

DEUTSCHE ●●● Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

C 13703

€ 6,-

NOVEMBER 2014

VDR Verband
Deutscher
Reeder

www.reederverband.de



C13703



HAFENSTAATKONTROLLE

Sicherheit ist Trumpf

14

INTEGRATION

Wie die Linienreederei
Hamburg Süd durch
Übernahmen kontinuierlich
ihre Marktposition stärkt

24

INTERVIEW

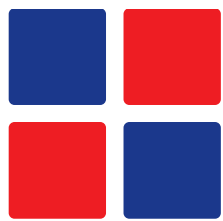
Wie Bureau
Veritas sich in
Deutschland
aufstellt

36

INNOVATION

Wie intelligente
Lacktechnik den
Schiffsbewuchs
verhindert

50



Trauthoff GMBH

Infrarot- &
Sicherheitstechnik

8°O 53°N

IHR SPEZIALIST FÜR INFRAROT- / WÄRMEBILDKAMERAS

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

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



EX- & EXX-Serie



T-400-Serie

TECHNISCHE INSTANDHALTUNG AN BORD

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

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



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

Trauthoff Infrarot- & Sicherheitstechnik GmbH

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

www.trauthoff.de · info@trauthoff.de

Von sicheren Schiffen, vernünftigen Regeln und elektrisierenden Innovationen



„Safety First“ – was in großen Lettern auf vielen Deckshäusern von Seeschiffen steht, ist für die deutschen Reeder ein wichtiges Leitmotiv ihrer Arbeit: Technik, die stets gut in Schuss ist und zuverlässig funktioniert; Arbeitsabläufe, die eine Gefährdung der Mitarbeiter und der Umwelt so weit wie möglich ausschließen; Rettungsmittel, die im Ernstfall das Schlimmste verhindern. **Bei der sogenannten Hafenstaatskontrolle** prüfen etwa in Deutschland Mitarbeiter der BG Verkehr die Einhaltung der wichtigsten Vorschriften. Wir haben ihnen beim Besuch der „Bright Sky“ der Reederei MACS Maritime Carrier Shipping über die Schulter geschaut – das Ergebnis kann sich sehen lassen (s. S. 14).

Für die einheitlichen Regeln in der weltweiten Schifffahrt ist die International Maritime Organization (IMO) zuständig, in der auch der Verband Deutscher Reeder intensiv mitarbeitet – ihre Arbeit wurde kürzlich beim World Maritime Day gewürdigt – zu Recht (s. S. 30). **Um Sicherheit geht es auch bei den Trainings**, die das Unternehmen Falck Safety Services anbietet: Wer beispielsweise vor einem Einsatz auf Offshore-Windenergieanlagen steht, lernt hier die richtigen Handgriffe, die im Zweifel Leben retten können (s. S. 38). Überhaupt ist Weiterbildung in der Schifffahrt ein wichtiges Thema – denn immer neue Herausforderungen machen in der Branche das viel beschworene lebenslange Lernen unverzichtbar (s. S. 28).

Neben der Sicherheit steht der Umweltschutz ganz oben auf der Agenda der IMO und auch der deutschen Reeder. Ein wichtiger Schritt wird die Umsetzung der Konvention zum Ballastwassermanagement sein, die die Verbreitung von Meereslebewesen in fremden Gewässern eindämmt. Hier ist man jetzt einen großen Schritt weiter gekommen (s. S. 27). Einer Lösung des Problems des Schiffsbewuchses nähert sich wiederum die Wissenschaft: **Ein neuartiger Anstrich mit elektrisch geladenen Feldern** könnte die Rümpfe künftig sauberer halten. Problematische Antifouling-Lackierungen könnten so ersetzt werden und die Schiffe nachhaltig reibungsloser und damit effizienter und umweltfreundlicher fahren (s. S. 50).

Viele neue Eindrücke beim Lesen wünscht Ihnen Ihr

Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Inhalt 11/2014



... WIRTSCHAFT & POLITIK

- 6 LUFTBILD**
Blick aus dem All
- 8 PERSONALIEN**
Namen und Nachrichten aus der maritimen Wirtschaft
- 9 KOMMENTAR**
von Ralf Nagel

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- **14 HAFENSTAATKONTROLLE**
Volle Kontrolle: Auf Inspektionstour im Hamburger Hafen

- **24 STRATEGIE**
Wie die Reederei Hamburg Süd auf Wachstumskurs bleibt
- 26 HAFENWIRTSCHAFT**
Die Elbvertiefung wird zur Hängepartie
- 27 UMWELTSCHUTZ**
Ballastwasser-Management: Reeder setzen wichtige Verbesserungen durch
- 28 FORTBILDUNG**
Spezielle Kurse für die maritime Branche
- 30 WÜRDIGUNG**
World Maritime Day: Die Bedeutung der IMO für Meeresumwelt und Schifffahrt

... LOGISTIK & FINANZEN

- 32 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 34 FACHTAGUNG**
Meilensteine – Stolpersteine: Symposium zu LNG als Schiffsbrennstoff
- **36 INTERVIEW**
Bureau-Veritas-Deutschland-Chef Hans J. Gätjens zur Lage der Branche
- 38 SICHERHEIT**
Überlebenswichtig: Trainings für den Einsatz unter schwierigen Bedingungen
- 41 FINANZIERUNG I**
Deutsche FondsResearch analysiert aktuelle Lage der Schifffahrt

... LOGISTIK & FINANZEN

- 43 FINANZIERUNG II**
Meldungen zu Fonds und Banken
- 44 VERSICHERUNGEN**
Versicherer kämpfen mit sinkenden Erlösen
- 46 INDIZES**
Die wichtigsten Schiffssegmente

... UMWELT & KULTUR

- 48 MELDUNGEN**
Neues aus Umwelt und Kultur •
Nautische Redensarten
- **50 INNOVATION**
Lack mit Ladung soll den Bewuchs
von Schiffsrümpfen verhindern
- 54 SERIE: MARITIME MUSEEN**
Teil 19: Das Emdener Museum
„Freunde der Seefahrt“
- 56 PORTRÄT**
Chansons mit Seegang –
die Hamburger Band „Hafennacht“
- 58 NEUE SCHIFFE**
Daten und Fakten
- 60 FORSCHUNG**
AWI baut neues Langzeit-Observatorium
für Ozeanbeobachtungen
- 61 KEHRWIEDER**
Vor 50 Jahren
- 62 GESTALTUNG**
Mit maritimen Kalendern
durchs Jahr 2015

► = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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



38



50



56





Kretas Sonnenglitzern

Wer sich häufiger Satellitenbilder anschaut, hat wahrscheinlich schon mal helle Lichtflecke bemerkt, die bestimmte Gewässer in ungewöhnlichen Farben glänzen lassen. Das Sonnenglitzern („Sun glint“) wird durch ein optisches Phänomen verursacht, das eintritt, wenn Sonnenlicht in einem Winkel von der Wasseroberfläche reflektiert wird, der dem Betrachtungswinkel des Satellitensensors entspricht. Das Ergebnis ist eine spiegelartige Reflexion des Sonnenlichts auf dem Wasser und zurück auf den Satellitensensor.

Wären Gewässer vollkommen glatt, erschiene eine Reihe von fast perfekten Reflexionen des Sonnenlichts in einer Linie entlang der Umlaufbahn des Satelliten. Tatsächlich sind Wasseroberflächen aber unregelmäßig und durch Wellen und Strömungen viel in Bewegung. Dadurch werden die Sonnenstrahlen in viele Richtungen zerstreut und hinterlassen auf den Satellitenbildern verschwommene Lichtstreifen. Die Aufnahme zeigt das Sonnenglitzern um Kreta und die Ägäis. Das Phänomen verwischt zwar viel Sichtbares, offenbart aber dafür einige Details über das Wasser und die atmosphärische Zirkulation – hier sind es nördliche und nordwestliche Winde, die die See teils aufrauen, teils glätten und dadurch unterschiedliche Lichtreflexionen begünstigen. Für Ozeanografen, die sich für Phytoplankton und die Meeresfarbe interessieren, ist das Sonnenglitzern ein Problem. Andererseits lässt sich etwa Öl leichter erkennen, weil es die Wasseroberfläche glättet.

Foto: NASA

Hapag-Lloyd Kreuzfahrten



Kay Rasmus ist zum zweiten Geschäftsführer bei Hapag-Lloyd Kreuzfahrten berufen worden. Er ist neben dem Vorsitzenden der Geschäftsführung, Karl J. Pojer, für die kaufmännischen Bereiche Finanz- und Rechnungswesen/Controlling, Verwaltung sowie IT verantwortlich. „Mit Kay Rasmus besetzen wir diese wichtige Position aus den eigenen Reihen. Ich freue mich, dass wir auch künftig von seinem Know-how und seiner langjährigen Erfahrung profitieren werden. In seiner neuen Rolle wird er einen deutlichen Beitrag zur weiteren erfolgreichen Entwicklung des Unternehmens leisten können“, so Pojer.

Rasmus ist bereits seit Juni 2010 in leitender Funktion für die Bereiche Finanz- und Rechnungswesen/Controlling und als Prokurist im Unternehmen tätig.

AIDA Cruises



B.A.U.M.: Preisträger Michael Ungerer (2. v. l.) und Griefahn (2. v. r.) mit Prof. Maximilian Gege (M.).

AIDA-Präsident **Michael Ungerer** und **Dr. Monika Griefahn**, Direktorin für Umwelt und Gesellschaft AIDA Cruises, haben den renommierten B.A.U.M.-Umweltpreis in der Kategorie „Großunternehmen“ entgegengenommen. Die Verleihung fand im Rahmen der Jahrestagung zum 30. Jubiläum von B.A.U.M. e.V. in Hamburg statt.

„Mit unserem Preis zeichnen wir diejenigen aus, die den Spagat zwischen Ökonomie und Ökologie meistern. Sie schlagen dank ihres Engagements eine heute immer tragfähigere Brücke zwischen Umwelt und Wirtschaft. So wachsen beide nachhaltig zusammen. Dabei würdigen wir in erster Linie die Macher, aber zugleich die Institutionen, in denen sie wirken können“, so Prof. Dr. Maximilian Gege, B.A.U.M.-Mitbegründer und -Vorsitzender.

„Für mich persönlich zählt: Umweltschutz und wirtschaftlicher Erfolg sind kein Widerspruch. Im Gegenteil! Zu einem perfekten Urlaubserlebnis gehören auch eine intakte Natur und saubere Meere. Das ist die Grundlage unseres Geschäftes, und dafür setzen wir uns ein“, sagte Ungerer bei der Preisverleihung.

HHLA



Torsten Engelhardt hat die Leitung der Unternehmenskommunikation der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) übernommen. Er berichtet direkt an den HHLA-Vorstandsvorsitzenden Klaus-Dieter Peters.

Engelhardt löst Florian Marten ab.

Japanologe Engelhardt hat die renommierte Henri-Nannen-Schule absolviert. Er war 14 Jahre geschäftsführender Gesellschafter und Inhaber von Kommunikationsagenturen – zuletzt gründete und führte er „TOE-KOM“. Zuvor war Engelhardt als Redakteur und Reporter unter anderem bei GEO, VOX, RTL, „Die Woche“ und der „Financial Times Deutschland“ tätig.

Wallmann & Co.



Der Hamburger Umschlags- und Lagerbetrieb Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG) hat **Hubertus Ritzke** zum alleinvertretungsberechtigten Geschäftsführer des Unternehmens ernannt.

Der ehemalige langjährige Geschäftsführer des Unternehmensverbands Hafen Hamburg ist bereits seit Februar für Wallmann tätig. „Dies ist ein großer Schritt in Richtung Staffelübergabe“, erklärt der geschäftsführende Gesellschafter Hans-Dieter Wilde. Ritzke wird den Betrieb künftig verantwortlich führen, zunächst weiter unterstützt von Wilde. „Ich werde mich sukzessive von der Front des aktiven Geschäfts zurückziehen“, so Wilde.

Außerdem wurde **Gerd Schüller** zum Einzelprokuristen von Wallmann & Co. bestellt. Er startete dort bereits 1970 seine Ausbildung zum Speditionskaufmann und übernahm 1999 die kaufmännische Betriebsleitung.

Shell Marine Products



Der Diplom-Kaufmann **Jan Toschka** ist neuer General Manager und damit global für Shell Marine Products (SMP) verantwortlich. Zugleich wird der Hauptsitz von SMP von Singapur nach Hamburg verlegt.

„Die momentane Marktsituation, insbesondere in Europa, und die wichtige Nähe zu den Motorenherstellern und anderen externen Stakeholdern waren der Grund für diese strategische Entscheidung“, sagt Toschka. Weltweit liefert SMP jährlich ca. 400.000 Tonnen Schmierstoffe in über 600 Häfen an mehr als 10.000 Schiffe.

AWI



Prof. Antje Boetius vom Alfred-Wegener-Institut/Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven ist im Rahmen der Konferenz GeoFrankfurt 2014 mit der Gustav-Steinmann-Medaille

ausgezeichnet worden. Der Wissenschaftspreis wird jährlich von der Geologischen Vereinigung vergeben. Sie ehrt damit Wissenschaftler, die sich in besonderer Weise um die Förderung der allgemeinen und regionalen Geowissenschaften verdient gemacht haben.

ITLOS



Alonso Gómez-Robledo Verduzco aus Mexiko und **Tomas Heidar** aus Island sind als neue Mitglieder des Internationalen Seegerichtshofs (International Tribunal for the Law of the Sea/ITLOS) in Hamburg vereidigt worden. Dem Gerichtshof gehören 21 Richter an, die von den 162 Vertragsparteien des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen für neun Jahre gewählt werden.





Foto: VDR/Engel+Gleien

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des
Verbands Deutscher Reeder*

Schifffahrt kann Weg weisen

Immer wieder kommt es in Textilfabriken Südostasiens zu schrecklichen Unglücken mit vielen Toten und Verletzten. Mangelnde Sicherheit beim Brandschutz und bei der Gebäudestatik sowie die schlechte Bezahlung der Arbeitskräfte sind weit verbreitet.

Jetzt hat Bundesentwicklungsminister Gerd Müller das „Bündnis für nachhaltige Textilien“ ins Leben gerufen. Die Initiative soll den Beschäftigten in der Textilindustrie weltweit angemessene Löhne und mehr Sicherheit an ihren Arbeitsplätzen bringen. Jedoch haben wichtige Verbände und NGOs erklärt, dem Bündnis nicht beizutreten. Den einen sind die angestrebten Standards zu hoch, die anderen halten sie für zu schwach. Die Initiative droht schon mit dem Start, ihren Zweck zu verfehlen.

Was also tun, um die Arbeitsbedingungen in der Textilindustrie zu verbessern? Es gibt zwar verschiedene Zertifikate für nachhaltige Kleidung, aber branchenweit durchgesetzt haben sie sich bislang nicht. Die Produktion zurück nach Europa zu holen, ist eine müßige Forderung. In Kambodscha und anderen Ländern ist die Textilwirtschaft ein wesentlicher Treiber der wirtschaftlichen Entwicklung.

In der Seeschifffahrt sind es vor allem die Philippinen, deren 400.000 Seeleute weltweit einen wichtigen Anteil zum Wohlstand des Landes beitragen. Im Gegensatz zu vielen Beschäftigten in der Textilindustrie profitieren sie jedoch, wie alle 1,5 Millionen Seeleute, von weltweit gültigen Tarifverträgen, Sozialstandards an Bord sowie verbindlichen Vorschriften zum Brandschutz und zur Schiffssicherheit – also an ihrer Arbeitsstätte und Unterkunft.

Wie konnte die Schifffahrt so umfassende Standards weltweit erreichen? In globalen Industrien mit einer Vielzahl von Unternehmen, Verantwortlichkeiten und Interessen lassen sich freiwillige Regeln nur schwer flächendeckend durchsetzen. Wenn sich nur bestimmte Regionen oder Teile einer Branche zu höheren Standards bekennen und dies nicht unmittelbar von den Kunden honoriert wird, laufen sie Gefahr, im harten Wettbewerb mit der Billigkonkurrenz zu unterliegen.

Deshalb setzt die Schifffahrt auf einheitliche globale Standards. Zuletzt hat die Staatengemeinschaft mit dem Seearbeitsübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation ILO gezeigt, dass sie verbindliche und für alle geltende Sozialstandards schaffen kann. Das gesamte Regelwerk der Schifffahrt umfasst soziale und Ausbildungsstandards für die Seeleute ebenso wie Vorschriften zum Umweltschutz und zur Schiffssicherheit. Dies kann auch der Weg für die Textilindustrie sein.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN

Schifffahrt wird immer sauberer

Der Ausstoß von klimaschädlichen Gasen – sogenannte Green House Gas (GHG) Emissions – durch die weltweite Schifffahrt ist 2012 um rund 20 Prozent niedriger gewesen als 2007.

Darauf hat die Weltree-derorganisation (International Chamber of Shipping – ICS) im Zusammenhang mit dem letzten UN-Klimagipfel in New York hingewiesen. Nach Schätzungen der Welt-schifffahrtsorganisation IMO trug die globale Schifffahrt, die rund 90 Prozent des weltwei-ten Handels besorgt, nur mit rund 2,2 Prozent zu den GHG-Emissionen bei – fünf Jahre zuvor hatte der Anteil noch 2,8 Prozent betragen. „Die aktuelle IMO-



ICS-GENERALSEKRETÄR:
Peter Hinchliffe

Studie zeigt eine signifikante Reduktion der CO₂-Emissionen der Schifffahrt“, sagt ICS-Generalsekretär Peter Hinchliffe. Hintergrund sei die Einführung von Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz in der gesamten Flotte. Dazu zählen etwa geringere Geschwindigkeit, aber auch verbrauchsoptimiertes Schiffsdesign, das die große Zahl von Neubauten kennzeichne, die jüngst auf den Markt gekommen sind.

„Noch beeindruckender als die absolute Abnahme um 20 Prozent ist die CO₂-Reduzierung pro Tonnenkilometer“, so Hinchliffe. Denn der Seetransport sei seit 2009 deutlich gewachsen.

www.ics-shipping.org

Quelle IMO

-20%

Treibhausgas

2012 gegenüber 2007

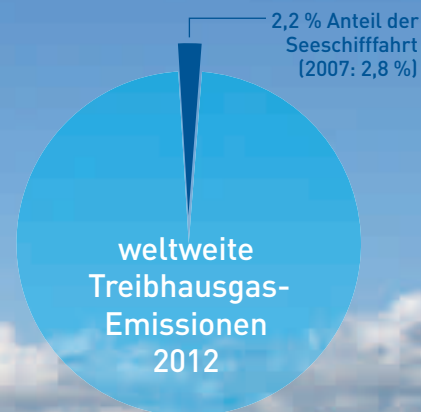


Foto: pics - Fotolia, ICS



TAUFE: Monika Griefahn von AIDA Cruises fungierte als Patin der LNG Hybrid Barge.

LNG Hybrid Barge heißt „Hummel“

Die weltweit erste LNG Hybrid Barge von Becker Marine Systems wurde in Hamburg auf den Namen „Hummel“ getauft.

Taufpatin war Dr. Monika Griefahn, Direktorin für Umwelt und Gesellschaft bei AIDA Cruises. Im Rahmen der Taufe wurde auch erstmals die Steckverbindung zwischen der LNG Hybrid Barge und „AIDAsol“ getestet. Das Schiff soll mit Start der neuen Kreuzfahrtsaison während der Liegezeit im Hamburger Hafen mit Strom aus LNG versorgt werden. Ralf Nagel, Geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied: „Die LNG-Barge ist ein wichtiger Beitrag der Schifffahrt, die Umweltbelastung im Hafen weiter zu senken. Damit sich das saubere Flüssiggas auch als Schiffsbrennstoff durchsetzen kann, brauchen wir ausreichend Tankstellen und eine Förderung für die zusätzlichen Investitionen an Bord.“

www.aida.de



LOB: Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder, begrüßte die Einführung der neuen Technik.

Foto: AIDA-Cruises, VDR/Engel-Gielen



PARTNER: Tor Svensen (DNV GL, l.) und Nick Topham (Ahrenkiel).

Ahrenkiel Steamship setzt auf DNV GL

Das neu formierte Hamburger Schiffsmanagement-Unternehmen Ahrenkiel Steamship führt künftig seine gesamte Flotte unter DNV GL, der weltweit führenden Klassifikationsgesellschaft.

Derzeit unterliegen 62 Schiffe dem technischen Management der Ahrenkiel Steamship. Alle werden der von DNV GL betreuten Flotte beitreten. „Unser Ziel ist es,

eine starke Flotte aufzubauen, die Qualität unserer Dienstleistungen zu erhöhen und unsere Effizienz zu steigern. Mit einem solch technisch versierten Partner an unserer Seite können wir unsere Wettbewerbsfähigkeit steigern und Kunden weiter eine hohe Qualität liefern“, sagt Ahrenkiel-Geschäftsführer Nick Topham.

www.ahrenkiel-steamship.com

Piraterie: Neuer Leitfaden für Westafrika

Die vier internationalen Verbände BIMCO, ICS, Intertanko und Intercargo haben eine aktualisierte Version der „Leitlinien für Eigner, Betreiber und Kapitäne zum Schutz vor Piraterie im Golf von Guinea“ herausgegeben.

Der Leitfaden ergänzt die Best Management Practices (BMP4) von 2011. In Westafrika werden die Piratenüberfälle zunehmend gewalttätiger. Häufig

werden Feuerwaffen eingesetzt. Auch häufen sich Entführungen, bei denen Lösegelder erpresst werden sollen. Die Angriffe finden in einem sehr großen Gebiet statt. Zuletzt wurden Vorfälle bekannt, die weit südlich bei Angola und sehr weit nördlich bei Sierra Leone stattgefunden haben. Die aktualisierten Richtlinien sind eine Antwort auf diese Sicherheitssituation.



ANGRIFF: Die Gewalttätigkeit der Piraten im Golf von Guinea nimmt zu.



LEISTUNG: Führend beim Bau von Kreuzfahrern.

Wichtiger Wirtschaftsfaktor

Eine aktuelle Studie belegt die Bedeutung der Meyer Werft für die Region.

Mehr als 3.100 Menschen arbeiten direkt für die Werft, außerdem 2.200 bei unmittelbaren Zulieferbetrieben und mehr als 200 bei mittelbaren Zulieferern. Die Werft trägt merklich dazu bei, dass sich die Wirtschaft in der Region günstig entwickelt habe. Die Werft wirke „weit nach Niedersachsen und das ganze Bundesgebiet“ hinein.

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

Safety | Service | Solutions



ECSA fordert Klarheit bei Scrubbern

In einem Positionspapier fordert der europäische Reederverband ECSA die EU-Mitgliedstaaten auf, eine klare und einheitliche Langzeitlösung für die Entsorgung der Wasserrückstände von Scrubber-Systemen zu bieten.

Diese Abgasnachbehandlungssysteme für Schiffe ermöglichen die Nutzung von Schweröl auch in den ECA-Zonen, weil sie unerlaubte Bestandteile (insbesondere Schwefel) aus den Emissionen herausfiltern. Sie produzieren aber auch Wasserrückstände, die sicher entsorgt werden müssen.

Das englischsprachige Positionspapier unter dem Titel „ECSA Position Paper on the need of legal clarity and consistency on the use of the scrubbing technology in EU ports, estuaries and coastal waters“ fordert hier eine einheitliche Regelung. Die in MARPOL Annex VI festgelegten IMO-Richtlinien zur Emissionsminderung verpflichten Reeder, ab 1. Januar 2015 mit geringschwefeligen Brennstoffen zu fahren oder Abgasnachbehandlungssysteme zu installieren. Dadurch soll ein Schwefelanteil von 0,1 Prozent innerhalb der ECAs (Emission Control Areas) nicht überschritten werden.

In Europa zählen die Nord- und Ostsee wie auch der Ärmelkanal zu diesen ECA-Gebieten. In den USA und Kanada sind dies die 200 NM-Zonen der Ost- und Westküste. Weltweit soll der zulässige Schwefelgehalt in Brennstoffen im Jahr 2020 bzw. 2025 von aktuell 3,5 auf 0,5 Prozent gesenkt werden. Die meisten Reedereien setzen statt auf Scrubber auf den teuren schwefelarmen Treibstoff.

www.ecsa.eu

STICHTAG: Ab 2015 gelten in den ECA-Zonen schärfere Grenzwerte.

Foto: reachart777 - Fotolia



CONTAINERSCHIFF: Regelmäßige Wartung sichert die Effizienz.

Hapag-Lloyd bleibt ABB treu

Die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd und ABB Turbocharging haben ihren langjährigen Wartungsvertrag verlängert.

Die Vereinbarung gilt für die 253 ABB-Turbolader in 46 Schiffen der Hapag-Lloyd-Flotte und umfasst unter anderem den technischen Support. Der umfassende Service soll Hapag-Lloyd bei seiner Strategie zur Kostensenkung, Effizienzsteigerung und strikten Einhaltung von IMO-Regularien unterstützen.

www.hapag-lloyd.com

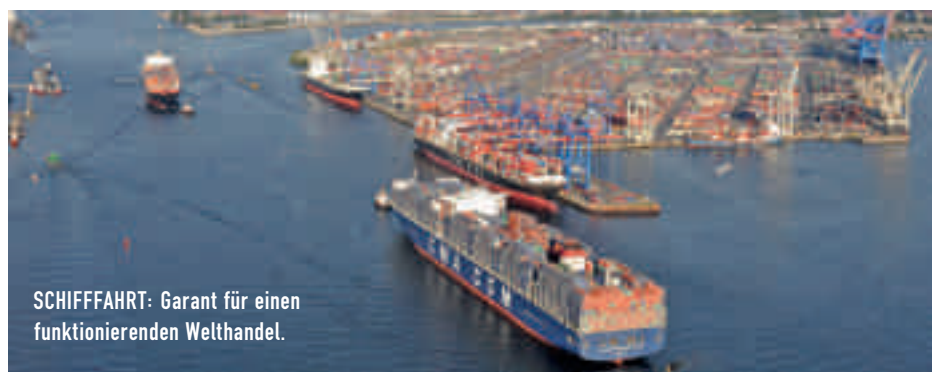
Foto: Hapag-Lloyd

Hamburg Süd in Indien

Hamburg Süd hat ein eigenes Büro in Gandhidham, Indien, eröffnet. Es ist neben dem Office in Ahmedabad das zweite Büro der Reedereigruppe im Bundesstaat Gujarat.

Alle kommerziellen Aufgaben, für die bisher die Agentur Sea-bridge Maritime zuständig war, werden künftig von dem neuen Office in Gandhidham und dem Büro in Ahmedabad übernommen. Dazu gehören das Tagesgeschäft sowie die Bereiche Marketing & Sales und Customer Order Management. Paresh Kataria wird das neue Büro in Gandhidham leiten. In Indien betreibt die Hamburg Süd noch zwei weitere Büros in Mumbai und New-Delhi.

www.hamburgsud.com



SCHIFFFAHRT: Garant für einen funktionierenden Welthandel.

Foto: HHLA

Deutsche Wirtschaft lebt vom Export

Die Exporte sind ein wichtiger Motor der wirtschaftlichen Entwicklung.

Jeder zweite in Deutschland erwirtschaftete Euro wird durch Auslandsgeschäfte verdient. Zudem schafft die Ausfuhr von Waren und Dienstleistungen immer mehr Arbeitsplätze und sichert damit den Standort Deutschland. 2013 steuerten die Ausfuhren

von Waren und Dienstleistungen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes über 50 Prozent zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) bei. Die Dynamik ist enorm: Die Exportquote hat sich seit 1991 von 25,7 auf inzwischen 50,6 Prozent nahezu verdoppelt. Im Juli überschritt der deutsche Export erstmals in einem Monat die Marke von 100 Mrd. Euro.

www.bga.de

Schutz gegen Ebola

Die International Maritime Organization (IMO) hat einen Rundbrief zum Schutz gegen die Ebolaepidemie veröffentlicht.

Als Mitglied der Ebola Travel and Transport Task Force richtet die IMO sich an Seefahrer, Passagiere und die maritime Wirtschaft, um Gefahren der Viruserkrankung zu minimieren. Weltweit haben sich nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO) annähernd 9.000 Menschen mit dem Virus infiziert, etwa halb so viele sind daran gestorben.

Die WHO hat die Ebolaseuche in Westafrika offiziell zum Internationalen Gesundheitsnotfall erklärt. Somit kann die Organisation von nun an weltweit Vorschriften zur Eindämmung des Ebolaausbruchs erlassen. Dazu zählen beispielsweise Quarantänemaßnahmen, Grenzsicherungen oder Vorschrif-



INITIATIVE: IMO-Generalsekretär Koji Sekimizu rät zur Vorsicht in Häfen.

ten, die den internationalen Reiseverkehr betreffen. Die Ebola Travel and Transport Task Force hat sich im August 2014 gebildet, um die Situation zu beobachten und zeitnah Informationen bereitzustellen.

Die Gefahr, dass die Krankheit per Schiff verbreitet wird, gilt als gering – zumal die Reedereien sich an die von Ärzten ausgearbeiteten Verhaltensregeln halten. In den Staa-

ten wie Sierra Leone, Liberia und Guinea sind Landgänge verboten, Hafenarbeiter dürfen keinen Kontakt zur Besatzung haben.

Jedes Schiff, das innerhalb der vergangenen 30 Tage in der Region war, wird beim Anlauf in Hamburg vom Hafenärztlichen Dienst untersucht. Der Handel mit den Ländern ist zwar zurückgegangen, wird aber nicht ausgesetzt – auch um Betroffene mit Lebensmitteln und Hilfsgütern zu versorgen. www.imo.org



Foto: IMO, CDC Global/Creative Commons Attribution 2.0



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

Wir sind Klasse. Mit 30% 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 unseren deutschen Reeder, rund um die Uhr. Sprechen Sie mit uns persönlich. Wir sind nur einen Anruf entfernt. 040-333032.

Global Authority in Maritime Standards



ClassNK Hamburg Office, Überseeallee 1, 20057 Hamburg
www.classnk.com

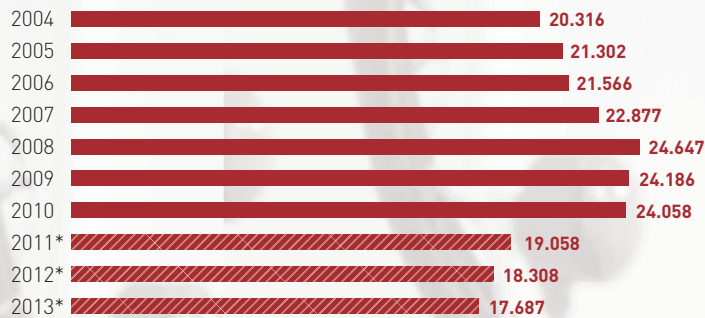


VOLLE KONTROLLE

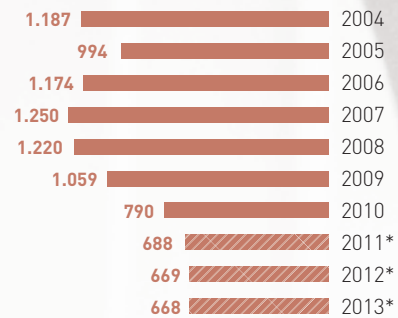
Wie gut ist ein Schiff in Schuss? Das zu überprüfen, ist Aufgabe der Hafenstaatskontrolle. Sie leistet so einen wichtigen Beitrag zur Schiffssicherheit. Doch wie läuft die Sache ab? Wir haben zwei Kontrolleure bei einer Inspektion im Hamburger Hafen über die Schulter geschaut. Text: Petra Scheidt, Fotos: Joerg Schwalfenberg



ANZAHL DURCHFÜHRTER PARIS-MOU-INSPEKTIONEN



ANZAHL FESTGESETZTER SCHIFFE



Quelle: Paris MoU Annual Report 2013

*Seit 2011 gilt ein neues Inspektionsregelwerk. Die Zahlen sind deshalb nur eingeschränkt vergleichbar.

Montagsmorgen 7:30 Uhr, Kaffeeduft und Telefongeklingel: In der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr an der Brandstwiete in Hamburg herrscht reger Betrieb. Auch Kapitän Hans-Joachim Wiegmann und Diplom-Ingenieur Ralph Dürfeld sind im Aufbruch begriffen. In einer Stunde sind sie zur Hafenstaatkontrolle am Kamerunweg verabredet. Hier hat der Multifunktionsfrachter „Bright Sky“ von der Reederei MACS Maritime Carrier Shipping (s. Seite 20) seinen Liegeplatz.

Die Hafenstaatkontrolle ist das maritime Pendant zur Verkehrssicherheitskontrolle – und ähnlich beliebt. Bei gravierenden Mängeln, die ein Sicherheitsrisiko darstellen, haben die Kont-

rolleure nämlich das Recht, ein Schiff im Hafen festzuhalten. Und das kann für die Reeder sehr teuer werden. Grundlage dafür sind internationale Übereinkommen und das Pariser Memorandum of Understanding (Paris MoU; s. S.19). „Normalerweise kommen wir unangekündigt“, sagt Dürfeld.

Computergesteuerte Auswahl

Welche Schiffe überprüft werden müssen, wird aktuell von der Hafenstaatkontrolldatenbank THETIS berechnet. Diese wurde von der EMSA (European Maritime Safety Agency) in Lissabon in Zusammenarbeit mit Paris MoU entwickelt und teilt Schiffe in Risikoklassen ein – High, Standard und Low Risk Ship.

Erstere haben ein Kontrollintervall von vier bis maximal sechs Monaten, Letztere brauchen nur alle zwei bis drei Jahre inspiziert zu werden.

Das Ranking ist abhängig von verschiedenen Faktoren wie z.B. Schiffstyp und -alter, aber auch Leistung des Flaggenstaates und der Reederei. Außerdem wird einbezogen, ob und wie oft ein Schiff auffällig geworden ist und wie lange das her ist. „Besichtigungen außer der Reihe gibt es eigentlich nur bei Unfällen oder Benachrichtigungen von anderen Stellen, wie den Lotsen oder der Wasserschutzpolizei“, sagt Dürfeld.

Die gerade mal ein Jahr alte „Bright Sky“ ist im System als Standard-Risk-Schiff gelistet. →



PAPIERKRAM: Die Inspektoren Hans-Joachim Wiegmann (l.) und Ralph Dürfeld (2. v. l.) überprüfen genau die Einhaltung rechtlicher Vorgaben. Wichtige Punkte werden gemeinsam mit Kapitän Jakub Kazanowicz (Mitte) und MACS-Fleetmanager Andreas Jeromin (r.) geklärt. Alle wichtigen Unterlagen liegen bereit.

KONZENTRATION:

Alles fest und gut gepflegt?
Diplom-Ingenieur Ralph
Dürfeld überprüft die
Zuläufe am Motor. Hier darf
kein Öl austreten.





PROBE: Die Maschinen (unten) müssen unter den wachsamen Augen des Kontrollleurs auch einen Testlauf bestehen.



→ „Wenn wir sie heute nicht auf dem Plan hätten, wäre sie in nächster Zeit dran gewesen“, sagt Wiegmann – nicht wegen Mängeln, sondern zur vorgeschriebenen Standard-Kontrolle.

Der Diplom-Ingenieur und der Kapitän von der BG Verkehr sind ein eingespieltes Team. Während der eine THETIS befragt, kümmert sich der andere um die Logistik – und organisiert Laptop, Schutzkleidung und Arbeitspapiere. „Was wir finden werden, kann man vorab natürlich nie sagen. Aber ich schätze, dass es ein Routineeinsatz wird“, sagt Wiegmann und klemmt sich seinen Schutzhelm unter den Arm. Auf geht's zum Hafen.

Der erste Kontakt

Die Zeichen für die „Bright Sky“ stehen gut an diesem sonnigen Septembermor-

gen: Solide und gepflegt präsentiert sie sich vor der imposanten Kulisse der HafenCity. Auch die Kontrolleure sind mit dem Erscheinungsbild des Schiffes zufrieden: „Die erste Hürde ist geschafft, wenn der Pott nicht schon den Eindruck eines Seelenverkäufers erweckt“, sagt Wiegmann. Eine Gangway, auf der man absturzgefährdet ist, wäre ebenfalls ein No-Go.

Ein weiteres entscheidendes Moment ist der erste Kontakt mit der Crew: Hier wird der Grundstein für die Arbeitsatmosphäre gelegt. An Deck werden die beiden Haafenstaatskontrolleure vom Ersten Offizier Michal Durkowski freundlich in Empfang genommen – ein guter Start.

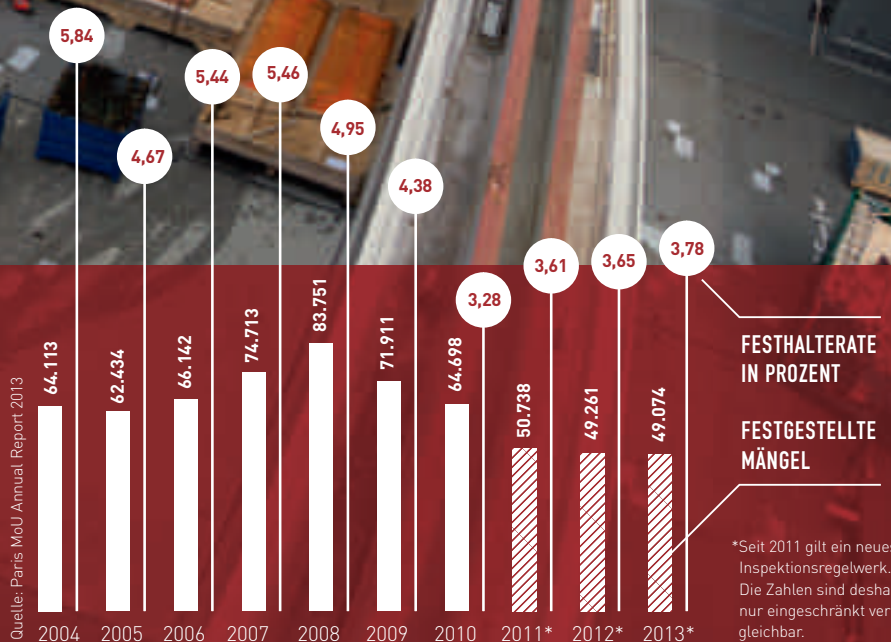
Auch das Personenlogbuch, in das sich jeder, der von oder an Bord geht, mit Name, Funktion und Ausweisnummer eintragen muss, liegt zusammen mit →



GEFAHRENZONE:
Gerade beim Verladen ist die Einhaltung von Sicherheitsstandards Pflicht – und das Equipment muss intakt sein.

Hintergründe und Zahlen zu Paris MoU

1978 sinkt der Tanker „Amoco Cadiz“ vor der Bretagne. Als Reaktion auf die Ölkatastrophe beschließen 14 europäische Staaten, darunter Deutschland, eine gemeinsame Kontrollinstanz zur verbesserten Überwachung der Seetüchtigkeit zu gründen. 1982 wird in Paris ein „Memorandum of Understanding“ unterzeichnet – die Hafenstaatkontrolle (Port State Control) ist geboren. Sie soll prüfen, ob Reeder, Klassifikationsgesellschaften und Kapitäne ihrer Verantwortung nachkommen. Eine Blacklist führt schwarze Schafe auf, die Whitelist dagegen Musterknaben. „Die deutschen Reeder legen Wert auf qualitativ hochwertige Klassen und Flaggenstaaten“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR.



Paris MoU hat ein einheitliches, automatisch generiertes Auswahlverfahren (THETIS). Die Inspektionen finden in den nationalen Häfen der Mitglieder statt – und orientieren sich an internationalen Mindeststandards der IMO und ILO (etwa SOLAS, MARPOL, MLC 2006). Gut 18.000 sind es im Jahr. Rund die Hälfte der untersuchten Schiffe weisen Mängel auf. Etwa vier Prozent

müssen für Abhilfemaßnahmen im Hafen festgehalten werden (s. Grafik).

Mittlerweile gehören 27 Nationen zum Einzugsgebiet von Paris MoU – darunter auch die Russische Föderation und Kanada. Acht weitere, unabhängig agierende MoUs und die U.S. Coast Guard kümmern sich um Seegebiete von Asien, Ozeanien und Afrika bis Lateinamerika.
www.parismou.org



SICHERHEIT: Damit die Besatzung für den Notfall gewappnet ist, müssen alle Rettungsmittel einwandfrei funktionieren.

→ Besucherpässen vorbildlich bereit. Danach geht es erst einmal in den Besprechungsraum.

Eine Frage der Ordnung

Im Paris MoU-Abschlussbericht von 2013 sind fehlerhafte Papiere als eines der Top-Fünf-Defizite gelistet. Sie machen rund 14 Prozent aller in Hafenstaatkontrollen festgestellten Mängel aus. Kapitän Jakub Kazanowicz und Andreas Jeromin vom MACS-Fleetmanagement sind jedoch bestens vorbereitet: Crewpapiere, Zertifikate und Dienstpläne liegen gut sortiert griffbereit. Das spart allen Beteiligten Zeit und Nerven. Tatsächlich sind Wiegmann und Dürfeld mit den meisten Papieren relativ schnell durch – nur bei der Durchsicht der Dienstzeiten dauert es länger.

Jedes Jahr werden für die Evaluation bestimmter Schwerpunkte sogenannte CIC's (Concentrated Inspection Campaign) entwickelt. „Nach dem Inkrafttreten der sogenannten Manila-Änderungen stehen für 2014 von September bis Ende November Arbeits- und Ruhezeiten im Fokus“, sagt Wiegmann.

Die Vorgaben sind im Schiffsalltag nicht immer leicht umzusetzen – so auch hier. Die „Bright Sky“ hat für die Zeiten im Hafen einen Schichtrhythmus, der nicht voll den Vorgaben entsprach. Kein Drama: Das lässt sich leicht korrigieren. Die eigentliche

Schiffsinspektion hat einen festen Ablaufplan. Hier werden die wichtigsten Bereiche an Bord unter die Lupe genommen. Während also Ingenieur Dürfeld mit Chief Jacek Pavlak in den Maschinenraum hinabsteigt, macht sich Wiegmann mit dem Zweiten Offizier an der Seite auf zur Brücke.

Eine kleine Tour durchs Schiff

ECDIS, Kartenwerk, Radar und Kompass: „Alle für die Navigation wichtigen Systeme und Hilfsmittel müssen komplett und funktionstüchtig sein. Da gibt

es kein Pardon“, sagt Wiegmann. Das gilt auch für die Signalanlage, die der Offizier im Dienst testweise in Betrieb nehmen muss. Alles gut – weiter geht's.

Auf dem Weg hinunter aufs Deck schaut sich Wiegmann die Krankenstation, die Kombüse inklusive Lagerräume, die Wäschekammer und die sanitären Anlagen an. „Die Bordhygiene sagt sehr viel darüber aus, wie ein Schiff geführt wird“, sagt er.

Auch die Brandschutzsysteme, die Feuerlöscher und Lüftungskappen sowie die Anbringung und der Zu- →

MACS Maritime Carrier Shipping GmbH & Co.

Die MACS Maritime Carrier GmbH & Co. wurde von Felix Scheder-Bieschin Senior gegründet und ist seit 1970 im Geschäft. Die Reederei hat ihren Sitz in Hamburg und Kapstadt und betreibt eine Flotte von sechs Schiffen.

Der Schwerpunkt liegt auf ihrem etablierten



Liniendienst zwischen Europa und dem südlichen Afrika – symbolisiert durch das Nashorn im Logo.

Im vergangenen Jahr hat das erfolgreiche Familienunternehmen seine Flotte verjüngt – und unter an-

derem vier neue Mehrzweckfrachter in Fahrt gebracht.

Die im August 2013 abgelieferte „Bright Sky“ gehört dazu. Sie ist 199,80 Meter lang, 30,20 Meter breit, hat vier Schwerlastkrane mit insgesamt 240 t Hublast, eine Tragkraft von 37.400 t und fasst 2.208 TEU.

Genauso wie ihre Schwesternschiffe „Blue Master II“, „Golden Karoo“ und „Green Mountain“ ist die „Bright Sky“ speziell auf die Anforderungen des Südafrika-Geschäfts zugeschnitten.

www.macship.com

ANSPRECHPARTNER:
Kontrollleur Ralph Dürfeld prüft
die Aggregate und bespricht sich
mit Chief Jacek Pawlak.





MÜLLTRENNUNG:

Umweltschutz-
maßnahmen
gehören ebenfalls
zur Kontrollroutine –
auf der „Bright Sky“
vorbildlich gelöst.

→ stand des Rettungsboots haben die volle Aufmerksamkeit des erfahrenen Kontrolleurs: Check – alles in Ordnung. Auch der Rundgang an Deck verläuft beanstandungsfrei. Lediglich einen Verbesserungsvorschlag hat der Experte: In einem Lagerraum sollten ein paar Fässer auf Paletten gestellt werden. Das war's.

Test bestanden

Im Schiffsbauch der „Bright Sky“ grummelt's etwas: Die Hauptmaschinen sind sauber und funktionstüchtig. Nur am Motor ist ein Siegel undicht, und die Ruderkupplung muss dringend gewechselt werden. Ein Ersatzteil ist aber schon unterwegs. „Das wird heute noch ausgetauscht“, versichert Chief Pawlak.

„Die Meldung leite ich an die Klasse weiter. Die sollen das prüfen und vor Auslaufen eine entsprechende Notiz

ERFOLG: Kapitän Jakub Kazanowicz hat an Bord alles im Griff – und kann der Hafenstaatkontrolle entsprechend gelassen entgegengehen.



an unsere Zentrale schicken“, sagt Hafenstaatkontrolleur Wiegmann. In der Nachbesprechung gehen die beiden Inspektoren ihre Kritikpunkte mit dem Kapitän durch, erklären das Problem und besprechen das weitere Vorgehen. Der Schlussbericht wird noch an Bord ausgestellt und wenig später auch in THE-TIS zu finden sein. „Bei groben Sicher-

heitsdefiziten oder einer Mängelquote ab 12 bis 15 müssen wir das Schiff festhalten, bis keine Gefahr für das Schiff, die Besatzung oder die Meeresumwelt mehr besteht“, sagt Wiegmann.

Bei der „Bright Sky“ ist das nicht der Fall. Sie hat den Test bestanden und kann nach der kleinen Reparatur schon bald Richtung Südafrika auslaufen. ...

Interview: Kapitän Rainer Mayer, Chef der Hafenstaatkontrolle

Die Dienststelle für Schiffssicherheit der BG Verkehr in Hamburg ist die Zentrale für Kontroll- und Überwachungsaufgaben von Emden bis Wolgast. Kapitän Rainer Mayer koordiniert und überprüft die Einsätze der Hafenstaatkontrolleure.

Deutsche Seeschifffahrt: Die Schifffahrt ist heute sicherer als jemals zuvor. Wie viel gibt es für die Hafenstaatkontrolle da noch zu tun?

Rainer Mayer: Die sogenannten Seelenverkäufer gibt es dank vielfältiger Bemühungen in unseren Seegebieten nur noch vereinzelt. 1.330 Schiffe haben wir im letzten Jahr insgesamt inspiziert. Etwa die Hälfte war mit Mängeln behaftet. Das zeigt, dass unsere Arbeit wichtig bleibt.

DS: Wo gibt es denn Nachholbedarf?

Mayer: Statistisch betrachtet muss vor allem bei der Einhaltung von Navigations-, Sicherheits- und Brandschutzvorgaben nachgebessert werden. Außerdem gibt es für manche Arbeitsbereiche wie z.B. Laschbrücken auf Containerschiffen noch keine rechtlichen Vorgaben. Hier ist es unser Job, Reeder und Behörden für das Sicherheitsrisiko zu sensibilisieren.

DS: Gibt es viele solcher Lücken?

Mayer: Nein. Seeseitig und an Bord sind



Uns ist Kooperation sehr wichtig. Die Hafenstaatkontrolle soll keine Strafe für die Reeder sein, sondern helfen, die Schiffe sicherer zu machen.

Kapitän Rainer Mayer,
Hafenstaatkontrolle

die meisten Bereiche sehr gut abgedeckt und geregelt. Durch die Arbeit von IMO und ILO halten wir mit modernen Entwicklungen schritt, die die Schifffahrt sicherer und umweltverträglicher machen. Die Hafenstaatkontrolle kann aber nur Mindeststandards durchsetzen.

DS: Und in welchen Bereichen der Schifffahrt sind Erfolge zu verzeichnen?

Mayer: Nach dem „Costa Concordia“-Unglück hat Paris MoU eine Inspektionskampagne für Passagierschiffe durchgeführt. Wir konnten keine groben Mängel feststellen. Die Bemühungen der Kreuzfahrtveranstalter sind sehr angemessen. So hat etwa AIDA ihr Sicherheitsprotokoll aus eigenem Antrieb verstärkt. Notfallübungen werden jetzt noch vor der Abfahrt vorgenommen.

DS: Wie sieht es bei der Handelsflotte aus?

Mayer: Die Zahl der Festhaltungen in deutschen Häfen ist zurückgegangen. Nach meinem Dafürhalten ist speziell im Nord-Ostsee-Bereich ein recht ordentlicher Schiffsbestand unterwegs. Wer die Risikoeinstufung seines Schiffs berechnen möchte, kann dazu einen Kalkulator auf der Website von Paris MoU nutzen.

DS: Was ist Ihr Anspruch für eine gelungene Hafenstaatkontrolle?

Mayer: Es geht nicht nur darum, Übeltäter zu enttarnen. Wir verstehen unsere Arbeit als Hilfestellung, die zunehmende Flut der internationalen Anforderungen zu bewältigen. Dafür ist uns eine gute Kommunikation mit den Besatzungen und den Reedern sehr wichtig.

www.dienststelle-schiffssicherheit.de

Die Top-Ten im Visier

Experten fordern von der Schifffahrtsbranche eine stärkere Konsolidierung. Die Hamburger Reederei Hamburg Süd gestaltet so schon seit Jahrzehnten ihr Wachstum. Text: Hanns-Stefan Grosch

TEU Anfang der 90er-Jahre zu einem internationalen Logistikunternehmen mit einem globalen Netzwerk und einem Transportvolumen von heute 3,3 Mio. TEU“.

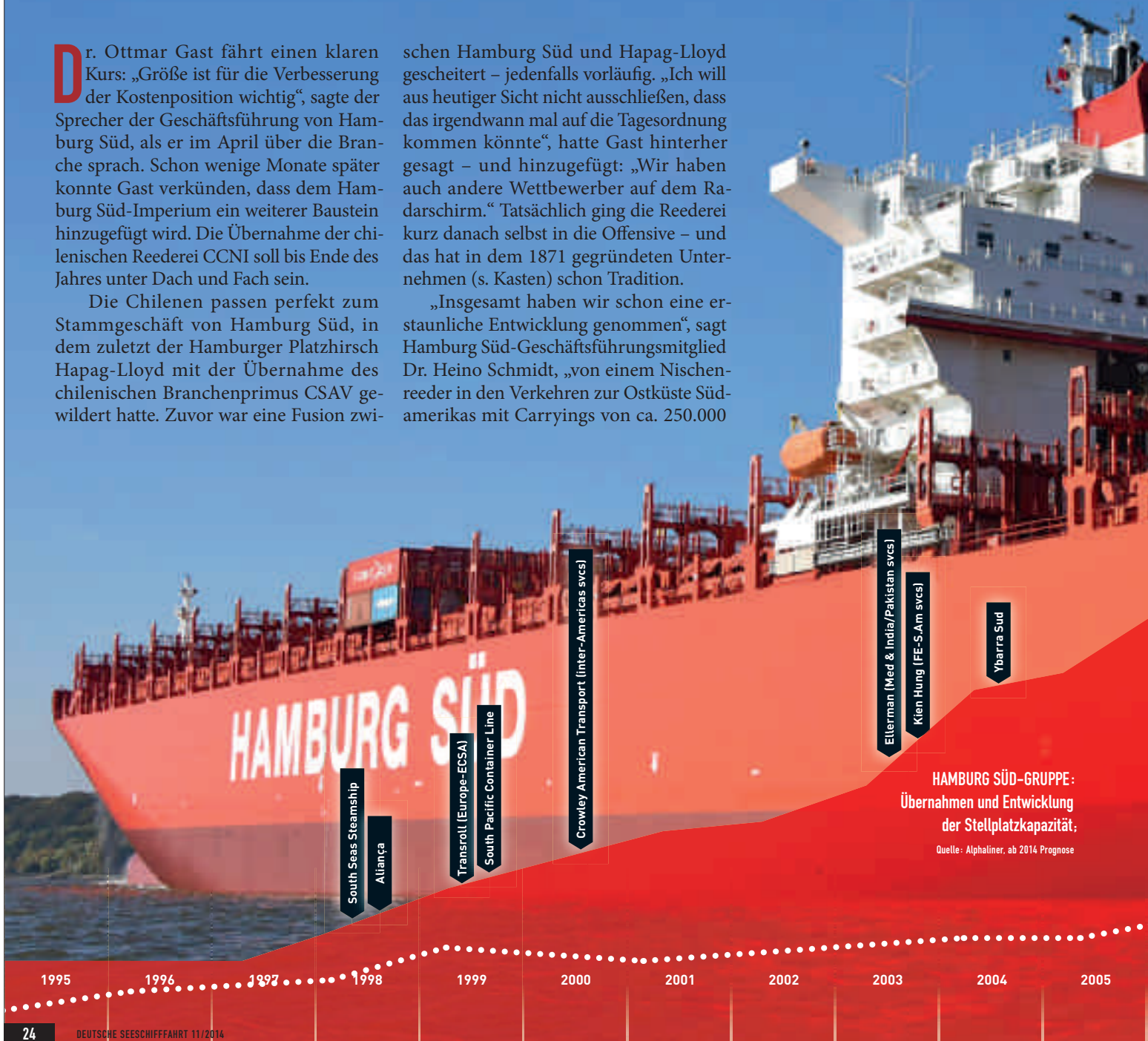
Seit 1986 haben die Hamburger 16 Unternehmen unter ihre Fittiche genommen – von der Deutschen Nah-Ost-Linie bis zur italienischen Costa Container Lines (s. Grafik). Mit der Übernahme von CCNI verstärkt sich die Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in ihrem Stammfahrgebiet. CCNI ist mit dem Transport von 320.000 TEU zwar recht klein, aber gut aufgestellt. Laut Branchendienst Alphaliner kommt die Nr. 2 in Chile auf eine Stellplatzkapazität von knapp 50.000 TEU, weitere 36.000 TEU stehen

Dr. Ottmar Gast fährt einen klaren Kurs: „Größe ist für die Verbesserung der Kostenposition wichtig“, sagte der Sprecher der Geschäftsführung von Hamburg Süd, als er im April über die Branche sprach. Schon wenige Monate später konnte Gast verkünden, dass dem Hamburg Süd-Imperium ein weiterer Baustein hinzugefügt wird. Die Übernahme der chilenischen Reederei CCNI soll bis Ende des Jahres unter Dach und Fach sein.

Die Chilenen passen perfekt zum Stammgeschäft von Hamburg Süd, in dem zuletzt der Hamburger Platzhirsch Hapag-Lloyd mit der Übernahme des chilenischen Branchenprimus CSAV gewildert hatte. Zuvor war eine Fusion zwi-

schen Hamburg Süd und Hapag-Lloyd gescheitert – jedenfalls vorläufig. „Ich will aus heutiger Sicht nicht ausschließen, dass das irgendwann mal auf die Tagesordnung kommen könnte“, hatte Gast hinterher gesagt – und hinzugefügt: „Wir haben auch andere Wettbewerber auf dem Raddarschirm.“ Tatsächlich ging die Reederei kurz danach selbst in die Offensive – und das hat in dem 1871 gegründeten Unternehmen (s. Kasten) schon Tradition.

„Insgesamt haben wir schon eine erstaunliche Entwicklung genommen“, sagt Hamburg Süd-Geschäftsführungsmitglied Dr. Heino Schmidt, „von einem Nischenreeder in den Verkehren zur Ostküste Südamerikas mit Carryings von ca. 250.000



im Orderbuch. Die eigenen Bestellungen eingerechnet, könnte sich Hamburg Süd schon bald in den Top-Ten der weltweiten Linienreedereien wiederfinden.

Der nächste Schritt

„Es mag sinnvoll sein, einzelne Ost-West-Relationen zur Abrundung unseres Netzwerkes und zur optimalen Steuerung unser Containerströme zu bedienen“, sagt Heino Schmidt. „Wir haben also noch viele Pläne, wie wir unser Liniennetzwerk ausbauen und weiter wachsen können.“

Gesagt, getan: Schon Ende September verkündete Hamburg Süd die Unterzeichnung einer Kooperationsvereinbarung mit der United Arab Shipping Company. UASC steht im aktuellen Ranking der Linienreedereien auf Platz 18 (Hamburg Süd ohne CCNI: Platz 12). Die

Dubaier decken weltweit mehr als 200 Häfen ab und haben 17

neue Schiffe in Auftrag gegeben, davon sechs mit 18.000 und elf mit 14.000 TEU Tragfähigkeit.

Die Schiffe gehören zu den ersten, die für den LNG-Betrieb vorbereitet sind.

„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 zu investieren“, sagt Hamburg Süd-Chef Gast. „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.“

Hamburg Süd und UASC wollen zunächst in einigen ihrer wichtigsten Fahrtgebiete kooperieren. Im Dezember wird Hamburg Süd in den Verkehr zwischen Asien und Nordeuropa und das westliche Mittelmeer eintreten und im Januar 2015 in die Dienste zwischen Asien und Nordamerika.

UASC wird ab Mitte 2015 als Partner von Hamburg Süd im Europa/

Südamerika-Ostküsten-Dienst und im Asien/Südamerika-Ostküsten-Dienst starten. Auch eine Zusammenarbeit auf anderen Feldern wird ausgelotet. „Die Reedereien am Standort Deutschland stellen sich neu auf, um im harten globalen Wettbewerb weiterhin erfolgreich zu sein“, sagt Ralf Nagel, geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied.

Hamburg Süd geht hier mit gutem Beispiel voran. ...

Hintergrund: Hamburg Süd

Hamburg Süd zählt zu den führenden Anbietern in den Nord-Süd-Verkehren und bietet Liniendienste in allen Verkehren von und nach Südamerika an. Als Spezialist für Kühlladung deckt Hamburg Süd auch andere Nord-Süd-Relationen ab, zum Beispiel zwischen Australien/Neuseeland und Nordamerika bzw. Asien. Die brasilianische Tochter Aliança (Übernahme: 1998) hat eine bedeutende Marktposition im brasilianischen Kabotage- und im Mercosur-Geschäft.

Hamburg Süd betreibt eigene Büros an weltweit mehr als 100 Standorten. Die Reedereigruppe verfügt über eine Flotte von etwa 100 Containerschiffen, darunter 45 gruppeneigene. Stellplatzkapazität: ca. 457.000 TEU. Insgesamt transportierte Hamburg Süd 2013 rund 3,3 Mio. TEU. Über ihre Tochtergesellschaften betreibt die Reederei etwa 50 Massengut- und Produktentanker der Handysize- bis Panmax-Klasse.

Die Reederei ist das größte Unternehmen der Oetker-Gruppe, einem Familienunternehmen, das neben der Schifffahrt u.a. auch in der Nahrungsmittel- und Getränkeproduktion tätig ist.

www.hamburgsud.com

CCNI

Stellplatzkapazität
CCNI: ca. 50.000 TEU

2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016

Aufschub statt Aushub

**Enttäuschung für Hamburgs
Hafenwirtschaft: Das Thema
Elbvertiefung wird zur unendlichen
Geschichte.** Text: Eckart Gienke

Seit einem Jahrzehnt kämpft die Hamburger Hafenwirtschaft um die Vertiefung und Verbreiterung der Elbe. Schiffe mit einem Tiefgang bis 13,50 Meter sollen den Fluss unabhängig von den Gezeiten befahren können. Bei Flut sollen sogar 14,50 Meter Tiefgang möglich sein. Das Bundesverwaltungsgericht hat Anfang Oktober sein Urteil dazu aufgeschoben. Zunächst muss der Europäische Gerichtshof (EuGH) wichtige wasserrechtliche Fragen klären.

Deutliche Verzögerung

Selbst wenn am Ende ein Urteil zugunsten der Fahrrinnenvertiefung stehen sollte, könnten die Bagger möglicherweise erst 2016 anrücken. „Hamburg verliert noch mehr Zeit“, sagt der Präsident des Verbandes der norddeutschen Groß- und Außenhändler, Hans Fabian Kruse. „Unsere Wettbewerber reiben sich die Hände, internationale Beobachter und Kunden schütteln ihre Köpfe.“

Hamburgs Hafen ist in diesem Jahr auf dem besten Weg, erstmals mehr als zehn Millionen TEU umzuschlagen. Die HHLA, der größte Umschlagbetrieb, hat sich gerade fünf neue Containerbrücken



HÄNGEPARTIE: Das Leipziger Bundesverwaltungsgericht hat seine Entscheidung vertagt.

für die ganz großen Schiffe zugelegt. Sie ragen mit hochgezogenen Auslegern 130 Meter hoch in den Himmel und können bis zu vier Container gleichzeitig heben.

HHLA und Konkurrent Eurogate leiden besonders unter der verzögerten Elbvertiefung. Wegen der engen Zeitfenster für die riesigen Schiffe müssen sie große Containermengen in kurzer Zeit umschlagen; das belastet Mensch und Material und zieht Zusatzkosten in Millionenhöhe nach sich. „Unabhängig von der Entscheidung des Gerichts werden wir unsere Anstrengungen weiterverfolgen, die Abfertigungseffizienz zu steigern“, sagte HHLA-Chef Klaus-Dieter Peters.

Gemacht sind die gigantischen Umschlaganlagen der HHLA für die neue Generation der Großcontainerschiffe, die bis zu 18.000 TEU laden können und bis zu 16 Meter Tiefgang haben. Und diese Schiffe laufen Hamburg an, wenngleich nicht voll beladen. Im vergangenen Jahr kamen

894 sehr große Seeschiffe nach Hamburg, das sind fünf Ein- und Ausfahrten pro Tag.

Die Entwicklung der Schiffsgrößen zeigt weiter nach oben. Deshalb sehen Experten in der Anpassung der Fahrrinne die entscheidende Maßnahme, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens auch in Zukunft zu sichern. Dabei geht es nicht nur um den Tiefgang, sondern auch die Breite. Gegenwärtig dürfen sich Schiffe nicht begegnen, die zusammen mehr als 90 Meter breit sind. Die Elbe wird für große Schiffe zur Einbahnstraße.

Hamburgs Hafenwirtschaft führt auch Umweltargumente zugunsten der Elbvertiefung ins Feld. „Die Umweltbilanz des Seetransports ist wesentlich günstiger als die des Straßen- und Schienenverkehrs“, sagt der Chef des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg, Gunther Bonz. Jeder Container für die Region, der nicht mit dem Schiff komme, müsse per Bahn oder Lkw aus anderen Häfen herangeschafft werden.

Fotos: Blanka Hagge - Fotolia, picture alliance/dpa



ENGPASS: Für die neue Generation der Großcontainerschiffe ist die Elbe mit voller Beladung nicht passierbar.

Vorfahrt für Vernunft

Die Reeder haben in Sachen Ballastwasser-Management einen wichtigen Erfolg erzielt: Pioniere sind nicht mehr im Nachteil.

Text: Hanns-Stefan Grosch

Der Countdown läuft: Mit der Ratifizierung durch Japan und die Türkei haben inzwischen 43 Staaten mit 32,54 Prozent der Welttonnage die IMO-Ballastwassermanagement-Konvention ratifiziert. Ist die Marke von 35 Prozent erreicht, tritt die Konvention zwölf Monate später in Kraft. Nun wird damit gerechnet, dass das Anfang 2016 der Fall sein könnte.

Ballastwasser dient dazu, Schiffe unabhängig vom Beladungszustand zu stabilisieren – ein wichtiger Beitrag zur Sicherheit (siehe Schaubild). Allerdings können dadurch größere Mengen von Meereslebewesen aus fernen Regionen in fremde Gewässer gelangen – mit teilweise gravierenden Auswirkungen auf die Meeresumwelt.

Das soll durch geeignete technische Vorrichtungen, die das Ballastwasser entsprechend reinigen, verhindert werden. Basis ist die „International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments“ von 2004, die auch von der Schifffahrtsbranche grundsätzlich befürwortet wird.

Ernsthafte Bedenken

Dennoch hatten Staaten bis zuletzt gezögert, die Konvention zu ratifizieren – mit gutem Grund, denn die finanziellen Belastungen für die Schifffahrt sind beträchtlich, und allzu viele Details waren nicht eindeutig genug geregelt, um die nötige Rechtssicherheit für milliardenschwere Investitionen zu gewährleisten. Jetzt hat die Branche mit ihren Bemühungen auf politischer Ebene einen wichtigen Erfolg erzielt.

Die weltweite Reederorganisation ICS (International Chamber of Shipping) würdigte die Fortschritte, die der Ausschuss der IMO für den Schutz der Meeresumwelt (Marine Environment Protection Committee/MEPC) auf seiner jüngsten Sitzung erzielt hat. „Wir freuen uns sehr, dass die IMO-Mitgliedstaaten die Bedenken der Branche anerkennen und an einer Revision der Richtlinien zur Typgenehmigung arbeiten, um den Prozess für die Genehmigung von Ballastwasserbehandlungsgeräten robuster zu machen“, sagt ICS-Generalsekretär Peter Hinchliffe.

In der Zwischenzeit sei auch eine grundsätzliche Einigung darüber erzielt worden, dass Reeder, die bereits in ein System der ersten Generation investiert haben, nicht bestraft werden sollen. Anlagen, die eine Typgenehmigung nach den bisherigen sogenannten G8-Leitlinien aufweisen, werden akzeptiert, sofern sie korrekt betrieben und ordentlich gepflegt sind.

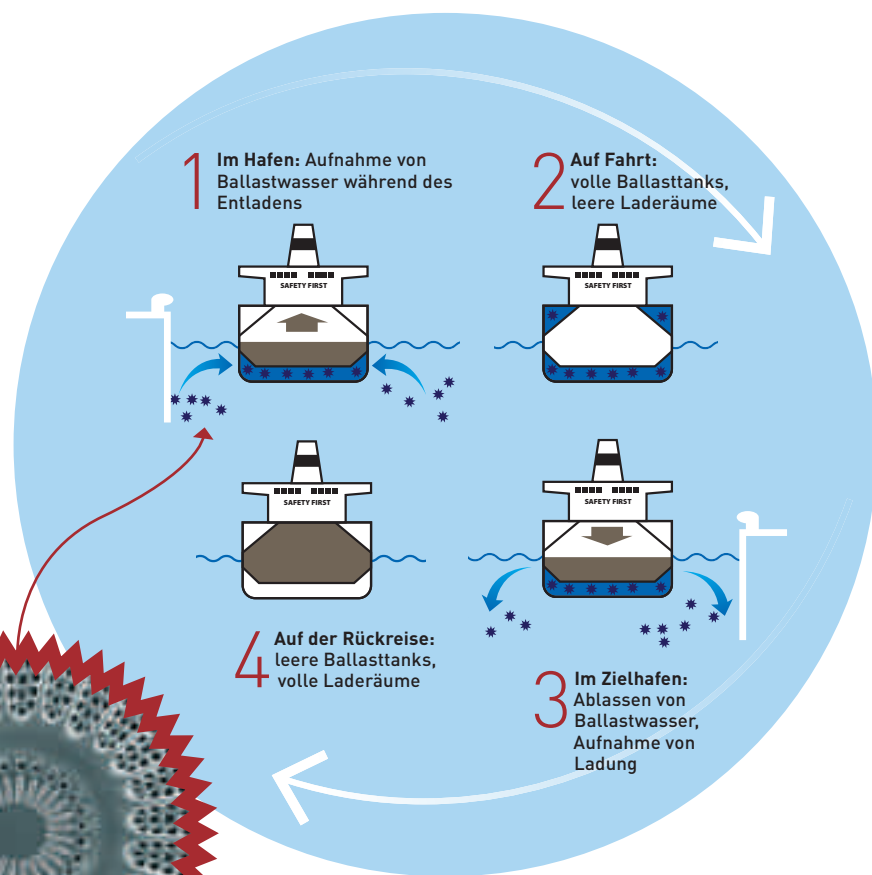
„Das ist ein ganz entscheidender Fortschritt in Sachen Rechtssicherheit“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR), der sich in diesem Zusam-

menhang ebenfalls mit einem dringenden Appell an das Bundesverkehrsministerium und die federführende Behörde, das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), gewandt hatte. Wer Vorreiter bei der Ballastwasseraufbereitung war und das Thema bereits bei Neubestellungen berücksichtigt hat, laufe nun nicht mehr Gefahr, die Anlage aufwendig umrüsten oder gar abbauen lassen zu müssen.

Gestiegenes Vertrauen

Außerdem hat die IMO neue Leitlinien zur Hafenstaatkontrolle angenommen. Das reflektiert nach Ansicht von ICS einen fairen und pragmatischen Kontrollansatz und stelle eine wichtige Verbesserung der Regelungen dar.

Noch sind einige Fragen offen – etwa, was die Festlegung von Grenzwerten und die Durchführung von Wassertests betrifft. „Auch wenn einige Details vom MEPC im kommenden Jahr abschließend geklärt werden müssen, bedeutet die aktuelle Resolution einen wichtigen Schritt, um das Vertrauen der Reeder und der IMO-Mitgliedstaaten in die Ballastwasserkonvention zu stärken“, sagt Hinchliffe.



KREISLAUF DES BALLASTWASSERS: Kleine Meerestiere und Pflanzen werden mit dem Ballastwasser ins Schiff gepumpt. Damit etwa Kieselalgen (Bild links) nicht in fremde Gewässer gelangen, soll das Ballastwasser bald an Bord gereinigt werden.

Fortschritt durch Fortbildung

Weltweit geht das Eis zurück – und gibt neue Schifffahrtsrouten frei. Auch der Zugang zu Öl und Gas am Meeresgrund wird dadurch leichter. Doch die Fahrt durch die Eisregionen und die Bergung der Rohstoffe verlangen besonderes Know-how. Denn Temperaturen um den Gefrierpunkt, Stürme und Eisberge stellen eine Herausforderung für Besatzung und Schiffe dar.

Die eingesetzten Seeleute müssen für die Aufgaben gezielt geschult werden. Dieser Herausforderung stellen sich spezielle Fortbildungseinrichtungen. Die WINGS, das Fernstudienzentrum der Hochschule Wismar, beispielsweise bietet neuerdings einen Ice-Navigations-Kurs mit Fokus auf die Ostsee an. „Die Teilnehmer erwerben in zwei Tagen umfassende Kenntnisse und Fähigkeiten, die für die sichere Schiffsführung in eisbedeckten Gebieten erforderlich sind“, sagt Prof. Dr.-Ing. Thomas Böcker, Kursleiter der maritimen Weiterbildungen.

Sie lernen etwa, welche verschiedenen Eistypen es gibt, welche Verkehrsbeschränkungen gelten, Risiken und Notfallmanagement oder wie der Einsatz von Eisbrechern vonstatten geht. Auch ein praktisches Training am Schiffsführungssimulator ist Teil der neuen Fortbildung „Ice-Navigation“. Damit reagiert WINGS auf die steigende Nachfrage zu diesem Themengebiet. Der Kurs wird auch an die speziellen Anforderungen einzelner

Spezielle Weiter- und Fortbildungsangebote helfen der Schifffahrt dabei, den immer neuen Herausforderungen im Markt zu begegnen. Text: Sebastian Meißner

Reedereien angepasst. Darüber hinaus hat WINGS derzeit verschiedene Weiterbildungs- und Auffrischkurse „Seefahrt“ auf dem Lehrplan. „Das Kursangebot umfasst das gesamte Spektrum der maritimen Wirtschaft – vom Umgang mit moderner Schiffsführungs-, Navigations- und Schiffmaschinenbetriebstechnik bis hin zu Teamführung und Krisenmanagement in Notsituationen“, sagt Böcker. So werden alle Berufsgruppen in der Seeschifffahrt angesprochen – Kapitäne und Leiter von Schiffmaschinenanlagen ebenso wie nautische und technische Offiziere, See- und Hafenlotsen.

Gestiegene Anforderungen

Der Bedarf an Fortbildungen steigt in allen Bereichen der Schifffahrt – weil sich die Rahmenbedingungen ändern: Die Schiffe werden größer, die Bordtechnik raffinierter. Gleichzeitig werden die Crews kleiner und die Zeitpläne straffer. Auch das Regelwerk wird regelmäßig an die aktuellen Gegebenheiten angepasst. All das sind Entwicklun-

gen, die auch erfahrene Seeleute vor immer neue Herausforderungen stellen.

Spezielle Weiterbildungs- und Auffrischkurse erfreuen sich daher großer Beliebtheit. „Lebenslanges Lernen ist in der modernen Seefahrt eine Selbstverständlichkeit – und wird zum Teil sogar vorgeschrieben. Einige Fortbildungen sind Voraussetzung dafür, dass die Befähigungszeugnisse und -nachweise erteilt und verlängert werden“, sagt VDR-Sprecher Christof Schwaner. Die „International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers“ (STCW: Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten) fordert in Verbindung mit dem ISM-Code für bestimmte Funktionen an Bord eine kontinuierliche Fortbildung aller Seeleute.

Vorgesehen sind Fortbildungen in den Bereichen Seerecht, Medizin, Arbeitssicherheit, ECDIS, Seefunk, Tank- und Fahrgastschifffahrt, Schiffssicher-

Foto: terskov - Fotolaterskov - Fotolia

Eine ausführliche Übersicht über das aktuelle Fortbildungsangebot

Von Arbeitssicherheit bis Seerecht, von Medizin bis Gefahrenabwehr: Das Fortbildungsangebot in der Seeschifffahrt ist groß. Die Teilnahme an diesen Kursen ist die Grundlage für die Ausstellung von Dokumenten für Seeleute. In allen Bereichen gibt es verschiedene Anbieter. Eine Auswahl:

SEERECHT

SIW: Schifffahrtsinstitut Warnemünde e.V. an der HS Wismar
www.schifffahrtsinstitut.de
MSG: MSG MarineServe GmbH
www.marineserve.de

ARBEITSSICHERHEIT

BG Verkehr
www.bg-verkehr.de

MEDIZIN

Maritimes Kompetenzzentrum Elsfleth gGmbH
www.marikom-elsfleth.de
Nautitec GmbH & Co. KG
www.nautitec-leer.de

ECDIS

MTC: Marine Training Center Hamburg GmbH
www.mtc-simulation.com

WINGS GmbH

www.wings.hs-wismar.de

TANK- UND FAHRGASTSCHIFFFAHRT

ma-co maritimes kompetenzzentrum GmbH
www.ma-co.de
AFZ: Aus- und Fortbildungszentrum Rostock GmbH
www.afz-rostock.de

SEEFUNK

Hochschule Bremen Fachbereich Nautik
www.hs-bremen.de
Hochschule Emden/Leer Fachbereich Seefahrt
www.hs-emden-leer.de

heit und Schiffsbetriebstechnik. Die Kurse werden unter anderem angeboten von Hochschulen, Schifffahrtsinstituten, Kompetenzzentren, Privatschulen und Klassifikationsgesellschaften. Auch Reedereien bieten Fortbildungen an. Die NSB academy in Hamburg etwa verfügt ebenfalls über einen der weltweit modernsten Ship-Handling-Simulatoren und hat ihr Schulungskonzept entsprechend praxisorientiert gestaltet.

Die Gebühren liegen – je nach Aufwand und Dauer der Fortbildung – zwischen 97 Euro („Lehrgang für den Dienst auf Fahrgastschiffen für Servicepersonal“ im Bereich „Tank- und Fahrgastschiffahrt“) und 2.400 Euro (Deutsches Seerecht für EU-Kapitäne im Bereich Seerecht). Für die Unternehmen und ihre Mitarbeiter sind diese Fortbildungskurse von großer Bedeutung. Denn sie sichern auch ihre Wettbewerbsfähigkeit in den Märkten der Zukunft. 

SCHIFFSBETRIEBSTECHNIK
MTC: Marine Training Center
Hamburg GmbH
www.mtc-simulation.com

SCHIFFSSICHERHEIT
Schleswig-
Holsteinische
Seemannsschule
www.seemannsschule-priwall.de

Institut für Sicherheitstechnik/
Schiffssicherheit e.V
www.ship-safety.com

GEFAHRENABWEHR
DNV GL
DNV GL Maritime
Academy, Hamburg
www.gl-academy.com
MARIKO GmbH
www.mariko-leer.de

EXTREME: Auf Fahrten
durch Eisregionen
werden Kapitäne
gezielt vorbereitet.

Global gültige Regeln



IMO WORLD MARITIME DAY 2014
CONVENTIONS
EFFECTIVE IMPLEMENTATION

Weltschifffahrtstag: Eine sichere und umweltfreundliche Seeschifffahrt braucht ein international einheitliches Regelwerk und die Zusammenarbeit von Politik, Wirtschaft und Wissenschaft.

Die Seeschifffahrt wickelt rund 90 Prozent des Welthandels ab. Forschungsinstitute prognostizieren, dass sich die Menge der mit dem Schiff transportierten Güter bis zum Jahr 2030 von jetzt rund 9 Mrd. auf 19 bis 24 Mrd. Tonnen pro Jahr erhöhen wird. Obwohl die Seeschifffahrt aufgrund der geringen CO₂-Emissionen pro transportierte Tonne zurzeit für weniger als drei Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen verantwortlich ist (s. S. 10), sie also insgesamt als ein klimaverträglicher Verkehrsträger angesehen werden kann, belasten ihre Luftschadstoff-Emissionen Küstenbereiche und Hafenstädte.

Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) erinnert jährlich an die Bedeutung des Seeverkehrs für Wachstum und Wohlstand im Welthandel, aber auch an seine Verantwortung im maritimen Umweltschutz. Sie verdeutlicht ihre eigene besondere Rolle durch die Erarbeitung und Durchsetzung weltweit gültiger Standards für Sicherheit und Umweltschutz

im Seetransport. So stand der diesjährige Weltschifffahrtstag, der am 25. September 2014 stattfand, unter dem Motto „IMO Conventions: effective implementation“.

Leitmotiv „Safe, secure and efficient shipping on clean oceans“

„Nur eine Organisation wie die IMO kann weltweit gültige Regeln aufstellen und die Standards an neueste technische Entwicklungen anpassen“, sagte die Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Monika Breuch-Moritz: „Ohne die IMO gäbe es Abkommen wie das ‚Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See‘ (SOLAS) oder das ‚Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe‘ (MARPOL 73/78) nicht.“

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR, unterstrich die Bedeutung der IMO für einen fairen Wettbewerb: „Eine so internationale Bran-

che wie die Schifffahrt braucht Regeln, die für alle Marktteilnehmer auf der ganzen Welt gleichermaßen gelten.“ So ließen sich mehr Umweltschutz und gute Arbeitsbedingungen an Bord am besten durchsetzen.

Die IMO nahm im Januar 1959 ihre Arbeit auf. Seit damals ist die Bundesrepublik Deutschland Mitglied. Heute gehören der IMO insgesamt 170 Nationen an, darunter alle großen Schifffahrtsnationen. Unter dem Motto „Safe, secure and efficient shipping on clean oceans“ regelt die IMO auf internationaler Ebene alle Angelegenheiten der Handelsschifffahrt, die nicht rein wirtschaftlich sind. Ihr Anliegen ist die Verbesserung der Schiffssicherheit sowie der Sicherheit der Seefahrt insgesamt. Ein weiterer Schwerpunkt ihrer Arbeit liegt auf der Reduzierung der Meeresverschmutzung.

Ebenso wichtige IMO-Aktionsfelder sind etwa die Piraterie-Abwehr, Nautik sowie Haftung und Versicherung beim Seetransport. Hier sollen beispielhaft die

SYMBOL: Flüssiggas ist zugleich Transportgut (Bild: LNG-Tanker) und Brennstoffalternative für die Schifffahrt.





CHECK: Verschiedene Messgeräte – wie hier in Wedel – prüfen die Einhaltung von Standards.

Umweltübereinkommen vorgestellt werden, die unter die weitere Zuständigkeit des BSH fallen.

Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe

1973 beschloss die IMO das MARPOL-Übereinkommen, das durch ein Protokoll von 1978 modifiziert wurde. 1982 trat es in ersten Teilen in Kraft. Die Vertragsparteien des Übereinkommens verpflichteten sich, die Vorschriften zum Meeresumweltschutz auf die Schiffe unter ihrer Flagge anzuwenden. In seinen Anlagen I bis VI regelt das Übereinkommen die verschiedenen Arten von Verschmutzungen im Zusammenhang mit dem Schiffsbetrieb wie etwa Ölrückstände aus Maschinenraum und Ladetanks, Chemikalien oder Müll.

Vermeidung von Luftverunreinigung durch Schiffe

Die im Mai 2005 in Kraft getretene Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens dient der Verhütung der Luftverschmutzung durch Seeschiffe. In dieser Anlage werden unter anderem Grenzwerte für Stickoxide (NOx) und Schwefeloxide (SOx) festgelegt. Weiterhin dient Anlage VI als Grundlage zur Ausweisung von Emissions-Überwachungsgebieten (Emission Control Area – ECA). Nord- und Ostsee sowie der Ärmelkanal wurden bereits als Schwefel-emissions-Überwachungsgebiete (Sulphur Emission Control Area – SECA) ausgewiesen. Weitere ECAs existieren rund um den nordamerikanischen Kontinent und in der Karibik.

Neuer Standard: 0,1 Prozent Schwefelemissionen in SECAs

Im Oktober 2008 beschloss die IMO, weltweit den Grenzwert für den Schwefelgehalt in Schiffskraftstoffen von 4,5 Prozent auf 3,5 Prozent und ab 2020 auf 0,5 Prozent abzusenken – das sind noch einmal 85 Prozent weniger als heute. In den eingerichteten (S)ECAs wird ab dem 1. Januar 2015 der gegenwärtig schon strengere Grenzwert von 1 Prozent weiter auf 0,1 Prozent abgesenkt. Zudem gilt in den Häfen der EU der 0,1-Prozent-Grenzwert bereits heute für Schiffe am Liegeplatz.

Die MARPOL-Regelungen erlauben, alternativ zum Einsatz schwefelarmer Kraftstoffe, auch den Einsatz von Technologien zur Entschwefelung von Abgasen.

Die See-Umweltverhaltensverordnung sieht für die Überwachung der Schwefelgrenzwerte Kontrollen vor. Ein Verstoß gegen die Grenzwerte wird mit Bußgeldern geahndet. Im Rahmen seiner Verwaltungsaufgaben ist das BSH für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten bei Verstößen gegen MARPOL-Vorgaben zuständig.

Die Konventionen zeigen Wirkung: Reeder halten Vorgaben ein

Die Anzahl der Ölverschmutzungen hat zum Beispiel in der Nordsee seit Einführung der MARPOL-Regelungen und der regelmäßigen Überwachung der Meeresgebiete erheblich abgenommen.



ORIENTIERUNG: Der Radarturm Neuwerk gewährleistet eine sichere Schifffahrt auf der Elbe.



„Nur eine Organisation wie die IMO kann weltweit gültige Regeln aufstellen und die Standards an neueste technische Entwicklungen anpassen.“

BSH-Präsidentin Monika Breuch-Moritz

Hafenstaatskontrollen (s. S. 14) gewährleisten die umfassende Einhaltung von Regeln zu Umweltschutz, Sicherheit und Arbeitsbedingungen.

„Green Shipping“ als branchenübergreifendes Ziel

Die neuen und weiter verschärften Umweltregularien der IMO, verbunden mit der wachsenden Bedeutung alternativer Energien, aber auch Eigeninitiativen aufgrund der Schifffahrtskrise haben ein Umdenken in der maritimen Industrie ausgelöst. Sie entwickelt zunehmend innovative Technologien und Konzepte, die das sogenannte „Green Shipping“, eine effizientere und umweltfreundlichere Schifffahrt, zum Ziel haben.

„Regeln greifen, wenn ihre Einhaltung überprüft wird“, so Monika Breuch-Moritz. „Sie führen auch zu Innovationen, wenn der Industrie eine Zeitspanne zugestanden wird, in der eine passgenaue Technologie entwickelt und zur Marktreife gebracht werden kann.“ Den Erfolg ihrer Arbeit verdankt die IMO auch der engen Zusammenarbeit zwischen Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft. ■■■

Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN



MEILENSTEIN:
Ein VW Polo war das Auto
Nr. 1.000.000 in Emden.

So früh wie noch nie: 2014 bereits eine Million Autos in Emden gelöscht

Bei der Im- und Exportabwicklung von Neu-
fahrzeugen wurde Anfang Oktober im Emden
Hafen das 1.000.000 Fahrzeug des Jahres
verladen.

Seit dem Jahr 2007 ist es damit zum
siebten Mal gelungen, die Millionenmarke
in einem Jahr zu überschreiten. Bereits zum

vierten Mal in Folge konnte die Grenze bereits
im Oktober erreicht werden, in diesem Jahr
schon Anfang Oktober.

„Das stimmt uns optimistisch für das
Gesamtjahresergebnis“, so Hans-Wilhelm
Wildeboer, Geschäftsführer Autoport Emden.
Zum Vergleich: Im Jahr 2010 war die Millio-

nenmarke erst am 6. Dezember durchbro-
chen worden. Das Jubiläumsfahrzeug war
in diesem Jahr ein VW Polo aus Pamplona/
Santander, Spanien, der vom Auto-Carrier
„Emden“ gelöscht und dann zu seinem Kun-
den nach Berlin weitertransportiert wurde.

www.autoport-emden.de

Foto: Volkswagen Logistics



Foto: Contargo GmbH & Co KG

Hamburg ist Bayerns Tor zur Welt

Der Hamburger Hafen ist der wichtigste Umschlagplatz für den
Ex- und Import von Waren aus und nach Bayern.

Rund 52 Prozent des Überseehandels des Bundeslandes ge-
hen über den Elbhafen. Von den in Hamburg 2013 umgeschlagenen
9,3 Mio. TEU wurden 720.000 aus bzw. nach Bayern transportiert.
Laut OECD gehen von jedem Euro, der im Hamburger Hafen ver-
dient wird, 12 Cent nach Bayern.

www.hafen-hamburg.de

Logistikpreis für London Gateway

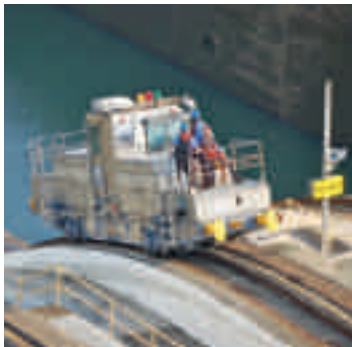
Der zum Terminal-Konzern DP World gehörende Hafen
London Gateway wurde für seine Innovationsfreude geehrt.

Die Auszeichnung „Construction and Engineering Project
of the Year“ vergibt das britische Verkehrsministerium. Der im
November 2013 eröffnete Tiefwasserhafen wurde damit für sei-
ne Innovationen und seinen effizienten Betrieb gewürdigt. Er
schlägt jährlich rund 3,5 Mio. TEU um. www.londongateway.com



Foto: London Gateway

TEAMWORK: Das London-Gateway-Management bei der Ehrung.



ZUGPFERD: Die elektrischen „Maultiere“ haben gut zu tun.

Panamakanal legt zu

Der Panamakanal verbucht mehr Tonnage.

Bis Ende September haben laut Kanalverwaltung 326,78 Mio. Panamakanal-Nettotonnen die Wasserstraße passiert. Die Nettotonne entspricht 2,8 m³ Schiffsraum. Die Einnahmen durch Schleusengebühren stiegen um 3,2 Prozent auf rund 1,9 Mrd. US-Dollar. Ursache für das Wachstum ist u.a. eine gute Getreideernte in den USA. Die Ausbauarbeiten liegen unterdessen ein Jahr hinter dem Zeitplan. www.pancanal.com

Foto: rossforsyth - Fotolia.com

Brunsbüttel und Glückstadt im Plus

Die zur Schramm Group zählenden Hafenteile in Brunsbüttel und Glückstadt weisen bisher eine positive Entwicklung auf.

So legte der Güterumschlag in Brunsbüttel bis Ende September um gut fünf Prozent zu, Glückstadt lag gegenüber dem Vorjahreszeitraum um sieben Prozent im Plus. Frank Schnabel, Geschäftsführer der Schramm Group, sprach sich erneut für Brunsbüttel als Standort für einen nationalen LNG-Import-Terminal aus. Die Kosten bezifferte er auf rund eine Milliarde Euro. www.schrammgroup.de

LOGISTIK: Die Schramm Group ist u.a. in Brunsbüttel vertreten.



Foto: Schramm Group

Shanghai und Antwerpen rücken zusammen

Die Häfen von Shanghai, größter der Welt, und Antwerpen, zweitgrößter Europas, haben eine engere Kooperation vereinbart.

In einem Memorandum of Understanding (MoU), das bei einem Besuch einer Delegation aus Belgien in China unterzeichnet wurde, geht es unter anderem um einen intensiveren Informationsaustausch auch zum Thema Hinterlandanbindung und um

die Einrichtung von Schulungen für Mitarbeiter aus der maritimen Branche. Das Trainingszentrum des Antwerpener Hafens ist seit 2004 von der chinesischen Institution SAFEA anerkannt – hier haben in den letzten Jahren mehr als 3.800 Chinesen Trainings durchlaufen. Seit 2008 unterhält Antwerpens Hafen eine ständige Repräsentanz in Shanghai. www.portofantwerp.com



ANTWERPEN: Europas Nr. 2 arbeitet noch enger mit der weltweiten Nr. 1 zusammen.

Foto: Arminius/Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0

POWER PACKAGE PIENING PROPELLER

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



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



Piening Propeller

specialist Plant for propellers and stern gears

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

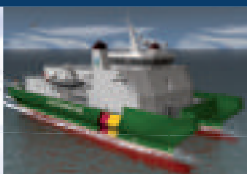




Foto: VDR

FACHVORTRAG: Auf dem LNG-Symposium in Leer diskutierten Experten aus der gesamten maritimen Wirtschaft über wesentliche Aspekte der Nutzung von LNG als Brennstoff.

LNG: Infrastrukturausbau bleibt der Knackpunkt

„Meilensteine und Stolpersteine für Flüssiggas als Schiffsbrennstoff“ waren Thema des Fachsymposiums LNG 2014 der LNG-Initiative Nordwest in Hamburg und Leer. Eingeladen hatte dazu u.a. der VDR.

Über die Potenziale von Flüssiggas als alternativer Brennstoff für die Schifffahrt diskutierten Anfang Oktober rund 150 Teilnehmer auf dem „Fachsymposium LNG 2014“ der LNG-Initiative Nordwest in Leer. Auf Einladung des Verbands Deutscher Reeder (VDR) und der MARIKO GmbH kamen Experten aus der

gesamten maritimen Wirtschaft, aus Forschung und Entwicklung sowie der Gasversorger und Kommunen zusammen. Im Fokus der Tagung, die am 8. Oktober in Hamburg wiederholt wurde, standen innovative LNG-Projekte und -Technologien, aber auch die technischen, finanziellen und rechtlichen Herausforderungen beim

Übergang in die gasangetriebene Schifffahrt.

„Die Schifffahrt ist heute schon der umweltfreundlichste Verkehrsträger. Wir wollen aber noch besser werden und umweltbelastende Emissionen reduzieren. LNG als Treibstoff für die Motoren eignet sich dafür besonders gut. Die entsprechende Technik

Hintergrund: LNG-Initiative Nordwest

Die LNG-Initiative Nordwest ist das größte nationale Netzwerk zur Unterstützung der maritimen Wirtschaft beim Übergang in die gasangetriebene Schifffahrt. In der „LNG-Initiative Nordwest“ finden sich Reedereien, Werften, Häfen, Forschungseinrichtungen, Technologieentwickler, Motorenhersteller, Klassifizierungsgesellschaften, Gasversorger und Kommunen zusammen, um durch die Wissensvernetzung, Technologietransfer

und Forschung die Innovationsfähigkeit der Unternehmen in der gasangetriebenen Schifffahrt zu erhöhen. Mit rund 60 Netzwerkpartnern wird in der LNG-Initiative umfangreiches Know-how zum Thema LNG gebündelt und weiterentwickelt. Sie wird mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung gefördert. Die Koordination des Netzwerkes erfolgt durch die MARIKO GmbH. www.lng-nordwest.de



FORTSCHRITT: Moderne Motoren wie dieser von Rolls-Royce lassen sich auch mit LNG betreiben.

Foto: Rolls-Royce

ist vorhanden, aber leider fehlt nach wie vor eine ausreichende Infrastruktur an Bunkerstationen, damit die Schiffe auf ihren Routen auch LNG nutzen können“, sagte Alfred Hartmann, Inhaber der Reedereigruppe Hartmann und designierter VDR-Präsident. Neben der maritimen Wirtschaft müssten weitere potenzielle Nutzer, wie etwa Frachtverkehre an Land und Betreiber von Blockheizkraftwerken, eingebunden werden.

Unterstützung gefragt

„Die hohen Investitionskosten für LNG-Antriebe sind für die meisten Reedereien eine unüberwindbare Hürde angesichts des gewaltigen Kostendrucks, der seit Jahren auf der Branche lastet“, sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR. „Wenn Deutschland auch in der Schifffahrt Vorreiter beim Umweltschutz sein möchte, braucht die Branche zielgerichtete Unterstützung.“ Diese Zusage haben die Regierungsparteien in ihrem Koalitionsvertrag gemacht. Auch die Charterer von Schiffen müssten zukünftig mehr Interesse an effizienten und umweltfreundlichen Antrieben zeigen.

Foto: Linde Group



VORBILD: In Skandinavien ist die LNG-Infrastruktur schon einen Schritt weiter.

Liquefied Natural Gas (LNG) könnte sich zur umweltfreundlichen Brennstoffalternative für die Seeschifffahrt entwickeln. Beim LNG-Betrieb werden wesentlich weniger Schadstoffe – insbesondere Schwefeldioxide, Stickoxide und Feinstaub – in die Luft abgegeben als bei herkömmlichen Brennstoffen. In Deutschland wird derzeit die Borkumfähre MS „Ostfriesland“ auf

LNG-Betrieb umgerüstet. Im kommenden Jahr sticht eine neue Helgolandfähre mit sauberem Gasantrieb in See. Im Rahmen des Fachsymposiums wurden weitere Pilotprojekte vorgestellt. Der rechtliche Rahmen für LNG-betriebene Schiffe, der bei der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation IMO erarbeitet wird, soll 2017 fertiggestellt sein. ...

www.dnsw.de

Zukunfts-Schmiede.

Als eine der führenden Reedereien der Welt ist die NSB Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG auch mit der Ausbildung des Seepersonals der Zeit voraus. Im hochmodernen Schiffsführungssimulator der NSBacademy lösen Kapitäne und Offiziere in authentischen Szenarien Problemsituationen, bevor sie an Bord entstehen. Kommen auch Sie zu uns, und fordern Sie unsere Erfahrung!

REEDEREI NSB

Basic and Advanced Training ShipHandlingSimulator

NEU im NSBacademy Angebot:

- ECDIS Training (BSH approval)
- Maritime Resource Management Training (Swedish Club)
- Training of Theoretical and Practical SAR in our ShipHandlingSimulator
- Dangerous Goods Training (IMDG)



Harburger Straße 47 – 51
21614 Buxtehude
T +49 4161 645-1702
F +49 4161 645-1709
info@nsb-academy.com
www.nsb-academy.de
www.reederei-nsb.com

„Wir setzen auf Wachstum“

Das französische Bureau Veritas ist seit über 180 Jahren eine der führenden Klassifikationsgesellschaften. Im Interview spricht Dr. Hans J. Gätjens, Vice President Marine, über die maritime Industrie, Wachstumspotenziale und die Rolle von LNG. Interview: Sebastian Meißner, Petra Scheidt

Deutschland nach wie vor eine der größten Handelsflotten der Welt. Entsprechend attraktiv ist der Standort für Bureau Veritas. Die Zahl der Schiffe, die mit unserer Klasse fahren, wächst kontinuierlich. Wir betreuen derzeit über 300 Seeschiffe und 160 Binnenschiffe von deutschen Reedern. Damit hat sich unsere Flotte seit 2007 nahezu verdoppelt – und sind nach Anzahl der Schiffe Nummer 2 in Deutschland.

Außerdem verbindet uns eine lange Tradition mit dem Standort Deutschland. Wir sind hier seit 1850 tätig – und damit die älteste ansässige Klassifikationsgesellschaft. Mit insgesamt sechs Büros – in Hamburg, Bremerhaven, Essen, Ulm, Mannheim und Leipzig sind wir gut aufgestellt. Hamburg ist unsere Zentrale für Zentraleuropa. Hier laufen alle Stränge zusammen.

DS: Durch den Zusammenschluss der Wettbewerber GL und DNV ist ein mächtiger Player entstanden, der noch dazu seine maritime Sparte in Hamburg konzentriert. Was bedeutet das für Sie?

GÄTJENS: Grundsätzlich ist Wettbewerb etwas Gutes, denn ohne ihn stagniert ein Unternehmen. Wir konzentrieren uns aber in erster Linie auf uns und auf unsere Kunden – und fahren damit bestens. Kaum ein Unternehmen ist so breit aufgestellt wie BV es ist. Damit haben wir eine gute Basis

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Herr Dr. Gätjens, Bureau Veritas ist mit über 60.000 Mitarbeitern und rund 3,9 Mrd. Euro Umsatz ein Riese unter den internationalen Prüfkonzernen. Wie wichtig ist die maritime Sparte für das Unternehmen?

DR. HANS J. GÄTJENS: Sehr wichtig. Wir haben 1828 als Klassifikationsgesellschaft für Schiffe angefangen. Auch wenn wir seither andere Bereiche wie die Verifikation von Konsumgütern oder auch Projektmanage-

ment und Beratung für Regierungen und internationale Konzerne erschlossen haben, bleibt die maritime Sparte für uns ein Kerngeschäft. Ihr Anteil liegt in den letzten Jahren bei circa zehn Prozent.

DS: Und wie steht es in diesem Zusammenhang um den maritimen Standort Deutschland?

GÄTJENS: Trotz rückläufiger Schiffsneubauzahlen in den vergangenen Jahren hat



ALLROUNDER: Bureau Veritas klassifiziert seit 1828 Schiffe aus allen Einsatzbereichen und Größenordnungen. Über die Hälfte der Tonnage entfällt auf Bulker und Tanker, dicht gefolgt von Containerschiffen. 2013 hat BV die Bereiche Offshore und Marine zusammengefasst, um sich den Markterfordernissen anzupassen. Spezialschiffe nehmen mittlerweile acht Prozent des Portfolios ein – Tendenz steigend.



Dr. Hans J. Gätjens

... fuhr als Ingenieur zur See und promovierte an der TU Harburg im Bereich Schiffsmaschinenbau. Seit 2007 ist er bei Bureau Veritas als Vice President Marine für die Regionen Zentraleuropa/ Baltic und Russland zuständig.



Fotos: Bureau Veritas

für die Zukunft. Und da der Markt immer internationaler wird, hilft uns auch unser hervorragendes globales Netzwerk.

DS: Worin kann sich eine Klassifikationsgesellschaft heute von einer anderen im Wettbewerb abheben?

GÄTJENS: In ihrem Portfolio und Know-how. Dafür muss man den Markt beobachten und rechtzeitig reagieren. Wir sind zum Beispiel längst nicht mehr auf bestimmte Schiffstypen oder einzelne Regionen spezialisiert. Wir bedienen Massenmärkte wie Bulker und Containerschiffe ebenso wie Nischenmärkte. Hier richtet sich unser Fokus auf Spezialschiffe – zum Beispiel für den Bereich Offshore.

Auch LNG-angetriebene Schiffe bieten für uns als Klassifikationsgesellschaft und technisches Beratungsunternehmen vielversprechende Perspektiven. Damit reagieren wir auf wandelnde Ansprüche an Antriebs- und Treibstofflösungen.

Forschungsprojekte, die wir z.B. im Bereich LNG begleiten, verschaffen uns ein Spezialwissen – und damit einen Wettbewerbsvorteil. So bleibt man am Puls der Zeit und kann Entwicklungen am Markt besser antizipieren. Das ist gut für uns und noch besser für unsere Kunden.

DS: Berater statt Kontrolleur: So hat ein Wettbewerber den Paradigmenwechsel in der Branche beschrieben. Ist das auch Ihr Weg?

GÄTJENS: Ich würde nicht von einem Paradigmenwechsel sprechen. Beratung war immer schon Teil unseres Geschäfts. Wir haben bereits 1985 die Beratungsfirma Tecnicas ins Leben gerufen. Das ist unsere unabhängige Beratungsagentur für technische Fragen im Bereich Marine, Offshore und Industrie. Der Beratungsbedarf steigt. Deshalb hat Tecnicas seit 2013 auch eine Filiale in Hamburg.

Denn immer strengere gesetzliche Auflagen zum Umweltschutz machen Reedern das Leben in einer ohnehin schon angespannten Marktsituation schwer. Der Kostendruck ist enorm. Die Steigerung der Effizienz wird zum entscheidenden Wettbewerbsfaktor. Hier sind Klassifikationsgesellschaften gefragt. Sie müssen ihre Kunden rechtzeitig und umfassend informieren und gegebenenfalls Handlungsempfehlungen aussprechen.

DS: LNG als Brennstoff ist zurzeit ein großes Thema. Was haben Sie Ihren Kunden da Besonderes zu bieten?

GÄTJENS: Gas ist vergleichsweise günstig. Durch die Shale-Gas-Produktion in den USA hat sich die Gasfördermenge erhöht und die Versorgung ist verlässlicher geworden. Außerdem ist Flüssiggas als Brennstoff vergleichsweise sauber und energetisch hochwertig. Die Rahmenbedingungen für den Wechsel von Öl zu Gas sind also besser als je zuvor. Wir beraten unsere Kunden bei Neubau- und Umbau-Projekten mit LNG als Treibstofflösung, sind aber auch bei technischen Lösungen für die Infrastruktur involviert.

DS: Der Markt ist in Bewegung.

Weniger Neubauten und eine insgesamt schrumpfende deutsche Flotte bedeuten auch weniger Klassifikationsgeschäft.

Wie kompensieren Sie das?

GÄTJENS: Die Schifffahrt ist volatil. Immer schon gab es heftige Schwankungen. Darauf muss man vorbereitet sein. Als Klassifikationsgesellschaft braucht man Alternativen. Wir setzen schon seit 100 Jahren auf Diversifizierung. Heute haben wir acht Geschäftsbereiche, in denen wir klassifizieren und zertifizieren – vom Turnschuh bis zum Kernkraftwerk ist alles dabei. Dadurch ergeben sich Synergieeffekte, und wir können unser Expertenwissen mehr, das wir an unsere Kunden weitergeben.

DS: Wie sieht Ihre Branche in zehn Jahren aus?

GÄTJENS: Ich bin Ingenieur, kein Prophet. Sicher ist: Bureau Veritas wird es auch in zehn Jahren noch geben. Wir haben das Vertrauen von weltweit über 400.000 Kunden und die Erfahrung aus 180 Jahren erfolgreicher Geschäftstätigkeit. Mit unserer dezentralen Aufstellung und unserer diversifizierten Ausrichtung sind wir gut vorbereitet auf alles, was da kommen mag. Die Schifffahrt ist eine der ältesten Branchen, und sie hat schon viele Krisen gemeistert. Ich bin guter Dinge, dass wir bald schon wieder positivere Nachrichten hören werden.

DS: Was braucht man, um erfolgreich in Ihrer Branche zu arbeiten?

GÄTJENS: In erster Linie muss man Optimist sein. Nur so kann man auch in Krisensituationen einen kühlen Kopf bewahren. In der maritimen Industrie muss man mit Ebbe und Flut umgehen können. Die Gestaltungsmöglichkeiten sind groß. Wir lernen ständig dazu – und wir können unseren Kunden wichtigen Rat geben. Das ist eine anspruchsvolle Aufgabe. ...



Lernen, um zu überleben

Rette sich, wer kann – das ist oft leichter gesagt als getan. In speziellen Sicherheitstrainings lassen Unternehmen ihre Mitarbeiter für den Einsatz in schwierigem Offshore-Umfeld schulen. Ein Besuch bei Falck Safety Services in Bremerhaven. Text und Fotos: Wolfgang Henze



RETTUNGSINSEL: Die Übung „Überleben See“ findet unter möglichst realistischen Bedingungen in der Wasserübungshalle statt.

ABSTURZ: Beim „Helicopter Underwater Escape Training“ wird eine Hubschrauberkabine ins Wasser gelassen.



AUSSTIEG: Die Besatzung des Hubschraubers übt, sich in Sicherheit zu bringen.



AUFSTIEG: Marcel Koss und André Kowalk sind Spezialgerüstbauer und bald im Offshore-Einsatz.



Der Rotorenlärm ist infernalisch. Sturm zerrt an den Klamotten, aufgewühlte See versprüht ihre Gischt mit dem Wind, stockdunkel ist es, vereinzelt blitzt kurz eine Lampe auf, Chaos scheint zu herrschen. Erst als ein „Blitz“ die Szenerie kurz erhellt, wird deutlich: Sturm und Seegang finden in der Halle statt, nichtsdestotrotz ist alles so realistisch wie möglich, selbst die voll besetzte Rettungsinsel schaukelt in rauer See, die von einem „Wellenball“ künstlich erzeugt worden sind.

Ein Notsignal ertönt. Unbemerkt von den Lehrgangsteilnehmern ist ein Ausbilder in den Pool gesprungen, muss jetzt von der Inselbesatzung in Sicherheit gebracht werden. Das übernehmen Marcel Koss und André Kowalk, zwei bärenstarke Rostocker Spezialgerüstbauer, die für das Hamburger Unternehmen Muehlhan

demnächst bei der Errichtung von Offshore-Anlagen in der Deutschen Bucht eingesetzt werden.

Krisenmanagement auf See

Abpfiff, die Übung ist vorbei, überdeutlich sieht man den „Schülern“ die physische und psychische Belastung an, die in diesem künstlich nassen Ausbildungsszenario erzeugt werden kann. Auch Koss und Kowalk, für die körperliche Herausforderungen zum Arbeitsalltag gehören, brauchen einige Zeit, bis der Puls wieder auf Normalfrequenz gesunken ist. Marcel Koss stellt schließlich fest: „Das ist schon der Hammer.“

Im Juli 2011 wurde die moderne Ausbildungseinrichtung von Falck Safety Services, ursprünglich unter dem Namen Falck Nutec, in unmittelbarer Nähe zur

Doppelschleuse in Bremerhaven eröffnet. Seit diesem Zeitpunkt wurden jedes Jahr rund 3.000 Mitarbeiter großer, oft multinationaler Unternehmen, aber auch öffentlicher Einrichtungen, in verschiedenen Kursen geschult. Je nachdem, mit welchen Aufgaben sie später beauftragt werden sollen, oder welche Qualifikation per Gesetz gefordert wird. Aber auch Privatpersonen oder Mitarbeiter kleinerer Organisationen sind unter den Kursteilnehmern.

Die Ausbildungseinrichtung in Bremerhaven steht für Sicherheit, Bereitschaft und Krisenmanagement in See, wie Niederlassungsleiter Georg Wölk betont. Der ehemalige Marineflieger hat das Zentrum aufgebaut, organisiert zusammen mit Ausbildungsleiter Sascha Göndöven, Ex-Luftwaffenmajor und Phantom-Flieger, elf festen Mitarbeitern und 30 quali- ➔



AUSSICHT: Die Außenanlage hat zwei Ausbildungstürme, davon eine Maschinenhaus-Nachbildung.



VORSICHT: Ständige Selbstsicherung ist eine wichtige Grundregel.



SORGFALT: Teilnehmer trainieren Höhenrettung.



AUFSICHT: Sascha Göndöven ist Ausbildungsleiter bei Falck Safety Services.

→ fizierten Freelancern die verschiedenen Lehrgänge.

Keine Angst vor großer Höhe

Kurse und Unterweisungen sind jeweils spezialisiert auf die Einsatzgebiete Windkraft, Offshore, Industrie und Seefahrt. Vom klassischen Sea Survival nach STCW über das allgemeine Sicherheits- und Notfall-Grundtraining für Mitarbeiter, die in Antennen, auf Masten oder Windkraftanlagen über 15 Meter Höhe arbeiten, über den Basic Offshore Safety Course – inklusive Helicopter Underwater Escape Trai-

ning – bis zu diversen Kursen zum Erwerb der GWO-Zertifikate reicht das Kursangebot. Zurzeit läuft bei Falck Safety Services die Zertifizierung nach Opito-Standards für die Offshore-Öl- und gas-Industrie.

Installiert wurden ergänzend auf der Außenanlage in Bremerhaven kürzlich ein Schwerkraftdavit und ein Freifallboot, als zusätzliche Übungsanlagen neben dem 10 m hohen Leiterrettungsturm und dem 17 m hohen Maschinenhaus. Beim Höhenrettungstraining muss jeder Kursteilnehmer drei Rettungsübungen absolvieren, vier unterschiedliche Szenarien können

dabei simuliert werden. Die Bergung eines Bewusstlosen aus großer Höhe gehört dabei zu den anspruchsvolleren Aufgaben.

Kompetenz hat sich Falck Safety Services mit den Jahren auch für den maritimen Sektor erarbeitet. So liefert das Sicherheitsunternehmen für Kreuzfahrt und Fährbetrieb grundlegende Sicherheitskurse bis hin zu komplexen Bereitschaftsübungen, jeweils angepasst auf die Bedürfnisse der jeweiligen Unternehmen und Behörden. Getreu dem Ziel: Menschen, Geräte und Umwelt zu schützen – sowohl zu Lande als auch zu Wasser. ...

Trainings für mehr Sicherheit



EXPERTE: Georg Wölk ist Niederlassungsleiter von Falck Safety Services in Bremerhaven.

Falck Safety Services ist einer der führenden Anbieter von Sicherheitstrainings mit Niederlassungen in 18 Ländern auf fünf Kontinenten. Zu den Kunden zählen Firmen aus den Bereichen Windenergie, Öl und Gas, Schifffahrt sowie Industrie und Handel. Falck Safety Services ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft von Falck Danmark und seit über 100 Jahren im Bereich der Vorbeugung von Unfällen, Krankheiten und Notsituationen tätig.

Das Unternehmen beschäftigt mehr als 1.000 Mitarbeiter und hat einen Umsatz



BRIEFING: Teambesprechung am Morgen.

von knapp 1 Milliarde DKK (ca. 130 Mio. Euro). Falck setzt Kursleiter und Instruktoren ein, die beispielsweise Erfahrung bei Polizei, Feuerwehr oder Rettungsdiensten haben.

www.falck.com



BULKER: Zuletzt spürbar sinkende Raten – aber eine hohe Zahl von Verschrottungen macht Hoffnung.

Fotos: fresh_water - Fotolia

Starten 2015 neue Schiffsfonds?

Das Analysehaus Deutsche FondsResearch beleuchtet in seinem Newsletter „DFR Shipping Research“ die aktuelle Lage der Branche. Die Experten rechnen im nächsten Jahr „mit neuen, voll regulierten Investitionsmöglichkeiten in die Assetklasse Schiff“.

Das 2. Quartal 2014 bringt laut „DFR Shipping Research“ eine positive Nachricht vom Containerschiffmarkt: Nur 1,4 Prozent der fahrenden Flotte war Ende Juni beschäftigungslos – der niedrigste Wert seit 2011.

Zum Quartalsende lagen saisonbedingt nur noch 130 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 255.000 TEU auf. Ein Trend, der bei den Charraten jedoch nur langsam ankommt – lediglich ab 3.500 TEU aufwärts zeigen sich deutliche Steigerungen. Besonders die Größenklassen 6.500 TEU und 8.500 TEU verzeichnen mit 24,70 bzw. 33,13 Prozent deutliche Zuwächse. Der nächste Abschwung könnte allerdings schneller kommen als gedacht:

Im nächsten Quartal steht eine Vielzahl von Ablieferungen an, die eine Trendwende vermuten lassen.

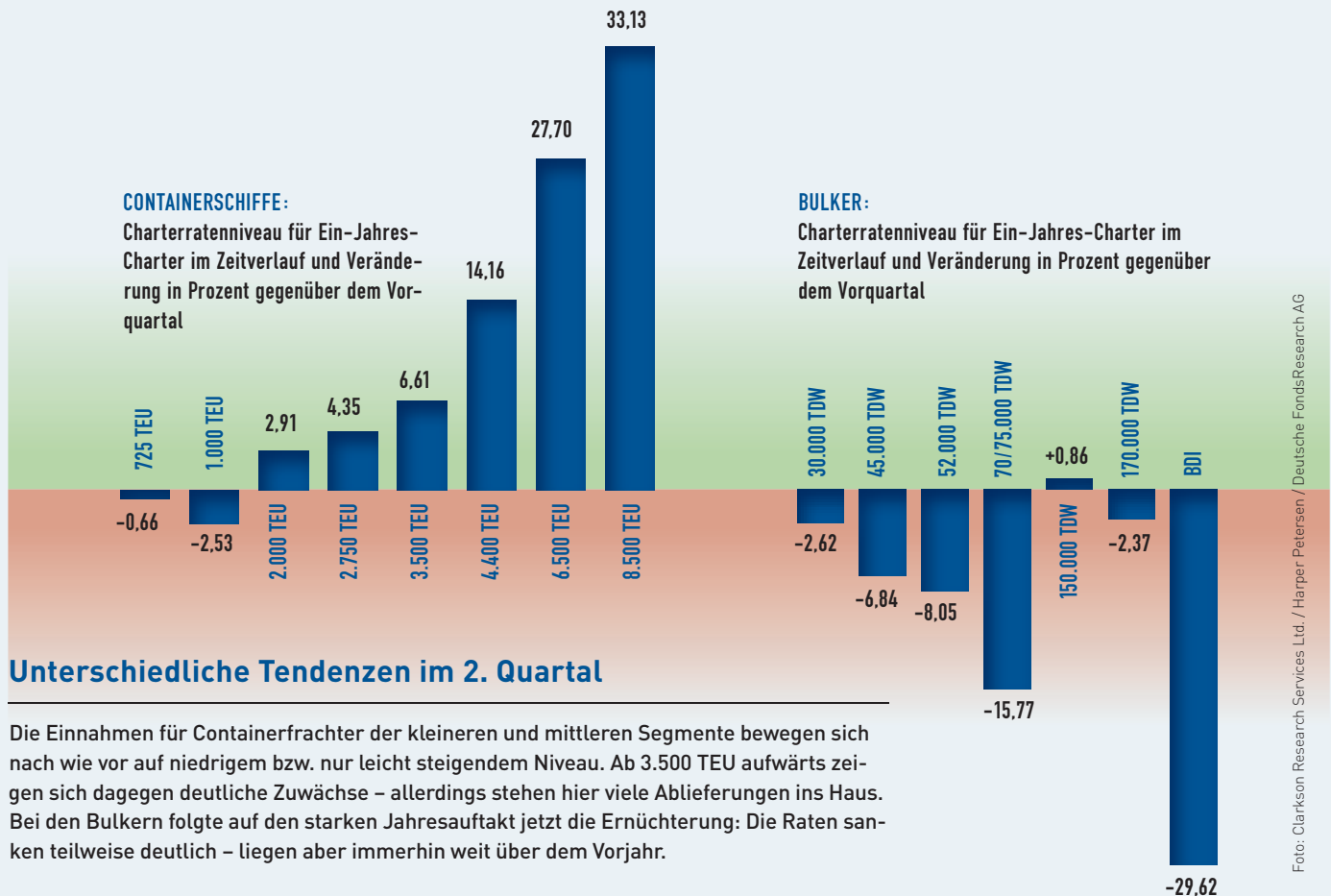
Hohe Bestellaktivität

Das Tonnageangebot ist nach wie vor hoch und auch das Orderbuch bleibt prall gefüllt, sodass mit einem Abbau des Überangebotes trotz guter Verschrottungszahlen vorerst nicht zu rechnen ist. Über alle Klassen wird der Tonnagezuwachs in diesem Jahr bei 4,6 Prozent liegen. Das Orderbuch beläuft sich derzeit auf gut 20 Prozent der fahrenden Flotte. Der Großteil der Bestellungen entfällt dabei auf Frachter oberhalb von 8.000 TEU. Zwar ist die Flotte zum 30. Juni im Vergleich zum Vorquar-

tal leicht geschrumpft und umfasst aktuell noch 5.078 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 17,31 Mio. TEU. Die Bestellaktivität ist aber dennoch hoch. Und die in diesem Jahr zu erwartenden Neuablieferungen werden den Druck auf den Containermarkt weiter aufrechterhalten.

Die Charraten bei Tankern und Bulk Carriern sind im Vergleich zum 1. Quartal 2014 gesunken (s. Grafik nächste Seite). Vergleicht man jedoch den Vorjahreszeitraum, ist festzustellen, dass die Charraten im Bulkermarkt stetig gestiegen sind. Alle Größenklassen verzeichnen gegenüber dem 2. Quartal 2013 deutliche Steigerungen. Im Größensegment 30.000 tdw bis 52.000 tdw lagen die Ra- ➔

FINANZIERUNG



→ ten im Vorjahresquartal im Durchschnitt zwischen 7.942 USD (30.000 tdw) und 9.500 USD (52.000 tdw). Aktuell sind die Einnahmen auf 9.596 USD bzw. 11.865 USD gestiegen und verzeichnen damit ein Plus von 20,82 bzw. 24,90 Prozent. Noch deutlicher ist der Trend in den beiden größten Segmenten zu erkennen. Frachter der Größenklassen 150.000/170.000 tdw verdienten vor einem Jahr noch zwischen 10.048 USD und 12.212 USD pro Tag. Im Laufe der letzten zwölf Monate konnten diese Schiffe ihre Einnahmen verdoppeln und verdienen aktuell im Schnitt 20.896 bzw. 25.327 USD.

Wenn die Raten auch noch nicht kostendeckend sind, so ist zumindest ein leichter Erholungstrend erkennbar. Während bei den Bulkern vermehrte Verschrottungen den Markt entlasten könnten, ist die Bestellaktivität bei den Tankern wohl zu hoch für einen Abbau der Überkapazitäten. Die Bulkerflotte ist klar auf Wachstum ausgerichtet, das Orderbuch ist im Vergleich zum Vorquartal noch einmal um 2 Prozent gestiegen. Bei den Tankern

wird ein Anstieg der Flotte um 1,2 Prozent erwartet, das Orderbuch ist mit knapp 14 Prozent der fahrenden Flotte prall gefüllt.

Bis 2015 scheint hier nicht mit steigenden Charterraten gerechnet werden zu können – gegenüber dem Vorquartal waren im 2. Quartal 2014 Abschläge von zwischen 30 (Handysize) und 53 Prozent (VLCC) zu verzeichnen. Verdienten etwa die Riesentanker im 1. Quartal im Schnitt noch 29.405 USD pro Tag, verringerten sich die Raten auf 13.824 USD.

Neue Ausrichtung

Die nach wie vor hohe Zahl von Neubauten ist auch im Hinblick auf ihre Finanzierung interessant: Die Deutsche FondsResearch geht davon aus, dass in diesem Jahr kein Schiffsfonds unter den neuen – voll regulierten – Spielregeln aufgelegt wird.

Das neue Kapitalanlagegesetzbuch ist im Juli 2013 in Kraft getreten – der erste Schiffsfonds nach neuen Regeln lässt weiter auf sich warten. Während in den Assetklassen Immobilien, Infrastruktur, Erneuerbare Energien und Luftfahrt Fonds

emittiert werden, sind keine AIFs mit dem Investitionsziel Schiff bekannt.

Waren Fonds vormals die Hauptfinanzierungsquelle der Schifffahrtsbranche, weicht diese nun auf alternative Finanzierungsarten wie institutionelle Finanzinvestoren oder Direktinvestitionen aus. Nils Lorentzen, Vorstand der Deutschen FondsResearch, bilanziert: „Einige der auf Schiffe spezialisierten Emittenten richten derzeit ihre Unternehmen auf die neuen gesetzlichen Anforderungen aus. Wir gehen daher davon aus, dass im Jahr 2015 wieder in Schiffe investiert werden kann.“

Der wirtschaftliche Ausblick bleibt positiv – wenn keine politischen Krisen dazwischenkommen: Die Welthandelsorganisation WTO rechnet mit einer Zunahme des Handelsvolumens von 4,7 Prozent im laufenden Jahr. Die Wachstumsrate liegt damit unterhalb des langfristigen Durchschnitts von 5,3 Prozent, aber auch deutlich über dem Vorjahr (2,1 Prozent). Die WTO-Ökonomen erwarten eine Rückkehr auf die langfristige durchschnittliche Wachstumsrate erst 2015.

01 DVB Bank mit schwächerem Ergebnis

Die DVB Bank SE blieb im ersten Halbjahr 2014 **hinter den Ergebnissen des Vorjahreszeitraums** zurück – das Konzernergebnis vor Steuern nahm um 37,7 Prozent auf 41,4 Mio. Euro ab (1. Halbjahr 2013: 66,4 Mio. Euro).

„Die aus unserer Sicht **ungesunde Flutung der internationalen Kapitalmärkte mit Liquidität** durch die Notenbanken hat in zweifacher Weise erheblichen Einfluss auf das Ergebnis der DVB“, so Vorstandschef Wolfgang F. Driese. „Zum einen nahm der Wettbewerb in der Verkehrsfinanzierung zwischen Banken und anderen Kapitalgebern weiter deutlich zu. Zum anderen führte die Liquidität auch zu **unerwarteten hohen vorzeitigen Tilgungen** von Krediten. Diese Rückzahlungen konnten nur zum Teil und auch nur zeitlich versetzt durch zusätzliches Neugeschäft kompensiert werden.“ Immerhin scheine sich die Risikolage weiter zu stabilisieren, sodass **die Netto-Risikovorsorge im Kreditgeschäft** leicht zurückging. Dennoch gehe die DVB Bank zum Jahresende 2014 wie geplant davon aus, dass Risikovorsorge auf dem Niveau der beiden Vorjahre notwendig sein werde, so Driese. Die Netto-Risikovorsorge im Kreditgeschäft

sank leicht um 0,5 Mio auf –27,9 Mio. Euro (1. Halbjahr 2013: –28,4 Mio Euro). Dabei wurde insgesamt **Risikovorsorge in Höhe von 49,1 Mio. Euro zugeführt (Anteil Shipping Finance: 32,8 Mio. Euro)**, und 25,2 Mio. Euro an Risikovorsorge wurden aufgelöst (Anteil Shipping Finance: 16,7 Mio. Euro). Der Zinsüberschuss nach Risikovorsorge verminderte sich um 12,2 Prozent auf 77,1 Mio. Euro.

Mit Jahresbeginn 2014 berichtet die DVB **Kapitalquoten nach den Basel-III-Grundsätzen**. Zum 30. Juni 2014 lagen sowohl Kernkapitalquote als auch Gesamtkapitalquote mit 19,4 bzw. 21,1 Prozent auf hohem Niveau.

www.dvbbank.com

02 Zweitmarkt: Fusion der Handelsplattformen

Mit Wirkung zum 1. Oktober 2014 hat die Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG **100 Prozent der Anteile an der Deutsche Zweitmarkt AG** übernommen. Damit führt sie die Handelsaktivitäten der beiden größten Zweitmarkthandelsplattformen für geschlossene Fonds zusammen. Operativ sollen **beide Makler weiterhin unabhängig voneinander** agieren, der Handel soll aber mittelfristig auf der Plattform zweitmarkt.de der Fondsbörse

Deutschland gebündelt werden. Die Übernahme steht noch **unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die BaFin**.

Die Zusammenführung der beiden Maklerunternehmen soll neben Kostenvorteilen für beide Unternehmen vor allem **eine Bündelung von Liquidität** bringen. „Unser Ziel ist ein funktionierender Zweitmarkt und eine verbesserte Handelbarkeit geschlossener Fonds. Je höher die Marktliquidität auf der Handelsplattform der Fondsbörse, **desto höher die Wahrscheinlichkeit, dass sich Käufer und Verkäufer finden**“, so Alex Gadeberg, Vorstand der Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG. Der Wettbewerb solle jedoch erhalten bleiben, daher werde die Deutsche Zweitmarkt AG operativ weiter unabhängig handeln.

„Das ist gut für den Anleger, gut für den Markt und damit auch gut für uns“, ergänzt Jan-Peter Schmidt, Vorstand der Deutsche Zweitmarkt AG. Während die Leistungen der Fondsbörse Deutschland **schwerpunktmäßig auf Banken und Sparkassen ausgerichtet** sind, orientiert sich das Angebot der Deutsche Zweitmarkt stärker an den **Bedürfnissen freier Vermittler**. Die Zusammenlegung von Abwicklungsprozessen und IT-Strukturen soll Kosten sparen.

www.zweitmarkt.de

Anleihe-Anleger in Nöten: MS „Deutschland“ vor Restrukturierung

Die Mittelstandsanleihe der MS „Deutschland“ fährt weiter in schwerer See: Zur ersten Gläubigerversammlung des „Traumschiff“-Unternehmens in Frankfurt erschienen Anfang Oktober nur 44 Prozent der Anleihegläubiger. Damit verfehlte das Unternehmen die für eine Abstimmung notwendigen 50 Prozent. Als nächster Termin ist nun der 12. November in München angesetzt. Dann reicht eine Anwesenheit von 25 Prozent der Gläubiger aus, um einen gemeinsamen Vertreter zu wählen.

Kandidat ist Rechtsanwalt und Ministerpräsident a.D. Dr. Günther Beckstein. Ihm steht ein erfahrener Restrukturierungsberater zur Seite. Das Team wird von der Schutzgemeinschaft der Kapitalanleger e.V. (SdK), der Deutschen Investoren Union (DIU e.V.) sowie institutionellen Investoren unterstützt.

Der Private-Equity (PE)-Investor Callista, der im Januar die Mehrheit an der MS Deutschland Holding im Rahmen eines Secondary Buy-out von Aurelius übernommen hatte, hat Beckstein vorgeschlagen. Der künftige Vertreter sieht sich bei MS „Deutschland“ mit einer besonderen Herausforderung konfrontiert. Denn im Falle

der Mittelstandsanleihe könnte ein Interessenkonflikt zwischen Anteilseigner und Gläubiger entstehen: Die Gläubigerforderungen sind – anders als bei den meisten anderen Mittelstandsanleihen – besichert. Im Insolvenzfall dürften die Gläubiger das „Traumschiff“ als Sicherheit verwerten. Ob die Gläubiger den Restrukturierungsplänen des PE-Investors folgen, ist daher offen. Unklar ist aber auch, ob sich für den 16 Jahre alten Luxusliner ein passabler Kaufpreis erzielen ließe.

CEO Olaf Meier erklärte, Callista sei bereit, sich an der finanziellen Restrukturierung des „Traumschiffs“ zu beteiligen und frisches Eigenkapital einzuschießen – sofern auch die Gläubiger ihren Beitrag leisten.

Ein Konzept für die Restrukturierung der Mittelstandsanleihe hat Callista bislang noch nicht vorgelegt. Der PE-Investor hat die Anleihegläubiger bisher lediglich um eine Stundung der am 18. Dezember fälligen Zinsen sowie um einen vorübergehenden Verzicht auf ihre Kündigungsrechte gebeten. Darüber muss nun ebenfalls bei der zweiten Gläubigerversammlung abgestimmt werden.

www.msdeutschland-gmbh.de



FLAUTE:
Das „Traumschiff“
fuhr zuletzt Verluste ein.

Seeverkehr wächst, Prämien schrumpfen

In der Transportversicherung wurde auch 2013 weltweit Kapital verbrannt. Wie die jüngste Branchenstatistik der International Union of Marine Insurance (IUMI) zeigt, gelang es den Versicherern selbst bei einem Rückgang der Großschäden im vergangenen Jahr nicht, kostendeckend zu arbeiten.

Den auf dem Jahreskongress der Organisation in Hongkong vorgestellten Daten zufolge lag die Bruttoschadenquote in den zwei wichtigsten Sparten – Warentransportversicherung (Cargo) und Seekasko (Hull) – bei jeweils leicht über 70 Prozent. Die Schäden summierten sich also auf gut 70 Prozent des Bruttoprämienaufkommens weltweit. Um auf einen grünen Zweig zu kommen, müsste die Branche aber Quoten unter 70 Prozent erwirtschaften. Denn nach IUMI-Schätzung gehen bereits bis zu 30 Prozent der Prämien für Verwaltungs- und Vertriebsausgaben drauf.

Die Enttäuschung dürfte umso größer sein, als die Rahmenbedingungen für einen Turnaround im vergangenen Jahr so günstig wie seit Jahren nicht waren. Naturkatastrophen, die vor allem im Warentransportmarkt verheerende Schäden nach sich ziehen, hielten sich in Grenzen. Und auch das Seekaskogeschäft war durch einen deutlichen Rückgang der Großschäden geprägt.

Harter Wettbewerb

Dass die Märkte den Sprung über die Gewinnschwelle vermessen haben, liegt zum Teil an der rückläufigen Umsatzentwicklung. Trotz exorbitanter Verlustrisiken in der Transportversicherung tobt ein Kampf um Marktanteile. Die weltweit niedrigen Zinsen tragen mit dazu bei, dass weiter viel Kapital in den Bereich strömt. Gut für die Kunden in Industrie, Handel und Schifffahrt, denn die Prämienraten stehen weiterhin unter hohem Druck.

So gab das Prämienaufkommen in der Warentransportversicherung laut IUMI weltweit um 0,5 Prozent auf 18,2 Mrd. US-Dollar nach, in der Seekaskosparte um 0,8 Prozent auf 8,53 Mrd. Dollar (s. Grafik). Dabei sind internationaler Güteraustausch und Welthandelsflotte auch im vergangenen Jahr gewachsen. „Die versicherten Werte haben wieder angezogen, sowohl für existierende Schiffe als auch für neue Objekte aufgrund des Zustroms besonders teurer Schiffe“, erklärte Astrid Selmann, stellvertretende Vorsitzende des Facts-and-Figures-Komitees der IUMI.

Der Trend war bis zum vergangenen Jahr umgekehrt: So brachen die Versicherungs-



Foto: SeanPavonePhoto - Fotolia.com

JAHRESTREFFEN: In Hongkong kamen Ende September die Transportversicherer zu ihrem jährlichen Weltkongress zusammen.

werte analog zum Verfall der Schiffspreise infolge der Weltwirtschaftskrise 2008/09 massiv ein. Hier hat inzwischen eine Bodenbildung stattgefunden.

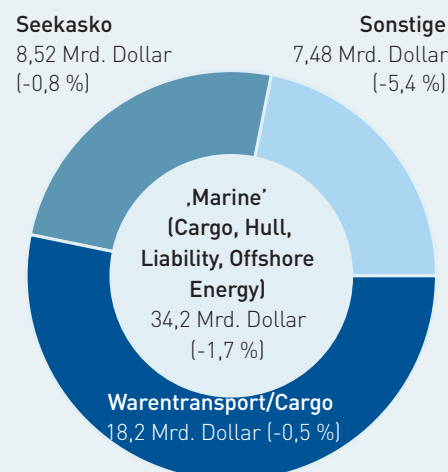
In bestimmten Segmenten zogen die Marktwerte der Schiffe wieder an. Damit verschärften sich aber auch die Verlustrisiken, wie Selmann unterstrich. Zahlen aus dem skandinavischen Markt ließen erkennen, dass der Anteil von extrem teuren Schiffen im Wert von über 100 Mio. Dollar im Portefeuille der

Seekaskoversicherer auf einen neuen Höchststand über 5 Prozent gestiegen ist. Kommt es in diesem Segment zu Totalverlusten – wie im Fall des Kreuzfahrtschiffs „Costa Concordia“ vor der italienischen Küste 2012 –, hat dies fatale Auswirkungen für die gesamte Branche, in der Deckungen traditionell stark gestreut sind.

Bei der Kalkulation von Risiken und Prämien im wachsenden Segment der Megashiffe tappen die Versicherer aber noch weitgehend im Dunkeln. Denn aufgrund des rapiden Schiffsgrößenwachstums beispielsweise im Container- oder Kreuzfahrtsektor gibt es bislang nicht ausreichend Erfahrungswerte zur Schadensentwicklung. Selmann verwies auf unterschiedliche Entwicklungen, die die Risiken in der Schifffahrt zunächst befeuern dürften: Einführung neuer Brenn- und Kraftstoffqualitäten sowie neuer Maschinentypen und die Ausdehnung des Seeverkehrs auf die Polargebiete.

Im Gegensatz zu Seekasko und Warentransport weist die P&I-Versicherung eine nachhaltigere Entwicklung auf. So konnten die in der International Group zusammengeschlossenen Gegenseitigkeitsversicherer, die von den Reedereien und Befrachtern selbst getragen werden, ihren Prämientopf ausbauen. Selmann zufolge nahmen die P&I Clubs im vergangenen Jahr 3,63 Mrd. Dollar ein – eine Steigerung um über 6 Prozent.

Prämienentwicklung 2013



In Kürze

Dieter Berg neuer IUMI-Präsident.

Der Deutsche hat auf der Jahreskonferenz des Verbands in Hongkong den Norweger Ole Wikborg als Präsident des 140 Jahre alten Branchenverbands abgelöst. Berg, der beim weltgrößten Rückversicherer Munich Re nach einer Reorganisation im Geschäftsbereich Marine das Business Development für die Sparte leitet, gehört bereits seit Jahren dem Executive Committee der IUMI an.

www.iumi.com

Shipowners' steigert Überschuss.

Der P&I Club meldet zur Halbzeit des Geschäftsjahres ein auf 4,6 Mio. US-Dollar verbessertes technisches Ergebnis. Die kombinierte Schaden-Kosten-Quote sei damit auf 95,5 Prozent verbessert worden, hieß es bei dem Versicherer. Zusammen mit den Kapitalerträgen konnten die freien Reserven um 15,3 Mio. auf 314 Mio. US-Dollar ausgeweitet werden.

www.shipownersclub.com

Bestimmungen für Arktisschiffahrt rücken näher. Der Umweltausschuss der UNO-Schiffahrtsorganisation IMO hat auf seiner 67. Sitzung Mitte Oktober den Entwurf für einen 'Polar Code' gebilligt. Der Kodex enthält besondere Bestimmungen zum Betrieb und der Ausstattung von Seeschiffen in arktischen Gewässern, die über die MARPOL-Konvention hinausgehen. Die Verabschiedung des Kodex ist für Mai 2015 geplant. Dann könnten die Vorschriften 2017 in Kraft treten.

www.imo.org

Moderater Auftakt bei P&I-Verhandlungen

Nach den starken Beitragserhöhungen der Vorjahre zeichnet sich für die nächste Prolongation in der P&I-Versicherung ein etwas gemäßigter Verlauf ab.

Den Startschuss gab der Shipowners' Club mit der Ankündigung, das allgemeine Prämienniveau auch im kommenden Jahr unverändert zu lassen. Bereits in den Vorjahren hatte der Club von einem General Increase abgesehen. Der Wettbewerber Britannia hat sich zum Ziel gesetzt, die Raten 2015 um durchschnittlich 2,5 Prozent anzuheben.

Aufgrund gesunkener Großschäden und ordentlicher Kapitalerträge hatten die Clubs im vergangenen Jahr stabile oder

steigende Überschüsse erzielt. Die von einigen Vereinen veröffentlichten Halbjahresergebnisse deuten darauf hin, dass der positive Ergebnistrend im bisherigen Jahresverlauf anhielt.

Bei der vergleichsweise erfreulichen Schadensentwicklung sei zu erwarten, dass die Prämienanhebungen im kommenden Jahr im Durchschnitt geringer ausfallen werden, erklärte der Londoner Versicherungsmakler RFIB.

Der Makler P&I-Makler Tysers schätzt, dass die Erhöhungen für 2015 durchschnittlich eher bei 5 Prozent liegen werden – gegenüber gut 8 Prozent in diesem Jahr.

Foto: Heinrich Elbracht Assekuranzmakler



SEMINAR: Die Referenten Elmar Bruns, Peter Irminger und Ronald Wessels sowie die Elbracht-Geschäftsführer Bernd Terbeek und Dr. Dirk Terbeek (v.l.).

Haftungsbeschränkung im Fokus

Die für 2015 international beschlossene Anhebung der Haftungshöchstgrenzen für Schiffseigner stand beim diesjährigen Seminar des Emdor Seeverversicherungsmaklers Heinrich Elbracht im Fokus.

Bereits zum sechsten Mal lud die Firma Kunden und Geschäftspartner dazu ein. Dabei zeigte Ronald Wessels (Wessels Reederei) auf, wie aus einem vermeintlich kleinen Schadensereignis exorbi-

tante Schadensersatzforderungen an eine Reederei erwachsen können. Daran anknüpfend skizzierte Elmar Bruns, Claims Manager bei Elbracht, die taktischen und rechtlichen Erwägungen bei der Einleitung des Haftungsbeschränkungsverfahrens. Abschließend berichtete Kapitän Peter Irminger, Managing Director von Zass International, über die Möglichkeiten zur Begrenzung der Haftung und die Änderungen ab 2015.



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

Blickpunkt Börse: Costamare plant Spin-Off als MLP

Der Kursschock vom Oktober an den Börsen machte auch vor dem Shiplnx nicht halt. Die Lage bleibt aber eher stabil.

Es wirkt nicht fair: Den monatelangen Aufwärtstrend an den Börsen weltweit konnten ausgerechnet die maritimen Werte nicht mitmachen. Es blieb stets bei einer soliden waagerechten Bewegung. Erst als die makroökonomischen Trendmeldungen immer alarmierender wurden, zog auch der Shiplnx im Tandem nach unten.

Die wichtigste Nachricht für viele Reedereien wird offiziell am 26.10. erfolgt sein: **Das Resultat des Stresstests der EZB** zu vielen auf Schiffsfinanzierung konzentrierten Banken wird erst nach Redaktionsschluss veröffentlicht. Gerüchten zufolge sieht es gut aus. Sollte es aber überraschend zu strengen **Auflagen zur Portfoliobereinigung** kommen, würde dies die Schiffswerte nach unten treiben und die Kurse im Gefolge mitziehen.

Die positivsten Meldungen kamen in diesem Herbst aus dem Bulk-Markt. Bei **Dryships (DRYS)** hatte das allerdings erst in der zweiten Oktoberhälfte positive Auswirkungen. Spannend war hier vor allem, dass die Economou-Firma den Versuch aufgab, **einen 700 Mio.-Dollar-Bond** zu platzieren, um eine andere Anleihe abzulösen, die im Dezember ausläuft. Beim nächsten Versuch dürfte der Yield noch weiter steigen und ein interessantes Pokern zu beobachten sein.

Einen außerplanmäßigen Sprung legte dafür **Eagle Bulk (EGLE)** hin, nachdem klar war, dass die Restrukturierung erfolgreich abgeschlossen werden konnte. CEO Sophocles N. Zoullas konnte von einer stark verbesserten Liquidität berichten, nachdem die **Schulden um 80 Prozent reduziert** werden konnten. Dies ging auf Kosten der bisherigen Investoren.

Zu den ohnehin schon zahlreichen Geschichten um den **norwegischen Reeder John Fredriksen** kamen im Oktober weitere hinzu: Die von ihm kontrollierten Bulk-Häu-

ser **Knightsbridge** und **Golden Ocean Group** wurden zur Überraschung mancher Beobachter fusioniert. Der erhoffte positive Effekt an der Börse blieb aus. Die Erwartung sinkender Raten in dem Sektor überdeckte jede schüchterne Euphorie. Dennoch: **Die neue Einheit umfasst zunächst 72 Schiffe** und dürfte in den kommenden Monaten ziemlich tonangebend sein. Zumindest die Investoren und Banker, die lautstark nach Konsolidierung in der trockenen Massengutfahrt verlangen, sollten zunächst befriedet sein.

Spin-off für Containerschiffe

Erleichtert sein dürften auch die Investoren der **Lloyds Fonds AG (WKN A12UP2, ISIN DE000A12UP29)**, als bekannt wurde, dass Torsten Teichert, der flamboyante Vater des Unternehmens, mindestens weitere drei Jahre als Vorstandsvorsitzender an Bord bleibt. Kleiner Wermutstropfen: Kollege Dr. Joachim Seeler dagegen scheidet demnächst aus und verfolgt eine politische Karriere.

Während die **Master Limited Partnerships** bislang vor allem aus dem Bereich Flüssiggas bekannt waren, scheint sich bald auch ein erster Versuch im Containermarkt

abzuzeichnen. **Costamare (CMRE)** hat angekündigt, eine entsprechende Tochter zu gründen. Dem Aktienkurs bekam es gut, fast 10 Prozent Steigerung wurden in den Tagen nach der Ankündigung registriert. Costamare wird nach den bekannt gewordenen Plänen zunächst **vier Postpanamax-Schiffe** beisteuern, die alle eine substanzielle Charter mitbringen. Man spricht von mehr als sechs Jahren pro Schiff. Nach und nach sollen dann aus der umfangreichen Flotte Schiffe in den Spin-off ausgegliedert werden. MLPs funktionieren nur, wenn Investoren regelmäßige Einnahmen, sprich **langfristige Charterverträge**, sehen können. Das Echo aus dem Gasmarkt bietet fast nur solche Verträge, der Containermarkt ist daran derzeit nicht gerade reich. Unklar blieb allerdings, warum Costamare sich gerade **von den modernsten Schiffen mit den besten Verträgen** aus dem Mutterhaus trennen will. Die Antwort der Investoren auf beiden Seiten wird in den kommenden Wochen ablesbar sein.

Die hysterische Reaktion einiger Karibikhäfen auf (k)einen Ebola-Verdacht an Bord wettete **Carnival Cruises (CCL)** übrigens schnell ab.



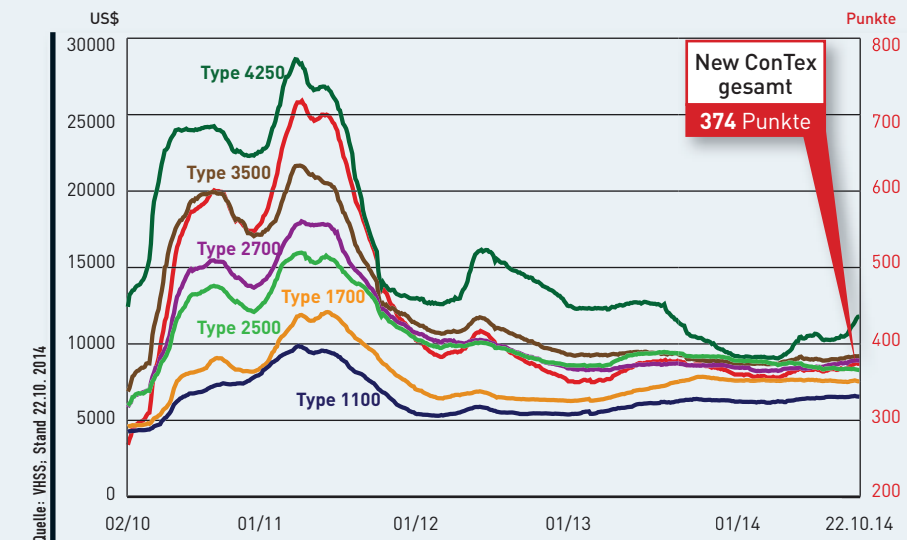
Quelle: Structured Solutions AG; Stand: 21.10.2014
Foto: iStockphoto/craftvision

New ConTex gibt leicht nach – größere Einheiten gefragt

Nach der Aufwärtsphase in den letzten Wochen gab der von der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. herausgegebene New ConTex zuletzt wieder nach.

Insbesondere aufgrund der schwächeren Entwicklung bei den kleineren Größen verlor der Index einen Punkt und steht nunmehr bei 374 Punkten.

Nur die größeren Klassen (3.500/4.250 TEU) stellen sich gegenwärtig diesem Trend entgegen. Während die kleineren Einheiten auf der Basis einer 12-Monats-Charter zwischen 19 und 46 US-Dollar verloren, könnte die Panamax-Gruppe sogar um 111 Dollar zulegen. Derzeit sind keine herausragenden Aktivitäten oder Transaktionen zu verzeichnen – der Markt verharrt auf dem derzeitigen Niveau. Mit Blick auf das Vorjahr ist aber festzuhalten, dass insbesondere die Einheiten ohne Ladegeschirr besser dastehen. So liegen die Klassen 2.700, 3.500 und 4.250 TEU aktuell zwischen 733 (+ 9,9 Prozent) und 1.736 Dollar



(+ 20 Prozent) über dem Vorjahresniveau (jeweils auf der Basis einer 12-Monats-Charter). Der befürchtete Kaskadeneffekt ist derzeit vornehmlich bei den 2.500-TEU-Schiffen zu

beobachten, die derzeit knapp 740 Dollar unter dem Vorjahresniveau liegen (–9,4 Prozent). Das Minus in der 1.700-TEU-Klasse: 279 Dollar oder 3,6 Prozent.

www.vhss.de

SFI TKL.Ship: Gesamtindex profitiert von höheren Charraten

Im September verzeichnete der SFI Gesamtindex – auch wegen des etwas stärkeren US-Dollars – einen Anstieg von ca. 4,46 % gegenüber dem Vormonat.

Innerhalb der Containerschiffahrt entwickelten sich die Charraten uneinheitlich.

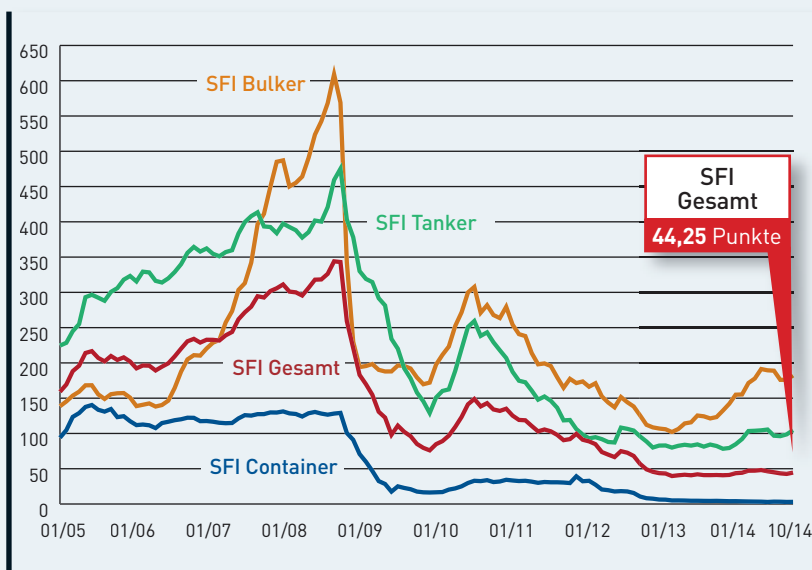
Während sie für 2.000- und 2.500-TEU-Containerschiffe fielen, stiegen die Charraten in den restlichen Größenklassen leicht oder blieben konstant. Die Neubau- und Second-Hand-Preise blieben in allen Größenklassen konstant. Insgesamt führte dies – auch wegen

des etwas stärkeren US-Dollars – zu einem Anstieg des Index im Containersegment.

Bei den Tankern verzeichneten die Charraten in den Größenklassen Handysize und Handymax einen leichten Rückgang oder blieben konstant. In allen anderen Größenklassen stiegen die Charraten dagegen teilweise deutlich. Die Neubaupreise bei den Panamax-, Aframax – und Suezmax-Tankern legten leicht zu. Bei den Handymax- und VLCC-Tankern verharrten sie auf dem Niveau des Vormonats. Während die Second-Hand-Preise bei den Aframax-Tankern stiegen, blieben sie in den restlichen Größenklassen konstant. Diese Entwicklungen führten zu einem Anstieg des Index im Tankersegment.

Bei den Bulkern stiegen die Raten in fast allen Größenklassen. Lediglich bei den Capesize-Bulkern fielen sie. Die Neubaupreise gingen leicht zurück. In fast allen Größenklassen fielen die Second-Hand-Preise leicht oder blieben konstant. Nur bei den Capesize-Bulkern stiegen sie ein wenig. Wegen dieser Entwicklungen und des etwas stärkeren USD stieg der Index im Segment Bulker an.

www.boersenag.de www.zweitmarkt.de



Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN



Ökologische Heckpartie

Der Umbau der „Ostfriesland“ auf LNG-Technik nimmt Gestalt an.

Am 10. Oktober wurde die Borkum-Fähre MS „Ostfriesland“ von ihrem Achterschiff durch Schweißarbeiten auf der BVT-Werft in Bremerhaven getrennt. Die Sektion wurde per Kran aus dem Dockschiff gehoben und an Land gesetzt. „Das war eine spannende Aktion“, erklärt AG „EMS“-Kapitän Bernd Ramm, der die Bauarbeiten für die Reederei vor Ort begleitet.

Im nächsten Schritt wird das vorhandene Schiff mit dem neuen Achterschiff verschweißt, das in der Zwischenzeit bei BVT gefertigt wurde. Es beherbergt das eigentliche Herzstück des neuen Schiffes, den innovativen und umweltschonenden neuen Schiffsantrieb mit LNG. Durch den Umbau verlängert sich das Schiff außerdem um 14,3 Meter. www.ag-ems.de

Foto: Hero Lang

SCHWEISSARBEIT: Auf dem Dockschiff „Condock V“ bekam die „Ostfriesland“ einen neuen Heckbereich.

Scandlines erhält Effizienzpreis

Die auf Hybridbetrieb umgerüstete Fähre „Prinsesse Benedikte“ der Reederei Scandlines ist mit dem Ship Efficiency Award 2014 ausgezeichnet worden.

Der Award würdigt die deutliche Effizienzsteigerung der Hybridfähre und die damit einhergehende Reduzierung von Treibstoffverbrauch und Emissionen. Das Schiff erhielt im September bei den Lloyd's List Innovation Awards außerdem das Prädikat „sehr empfohlen“. Die „Prinsesse Benedikte“ als erste von derzeit vier Hybridfähren in der Scandlines-Flotte zeigt, dass Lithium-Polymer-Batterien ein sicheres und zuverlässiges Mittel sind, um Emissionen in der Schifffahrt zu reduzieren. www.scandlines.de



Foto: Scandlines

VORBILD: Die „Prinsesse Benedikte“ kombiniert Diesel- und Batterieantrieb.

„Sonne“ auf wissenschaftlicher Testfahrt



Foto: Meyer Werft

Das neue Flaggschiff der deutschen Meereswissenschaft, die „Sonne“, steht vor der Ablieferung.

Von Bremerhaven aus war das Forschungsschiff unter Federführung des Oldenburger Instituts für Chemie und Biologie des Meeres (ICBM) schon mal testweise in der Nordsee unterwegs. www.icbm.de

300 Experten bei Weltkonferenz

Auf der „Fünften Außerordentlichen Internationalen Hydrographischen Konferenz“ diskutierten Delegierte aus 78 Staaten und zwölf internationalen Organisationen über neue Techniken und Standards.

Die Konferenz in Monaco wurde von BSH-Vizepräsident Dr.

Mathias Jonas (Bild) geleitet. Auf der Agenda: fachübergreifende Standardisierungsprojekte, die außer Hydrografie auch Ozeanografie und Meteorologie einbeziehen. www.bsh.de



Foto: BSH

Unesco: Wrack vor Haiti nicht „Santa Maria“

Bei den Überresten des vor Haiti gefundenen Schiffes handelt es sich laut der Weltkulturorganisation nicht um die „Santa Maria“ von Christoph Kolumbus.

Der US-Unterwasserarchäologe Barry Clifford hatte Mitte Mai verkündet, alle geografischen, archäologischen und topografischen Analysen deuteten stark darauf hin, dass es sich bei dem Wrack vor Haiti um die „Santa Maria“ handle, mit der Kolumbus 1492 Amerika entdeckt hatte.

Die UNESCO hatte auf Bitten der Regierung von Haiti eine Experten-

kommission losgeschickt. Ergebnis: „Es gibt nun einen unbestreitbaren Beweis, dass das Wrack das eines Schiffes aus einer viel späteren Zeit ist.“ Der Bericht stützt sich demnach auf im September vorgenommene Unterwasseruntersuchungen, bei denen sich herausstellte, dass die vor Ort gefundenen Befestigungen am Schiff auf eine Technik von Ende des 17. oder des 18. Jahrhunderts zurückgehen.



NACHBAU: Die „Santa Maria“ war das Flaggschiff der Kolumbus-Flotte.

Selbst fahrendes Küstenschiff mit Batteriebetrieb



REVOLT: In Norwegen wird ein Modell im Maßstab 1:20 getestet.

Forscher von DNV GL haben „ReVolt“ entwickelt – ein Schiff, das ökologischer und sicherer sein soll als konventionelle Schiffe.

„ReVolt“ braucht keine Besatzung, ist batteriebetrieben und hocheffizient. Die Reichweite des 100-TEU-Schiffes beträgt 100 Seemeilen, dann muss die Batterie wieder aufgeladen werden. www.dnvgl.com

AIDA Home bezogen

Nur acht Monate nach dem Richtfest am 31. Januar 2014 haben die ersten 200 Mitarbeiter ihre neuen Büros im Bürokomplex AIDA Home im Rostocker Stadthafen bezogen.

Der neue Bürokomplex wurde nach neuesten Umweltstandards errichtet. Zum Heizen und Kühlen wird eine Kombination aus Geothermie (Erdwärme), Kompressionskältemaschine und Fernwärme genutzt. Darüber hinaus verfügt AIDA Home über ein modernes Raumklimakonzept mit Hybridfassade, thermischer Bauteilaktivierung, Quelllüftung sowie Heiz- und Kühlseget. www.aida.de

SIGNAL: Das moderne Gebäude von AIDA spart bis zu 60 Prozent Energie ein.



FOLGE 7

Seemannsgarn spinnen

Gemeint ist eigentlich Schiemannsgarn, ein dünnes, mit Teer getränktes Garn zum Umwickeln („Kleedern“) von Drahttauwerk, vor allem der Spleißstellen, um den Draht vor Korrosion zu schützen.

Solches Schiemannsgarn (mit der Zeit dann meist: Seemannsgarn) zu wickeln, war ebenso mühselig wie eintönig, weshalb man sich die Zeit dabei mit zusammengesponnenen Erzählungen vertrieb. Doch Tatsachen passen zu Geschichten über Klabautermänner, reizvolle Nixen oder grässliche Seeungeheuer ohnehin nur bedingt, eher schon zu Kaventsmännern und anderen Monsterwellen, die man lieber nicht ins Reich der Fabel verweist, weil es sie tatsächlich gibt.

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



Lack mit Ladung

Abwechselnd positiv und negativ geladene Spannungsfelder sollen Schiffsrümpfe vor Bewuchs schützen. So ändert sich ständig der Säuregehalt des Wassers, was Muscheln und Algen abstößt. Text: Andrea Hoferichter/Süddeutsche Zeitung (30.09.2014)





TRICK: Elektrisch leitfähiger Lack mit unterschiedlicher Ladung könnte Algen und Kleingetier auf Distanz halten.

Foto: Nightman1965, ovydyborets - Fotolia

Der Yachthafen Kühlungsborn ist nicht nur ein „Eldorado für Wassersportler“, wie die Werbebroschüre verheißt, sondern offenbar auch eines für Wissenschaftler. Chemiker und Ingenieure des Fraunhofer-Instituts für Werkstoffmechanik (IWM) in Halle und Meeresbiologen des Umweltinstituts bioplan Nienhagen jedenfalls reisen hier regelmäßig an und versenken handtuchgroße Stahlplatten im Ostseewasser.

Sie testen damit Antihafbeschichtungen für Schiffsrümpfe, die verhindern sollen, dass sich Bakterien, Algen, Muscheln und Seepocken festsetzen. „Im Gegensatz zu den heute üblicherweise eingesetzten biozid- oder kupferoxidhaltigen Lacken ist unser System ausgesprochen umweltverträglich“, sagt Uwe Spohn vom IWM.

Statt mit giftigen Substanzen arbeiten die Forscher mit elektrisch leitfähigen



BEWUCHS: Seepocken, die zu den Krebsen gehören, heften sich an die Unterseite von Schiffen.

gem Lack und einem elektrochemischen Trick. An elektrisch positiv oder negativ geladenen Flächen, die abwechselnd so angeordnet sind wie ein Zebrastrreifen oder die schwarzen und weißen Felder

eines Schachbretts, wird Wasser zersetzt und dadurch der pH-Wert geändert. Es entstehen benachbarte Zonen mit unterschiedlichen pH-Werten, die einen sauer wie Essig, die anderen so alkalisch wie Seifenlauge. „Kehrt man die Ladung der Flächen und damit auch den pH-Wert alle zwei bis fünf Minuten um, erzeugt das einen pH-Stress, den Meeresorganismen nicht mögen. Sie siedeln sich deshalb gar nicht erst an. Manche Mikroorganismen lassen sich dadurch sogar wieder ablösen“, erklärt der Chemiker.

Das Lacksystem ist aus drei Schichten aufgebaut, die sich wie gängige Lacke aufspritzen oder aufrollen lassen sollen: eine elektrisch isolierende Grundierung und zwei elektrisch leitfähige Schichten, zwischen denen Kupferkontakte aufgeklebt werden. Die elektrisch entgegengesetzt geladenen Felder, die auf dem →



ANREIZ: Mit einem bewuchsfreien, glatten Rumpf ist ein Schiff sparsamer und umweltfreundlicher unterwegs.

→ Schiffsrumpf bis zu vier Meter breit und etwa einen halben Meter lang sein können, dürfen keinen direkten Kontakt zueinander haben. Deshalb müssen auf der Grundierung etwa einen bis zwei Zentimeter breite Streifen abgeklebt werden. Alternativ könnten Spohn zufolge gängige Lackierroboter diese Streifen beim Lackieren einfach auslassen.

Um das System schließlich noch an Stromquelle und Regelsysteme anzuschließen, müssten Kabel von den Kupferkontakten durch den Schiffsrumpf nach innen gezogen werden, was Spohn zufolge technisch kein Problem ist. Bei kleineren Schiffsrümpfen, bei denen man mit nur einer Reihe alternierend geladener Flächen auskommt, können Kontakte und Verkabelung auch oberhalb der Wasserlinie erfolgen. Das haben die Forscher schon an einem Patrouillenboot der Fischereiaufsicht Barth in Mecklenburg-Vorpommern erfolgreich getestet.

Hartnäckiger Belag

Auf ungeschützten Rümpfen dagegen bildet sich schnell eine hartnäckige Schicht aus Mikroben, Pflanzen und allerlei Meeresgetier. Der Run auf die besten Plätze beginnt schon Sekunden nach dem Stapellauf. Erst besetzen Sporen die Oberfläche



Foto: © Fraunhofer IWM

FORSCHER: Dr. Uwe Spohn vom Fraunhofer IWM in Halle.

und bilden eine schleimige Bakterienschicht. Dann lassen sich Algen, Miesmuscheln und Seepockenlarven nieder. Auf einem Quadratmeter Schiffsrumpf kann sich so in weniger als sechs Monaten bis zu 150 Kilogramm marines Leben ansammeln, heißt es auf den Internetseiten der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO.

Der hartnäckige Belag erhöht vor allem den Reibungswiderstand. „Um diesen Widerstand zu überwinden, muss ein Schiffsmotor bis zu 86 Prozent mehr Leistung bringen“, berichtet Michael Schultz von der US Naval Academy in Annapolis, USA. Das erhöht den Treibstoffverbrauch erheblich, schadet dem Klima und macht sich auch wirtschaftlich bemerkbar. Zudem können die blinden Unterwasserpasagiere in Regionen gelangen, in denen sie eigentlich nicht zu Hause sind, und dort die Ökosysteme empfindlich stören.

Lange Zeit setzten Reeder auf zinnhaltige Biozide, um den Bewuchs zu verhindern. Diese Mittel wirken sehr gut und das jahrelang. Allerdings schädigen sie auch andere Wasserorganismen und wurden deshalb 2008 von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO verboten (s. Kasten rechts). „Aktuell haben 68 Staaten diese Konvention ratifiziert. Das entspricht 83 Prozent der Gesamttonnage,

berichtet Torsten Schwanemann vom Umweltbundesamt.

Seit diesem Verbot seien kupferhaltige Wirkstoffe die am häufigsten eingesetzten Mittel gegen den Rumpfbewuchs. Oft werden sie noch mit Herbiziden kombiniert, die das Pflanzenwachstum hemmen. Zwar sind sie deutlich verträglicher für Wasserorganismen als die Zinnverbindungen, aber nicht harmlos. „Der Einsatz kupferhaltiger Biozide ist wegen der langfristigen Anreicherung in der Umwelt definitiv nicht nachhaltig“, sagt Schwanemann. Dass auch diese Substanzen bald verboten werden, hält er aber für unwahrscheinlich. Die Berufsschiffahrt sei wirtschaftlich zu wichtig, und es fehlten bisher gleichwertige, umweltverträgliche Alternativen.

Kein Halt für Organismen

Nicht nur in Kühlungsborn wird deshalb nach Lösungen gesucht. Ein US-amerikanisches Forscherteam der Duke University in Durham etwa testet zurzeit flexible



Foto: © Fraunhofer IWM

LACKSYSTEM: Yvonne Wilke, Dr. Volkmar Stenzel und Manfred Peschka (von links) vom Bremer Fraunhofer IFAM nahmen sich Haihaut zum Vorbild.

VERSUCHSANORDNUNG: Sebastian Kunsch (Geschäftsführer Schiffswerft Barth), Manfred Fütting (Fraunhofer IWMH) und Stefan Sandrock (Geschäftsführer bioplan GmbH, v.L.) in Nienhagen an der Unterseite eines Bootes mit den Testflächen.



Foto: Riza - Fotolia

Foto: © Fraunhofer IWM

Kunststoffschichten, die sich jedes Mal beim Anlegen einer elektrischen Spannung zusammenziehen und dabei kleine Krater an der Oberfläche bilden. Mit schnellen Spannungsänderungen wird der Belag regelrecht abgeschüttelt.

Auch natürliche Gifte werden als neue Lackzusätze erprobt. Viele Seegräser zum Beispiel setzen Stoffe frei, die Muscheln und Seepocken abwehren können. Einst könnte es sogar „lebende Lacke“ geben, mit Gift produzierenden, in eine Schicht aus Polyurethan-Kunststoff eingebetteten Bakterien. An der Hochschule Bremen favorisieren Forscher hingegen Silikonschichten mit der Struktur von Haihaut, an der Meeresorganismen nur schlecht Halt finden. Schon auf dem Markt und zum Beispiel an skandinavischen Fähren im Einsatz sind silikonhaltige Lacke, von denen der Bewuchs praktisch abruttschen soll. Durchgesetzt haben sie sich allerdings noch nicht.

„Eine umweltfreundliche Beschichtung, die wie ein Lack mit zinnorganischen Bioziden mindestens fünf Jahre lang und in allen Gewässern gegen alle Tiere und Mikroorganismen wirkt, wird es so bald nicht geben“, nimmt der Fraunhofer-Forscher Spohn an. Auch die besten der beschichteten Platten im Kühlungsborner Yachthafen bleiben bisher nur fünf bis elf Monate frei von Muscheln und Seepocken. „Wir hoffen aber, dass sich der Zeitraum verlängert,

wenn ein entsprechend lackiertes Schiff nicht nur im Hafen liegt, sondern öfter unterwegs ist“, sagt er. Ab einer Geschwindigkeit von 15 Knoten, also knapp 30 km/h, so die Faustregel, verhindert die Strömung den Bewuchs. Erst einmal würden die Wissenschaftler aber gerne testen, wie gut sich der Lack überhaupt auf die typischerweise mehrere Tausend Quadratmeter große Rumpffläche eines Frachters auftragen lässt. Doch dafür fehlt bisher das nötige Geld. ■

Foto: Hempel

Das Problem mit den Bioziden

Siedeln sich Tiere, Pflanzen und Mikroorganismen am Rumpf von Schiffen an, spricht man von Biofouling. Die anhaftenden Organismen erhöhen das Gewicht und den Wasserwiderstand des Schiffes. Dies verlangsamt die Fahrt und erhöht den Treibstoffverbrauch. Außerdem werden die besiedelten Oberflächen oft beschädigt. Um dem entgegenzuwirken, werden sogenannte Antifouling-Farben verwendet, um die anhaftenden Organismen abzutöten.

Als Antifouling-Anstriche wurden früher organozinnhaltige Breitbandbiozide (zum Beispiel Tributylzinn – TBT) verwendet. Doch diese Substanzen sind hochgiftig und wirken hormonell auf Wasserlebewesen. Deshalb ist ihr Einsatz seit 2008 international verboten. Die entsprechende IMO-Konvention (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems

on Ships) trat im September 2008 in Kraft.

In biozidhaltigen Antifouling-Farben werden derzeit überwiegend Kupferverbindungen als Wirkstoffe eingesetzt. Zur Verstärkung werden sie häufig durch organische, meist chlorhaltige Verbindungen ergänzt – sogenannte „Booster-Biozide“. Zwar sind diese Antifouling-Anstriche nicht so extrem schädlich wie TBT. Doch auch diese Substanzen können unerwünschte Wirkungen auf Organismen im Wasser haben. Das Umweltbundesamt setzt sich deshalb für die Entwicklung von Alternativen ein – z.B. Antihafbeschichtungen (Silikon, Teflonpolymere, Nanotechnologien), Beschichtungen mit mikrorauer Oberfläche (Haifischhaut), biozidfreie, selbstpolierende Beschichtungen, elektrochemische Methoden oder mechanische Reinigungstechniken.



OPTIK: Moderne Schiffslacke – wie hier von Hempel – sind bereits deutlich umweltfreundlicher als ihre Vorgänger.



STILVOLL:
Maritim
gestaltete
Fassade.



Lebendiges Museum

Im Emden Maritimen Museum „Freunde der Seefahrt“ wird Schifffahrtsgeschichte nicht nur ausgestellt, sondern lebt und den Besuchern vermittelt. Text & Fotos: Gunther Meyn

Schon die Begrüßung durch „Johnny“ ist standesgemäß. Der stattliche Seemann, adrett gekleidet in einer dunkelblauen Offiziersuniform, ist ein echter Hingucker. Stolz „wacht“ die Schaufensterpuppe vor der markanten Fassade des Maritimen Museums „Freunde der Seefahrt e.V.“ in Emden. Das kleine Ausstellungshaus ist eine echte Attraktion. Hier werden Besucher umgehend auf eine wahre Zeitreise geschickt. In eine Zeit, „als Schiffe noch Masten und Bäume hatten“, erklärt Peter Nauschütt, Leiter des Museums, das Motto des Hauses.

Es sind vor allem die zahlreichen persönlichen Erinnerungsstücke ehemaliger Fahrleute, die den Besucher in ihren Bann ziehen: Private Bildbände und Fotos, Briefe und Tagebücher aus den 60er-, 70er- und 80er-Jahren reihen sich liebevoll

drapiert an langen Tischen und großflächigen Bordwänden. „Sämtliche Exponate sind von Seeleuten und ihren Angehörigen gestiftet worden“, erzählt Nauschütt, der früher selbst jahrelang als Technischer Offizier zur See gefahren ist.

Schmökern erwünscht

Während in anderen Museen „Anfassen verboten“-Schilder hängen, die dem Besucher distanzierte Andacht gebieten, sind die Exponate im Emden Museum für jedermann zugänglich. „Selbstverständlich dürfen unser Gäste die Aufzeichnungen einsehen und in den Tagebüchern schmökern“, sagt Ernst Richter, einer der Mitbegründer des Museums „Freunde der Seefahrt“.

Einige der gestifteten Exponate befinden sich hinter geschlossenen Vitrinen – so wie die besonders seltenen, 100 Jahre alten Seefahrtbücher. Besonderes Fundstück: Das Seefahrtbuch eines „Pamir“-Überlebenden – der berühmten, 1957 gekenterten Viermastbark. Auf Wunsch holt Richter das Kleinod heraus und stellt es den Gästen zur Ansicht zur Verfügung.

Auch sonst gibt es für Seeleute und „Sehleute“ allerhand zu entdecken. So sind an einem Wandabschnitt zahlreiche Äquator-Taufscheine aufgehängt, während in einer anderen Ecke Zeitungsausschnitte vom Untergang der „Titanic“, Modelle alter Kriegsschiffe sowie dem Atomschiff „Otto Hahn“, historische Münzen sowie zahlreiche nautische Karten ausgestellt sind – alles echte Fundstücke von und für Liebhaber der jüngeren maritimen Geschichte. Für echtes Seefahrerflair sorgen die rund 500 Tischflaggen mit den Logos von Reedereien und Schiffervereinen, die in schier end-



SEERETTUNG: Funkanlage aus einem russischen Rettungsboot.



TAUCHERGLOCKE: So sahen Tauchhelme im Jahr 1942 aus.



OFFIZIERSPUPPE: „Johnny“ heißt die Museumsbesucher willkommen.



VIELFALT: Detailgetreue Schiffsmodelle flankieren die Ausstellung.

loser Reihe über den Ausstellungsregalen thronen.

Anekdoten inklusive

Was dem Museum aber seinen besonderen Charme verleiht, ist der persönliche Kontakt zu den Besuchern. Mitbegründer Richter, ein ehemaliger Schiffskoch, steht ihnen geduldig Rede und Antwort. Manchmal kann er auch die eine oder andere Anekdote zu den Exponaten zum Besten geben. So etwa die über die „größte Schiffsglocke der Welt“. Sie wurde für den Frachter „Emdens Welvaart“ bei einer Gießerei in Asien in Auftrag gegeben. Offenbar gab es Probleme bei der Übermittlung der Maßangaben. Am Ende wurde eine riesige Messingglocke

geliefert, die locker drei Nummern größer geriet als bestellt. Auch diese Fehlproduktion ist nun in Emden zu besichtigen.

Das Museum „Freunde der Seefahrt“ ist in seiner zehnjährigen Geschichte bereits zweimal umgezogen und hat sich jedes Mal ein wenig vergrößert. Angefangen hatte alles mit einem 60 qm großen Raum, in dem persönliche Andenken und Bilder aus der Fahrzeit bei Emder Reedereien ausgestellt wurden. Richter, der das Museum mit anderen Seeleuten im Ruhestand gegründet hat, erinnert sich an die Anfänge: „Durch eine kleine Zeitungsanzeige und Mund-zu-Mund-Propaganda kamen ehemalige Seeleute, um das Museum zu besichtigen. Manche Besucher entdeckten

Schiffe, auf denen sie früher gearbeitet oder lange Seereisen gemacht haben.“

Das Museum ist traditionell auch eine Begegnungsstätte ehemaliger Seeleute. Gäste haben also gute Chancen, zusätzlich zu den Exponaten so manche Geschichte aus erster Hand zu ergattern – darunter auch solche aus einer Zeit, als die Schiffe noch Masten und Segel hatten. ...



Das nächste Mal gehen wir beim Maritimen Museum - Museum des Kantabrischen Meeres vor Anker.



HOBBY-KURATOREN: Bernd Parré, Peter Nauschütt und Ernst Richter (v. l.).

Maritimes Museum – Verein „Freunde der Seefahrt e.V.“

ADRESSE

Emsstraße 12, 26721 Emden
Telefon: 04921-584923

ÖFFNUNGSZEITEN

Di., Do., Sa. 10 bis 13 Uhr
(oder nach tel. Vereinbarung)

EINTRITT

Erwachsene: 2 Euro, Kinder: 1 Euro

Chansons mit Seegang

MARITIME
PORTRÄTS

Folge 58

Die Hamburger Band „Hafennacht“ begeistert
mit maritimen Liedern und authentischen
Geschichten. Text: Sebastian Meißner, Fotos: Maricio Bustamante

GITARRE
ERIK
BRAREN

GESANG
USCHI
WITTICH

AKKORDEON/
TROMPETE
HEIKO
QUISTORF

Wir lieben die See. Und die See liebt uns. Deshalb spielen wir maritime Lieder“, sagt Uschi Wittich. Wenn die Sängerin über die Musik ihrer Band „Hafennacht“ spricht, wählt sie ihre Worte mit Bedacht. Man spürt: Diese Band macht Musik nicht nur zur Unterhaltung, sondern auch aus Überzeugung. Die drei Musiker – Uschi Wittich (Gesang), Heiko Quistorf (Akkordeon, Trompete) und Erik Braren (Gitarre) – sind gestandene Musiker, kommen aus unterschiedlichen Stilrichtungen..., haben Pop und Jazz erforscht. Bis sie vor neun Jahren Seefahrerlieder entdeckten. Alte Songs, die von Heimat und Fernweh, von Einsamkeit und Freundschaft, von Abenteuern, vom Weggehen und vom Wiederkommen handeln. Es war Liebe auf den ersten Blick.

„Diese Songs bedeuten etwas und sie sind klug. Es steckt so viel Lebensweisheit in ihnen“, schwärmt Wittich. Besonders gerne mag sie auch den Humor dieser Lieder. Seemänner sind Meister darin, mit den Unwägbarkeiten des Lebens umzugehen. Sie sind es gewohnt, ihr Ziel über Umwege zu erreichen. Die Laune lässt sich ein Seemann davon nicht vermiesen. Eine Lebenshaltung, die der Hamburgerin imponiert.

Auch die Atmosphäre dieser Lieder beeindruckte die Musiker. „Die Stücke sind melancholisch, ohne traurig zu sein“, so die Sängerin. „Hafennacht“ arbeitet die Songs aus, arrangiert sie um, transportiert sie in die Gegenwart und verleiht ihnen eine eigene Note. Typische Mitklatsch-Shantys spielen „Hafennacht“ aber nicht.

Die sind genauso wenig ihr Ding wie blau-weiß geringelte Seemannsfolklore und andere Klischees. Stattdessen widmen sie sich dem Liedgut zum Nachdenken und Mitfühlen. Außerdem komponiert das Trio auch eigene Lieder, in denen es ihrer Verbundenheit zur See Ausdruck verleiht. Akustisch klingt das modern und dennoch traditionsbewusst. Die klare Stimme von Wittich und ihr sehnsüchtiger Gesang vereinen sich mit dem feinfühlig gespielten Akkordeon und einer gezupften Inselgitarre. Auf einigen Songs komplettieren Streicher oder Bläser den Sound. Hin und wieder treten „Hafennacht“ auch mit einem Streichquartett auf. „Hafennacht goes Classic“ würde man neudeutsch sagen.

Loblied auf Kaschemmen

Längst hat die Band sich mit ihren Chansons mit Seegang in Deutschland einen Namen gemacht. Im bunten Publikum sitzen viele bodenständige Menschen. Darunter auch zahlreiche Kapitäne, Segler, Seenotretter – Menschen also, die jeden Tag erleben, wovon „Hafennacht“ singen. So entsteht ein besonders enger Draht zwischen Künstlern und Zuschauern. „Wir zielen nicht zwingend auf ein Massenpublikum, sondern schätzen die intime Atmosphäre einer Eckkneipe“, sagt Wittich. Überhaupt spielt die Kneipe eine wesentliche Rolle in der Biografie der Band. „In den alten Seemannskneipen auf St. Pauli kam zusammen, was woanders eigentlich nicht zusammengehört. Hier trafen Seemänner nach monatelangen Touren auf das pralle Leben. Heute ist vieles auf dem Kiez zwar



IN IHREM ELEMENT: Die Band am Hamburger Hafen.

eher touristisch orientiert, aber die Läden, die überlebt haben, sind uns mit ihren Geschichten und ihren besonderen Tresenfrauen eine Inspiration“, erklärt sie.

Vor allem die Tresendamen haben es der Band angetan. Denn sie waren für die Seeleute mehr als nur Zapfhahnbediener. Sie waren Freunde, Trostspender, Witzeerzähler – und oftmals der echte Anker im Leben. Auf dem neuen Album der Band – Titel: „Tresenkönigin“ – finden sich gleich mehrere Songs, die sich mit der Suche nach einem Stückchen Heimat in den verrauchten Kiez-Kaschemmen beschäftigen. Sängerin Wittich mag besonders gern den „Blues in Duhn“ und „Fischmarkt“, eine wehmütige Ballade über Traurigkeit und Einsamkeit. So klingen sie – die Hamburger Seemannslieder im Jahr 2014. ...

Hörproben und Tour-Termine unter:
www.hafennacht-ev.de

Neue Schiffe



CAP SAN MALEAS

IMO-NUMMER	9633941
REEDEREI	N.S. Lemos & Co. Ltd.
CHARTERER	Hamburg Süd
FLAGGE	Singapur
ABLIEFERUNG	Mai 2014
TONNAGE	118.938 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	124.426 TDW
LADEKAPAZITÄT	9.669 TEU (1.700 Reefer)
WERFT	HHI, Ulsan (ROK)
LÄNGE	333,17 Meter
BREITE	48,20 Meter
TIEFGANG	14 Meter
MOTOR	MAN-B&W 7S90ME-C9
LEISTUNG	40.670 kW
GESCHWINDIGKEIT	21 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd

FIDELIO

IMO-NUMMER	9684108	WERFT	Tersan, Istanbul (TUR)
REEDEREI	Gefo, Hamburg	LÄNGE	104,34 Meter
CHARTERER	—	BREITE	17 Meter
FLAGGE	Luxemburg	TIEFGANG	6,90 Meter
ABLIEFERUNG	März 2014	MOTOR	MAN-B&W 7L32/44CR
TYP	Öl- und Chemiekalientanker	LEISTUNG	3.920 kW
TONNAGE	4.696 BRZ	GESCHWINDIGKEIT	16 Knoten
TRAGFÄHIGKEIT	6.346 TDW	KLASSE	Germanischer Lloyd





HS SHACKLETON

CHARTERNAME	–	TYP	Containerschiff	BREITE	37,30 Meter
IMO-NUMMER	9477799	TONNAGE	48.338 BRZ	TIEFGANG	12,50 Meter
REEDEREI	Hansa Treuhand, Hamburg	TRAGFÄHIGKEIT	57.500 TDW	MOTOR	MAN-B&W 6S80ME-C9
CHARTERER	Hansa Shipping, Hamburg	LADEKAPAZITÄT	4.957 TEU (600 Reefer)	LEISTUNG	27.060 kW
FLAGGE	Malta	WERFT	Jiangsu, Jingjiang (CHN)	GESCHWINDIGKEIT	22 Knoten
ABLIEFERUNG	September 2013	LÄNGE	255,29 Meter	KLASSE	Germanischer Lloyd

Fotos: Hasenpusch



Eiskalter Einsatz

Der große Umbau beginnt: Das AWI baut ein neues Langzeit-Observatorium für Ozeanbeobachtungen in der Arktis. Von Öz Mox

Wissenschaftler und Ingenieure des Alfred-Wegener-Institutes, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung (AWI), haben mit den Arbeiten für ein Langzeit-Observatorium mit Beobachtungsstationen vom Europäischen Nordmeer bis zum Arktischen Ozean begonnen. An dieser klimawissenschaftlich wichtigen Schnittstelle wollen die AWI-Forscher ihre bereits existierenden Langzeit-Observatorien zu einer umfassenden Forschungsinfrastruktur ausbauen und dabei eine breite Palette moderner Meeresstechnologien einsetzen.

Das große Ziel lautet, mithilfe des neuen FRAM-Observatoriums die Veränderungen des Meeres und seiner Ökosysteme von der Oberfläche bis in die Tiefsee ganzjährig beobachten zu können. Die Helmholtz-Gemeinschaft hat diese strategische Ausbauinvestition befürwortet, der Bund und das Land Bremen finanzieren den Aufbau dieser neuen Plattform in den ersten fünf Jahren mit 25 Mio. Euro.

„Die Arktis wandelt sich, und zwar schneller als gedacht – und was wir an Änderungen in der Eisbedeckung, beim Wetter, aber auch in der Nutzung durch den Menschen feststellen, wirkt sich zeitgleich auf das Leben im Meer aus. Die Veränderungen des Arktischen Ozeans in allen Facetten zu beobachten und die Ursachen und Wirkungen bis hinab in die Tiefsee zu verstehen, ist

eines unserer großen Ziele“, sagt die federführende Projektkoordinatorin Prof. Dr. Antje Boetius.

Autonome Unterwasserroboter

Ausgangsbasis der neuen Forschungsplattform FRAM (Frontiers in Arctic Marine Monitoring) werden die bereits seit mehr als 15 Jahren in der Framstraße existierenden AWI-Langzeit-Observatorien „Verankerungskette“ und „Hausgarten“ sein. „Unsere bisher ortsgebundenen Messeinheiten werden wir mit vielen beweglichen Komponenten wie Tiefseerobotern, Eisbojen, Gleitern und autonom navigierenden Unterwasserrobotern ergänzen“, sagt Mitkoordinator Prof. Torsten Kanzow, Leiter der AWI-Sektion Physikalische Ozeanographie der Polarmeere.

Der FRAM-Ausbau erfolgt über einen Zeitraum von fünf Jahren. Im Anschluss übernimmt das AWI Betrieb und Pflege der Infrastruktur. An Ausbau und Betrieb beteiligen sich Wissenschaftler aus zehn Sektionen des AWI. Geplant sind aber auch

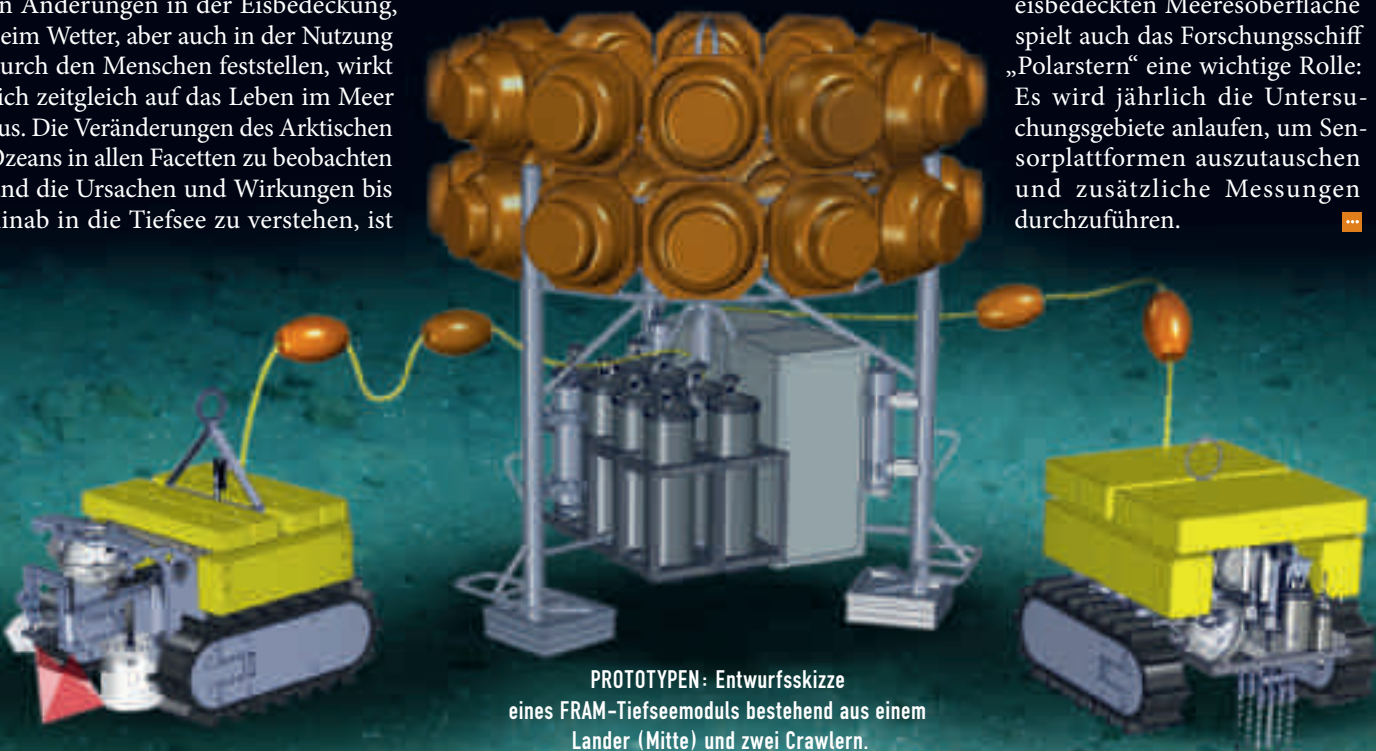


Foto: Sebastian Menze, Alfred-Wegener-Institut

FUNKTION: Die „Polarstern“ soll Sensorplattformen austauschen und Messungen durchführen.

Forschungsk Kooperationen mit dem MARUM an der Universität Bremen und dem GEOMAR in Kiel. „FRAM ist eine herausragende Infrastruktur, die von nationalen und internationalen Forschungsprojekten mit dem Ziel eines besseren Verständnisses der schnell voranschreitenden Veränderungen im Nordatlantik und im Arktischen Ozean genutzt wird“, sagt Boetius.

Die Besonderheit: Über das ganze Jahr hinweg – auch im arktischen Winter – sollen mit einem Multisensor-Ansatz physikalische, chemische und biologische Untersuchungen zeitgleich unter Verwendung autonomer Plattformen durchgeführt werden. Für die kontinuierliche Erforschung der lichtdurchfluteten, eisbedeckten Meeresoberfläche spielt auch das Forschungsschiff „Polarstern“ eine wichtige Rolle: Es wird jährlich die Untersuchungsgebiete anlaufen, um Sensorplattformen auszutauschen und zusätzliche Messungen durchzuführen.



PROTOTYPEN: Entwurfsskizze eines FRAM-Tiefseemoduls bestehend aus einem Lander (Mitte) und zwei Crawlern.

Skizze: Johannes Lemburg, Alfred-Wegener-Institut

Vor fünfzig Jahren...

AUS „KEHRWIEDER“ 11/1964

„Mit alle Mann!“

... in eine Richtung ziehen – dann gelingen die Arbeit und das Weihnachtsfest an Bord, ganz sicher auch der internationale Jugendaustausch zur See nach dem Motto „Fahr mit!“.

Die Grundpfeiler des zwischenmenschlichen Miteinanders namentlich auf See ziehen ihre moralische Spur durch das gesamte Heft. – Neben Fortschrittsmeldungen sind Nebel und Novembersturm ein Hauptthema, Letztere geben Anlass zu trauriger Statistik. So gab es 1963 allein 81 Seeunfälle mit tödlichem Ausgang, 27 Crewmitglieder der „München“ kamen um. Ein Großteil der Unglücksfälle ist laut Jahresbericht der See-Berufsgenossenschaft 1963 auf Totalverlust wegen Schlechtwetters zurückzuführen. Außerdem wird ein Fachkräftemangel unter seemännischen Mannschaftsgraden konstatiert, während sich die Lage bei Patentinhabern normalisiert. Positiv auch: Im Berichtszeitraum ist „ein Schiffsdiesel mit Fernbedienung über den Prüfstand gegangen“, eine „annähernd vollautomatische Antriebsanlage“ wurde... von einer weiteren Motorenfabrik ebenfalls bis zur Einbaureife entwickelt“. Vormalig einzeln verbaute Brückeninstrumente werden fortan in Fahrpulten gebündelt.

An anderer Stelle wird dafür die Möwe detailreich „gerupft“, „Außenbordskamerad“, „Schwein der Luft“, „Casanova und Lump in Liebesdingen“ genannt. Ihre Geschichte sei immer „die Geschichte des Verhaltens der Menschen zu ihnen“. – Tausend (!) junge Menschen im Alter von 16 bis 25 Jahren aus Deutschland, Frankreich und Großbritannien werden hingegen unter dem Motto „Fahr mit!“ zu einer Mittelmeerreise auf der MS „Dunera“ Anfang 1965 „in fröhlichem Urlaubsdurcheinander von Jungen und Mädchen“ ermuntert – na hoppla!



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



Aus dem Inhalt

- Eine Besatzung im Kühlraum
- Politik unter der Lupe
- In Buenos Aires ging ich an Land zum Urlaub in Südamerika
- Technik, Mensch und See 1963
- Landgang mit 100 Sachen
- Nicht alles Gute kommt von oben
- Die Hapag bringt den Seebäddienst auf Vordermann
- Mit 70 Karat über See
- Im Urlaub eine Seereise?
- Schmunzelauge
- Prost Weihnacht!
- Die Geschichte der Meisterschaft der Meere



Kehrwieder

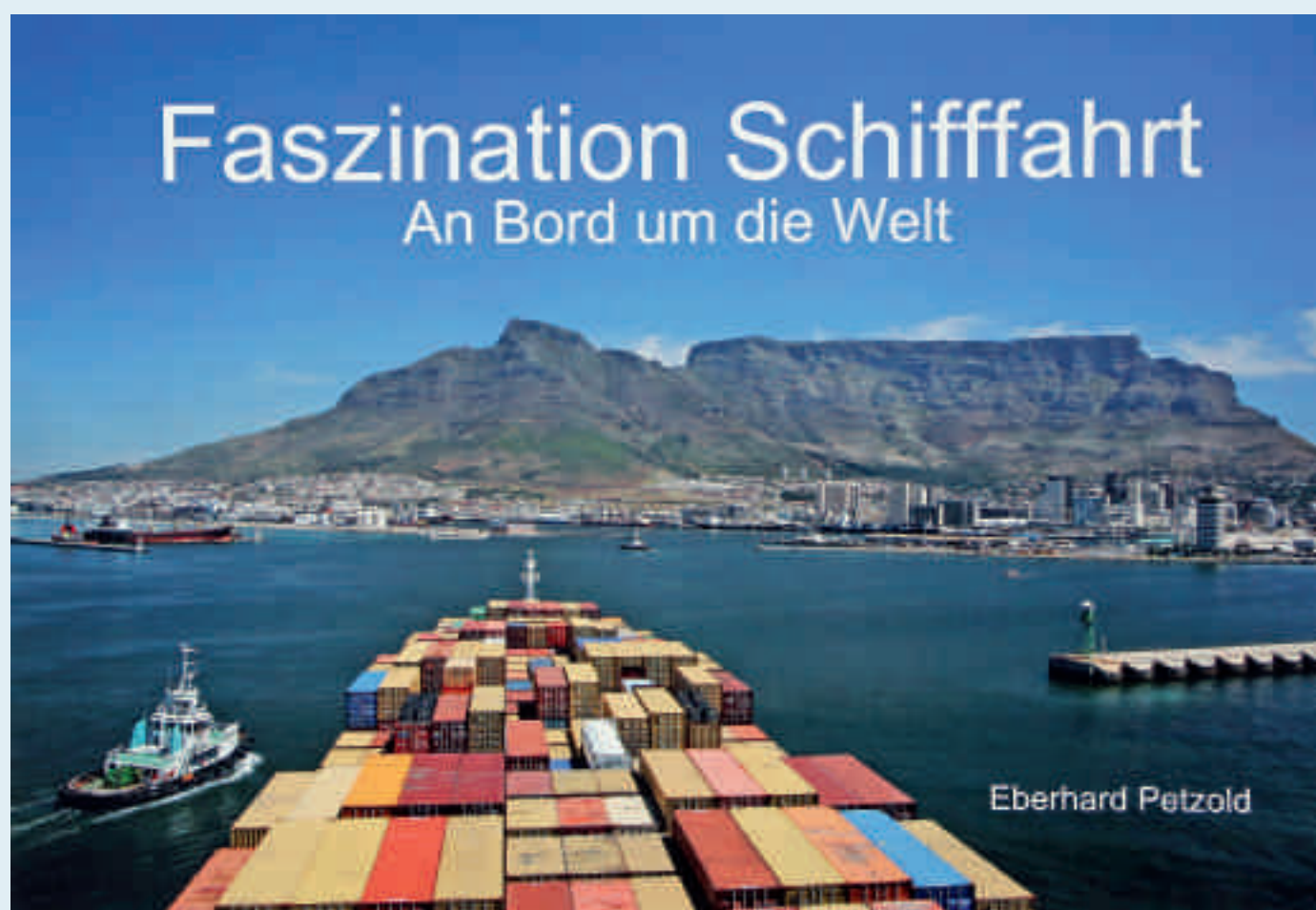
Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Neue Kalender 2015...

Mit maritimen Motiven durchs ganze Jahr

Unterwegs auf einem Fracht- oder Passagierschiff,
entlang der Küste, im Hafen oder einer Insel – egal.
„Wer nicht reist, wird nicht den Wert der Menschen
schätzen lernen“ – so ein Sprichwort aus Mauretanien.
Das sieht auch das Fotografenaugen 2015 so.

LIGHTHOUSES: Delius Klasing, ISBN 978-3-7688-3813-9,
70 x 57,4 cm, 13 farbige Blätter, 39,90 Euro.



WELT DER SCHIFFFAHRT – AN BORD UM DIE WELT: Eberhard Petzold, ISBN 978-3-660-93850-0, 29,7 x 43 cm, 29,90 Euro.



SEGELN 2015: Heinrich Hecht, ISBN 978-3-8320-2765-0, 69 x 33,6 cm, 25,00 Euro.

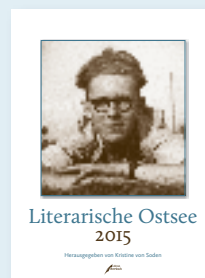
CARLO BORLENGHI: Carlo Borlenghi, ISBN 978-3-7688-3789-7, 70 x 57,4 cm, 13 farbige Blätter, 39,90 Euro.



ROBBY & CO.
Agefotostock/Look-foto
(Fotos), ISBN 978-3-86926-283-3, 16 x 17 cm,
12 farbige Blätter, 6,95 Euro.



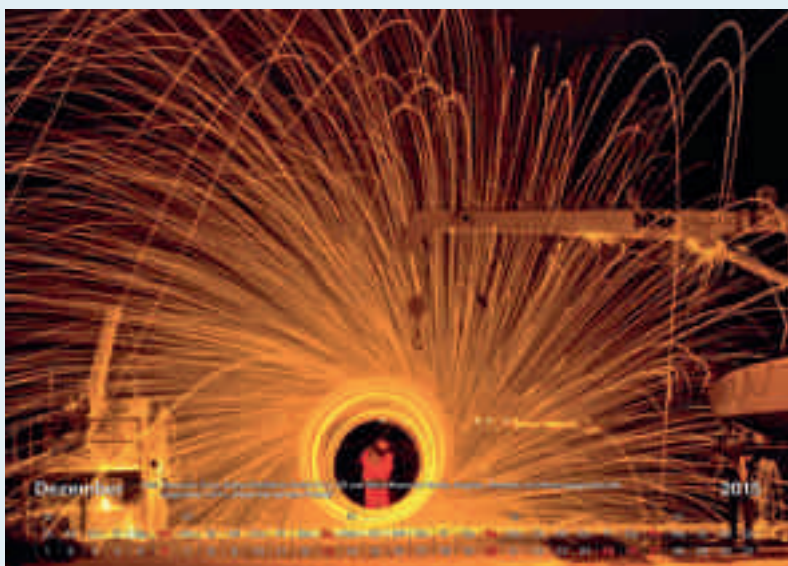
CRUISE LINER IN HAMBURG 2015:
Torsten Wendt (Fotos), ISBN
978-3-9814001-8-2, 42 x 30 cm,
14 farbige Blätter, 14,80 Euro.



LITERARISCHE OSTSEE 2015:
Kristine von Soden (Hg.),
ISBN 978-3-86915-088-8,
32 x 24 cm, 22,00 Euro.



INDONESIEN 2015:
Thomas Leonhardy, ISBN 978-3-660-76543-4, 29,7 x 43 cm, 35,90 Euro.



FOTOKALENDER 2015:
Foto-AG der Schleswig-
Holsteinischen
Seemannsschule 2015,
info@seemannsschule.landsh.de,
Fax: 04502-515224,
29,7 x 43 cm, 13 farbige Blätter,
12,00 Euro



Neue Bücher...



Pfannkucheneis und Wolken des Ozeans

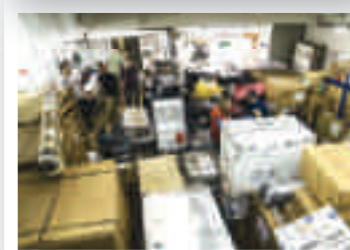
Das Forschungsschiff „Polarstern“ hat seit seiner Indienststellung im Jahr 1982 etwa 67-mal die Erde auf der Höhe des Äquators umrundet und dabei mehr als 1,5 Millionen Seemeilen, also 2.778.000 km, zurückgelegt. Gegen Ende des Polarsommers 2013 tritt die Crew nicht die Heimreise gen Bremerhaven an, sondern nimmt von Kapstadt aus Kurs auf das Südpolarmeer. An Bord: die Autorin Stephanie von Neuhoff sowie Fahrtleiter und Forscher Prof. Peter Lemke.

Die Auswirkungen der Temperatursätze zwischen den Polargebieten und den Tropen beeinflussen entscheidend unser Klima, denn sie steuern die globalen Windsys-

teme und Ozeanströmungen. Die Polargebiete reagieren am drastischsten auf den Klimawandel.

Die Autoren porträtieren in einem Reportage mit ruhiger Hand die internationale, 44-köpfige Crew bei Arbeit und Alltag in der Antarktis: die Seeleute, Meereis(mikro)biologen (kein Druckfehler!) und Meereisphysiker, Ozeanakustiker, Meteorologen, Ozeanologen, Biogeochemiker, Mineralogen, Glaziologen. Auf der südlichsten deutschen Kohnen-Station in 3.000 Meter Höhe fallen die Temperaturen bis unter -40°C . Der zweite Teil versucht sich an einer Antwort auf die Frage „Warum das alles?“ Das Klimasystem der Erde, die Polarmeere und deren Zukunft, die „Wolken des Ozeans“ (das Meereis) und die Eisdrift – ein perfekter Organismus, der wie der Eisberg nur die Spitzen seiner unerforschten Facetten preisgibt. Fundiert und eindrucksvoll unaufgeregt.

Peter Lemke und Stephanie von Neuhoff:
Der gefrorene Ozean. Mit FS POLARSTERN auf Winterexpedition in die Antarktis. 240 S., geb., zahlreiche Farbfotos. ISBN: 978-3-7822-1210-6. 29,95 Euro.



EISKERNBOHREN: Die Forscher sind zu ihrer Sicherheit angeseilt, denn das Eis ist noch zu dünn (Foto oben). Die Ausrüstung wird im Nasslabor gestapelt (u.).

Freundschaft und Barmherzigkeit sind unsinkbar

Was so düster und bedrohlich scheint, geht ganz anders aus – oder nein, es fängt zum Glück erst an!

Bereits der Vater hatte ihn gewarnt, bei solchem Unwetter mit dem Boot aufs Meer hinauszufahren. Nur – der kleine Tong lebt jetzt allein, verdient seinen Lebensunterhalt als Fischer. An diesem finster-stürmischen Tag zieht er einen nie habenden Fang aus dem Wasser, der ihn zutiefst erschrecken lässt – ein todtrauriges Skelett. Tong überwindet Panik und

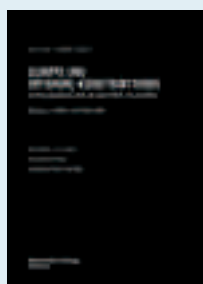
Entsetzen und nimmt sich seiner an. Da wendet sich das Blatt überraschend.

Eine wahrhaft mythische Geschichte vom Glauben an die eigene Stärke, Freundschaft und Barmherzigkeit in ausdrucksstarken Bildern eines preisgekrönten Künstlers.

Chen Jianghong: Der kleine Fischer Tong. 48 S., gebunden. Für mutige kleine Fischer ab 6 Jahren. ISBN: 978-3-89565-284. 18,00 Euro.



Rückenwind für beste Praxis



Das Buch vermittelt die rechtlichen Grundlagen und führt Standard- und Subunternehmerverträge für Neubau, Umbau oder die Reparatur von

Spezialschiffen bzw. Offshore-Konstruktionen an.

Baumbauer bezieht dabei auch die Marktbeteiligten ein. Er ist Partner der Kanzlei Taylor Wessing in Hamburg, leitet die Practice Area Projects (industrieller und maritimer Anlagenbau).

Michael Baumhauer: Schiffe und Offshore-Konstruktionen. Vertragsgestaltung im maritimen Anlagenbau. 503 S., geb. ISBN: 978-3-7869-0934-7. 98,00 Euro.

Seeluft statt Chemiedreck



Auch in der DDR zog es die Menschen aus den küstenfernten Regionen aufs Meer.

Eine besondere „Berufsgruppe“ an Bord bildeten der Polit-

offizier und die Kulturassistentin „für die Arbeit an den Menschen“. Typisch für die DDR ist die Vielzahl der beruflichen Quereinsteiger aus dem Binnenland. Vielschichtige Lebensgeschichten zur See von vor bis nach dem geteilten deutschen Himmel. Sehr lesenswert!

Hans-Hermann Diestel: Seeleute berichten. Von Bomben, Fidel und Fischen. 223 S., Tb. ISBN: 978-3-356-01822-6. 14,99 Euro.

Ewige Liebe zum Meer



Die Männer fühlen sich „mehr als Nachbar denn als Herr des Hauses“, wenn sie von der Seefahrt heimkommen.

Sie erinnern sich an ferne Länder über die

saftige Charakterisierung des Hinterns der dort geliebten Frauen, daheim übersteigen „so viele schwierige Frauen auf einem Haufen die Grenzen der Widerstandskraft eines Mannes, der es gewohnt war, abwesend zu sein“. Dazu beginnt der Zweite Weltkrieg ...

Ioanna Karystiani: Die Frauen von Andros. Roman. 293 Seiten, Taschenbuch. ISBN: 978-3-458-36010-0. 9,99 Euro.



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

NOVEMBER/DEZEMBER 2014



Foto: Hansa

Expertenrunde: HANSA-Forum.

Schifffahrt sucht Kapital

Nach mehreren harten Jahren versuchen die Reedereien, zurück auf Wachstumskurs zu kommen. Aber die Marktbedingungen sind weiter schwierig, und für neue Projekte finden sich häufig kaum Geldgeber – jedenfalls in Deutschland. An internationalen Finanzplätzen wie Oslo boomen hingegen Aktien- und Anleihenemissionen für Schifffahrtsunternehmen. Können deutsche Reedereien auf den Zug aufspringen? Wo tun sich weltweit neue Finanzierungsquellen auf? Um diese und weitere Themen geht es auf dem 18. HANSA-Forum Schifffahrt + Finanzierung am 20. November in Hamburg.

20.11. HAMBURG

18. HANSA-Forum Schifffahrt + Finanzierung, www.hansa-online.de

NOVEMBER

05.11.–07.11. CHONGQING (China)
World Shipping (China)
Summit 2014

www.shippingsummit.com

05.11.–07.11. SINGAPUR
Conference/Exhibition:
Ballast Water Management

www.ballast2014.com

06./07.11. ROTTERDAM (Niederlande)
9th European Conference on
Inland Terminals

www.inlandterminals.com

07.11. HAMBURG
66. Eisbeisessen 2014

www.eisbeisessen.com

09.11.–13.11. HOUSTON (USA)
AAPA Annual Convention

www.aapa-ports.org

11.11.–13.11. ROTTERDAM (Niederlande)
Exhibition/Conference:
Intermodal Europe

www.intermodal-events.com

14.11. GENÈVE (Schweiz)
Charterers Forum;
Dry Cargo 2014

www.tradewindsevents.com

17.11. HONGKONG (China)
2nd Iron Ore and Coal Shipping
Summit

mareforum.com/conference

17./18.11. LONDON (Großbritannien)
Future Fuels for Shipping Seminar

www.lloydsmaritimeacademy.com

18./19.11. LONDON (Großbritannien)
Global Trade Controls &
Compliance Conference

www.informamaritimeevents.com

18./19.11. SINGAPUR
PowerLogistics Asia 2014

powerlogisticsasia.com

18.11.–20.11. SINGAPUR
Exhibition: TransAsia

www.transasia-exhibition.com

18.11.–21.11. ISTANBUL (Türkei)
Breakbulk Turkey 2014

www.breakbulk.com

19./20.11. LONDON (Großbritannien)
JOC Port Performance
Conference

events.joc.com/ppeurope2014

19./20.11. LONDON (Großbritannien)
Tanker Shipping & Trade

www.rivieramm.com/events

19./20.11. SINGAPUR
Vessel Efficiency & Fuel
Management Summit

www.wplgroup.com/aci

20.11. AMSTERDAM (Niederlande)
6th International Seminar 2014
on Ports & Environment

www.hansa-online.de

20.11. Hamburg
18. HANSA-Forum
Schifffahrt + Finanzierung

www.hansa-online.de

24./25.11. DUBAI (VAE)
Coaltrans Middle East

www.coaltrans.com/

25.11. HAMBURG
Russland-Krisenkonferenz

www.dvz.de/russland2014

25./26.11. LONDON (Großbritannien)
Maritime Data Management

www.lloydsmaritimeacademy.com

25.11.–27.11. STAVANGER (Norwegen)
Gas Fuelled Ships

www.motorship.com/gfsconference

26.11. ISTANBUL (Türkei)
5th Mare Forum Istanbul 2014

mareforum.com/conference

26./27.11. LONDON (Großbritannien)
Port Security Summit

www.wplgroup.com/aci

DEZEMBER

01./02.12. LONDON (Großbritannien)
Ballast Water Management
Technology Conference

www.informamaritimeevents.com

01.–05.12. KAPSTADT (Südafrika)
Maritime Week Africa 2014

www.petrosport.com

03./04.12. SÃO PAULO (Brasilien)
Conference: Break Bulk South
America

www.breakbulk.com

04.12. ATHEN (Griechenland)
Hellenic Marine Risk Forum 2014

www.tradewindsevents.com

08./09.12. SINGAPUR
Port Finance International Asia

portfinanceinternational.com

Impressum

www.reederverband.de

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

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

Redaktion (VDR):
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 Anzeigenpreis-
liste 2014

Abonnements und Vertrieb:
AZM Gehrke GmbH
Abonnentenbetreuung
Doris Krüger

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

Grafik und Lithografie:
Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58,
20357 Hamburg

Titelbild:
Joerg Schwalbenberg

Druck:
optimal media GmbH
Glienholweg 7
17207 Röbel/Müritzt

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

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

Namensbeiträge geben die
Meinung des Verfassers
wieder. Sie entsprechen

nicht unbedingt der Auffas-
sung der Redaktion.

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



gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT
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



NICHT LANGE SUCHEN – BEI MARES FINDEN SIE SOFORT DAS PASSENDE TEIL.



MARES SHIPPING

SPARE PARTS SERVICE since 1975

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

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

Qualität, die sich rechnet.