagementsystems für seine gesamte Flotte von über 100 Schiffen nach der Norm ISO 50001 erhalten. Ziel der Norm ist die nachhaltige Verbesserung der Energieeffizienz der Containerschiffe und Bulker und die Reduzierung ihrer Schadstoffemissionen. Anfang Juni hatte die Reederei das erste Audit durch die Klassifikationsgesellschaft DNV GL erfolgreich absolviert.

Die Anforderungen der Norm wurden in das bestehende Managementsystem eingebunden, das bereits die obligatorischen internationalen Regelwerke ISM-Code (International Safety Management) und ISPS-Code (Sicherheit), die ISO-Normen 9001 (Qualitätsmanagement) und 14001 (Umweltmanagement) sowie OHSAS 18001 (Gesundheits- und Arbeitsschutz) abdeckt. „Die Energieeffizienz und der geringstmögliche Kraftstoffverbrauch unserer Schiffe sind entscheidende Faktoren für unsere Wettbewerbsfähigkeit. Abgesehen davon ist die Reduzierung der Schiffsemissionen für uns als Teilnehmer des UN Global Compact nur konsequent“, betont CEO Dr. Hermann Klein.

E.R. Schiffahrt protokolliert die Energienutzung und den Kraftstoffverbrauch aller seiner Schiffe und berechnet daraus die Energieeffizienz. Anhand der Ergebnisse setzt die Reederei technische Maßnahmen zur Effizienzsteigerung um. Außerdem wird in die Fortbildung der Mitarbeiter investiert. ISO 50001 unterstützt den kontinuierlichen Verbesserungsprozess durch jährliche interne und externe Audits an Bord und in der Verwaltung sowie durch eine Rezertifizierung nach drei Jahren.



EVALUIERUNG: Wo liegt die Referenzlinie für den Kraftstoffverbrauch? Eine vom Computer berechnete Übersicht enthält die wichtigsten Daten und schafft so Transparenz.

Geheimnis gelüftet

Hartnäckigkeit in Verbindung mit moderner Technik: Kanadische Forscher haben mehr als 160 Jahre nach deren Scheitern ein Wrack der legendären Franklin-Expedition entdeckt. Text: Hanns-Stefan Grosch

Der Premierminister machte den Fund zur Chefsache: „Eines der größten Geheimnisse Kanadas ist gelöst“, verkündete Regierungschef Stephen Harper, nachdem Archäologen ein Schiffswrack der vor mehr als 160 Jahren gescheiterten legendären Franklin-Expedition im arktischen Norden Kanadas entdeckt hatten.

Bestsellerautor Sten Nadolny, dessen Weltbestseller „Die Entdeckung der Langsamkeit“ die Expedition zum Thema hat, zeigte sich beeindruckt: „Das Bild gehört zu denen, die einem nicht mehr aus dem Kopf gehen“, schrieb Nadolny im „Focus“. „Das Schiff ist nicht zur Seite gekippt, sondern steht aufrecht, ja scheint da in der Tiefe immer noch unterwegs zu sein.“

Die Schiffe seien wohl nicht gesunken, „als die Mannschaft sie aufgab, sondern lagen fest im Eis und konnten in Ruhe ausgeräumt werden. Neben Nahrungsmitteln dürfte man Logbücher, wichtige Aufzeichnungen, aber auch Tauschgegenstände für die Inuit und Indianer mitgenommen haben“, so Naldolny.

Der britische Polarforscher Sir John Franklin war 1845 mit zwei Expeditions-

schiffen aufgebrochen, um die Nordwestpassage erstmals in Richtung Westen zu durchsegeln, kartografisch zu erfassen und einen kürzeren Weg von Europa nach Asien zu finden. Die beiden eingesetzten, jeweils gut 30 Meter langen Schiffe, die „HMS Erebus“ und die „HMS Terror“, waren zum Schutz gegen Eis mit Stahl verstärkt und hatten schon an mehreren erfolgreichen Expeditionsfahrten in die Arktis und die Antarktis teilgenommen. Die Bevorratung an Proviant und Heiz-

material war auf eine Vollversorgung der Schiffsbesatzungen von mindestens drei Jahren ausgelegt – u.a. mit 4.200 Litern Zitronensaft, um Skorbut zu verhindern.

Schlimmes Ende

Doch trotz minutiöser Planung: Die von der Öffentlichkeit aufmerksam verfolgte Expedition scheiterte unter bis heute nicht völlig geklärten Umständen. Offenbar froren die Schiffe im September 1846 vor der King-William-Insel ein. Im Juni 1847 starb



POLARFORSCHER: Sir John Franklin brach 1845 mit den Expeditionsschiffen „HMS Erebus“ und „HMS Terror“ auf.

SONARBILDER: Blick von oben auf die Steuerbordseite des historischen Schiffswracks, das auf dem Meeresboden liegt (links); das erste Bild des Franklin-Wracks, den das Seitensichtsonar einfangen konnte.



ERFOLG: Das vom ferngesteuerten U-Boot (ROV) aus geschossene Bild zeigt zwei kleine Kanonen, die zwischen den verstreuten Planken des Wracks liegen (links). Ryan Harris vom Park-Canada-Team am Navigationscomputer kurz nach der Entdeckung des Wracks (Mitte). Harris (2. v. l.) erläutert Offizieren der kanadischen Küstenwache Sonaraufnahmen des historischen Schiffs.

Franklin, im April 1848 – nach der dritten Überwinterung – gaben die am Leben gebliebenen 105 Expeditionsteilnehmer die Schiffe auf und versuchten, einen 350 km entfernten Außenposten der Hudson's Bay Company zu Fuß zu erreichen. Vergeblich: Nach und nach wurden alle Männer von Hunger, Kälte, Entkräftung und Krankheiten dahingerafft – u. a. wohl auch, weil sie ihre Kräfte überschätzt hatten und Vorräte, aber auch nicht Lebensnotwendiges wie Silberbesteck, in den schweren Beibooten mit sich gezogen hatten.

Im Frühjahr 1848 startete die erste von einer Vielzahl von Suchexpeditionen. Sie entdeckten einige Zeugnisse der Franklin-Expedition, gerieten aber teilweise selbst in Not. Im Frühjahr 1854 wurden die Expeditionsteilnehmer offiziell für tot erklärt – die Schiffe blieben verschollen.

Erneute Suche

Kanadas Regierung begann 2008, nach Franklins Schiffen zu suchen. Insgesamt hat die kanadische Regierungsbehörde Parks Canada dazu sechs große Expedi-

tionen organisiert. Damit sollten die Hoheitsrechte des Landes über die Nordwestpassage sichergestellt werden – wegen des schmelzenden arktischen Eises könnte sie eines Tages für Seeschiffe befahrbar sein.

Von der Entdeckung des ersten Expeditionsschiffes im eisigen Wasser nahe Pond Inlet im Norden der Provinz Nunavut erhoffen sich Experten nun neue Aufschlüsse über den Verbleib des zweiten Schiffes sowie über den Verlauf und das Scheitern der Expedition.

Der britische Archäologe William Batthersby, der ausführlich über die Franklin-Expedition geschrieben hat, nannte den Fund in der BBC „die größte archäologische Entdeckung, die die Welt seit der Graböffnung von Tutanchamun vor fast 100 Jahren gesehen hat“.

Fotos: Jonathan Moore/Parcs Canada, Theresa Nichols/Fisheries and Oceans Canada, LIFE/Wikipedia, National Archives of Canada; C-001352/Wikipedia



Maritime Schätze im Viererpack

Vor den Toren Oslos findet sich auf der Halbinsel Bygdøy ein umfangreiches Museumsangebot – darunter das Norwegische Schifffahrtsmuseum, das in diesem Jahr sein 100-jähriges Jubiläum begeht. Text: Birgit Nolte-Schuster



UMFASSEND: Im Maritimt Museum erhält der Besucher einen guten Überblick.

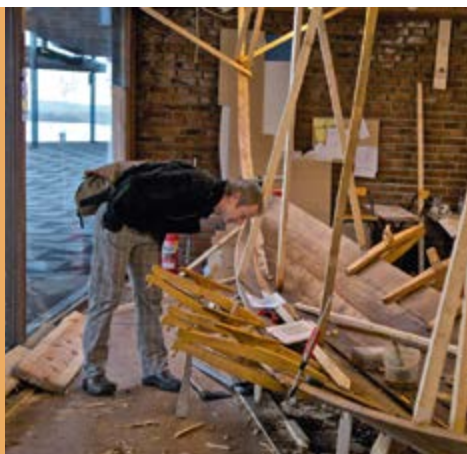
Große Kreuzfahrtschiffe, die zum Greifen nah vorbeiziehen: Von der Halbinsel Bygdøy hat man einen fantastischen Blick auf den inneren Oslofjord und die Hafeneinfahrt der norwegischen Metropole. Doch auch das hier angesiedelte Ensemble von Museen zur Norwegischen Seefahrtsgeschichte lohnt einen Besuch.

Einen guten Überblick zu Beginn verspricht das direkt am Wasser liegende Norwegische Schifffahrtsmuseum. Auf 100 Jahre kann die Sammlung in diesem Jahr zurückblicken, und in zwei zentralen Ausstellungen wird die Rolle von Norwegens wichtigstem Kapital, der See, dargestellt.

Im September wurde die umfangreiche Präsentation „Til sjøs!“ („Zur See!“) eröffnet, die einen Einblick in den See-

fahreralltag im Wandel der Jahrhunderte vermittelt. „Es ist die Fortführung der Ausstellung „Norge er havet“ („Norwegen ist das Meer“) vom Frühjahr 2014“, sagt der stellvertretende Direktor Eyvind Bagle. „In der Auftaktveranstaltung lag der Schwerpunkt auf der Entwicklung von Norwegens maritimen Cluster – insbesondere dem Wandel hin zu Offshore-Aktivitäten. Nun stehen die Akteure in diesem Cluster mit ihren täglichen Aufgaben im Mittelpunkt.“

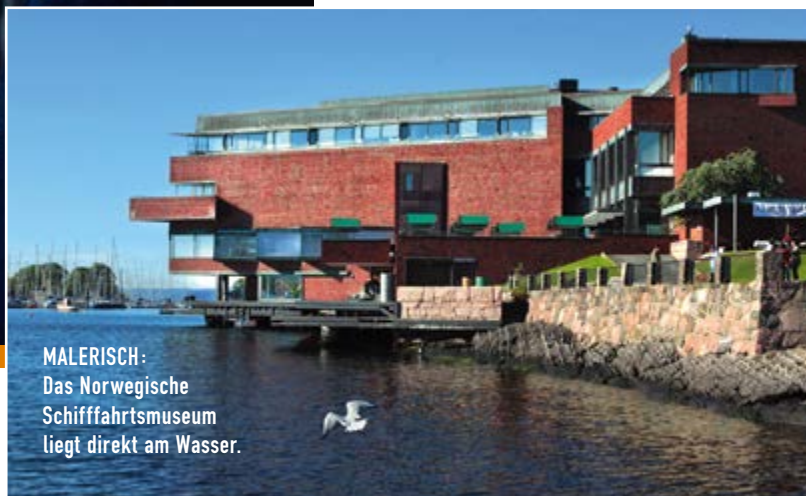
Doch auch im Präsenzbestand des Museums gibt es Beeindruckendes zu entdecken – beispielsweise zu den unterschiedlichen Rumpfformen seegängiger Fahrzeuge. Herausragend ist hier eines der ältesten Objekte des Museums: ein mehr als 20 Meter langer Einbaum, mit dem



LEERREICH: Im Vordergrund der Jubiläumsausstellung steht die tägliche Arbeit an Bord.

HISTORISCH: Die Exponate zeigen unterschiedliche Rumpfformen seegängiger Boote.

KUNSTVOLL: Zahlreiche Gemälde dokumentieren Norwegens enge Bindung zum Meer.



MALERISCH:
Das Norwegische
Schiffahrtsmuseum
liegt direkt am Wasser.

Auch das Kon-Tiki-Museum (www.kon-tiki.no) begeht in diesem Jahr ein besonderes Jubiläum. Zum 100. Geburtstag von Thor Heyerdahl erinnert eine Sonderausstellung an seine Lebensleistung. Mit dem Floß hatte er 1947 den Pazifik segelnd überquert und so den Nachweis erbracht, dass die Besiedelung Polynesiens auch von Südamerika aus möglich war.

Krönender Abschluss des musealen Streifzuges ist sicherlich der Besuch des Fram-Museums (www.frammuseum.no). Hier wird das große Kapitel der Norwegischen Polarforschung und ihrer Persönlichkeiten Roald Amundsen und Fridtjof Nansen mit vielfältigen Dokumenten nachgezeichnet. Absolutes Highlight: das Forschungsschiff „Fram“ von 1892. ...



Das nächste Mal gehen wir im „Maritimen Museum Emden“ vor Anker.

vor rund 2.000 Jahren die Vorfahren der Norweger die Fahrt über das Meer wagten.

Ungewöhnliche Rumpfform

Neugierig macht auch die unterwasserarchäologische Abteilung. Hier erhält man etwa Informationen zu den Teilen eines mittelalterlichen Schiffes, die kürzlich bei Baggerarbeiten vor dem Osloer Hauptbahnhof entdeckt wurden. Bemerkenswert: Im Gegensatz zu der Klinkerbauweise des frühen nordeuropäischen Schiffsbaus wurde hier eine „Kante-an-Kante“-Rumpfform verwendet, wie sie seit der Antike eher im Mittelmeerraum typisch war. Die Kraweel-Bauweise gelang-

te erst mit den Handelsbeziehungen der Hanse im Mittelalter nach Nordeuropa. Auch ein weiteres Fundobjekt – Ergebnis des Fan-Oppland-Forschungsprojektes – zeugt von der langen maritimen Tradition Norwegens: Die geborgene große Angler-Platine stammt aus der jüngeren Eisenzeit.

Wer speziell an der Wikingerzeit interessiert ist, findet im nahen Wikingerschiffmuseum (www.khm.uio.no) eine gelungene Fortsetzung der Museumstour. Das berühmte Oseberg-Schiff, das Gokstad-Schiff und das Tuneschiff entstammen drei Häuptlingsgräbern aus dem 9. Jahrhundert und geben einen nachhaltigen Einblick in die Bestattungskultur der Wikinger.

Norsk Maritimt Museum

ADRESSE

Bygdøyneveien 37, 0286 Oslo

ÖFFNUNGSZEITEN

Di- Fr 10 bis 15 Uhr, Sa/So 10 bis 16 Uhr;
15. Mai bis 31. August: täglich 10 bis 17 Uhr

EINTRITT

Erwachsene: 80 NOK (ca. 9,80 Euro),
Kinder (6-16 Jahre) 30 NOK (3,70 Euro)

www.marmuseum.no



ELBHEIMAT: Walter Zeeck
winkt von Bord seines
Kutters „Ostetal“.

30

Der Letzte seiner Art

Walter Zeeck ist einer der letzten Elbfischer. Seine Fangmethode ist traditionell und nachhaltig – die Ausbeute aber durchaus bemerkenswert. Text: Sebastian Meißner, Fotos: John Broemstrup

Fischerboote im Hamburger Hafenbecken? Das kann man sich heute kaum mehr vorstellen. Doch noch Anfang des 19. Jahrhunderts war das Hafenbecken das größte Binnen-Süßwasserdelta Europas – und ein entsprechend beliebter Fangplatz für Fischer. Da gab es im Hafenbecken teilweise mehr als 100 Fischerboote.

Gefangen wurde vor allem der Stint. „Als mein Vater jung war, wurde in Hamburg in jeder Kneipe und jeder Kantine, in der Arbeiter waren, Stint gebraten“, erzählt Walter Zeeck. Der Kapitän und Fischwirtschaftsmeister mit dem norddeutschen Akzent ist seit 1964 Berufsfischer. Seit seinem zwölften Lebensjahr geht er auf Fischfang und gilt heute als einer der letzten echten Elbfischer.

Die östliche Anhöhe des Geesthanges am rechten Elbufer – oberhalb der St. Pauli-Landungsbrücken und unweit des Bismarck-Denkmal – wurde damals eigens „Stintfang“ getauft. Doch die Fischerei hatte bald keinen Platz mehr im Hafen. Als in den 1930er-Jahren die Industrie Einzug hielt, veränderte sich alles. Der Fisch schmeckte bald stark nach Phenol und wurde ungenießbar. Später schwand der Fischbestand nahezu vollständig – und den Fischern machte man mit harten Auflagen das Leben schwer.

Umweltschonende Arbeitsweise

Die Familie Zeeck hat diesen Wandel miterlebt. „Mein Vater wohnte damals noch in Altona. Als das Fischen vor St. Pauli unmöglich wurde, zogen wir weiter“, erinnert sich Walter Zeeck. Bereits in der fünften Generation fischen die Zeecks auf der El-

STINTFANG: Bis zu 1.000 Kilo der Fischdelikatesse gehen dem Fischer pro Tag ins Netz.



SELBSTLÄUFER: Die Strömung füllt die Netze, die beidseitig vom Schiff verankert sind.

be. Die Fischerfamilie wanderte elbabwärts über Altenwerder bis nach Geversdorf in der Region Oste-Untere Elbe. Dort wohnen sie heute direkt am Wasser, „wie sich das für einen Fischer gehört“, so der 64-Jährige.

Die Stint-Saison beginnt im November. Während der Saison fahren die Zeecks auf die Elbe und spannen ihre Netze aus. Bis zu drei Monate leben sie dann auf der „Ostetal“. Der 20 Meter lange, hellblaue Kutter ist seit fast 30 Jahren die Elbheimat

der Zeecks. Das Boot hat keine Schleppnetze, sondern sogenannte Hamen – Netze, die beidseitig vom Schiff in der Strömung verankert werden. Die Hamen sind etwa 80 Meter lang. Damit wird auf traditionelle Art gefischt. „Wir schleppen die Netze nicht durchs Wasser, sondern lassen die Strömung für uns arbeiten. Ebbe und Flut treiben die Fische ins Netz“, sagt Zeeck.

Butt mit Butter

Das ist nicht nur kräftesparend, sondern schon auch die Umwelt. Denn der Hauptmotor wird während der Fangzeit abgeschaltet. Jeden Tag fängt Zeeck im Bereich Brunsbüttel-Cuxhaven zwischen 500 und 1.000 Kilo der Fischdelikatesse in seinen Maschen.

Zeeck fängt auch andere Fische – vor allem Butt und Aal sowie Zander, Lachs und Kabeljau. Auf die Stint-Kultur in Hamburg ist er aber besonders stolz. Früher hat er mit seinem Kutter auch direkt am Fischmarkt in St. Pauli angelegt. Das geht heute nicht mehr. Trotzdem kann man seinen Fisch heute nach wie vor auf dem Fischmarkt erstehen. Bei den Zeecks kommt mindestens viermal in der Woche Fisch auf den Tisch. Am liebsten mag Walter Zeeck gekochten Butt, serviert mit etwas Butter und Petersilie. ...



Neue Schiffe



BUGSIER 7*	
IMO-NUMMER	9693252
REEDEREI	Bugsier Reederei Hamburg
FLAGGE	Deutschland
ABLIEFERUNG	Juni 2014
TYP	Assistenz-Schlepper
TONNAGE	440 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	187 TDW
LADEKAPAZITÄT	-
WERFT	Fr. Fassmer, Berne (D)
LÄNGE	31,35 m
BREITE	11,90 m
TIEFGANG	3,20 m
MOTOR	2 A.B.C. 12VDZV
LEISTUNG	4.780 kW
GESCHWINDIGKEIT	12 kn
KLASSE	Germanischer Lloyd

*Siehe auch Seite 28

CAP SAN RAPHAEL			
CHARTERNAME	-	LADEKAPAZITÄT	9669 TEU (Reefer: 2.100)
IMO-NUMMER	9622253	WERFT	Hyundai HI, Ulsan (ROK)
REEDEREI	Hamburg Süd	LÄNGE	333,20 m
CHARTERER	-	BREITE	48,20 m
FLAGGE	Liberia	TIEFGANG	14,0 m
ABLIEFERUNG	Juni 2014	MOTOR	MAN-B&W 7S90ME-C9
TYP	Containerschiff	LEISTUNG	40.670 kW
TONNAGE	118.938 BRZ	GESCHWINDIGKEIT	21 kn
TRAGFÄHIGKEIT	124.500 TDW	KLASSE	ABS





MARTHA OLDENDORFF

CHARTERNAME	Martha Oldendorff	TYP	Massengutfrachter	BREITE	50,0 m
IMO-NUMMER	9678812	TONNAGE	106.884 BRZ	TIEFGANG	18,40 m
REEDEREI	Polembros Shipping (GRC)	TRAGFÄHIGKEIT	206.048 TDW	MOTOR	MAN-B&W 6S70MC-C
CHARTERER	Egon Oldendorff Carriers	LADEKAPAZITÄT	-	LEISTUNG	18.660 kW
FLAGGE	Liberia	WERFT	Waigaoqiao, Shanghai (CHN)	GESCHWINDIGKEIT	14,5 kn
ABLIEFERUNG	Januar 2014	LÄNGE	299,92 m	KLASSE	ABS





OPTIK: Die DVD-Box aus dem Hause Astragon kostet rund 25 EUR.

Der Traum vom eigenen Schiff

In „TransOcean – The Shipping Company“ können PC-Spieler jetzt ihr Geschick als Reeder und Kapitän unter Beweis stellen.

Text: Christof Schwaner

Ausgerüstet mit Startkapital für das erste Schiff, gründet der Spieler seine eigene Trampreederei. Es gilt, lukrative Aufträge für den Transport von Waren aller Art zu erfüllen und seine Handelsflotte auszubauen. Größter Kostentreiber ist wie in der Realität der Bunkerverbrauch. Slow Steaming zahlt sich aus. Wer aber zu spät am Zielhafen ankommt, kassiert eine saftige Konventionalstrafe.

Neben dem freien Spiel gibt es bei „TransOcean“ verschiedene Kampagnen, in denen besondere Ziele erreicht werden müssen, wie etwa Luxusgüter aus aller Welt für den Bau einer künstlichen Insel nach Saudi-Arabien zu bringen.

Im Hafen auf der Brücke stehen

Viel Mühe haben die Hamburger Entwickler von Deck 13 in die 50 Seehäfen gesteckt, wo typische Exportgüter auf den Transport warten. Sie sind in landestypischer Architektur und mit charakteristischen Bauten gestaltet – sowie mit viel Fantasie.

So stapeln sich direkt am Fuße der Hamburger Elbphilharmonie die vielen



VISION: Retrofitting per Knopfdruck und die fertige Elbphilharmonie.



Container. Das Gebäude selbst ist keine Baustelle mehr.

Über die Meere fahren die Schiffe zwar selbstständig. Aber beim Ein- und Auslaufen im Hafen sollte der Spieler unbedingt selbst das Steuer übernehmen – kostet der Einsatz von Schleppern aus spieltaktischen Gründen doch ein Vielfaches der üblichen Gebühr. Dass es die Schiffe dabei von der Geschwindigkeit her locker mit einem Van-Carrier aufnehmen können, macht die Revierfahrt gleich noch spannender.

Hat man es geschafft, sein Schiff ohne größere Schäden aufs offene Meer zu manövrieren, warten weitere Herausforderungen, etwa wenn ein Sturm aufzieht oder Piraten das Schiff kapern und Lösegeld verlangen. Wenig Spaß verstehen auch die Banken. Wer den Kredit für sein Schiff nicht mehr bedient, für den heißt es schnell: „Game over“.

Fazit: „TransOcean“ ist keine realistische Simulation der Schifffahrtswelt, sondern ein unterhaltsames Spiel für jeden, der selbst einmal Reeder sein möchte.

Fotos: Astragon

WAHRZEICHEN: Die 50 Häfen warten mit landestypischer Architektur auf.

Vor fünfzig Jahren...

AUS „KEHRWIEDER“ 10/1964

Was Seeleute bewegen und bewegt

Die Elbe-Dampfschiffahrt und ihre treibenden Reeder werden porträtiert, und ein kleines Wunder ist zu bestaunen.



Aus dem Inhalt

- Schotten dicht
- Die Macht der Großen und der Kleinen
- Der IV. Deutsche Bundestag im Endsput
- Personelle Navigation
- In Buenos ging ich an Land
- Rationell und speziell
- Unser Heim an Land
- Echte Seeleute?
- Von den Dampfern im Elbeverkehr
- Sind sie alle beatles-toll?
- Wie sie an Land gingen
- Schmunzelauge
- Was wollen die Seeleute eigentlich?
- Sport an Bord

Letzteres begrüßt Hamburgs Hafenkapitän Morgenstern höchstpersönlich: Die charmante polnische Kapitänin Danuta Kobylinska-Walas bringt mit ihrem 7.000-Tonnen-Fachter „Kopalnia Wujek“ eine Ladung Kupferkonzentrat aus Westindien nach Hamburg (Foto oben). Apropos charmant: Die Schülerin Rosemarie von der Hamburger „Staatlichen Gewerbeschule Werft und Hafen“ auf St. Pauli zeigt dem 88-jährigen Bootsmann Charlie Miller stolz ihren doppelten Palstek; „der einzige Oldtimer“, der sein Leben lang ausschließlich auf Segelschiffen fuhr, staunt (Foto Mitte).

Die Segelschiffe werden auf der Elbe ab Mitte des 19. Jahrhunderts von Dampfschiffen abgelöst. Es entwickelt sich ein reger Schiffsverkehr nach Winsen und Hoopde, zwischen Altona und Harburg, der erst mit dem Bau der Elbbrücken und Eisenbahnlinien aus dem Binnenland nach Hamburg abnimmt. Eine treibende Rolle spielen Kaufleute, die zu Reedern werden, vor allem Wachsmuth & Krogmann im Köhlbrand-Dienst.

Das bewegte Gemüt aktiver und angehender Seeleute scheint am ehesten einem Schiff im Herbststurm zu ähneln (Foto unten): So schreibt ein 17-Jähriger, bevor er auf die Seemannsschule geht, einen Schulaufsatz über Mädchen, sprich die Liebe. Der Verlag „Die Brigantine“ gibt eine Leseprobe aus Fred Schmidts Buch „Von den Bräuchen der Seeleute“ zum Besten, die Leser antworten der Redaktion „Kehrwieder“ auf deren Frage: „Was wollen die Seeleute eigentlich im allgemeinen – und speziell von ihrer Zeitung?“. „Eine Rubrik ‚Leserzuschriften!‘“



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



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Neue Bücher...

WILD: Grüne Vegetation im Windschatten der Berge im rauen Klima der Nordküste.



Thies Matzen, Kicki Ericson:
Antarktische Wildnis Südgeorgien. Bildband und Reisereportagen. 168 S., geb., zahlr. Farbfotos. ISBN: 978-3-86648-230-2. 58,00 Euro.

Schutz. Die überlebensstarke Flora und Fauna hat sich auf das Beste mit dem rauen, feuchten, kühlen Klima, heftigen Stürmen und schnellen Wetterwechseln arrangiert. – Der Mensch darf diese Region betreten und bewundern, aber er sollte sie für alle Zeit in Frieden lassen.

Außerweltlich und unbändig

Südgeorgien liegt rund 1.500 Kilometer östlich von Kap Hoorn entfernt. Mehr als zwei Jahre haben Thies Matzen und Kicki Ericson zuletzt mit ihrem Segelboot auf dieser Inselgruppe um die gleichnamige Hauptinsel verbracht. Das Paar hat seine Eindrücke in einem großartigen Reise-Fototagebuch festgehalten.

Johann Reinhold Forster schrieb 1775: „Der bloße Gedanke, hier ein Jahr zu leben, füllt die ganze Seele mit Grauen und Verzweiflung.“ Solche Momente haben Matzen und Ericson sicher auch erfahren, denn selbst im antarktischen Sommer scheint die Sonne höchstens fünf oder sechs Stunden

am Tag. Diese Stimmung hat sie jedoch nie beherrscht, ganz im Gegenteil. 1999 haben sie sogar dort in Grytviken geheiratet. Ihre täglichen Beobachtungen und Erlebnisse zeugen von Faszination und Respekt vor diesem ganz eigenen Universum. Allein elf Berge sind 2.000 Meter hoch. Die Naturaufnahmen scheinen alle Kontinente bis auf die Sandwüsten abzubilden und täuschen meisterhaft die menschlichen Sinne. Buchstäblich nachzuempfinden ist die Präsenz der „Furious Fifties“ an der kalten, stürmischen, unwirtlichen Südküste der Hauptinsel. Die Nordküste hingegen liegt im Windschatten der Berge und gewährt ihren Bewohnern

KARG: Auch die geradezu entrückte Eislandschaft im Süden und die hartgesottene Tierwelt dort ist in meisterhaften Bildern festgehalten.



Fotos: mare

Industriegeschichtlicher Exkurs in Bildern

Ewerführer sind die Allrounder im Ladungstransport zu Wasser. Neben Orts-, nautischen und stautechnischen Kenntnissen mussten sie genauestens über alle Umschlaggeräte Bescheid wissen, d. h. über Kai-, Schwimm- und Schwergutkräne, Schwimmgreifer und Getreideheber sowie Ladegeschirre an Bord.

Harry Braun war einer der Füchse im Hamburger Hafen. Er sammelte jahrelang Material über die Hafenkräne. Ins Buch floss nur ein Teil seines Archivs ein. Nach

dem Großen Brand von 1842 wurden die Holzkräne durch Eisen- und Stahlgiganten, die Handarbeit durch Dampf-, später elektrischen Antrieb ersetzt. Der zweite große Einschnitt kam mit der Einführung des Containers. Ein beredtes, aber rein technisches Zeugnis der logistischen Schwerstarbeit.

Harry Braun: Kräne im Hamburger Hafen. Stählerne Giganten. 161 S., geb., zahlr. Fotos. ISBN: 978-3-95400-363-1. 24,99 Euro.



Räderwerk des Einflusses



Der Lissabon-Vertrag von 2007 regelt das EU-Lobbying gesetzlich neu und verändert die professionelle Interessenvertretung gegenüber den

politischen Organen in Brüssel vollständig, so Autor Daniel Guéguen.

Er erklärt allen, die die Brüsseler Politikmaschine verstehen wollen bzw. müssen, die Gründe, Instrumente und neuen Herausforderungen des modernen, effektiven europäischen Lobbyings.

Daniel Guéguen: Reshaping European Lobbying. 91 S., Broschur. ISBN: 978-3-96012-712-6. 35,00 Euro.

Logbuch reloaded



Er war lange Jahre Kapitän der MS „Völkerfreundschaft“, durch eine eigene Fernsehsendung im ganzen „kleinen Land auf großer Fahrt“ bekannt.

Gerd Peters schaut zurück auf die Verwirklichung seines Lebenstraums, betrachtet seine Geschichten „aber auch als Beitrag zur gesamtdeutschen Geschichte“, falls selbst Historiker „dies (möglicherweise) nicht bemerken“. Besondere Alltagsgeschichte der DDR!

Gerd Peters: Ich wollte zur See und andere Geschichten. 480 Seiten. Taschenbuch. ISBN: 978-3-356-01823-3. 16,99 Euro.

Seefahrt am Stadtrand



In Ratte Graufells Augen sind die Kinder heute alles schlappe Stubenhocker, keiner hat mehr Lust auf echte Abenteuer. Ratte Rotpelz hält dagegen.

Leon und Sylvie besteigen ein Boot, das wird vom Flussufer am Stadtrand gelöst, sie treiben auf eine Insel zu, ein Unwetter zieht auf ... Pommaux zeichnet den Sieg des Urvertrauens im ständigen Kampf gegen die scheinbare Übermacht der Zweifler. Emutigend!

Yvan Pommaux: Achtung, Ungeheuer. Comic für Kinder von 5 bis 7 Jahren. ISBN: 978-3-89565-127-4. 12,80 Euro.



DIRECT CREWING
AGENTUR: FÖRSTER · HUANG GMRH

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

Kalender

OKTOBER 2014



Foto: Iakov Filimonov/Fotolia

Barcelona: Energieverbrauch im Blick.

Häfen treiben Umweltthemen voran

Nicht nur die Schifffahrt sieht sich steigenden ökologischen Herausforderungen gegenüber – auch die Seehäfen arbeiten mit Hochdruck daran, Schadstoffemissionen, Lärm und Energieverbrauch zu senken. Deutsche Seehäfen setzen in dieser Hinsicht international Akzente, zum Beispiel durch Erzeugung regenerativer Energien und den Einsatz moderner, energiesparender Kräne. Ein Forum für den Erfahrungsaustausch und die Zusammenarbeit bietet der Greenport Congress, der bereits zum neunten Mal stattfindet.

15.10.–17.10. BARCELONA (SPANIEN)

Greenport Congress 2014

www.greenport.com/congress/home

OKTOBER

08.10. HAMBURG (Deutschland)
Bernhard Simon/Dachser GmbH & Co. KG

www.hafen-klub.de

08./09.10. LIMASSOL (Zypern)
Wista International AGM & Conference

www.wistacyprus2014.com

09.10. HAMBURG
Shipping Risk Management Symposium

www.corporate-finance-hamburg.de

09./10.10. GENUA (Italien)
Conference: Mediterranean Shipping Conference

www.b-forum.com

10.10. LONDON (Großbritannien)
International Shipping Conference

www.ics-shipping.org

13./14.10. SINGAPUR
Freight Derivatives & Shipping Risk Management

www.balticexchange.com

13.10.–15.10. LONDON (Großbritannien)
Hull & Machinery Insurance and Claims Seminar

www.lloydsmaritimeacademy.com

15./16.10. LONDON (Großbritannien)
Global Tax for Shipping

www.informamaritimeevents.com

15.10.–17.10. BARCELONA (Spanien)
Greenport Congress 2014

www.greenport.com

20./21.10. ST. JOHN'S (Kanada)
Arctic Shipping North America Forum

www.informamaritimeevents.com

20./21.10. OSLO (Norwegen)
Offshore Support Vessel Conference

www.informamaritimeevents.com

22./23.10. LONDON (Großbritannien)
13th Maritime HR & Crew Development

www.wplgroup.com

22./23.10. SINGAPUR
Ship Recycling Summit

www.informamaritimeevents.com

22.10.–24.10. BERLIN
31. Deutscher Logistik Kongress

www.bvl.de/dlk

22.10.–24.10. VUNG TAU (Vietnam)
Shipbuild Vietnam & Vietmarine

www.marinevietnam.com

23./24.10. DURBAN (Südafrika)
Intermodal Africa South 2014

www.transportevents.com

27.10.–29.10. TRONDHEIM (Norwegen)
MTECH 2014

mtec-conf.org

27.10.–30.10. OXFORD (Großbritannien)
International LPG Trading and Pricing

www.richardsonlawrie.com

28.10.–30.10. DUBAI (Vereinigte Arabische Emirate)
Seatrade Middle East Maritime

www.seatrade-middleeast.com

29./30.10. HAMBURG
Ballast Water Management Summit

www.wplgroup.com

29./30.10. KOPENHAGEN (Dänemark)
Conference: Future Marine Fuels & Lubes

www.rivieramm.com/events

30.10. HAMBURG
Jahreshauptversammlung Schutzverein Deutscher Rheder

www.shipdefence.de

30.10.–01.11. LONDON (Großbritannien)
Ship Recycling Conference 2014

www.informamaritimeevents.com

Impressum

www.reederverband.de

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

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

Redaktion (VDRI):
Christof Schwane,
Tel.: 040 – 350 97 238,
schwane@reederverband.de

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

Redaktion:
printprojekt
Peter Lindemann &

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

Mitarbeit:
Michael Holtmann
(Versicherungen)

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste 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: Peter Andryszak

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

Abonnementpreis:
60,50 EUR, für Schüler, Studenten 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 Bezugszeitraumes gekündigt werden. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Filme, Fotos und Zeichnungen wird keine Gewähr übernommen.

Namensbeiträge geben die Meinung des Verfassers wieder. Sie entsprechen

nicht unbedingt der Auffassung der Redaktion.

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



gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier

DEUTSCHE Seeschifffahrt
Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

Die spannendsten Seiten der Seeschifffahrt

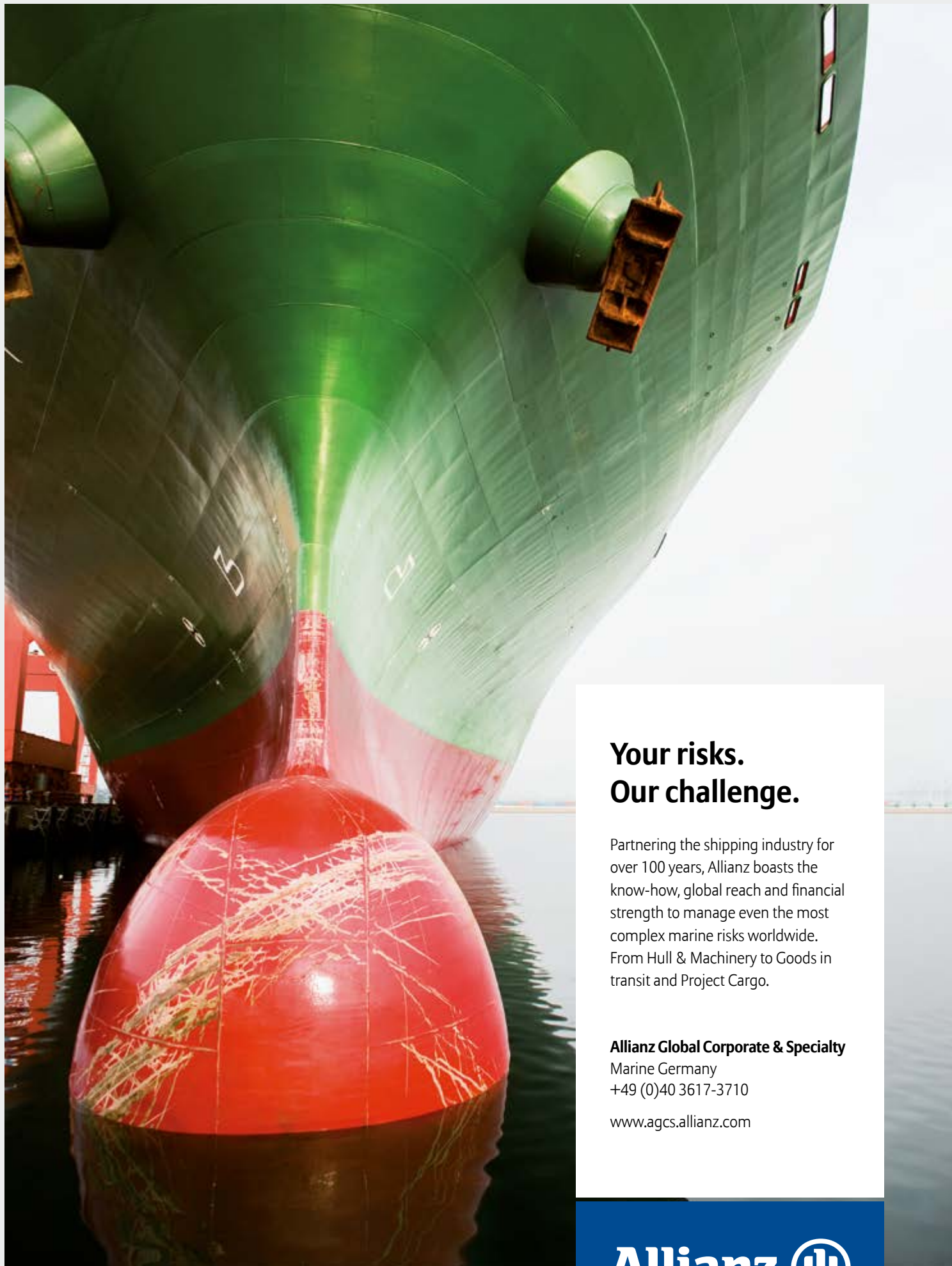


DEUTSCHE  **Seeschifffahrt**
Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

Alles über Seeschifffahrt, Häfen und Nautik

Jetzt abonnieren unter www.deutsche-seeschifffahrt.de





Your risks. Our challenge.

Partnering the shipping industry for over 100 years, Allianz boasts the know-how, global reach and financial strength to manage even the most complex marine risks worldwide. From Hull & Machinery to Goods in transit and Project Cargo.

Allianz Global Corporate & Specialty

Marine Germany
+49 (0)40 3617-3710

www.agcs.allianz.com

Allianz 