

DEUTSCHE ●●● Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

C 13703

€ 6,-

DEZEMBER 2014

VDR Verband
Deutscher
Reeder

www.reederverband.de



C13703

GEWÜRZTRANSPORT

Gepfefferte Reise

32



INTERVIEW

VDR-Präsident
Behrendt zieht eine
Bilanz seiner
Amtszeit

14

ENGAGEMENT

Bildung statt
Piraterie: Das neue
Lernzentrum in
Dschibuti

20

BUGKUNST

Bella Figura:
Galionsfiguren von
Bildhauer Claus
Hartmann

52



Foto: iStock

SCHOTTEN DICHT!

In puncto **Spezialdichtungen** kommt an GROMEX keiner vorbei. Wir beliefern Reedereien, Industriebetriebe, Groß- und Einzelhändler in aller Welt. Setzen auch Sie auf einen verlässlichen Partner mit Erfahrung.

GROMEX[®]
DichtungsHaus

GROMEX GmbH - Metropolregion.Hamburg - GROMEX.de
Ferdinand-Harten-Straße 15 · 22949 Ammersbek (Lottbek)
Telefon +49 (0)40 66 86 13-66 · Telefax +49 (0)40 66 86 13-60

Seit über 35 Jahren Qualitätsprodukte aus dem Norden

O-Ringe



Dichtungssätze



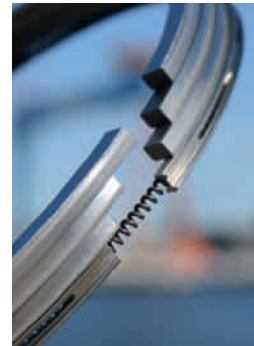
Laufwerkdichtungen



Flachdichtungen



Kolbenringe



Kolbenringwerkzeuge



Von gelebter Verantwortung, exotischen Gewürzen und maritimer Schnitzkunst



„Wir nehmen unsere Verantwortung für den Standort ernst“, sagt Michael Behrendt. Im Interview (ab Seite 14) **zieht der scheidende Präsident des Verbands Deutscher Reeder eine Bilanz** seiner siebenjährigen Amtszeit. Als besonderen Erfolg sieht er, dass es mit vereinten Kräften gelungen ist, die Förderung der Ausbildung für den technisch-nautischen Nachwuchs auf eine solide Basis zu stellen. Trotz der schon seit Jahren anhaltenden Schifffahrtskrise hätten die Reeder hier einen substanziellen finanziellen Beitrag erbracht. „Das hat mich sehr beeindruckt“, so Behrendt.

Ausdruck des Engagements der Deutschen Reeder ist auch **das neue E-Learning-Zentrum in Dschibuti**, das kürzlich eröffnet wurde. Neben dem Entwicklungshilfeministerium und der Hilfsorganisation SOS Kinderdörfer weltweit ist der VDR an dem Projekt beteiligt (s. Seite 20). Ziel ist es, Kindern und Jugendlichen in der Region am Horn von Afrika eine Perspektive zu geben – und sie so weniger anfällig für die Anwerbung durch Piratenbanden zu machen. Es ist ein kleiner, aber wichtiger Schritt, um der jungen Generation in Ostafrika neue Chancen zu eröffnen. Schön, wenn das Beispiel Schule machte.

An Afrika vorbei ging es vor rund fünf Jahrhunderten auch für so manchen Entdecker, wenn er auf der Suche nach einem in ganz Europa heiß begehrten Gut war: Gewürzen. **„Gepfefferte Reise“ ist unsere Titelgeschichte überschrieben** – und passend zum Wortspiel meldet der Fachverband der Gewürzindustrie „einen Pfefferpreis auf Allzeithoch“. Das Plus gegenüber dem Vorjahr habe bei 59 (Pfeffer weiß) bzw. 53 Prozent (Pfeffer schwarz) gelegen. Umso wichtiger, dass beim Transport des empfindlichen Guts nichts schiefgeht – die Experten der deutschen Containerreedereien kümmern sich zuverlässig darum (ab Seite 32).

Nun duftet es auf Weihnachtsmärkten und in Häusern wieder lecker nach Anis, Zimt und Kardamom, und bald werden vielerorts wieder geschnitzte Holzfiguren aufgestellt – doch das Gardemaß der Arbeiten von Claus Hartmann erreichen sie nur selten. **Der Meister kümmert sich nämlich um Galionsfiguren** – und schafft kunstvolle Unikate, die dem Schiff Glück bringen sollen (s. Seite 52).

Davon eine ordentliche Portion fürs neue Jahr und zuvor eine geruhsame Adventszeit wünscht uns allen Ihr

Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Inhalt 12/2014



... 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 INTERVIEW**
Der scheidende VDR-Präsident
Michael Behrendt zieht eine Bilanz
seiner siebenjährigen Amtszeit

▶ **20 ENGAGEMENT**
Perspektiven statt Piraterie:
Lern-Zentrum in Dschibuti eröffnet

24 EFFIZIENZ
Brennstoffqualität und mehr: Wie die
Reederei NSB die Performance von
Schiffen steigert

26 INFRASTRUKTUR
Teurer Tunnel: Scandlines-Manager
kritisieren feste Fehmarnbeltquerung

... LOGISTIK & FINANZEN

32 MELDUNGEN
Neues aus den Häfen

▶ **32 GEWÜRZTRANSPORT**
Gepfefferte Reise: Wie die Gier nach
Gewürzen die Schifffahrt zu neuen
Ufern aufbrechen ließ

40 TECHNIK
Warum hydraulische Ventil-
steuerung oft eine gute Lösung ist

42 FINANZIERUNG I
Anpassungsfähigkeit gefragt: Beim
18. HANSA-Forum diskutieren Experten
über die Lage der Branche

... LOGISTIK & FINANZEN

- 44 FINANZIERUNG II**
Banken-Stresstest • Meldungen zu
Fonds und Banken
- 46 VERSICHERUNGEN**
Moderate Erhöhungen der P&I Clubs
- 48 INDIZES**
Die wichtigsten Schiffssegmente

... UMWELT & KULTUR

- 48 MELDUNGEN**
Neues aus Umwelt und Kultur •
Nautische Redensarten
- ▶ **52 SCHIFFSKUNST**
Meister der Galionsfiguren:
Schiffsbildhauer Claus Hartmann
beherrscht eine seltene Kunst
- 56 SERIE: MARITIME MUSEEN**
Teil 20: Das Maritime Museum
des Kantabrischen Meeres
in Santander
- 58 MEDIEN**
„Gruß an Bord“: Maritimer NDR-
Weihnachtsklassiker mit neuem Team
- 60 NEUE SCHIFFE**
Daten und Fakten
- 62 PORTRÄT**
„Mr. Kümo“: Volker von Bargaen
engagiert sich für historische Schiffe
- 63 KEHRWIEDER**
Vor 50 Jahren

▶ = COVERSTORY

... RUBRIKEN

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



32



42



52



Stille Nacht

Ein wahrlich weihnachtliches Bild ergibt sich bei einem Blick vom NASA-Wetter- und Umweltsatelliten Suomi NPP auf Europa. Doch der eigentliche Zweck der Aufnahme ist die Messung von Licht in einem Wellenlängenbereich von grün bis nah-infrarot. Dank spezieller Filtertechnik lassen sich neben Lichtern der Stadt auch Waldbrände und Gasfackeln beobachten.

Die nächtliche Beleuchtung einiger großer nordischer Städte wie Stockholm, Oslo, Helsinki und Reykjavik wird so ebenfalls sichtbar. Kaum zu glauben: Diese Staaten sind es auch, deren Einwohner pro Kopf weltweit die meiste Elektrizität verbrauchen: Isländer kommen auf 52.400 kWh, Norweger auf 23.200 kWh, Finnen auf knapp 15.700 kWh und Schweden auf 14.000 kWh. Zum Vergleich: Der Wert für US-Amerikaner liegt bei 13.200, der für Japaner bei 7.800 kWh. Die Deutschen verbrauchen im Schnitt rund 7.400 kWh.

Gründe für den Energiehunger von Skandinavien & Co. sind die zum Teil sehr energieintensive Industrieproduktion (etwa Aluminium in Island), aber auch die langen, kalten und dunklen Winter in der Region. In Norwegen beispielsweise laufen Heizung und Warmwassererzeugung häufig über elektrischen Strom. Immerhin stammt der in Nordeuropa überwiegend aus erneuerbaren Quellen, zum Beispiel Wasserkraft. Deshalb ist der Pro-Kopf-CO₂-Fußabdruck der Nordlichter trotzdem vergleichsweise gering. Hier tragen die Ölstaaten, Australien und Kanada die rote Laterne.

Foto: NASA





Verband Deutscher Reeder

Für sein persönliches Engagement zur Verwirklichung eines E-Learning-Zentrums in Dschibuti ist **Ralf Nagel**, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR), mit dem Ehrenabzeichen der SOS-Kinderdörfer ausgezeichnet worden.

„Die Ehre gebührt den Mitgliedern des VDR“, sagte Nagel bei der feierlichen Verleihung in Hamburg. „Sie haben sich trotz wirtschaftlich harter Zeiten zu einem nachhaltigen Engagement für die jungen Menschen am Horn von Afrika bekannt und damit gezeigt: Deutsche Reeder haben Herz.“ (s. auch S. 18).



AUSZEICHNUNG: Dr. Wilfried Vysozil (Vorstand SOS-Kinderdörfer), Ralf Nagel und VDR-Präsident Michael Behrendt (v.l.).

und interdisziplinär aufgestellt. Die Mitglieder des Beirats sind Wissenschaftler und hervorragende Sachkenner mit besonderen Erfahrungen auf den Gebieten, die in den Zuständigkeitsbereich des BMVI fallen. Sie üben ihre Tätigkeit ehrenamtlich aus.

Imperial Liquids



Anke Bestmann ist zur Geschäftsführerin der Imperial Liquids Barging GmbH ernannt worden. Sie löst Robert Baack ab, der ab 2015 CEO bei der Muttergesellschaft Imperial Shipping Holding GmbH ist. Bestmann bildet gemeinsam mit Norbert Meixner die Geschäftsführung der Tankschiffsreederei.

FH Flensburg



Die Fachhochschule Flensburg leitet ab 1. Februar 2015 **Prof. Dr.-Ing. Holger Watter**. Der Senat der Hochschule wählte den promovierten Diplom-Ingenieur für Maschinenbau zum neuen Präsidenten.

Watter ist seit 1997 Hochschullehrer.

Zunächst lehrte er an der Hochschule für Angewandte Wissenschaften in Hamburg (HAW Hamburg) in den Bereichen Schiffstechnik, Fluidtechnik und erneuerbare Energien, u.a. als Stellvertretender Geschäftsführender Direktor. Seit 2010 ist der Korvettenkapitän der Reserve an der Fachhochschule Flensburg in verschiedenen Studiengängen tätig.

Intercargo



David Tongue wird Generalsekretär beim internationalen Bulker-Verband Intercargo. Der erfahrene Schifffahrtsexperte kommt vom Reederverband ICS (International Chamber of Shipping), wo er zwölf

Jahre arbeitete, zuletzt als „Director for Regulatory Affairs“. Intercargo, gegründet 1980, repräsentiert über 160 Massengut-Reedereien.

IHR



Neu im Vorstand der Interessengemeinschaft Harener Reeder (IHR) ist **Agnes Gerdas**. Sie gehört der Geschäftsführung der Reederei Gerdas an. Gerdas fungiert künftig als 2. stellvertretende Vorsitzende.

1. Stellvertreter ist wieder Hermann Schepers, den Vorsitz hat weiterhin Bernd Sibum. Der IHR wurde 2008 gegründet. Dem Verein gehören 20 Harener Reedereiunternehmen mit rund 300 Seeschiffseinheiten aller Klassen an.

Lloyd Fonds



Der Aufsichtsrat der Lloyd Fonds AG und der Vorstandsvorsitzende **Dr. Torsten Teichert** haben sich auf eine Verlängerung seines Vertrages um weitere drei Jahre bis zum 31. Dezember 2017 verständigt.

Teicherts Kollege Dr. Joachim Seeler wird seinen zum 31. Januar 2015 auslaufenden Vorstandsvertrag nicht verlängern, weil er sich verstärkt politischen Aufgaben widmen will. Über die zukünftige Zusammensetzung des Vorstandes will der Aufsichtsrat zeitnah entscheiden.

MAN Diesel & Turbo



Der neue Chef der MAN Diesel & Turbo SE kommt aus den eigenen Reihen. **Dr. Uwe Lauber** übernimmt das Amt des Vorstandsvorsitzenden des weltweit agierenden Technologie-Unternehmens mit Sitz in Augsburg.

Er war zuvor Leiter der Business Unit Oil & Gas und seit Oktober 2014 Vorstand für Global Sales and After Sales. Im Unternehmen ist er seit 2000. „Unsere Kunden wollen vor allem eines – zuverlässige und effiziente Produkte. Und die liefern wir. Führerschaft bedeutet heute, Produkte anzubieten, die ökonomisch und ökologisch vorne liegen“, so Lauber.

ISL



Prof. Dr. Hans-Dietrich Haasis, Vorsitzender des Direktoriums des Instituts Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), ist durch Bundesminister Alexander Dobrindt in den Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesministerium

für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) berufen worden. Der Wissenschaftliche Beirat ist ein Beratungsgremium des Ministers



Foto: VDR/Engel+Gleien

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des
Verbands Deutscher Reeder*

Einmischen – aber richtig

Als Stimme der Schifffahrt steht der VDR im Dialog mit Politik, Medien und Öffentlichkeit. Wir beteiligen uns aktiv mit substanziellen Beiträgen an den gesellschaftlich relevanten Diskussionen. Mitreden, präsent sein, seriös informieren – nur so haben wir die Chance, Wirkung für unsere Interessen zu erzielen.

In den vergangenen Jahren hat sich das gesellschaftspolitische Umfeld stark verändert. Die Mehrheit der Deutschen hält es für das wichtigere politische Ziel, für mehr soziale Gerechtigkeit zu sorgen. Nur halb so viele wünschen sich vor allem einen gestärkten Wirtschaftsstandort. Das war nicht immer so! Diese Haltung beeinflusst den Handlungsspielraum der Politik und ist deshalb gerade für die Verbände der Wirtschaft von erheblicher Bedeutung.

Denn in ihren Wahlkreisen werden die Abgeordneten nach Mütterrente und Renteneintritt, nach Mindestlohn, nach gesunder Ernährung und Umweltschutz gefragt – die wachsende wirtschaftliche Stärke Chinas oder Indiens und deren Folgen für den Alltag der künftigen Generationen bei uns spielen dabei kaum eine Rolle.

Unsere internationale Wettbewerbsfähigkeit zu bewahren und entgegenstehende Wünsche aus der Bevölkerung zurückzuweisen, um die Zukunft unseres Wohlstandes zu sichern, dürfte eine der schwierigsten Aufgaben für Politiker sein. Zurzeit erfahren sie gerade aus der wirtschaftlichen Perspektive gut begründete Kritik. Bei Kritik alleine darf es aber nicht bleiben. Gerade wir als internationale Branche müssen vermitteln, welche Erfordernisse und Notwendigkeiten aus unserer Verflechtung in die Weltwirtschaft entstehen. Dabei geht es nicht darum, Wirtschaftsinteressen gegen Sozial- und Umweltstandards auszuspielen. Unter Nachhaltigkeit verstehen wir die Verbindung von wirtschaftlichem Erfolg mit guten Arbeitsbedingungen sowie dem Schutz des Klimas und der Meeresumwelt. Das ist für uns Qualitätsschifffahrt. Mit diesem Anspruch ist es unserer Branche zum Beispiel gelungen, ein globales Klimaschutz-Abkommen und Sozialstandards für die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord zu schaffen. Die Regeln gelten für alle 55.000 Handelsschiffe und werden scharf kontrolliert.

Neue Regeln für die Schifffahrt erfordern politische Weitsicht und einen fairen Interessenausgleich. Damit die Schifffahrt noch umweltfreundlicher werden und weiterhin gute Arbeitsplätze bieten kann, müssen die wirtschaftlichen Folgen von politischen Entscheidungen angemessen berücksichtigt werden. Nur dadurch kann sich Qualitätsschifffahrt in Deutschland und aus Deutschland heraus im internationalen Wettbewerb erfolgreich behaupten.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN

UMBAU: Die 2006 abgelieferte „MSC Geneva“ soll zum Lademeister werden.



Mehr Effizienz: NSB macht drei Containerschiffe breiter

Die Buxtehuder Reederei NSB lässt drei Containerschiffe verbreitern, die für den Charterer MSC fahren.

Die Panmax-Containerschiffe „MSC Lausanne“, „MSC Carouge“ und „MSC Geneva“ sollen zu moderner sogenannter „Wide Beam Tonnage“ werden. Sie wachsen um rund ein Viertel auf 40 Meter Breite. Die Stellplatzka-

pazität nimmt dadurch von aktuell 4.870 auf etwa 6.150 TEU zu. Das Konzept hat drei wesentliche Vorzüge: Kapazitätserhöhung; höhere Stabilität, d.h. weniger Stabilitätsballast und größere Stellplatzkapazität; geringere Geschwindigkeit infolge großer Verdrängung bei gleichbleibender Maschinenanlage. Daraus resultiert ein wesentlich besserer

IMO-Energy Efficiency Design Index, der CO₂-Ausstoß pro Tonnenmeile für das verbreiterte Schiff verringert sich deutlich.

Die Reederei hatte erst kürzlich für Aufsehen gesorgt, weil sie die havarierte „MSC Flaminia“ nicht nur reparieren, sondern aufwendig zum modernen Eco-Ship hatte umbauen lassen (s. DS 09/14). www.reederei-nsb.de

Foto: Reederei NSB



HAFEN: Bei Containern wird auch im kommenden Jahr ein deutliches Plus erwartet.

Güterumschlag steigt weiter

In den ersten sechs Monaten 2014 hat der Güterumschlag der deutschen Seeschifffahrt gegenüber dem ersten Halbjahr 2013 um 2,7 Prozent zugenommen.

Laut Statistischem Bundesamt wurden 152 Mio. Tonnen Güter in deutschen Seehäfen umgeschlagen. 2013 waren es von Januar bis Juni gut 148 Mio. Tonnen.

Beim Containerverkehr kam es zu einer Zunahme von 3,3 Prozent auf jetzt knapp 7,9 Mio. TEU.

Weltweit dürfte der Containerumschlag in diesem Jahr um sechs Prozent wachsen. Für 2015 erwartet das Analysehaus Clarkson Research sogar eine Steigerung um 6,8 Prozent. www.isl.org

Ausbildungsförderung wird 2015 fortgeführt

Zuschüsse für Ausbildungsplätze auf Seeschiffen unter deutscher Flagge oder der Flagge eines EU-Mitgliedstaates können beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) beantragt werden.

Der Countdown läuft: Für das Förderjahr 2014 verfällt der Anspruch, wenn die Anträge nicht bis zum 31. Dezember beim BSH eingereicht werden.

www.deutsche-flagge.de

BEDINGUNG: Ausbildungsvertrag erst nach positivem Förderbescheid abschließen.



Foto: Oliver Tjaden

Foto: Fotolia

Hamburg Süd noch sauberer

Die Hamburg Süd hat ihr für 2020 festgelegtes Umweltziel, die CO₂e-Emissionen ihrer Schiffsflotte um 26 Prozent gegenüber 2009 zu verringern, vorzeitig erreicht.

Das jetzt neu formulierte CO₂e-Reduktionsziel für die eigenen und gecharterten Containerschiffe pro Einheit der Transportleistung (TEUxkm) sieht eine Verminderung der Emissionen im Zeitraum 2009 bis 2020 um 45 Prozent vor. Die Maßeinheit CO₂e, Kohlendioxid-Äquivalente, berücksichtigt auch andere Klimagase wie Methan.

www.hamburgsud.com

Reeder bleiben Retter

Die Rettung von Flüchtlingen ist eine rechtliche und humanitäre Verpflichtung, betont der Internationale Reederverband ICS.

Das internationale Seerecht verpflichtet die Schifffahrt, Personen in Seenot zu retten, heißt es – auch Flüchtlinge. Dies sei in der SOLAS-Konvention klar festgelegt. Unabhängig von möglichen Entscheidungen der EU-Staaten zum Umgang mit Flüchtlingen bleibe diese humanitäre Aufgabe der Reedereien bestehen. Besorgt äußerte

ANSAGE: ICS-Vorsitzender Masamichi Morooka betont humanitären Auftrag der Reeder.



sich die ICS über die neue EU-Frontex-Operation „Triton“, die Rettungseinsätze in internationalen Gewässern erschwert.

www.ics-shipping.org

Debatte über Scrubber

Wie die Schifffahrt mit den neuen Abgasvorschriften ab dem 1. Januar 2015 umgehen wird und welche Probleme dabei bestehen, diskutierten insgesamt mehr als 250 Teilnehmer auf zwei Workshops der LNG-Initiative Nordwest, zu der auch der VDR gehört.

Ein Thema waren Scrubber, die die Einhaltung der neuen Schwefelgrenzwerte ermöglichen. Die meisten bisher installierten Scrubber reinigen die Abgase mit Meerwasser. Das Problem: Diese zertifizierten Systeme entsprechen den internationalen MARPOL VI-Vorgaben und der EU-Schwefel-Richtlinie,



doch immer mehr EU-Staaten verbieten jetzt das Einlassen des Washwassers ins Meer mit Verweis auf die Wasserrahmen-Richtlinie der EU. Dieses Vorgehen erschwert den

NACHRÜSTUNG: Der Produktentanker „Levana“ der Bremer Reederei Carl Büttner fährt mit einem Scrubber von Saacke Marine Systems.

Betrieb der Anlagen beträchtlich. „Die EU-Mitgliedstaaten müssen schnell einheitliche Regelungen zur Einleitung von Washwasser in ihren Häfen und Küstengewässern finden“, sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR. „Reedereien, die frühzeitig in Übereinstimmung mit europäischen und internationalen Vorgaben viel Geld in Scrubber investiert haben, dürfen jetzt nicht dafür bestraft werden.“

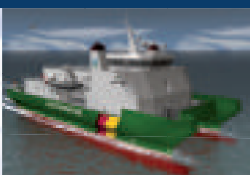
www.reedereverband.de

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



EU-Förderung für Öko-Umbau der „Ostfriesland“

Die Aktien-Gesellschaft „EMS“ freut sich mit ihren Projektpartnern Energy Valley, Groningen Seaports und Niedersachsen-Ports über eine Förderung durch die EU.

Gut 3 Mio. Euro werden seitens der EU bereitgestellt, um das Pilotprojekt im Rahmen des Umbaus der Borkum-Fähre MS „Ostfriesland“ zu realisieren und die verbundene Implementierung einer LNG-Infrastruktur auf den Weg zu bringen. Es handelt sich dabei um die erste Umrüstung eines Seeschiffes auf LNG in der EU überhaupt.

Die EU-Mittel werden aus dem TEN-T-Programm zum Bau und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der MoS II (Motorways of the Seas) bereitgestellt.



KONZEPT: Einbau von LNG-Technik.

Enthalten ist eine Kofinanzierung für die Einführung eines LNG-Antriebssystems auf einer MoS-Teststrecke in der Modellregion Biosphärenreservat Wattenmeer als Pilotprojekt. Auch das Interesse der AG „EMS“ gilt dem Wattenmeer, denn täglich verkehren die Fähren ab Emden und Eemshaven nach Borkum und fahren mitten durch das Biosphärenreservat. Bei Touristen und Naturliebhabern gleichermaßen beliebt, gelte es, dieses als Weltnaturerbe ausgezeichnete Fleckchen Erde zu schützen. „Wir freuen uns, dass wir mit unserem Projekt dazu einen Beitrag leisten“, so AG „EMS“-Vorstand Dr. Bernhard Brons. www.ag-ems.de

PROJEKTPARTNER: Eric Bertholet, Patrick Cubben, Matthias Groot, Dr. Bernhard Brons, Claus Hirsch, Knut Gerdes und Berend Snippe (v.l.).



PLUS: Hapag-Lloyd's Transportmenge stieg um sechs Prozent auf 4,3 Mio. TEU.

Operativ positiv

Hapag-Lloyd hat das 3. Quartal 2014 mit einem positiven operativen Ergebnis von 33,1 Mio. Euro abgeschlossen.

„Das ist zwar ein erster kleiner Schritt in die richtige Richtung, mit dem Ergebnis sind wir allerdings nicht zufrieden. Grundsätzlich aber sind wir auf einem guten Weg“, so Rolf Habben Jansen, Vorstandsvorsitzender von Hapag-Lloyd. Das Konzernergebnis belief sich nach neun Monaten auf –224 Mio. Euro – vor allem infolge der im Schnitt um 4,9 Prozent gesunkenen Frachtrate (Ø 1.432 US-Dollar). www.hapag-loyd.de

Fotos: AG Ems



EINSATZ: Seenotkreuzer retteten zahlreiche Menschen.



Zehn-Monats-Bilanz der DGzRS

In den ersten zehn Monaten des Jahres 2014 sind die Seenotretter 2.006-mal im Einsatz gewesen.

Von Januar bis Oktober haben die Besatzungen der 60 Seenotkreuzer und Seenotrettungsboote in Nord- und Ostsee 45 Menschen aus Seenot gerettet, 704 Menschen aus drohender Gefahr befreit, 344-mal erkrankte oder verletzte Menschen zum Festland transportiert, 58 Schiffe und Boote vor dem Totalverlust bewahrt, 942 Hilfeleistungen für Wasserfahrzeuge aller Art erbracht sowie 532 Einsatzanläufe und Sicherungsfahrten absolviert. www.seenotretter.de

Foto: DGzRS

Sinotrans und E.R. Gruppe kooperieren

Sinotrans und die E.R. Gruppe haben eine Vereinbarung für eine langfristige Zusammenarbeit ihrer Aktivitäten in der Bulkschifffahrt unterzeichnet.

Die Hamburger E.R. Gruppe hat zwei ihrer zehn modernen Capesize-Bulker für jeweils 49,25 Mio. US-Dollar an die staatliche chinesische Sinotrans verkauft. Für ein drittes Schiff ist eine längerfristige Charter mit dem in Hongkong

ansässigen Unternehmen vereinbart. Die „E.R. Brazil“ und die „E.R. Beilun“ werden Anfang November an den neuen Eigentümer übergeben. Das dritte Schiff, die „E.R. Buenos Aires“, soll seine Charter im 1. Quartal 2015 beginnen.

Alle drei Schiffe wurden 2010 auf der Werft von Hyundai Heavy Industries gebaut und verfügen über eine Tragfähigkeit von rund 180.000 Tonnen. www.er-ship.com

CHARTER: Die „E.R. Buenos Aires“ fährt künftig für Sinotrans in Hongkong.



Foto: Hasenpusch

Foto: Hapag Lloyd

„Sonne“ übergeben

Bundesforschungsministerin Wanka und Niedersachsens Ministerpräsident Weil stellen neues Forschungsschiff vor.

Nach 20 Monaten Bauzeit und mehrwöchigen wissenschaftlichen Erprobungsfahrten haben die Bundesministerin für Bildung und Forschung, Johanna Wanka, und der Niedersächsische Ministerpräsident Stephan Weil das neue Tiefseeforschungsschiff „Sonne“ in Wilhelmshaven übernommen und in den Dienst der Wissenschaft gestellt. Die Meyer Werft in Papenburg hat das Schiff gebaut. Ab Januar 2015 geht das schwimmende Hochleistungslabor im Indischen und Pazifischen Ozean auf seine erste Forschungsreise.

„Wir übergeben heute das modernste Forschungsschiff der Welt der Wissenschaft. Ein Hightech-Schiff, das den höchsten Ansprüchen moderner Meeresforschung gerecht wird.



PRÄSENTATION: Der niedersächsische Ministerpräsident Stephan Weil, Bundesforschungsministerin Johanna Wanka und Werft-Chef Bernard Meyer.

Es wird unserer Gesellschaft und der Wissenschaft große Dienste leisten. Daten zum Klimaschutz, zur Erwärmung oder Versauerung der Meere oder zur Eisschmelze in der Arktis verdanken wir ganz wesentlich den Wissenschaftlern auf unseren Forschungsschiffen, die auf den Weltmeeren unterwegs

sind“, so Wanka bei der Übergabe des Schiffes. Weil wies darauf hin, dass das Institut für Chemie und Biologie des Meeres (ICBM) der Universität Oldenburg als Heimatinstitut der neuen „Sonne“ einen exzellenten Ruf genieße.

Bereedert wird das sehr energieeffiziente Schiff von der Reederei Briese in Leer.

www.deutsche-meeresforschung.de

Foto: Meyer Werft



**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 einer sicheren Zukunft der Schifffahrt entwickeln wir heute technologische Lösungen von morgen.

In Hamburg treffen wir alle Entscheidungen für unsere deutschen Kunden, rund um die Uhr. Sprechen Sie mit uns persönlich. Wir sind nur einen Anruf entfernt: 040-333012.

Global Authority in Maritime Standards **ClassNK**

ClassNK Hamburg Office, Überseebüro | 20037 Hamburg

„Wir nehmen unsere Verpflichtung für den Standort ernst“

Michael Behrendt, scheidender Präsident des Verbands Deutscher Reeder, über die größten Herausforderungen und wichtigsten Meilensteine seiner Amtszeit – und warum die Seeschifffahrt auch künftig eine Herzensangelegenheit für ihn sein wird. Interview: Christof Schwaner

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Herr Behrendt, nach sieben Jahren geht Ihre Amtszeit als Präsident des VDR Ende des Jahres zu Ende. Mit welchem Gefühl gehen Sie von der Brücke?

MICHAEL BEHRENDT: Ich hatte im Rückblick gesehen eine sehr vielschichtige Zeit. Ich habe dieses Amt 2008 ja noch zu einer Zeit angetreten, in der es unserer Industrie sehr gut ging. Das veränderte sich leider nach wenigen Monaten im Zuge der weltweiten Finanzkrise ins Gegenteil. Viele Dinge, auch unangenehme, mussten dann angegangen werden. Das wäre nicht möglich gewesen ohne meine Präsidiumscollegen, den Verwaltungsrat und ein funktionierendes Team in der Geschäftsstelle und der Geschäftsführung des VDR.

Mir war es immer wichtig, dass der Verband eine starke Position und Struktur hat. Ich bin besonders glücklich, dass es uns gelungen ist, Ralf Nagel als Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied zu gewinnen. Er hat mit seinen Kollegen da-

für gesorgt, dass wir von den politischen Entscheidungsträgern, sei es in Berlin oder Brüssel, sehr viel mehr gehört werden. Das hätte ich allein nicht geschafft.

DS: Gab es ein Projekt, das Ihnen besonders am Herzen lag?

BEHRENDT: Neben vielen anderen würde ich da die Förderung des maritimen Nachwuchses nennen. Mit der Neuausrichtung des Maritimen Bündnisses 2013 haben wir die richtige Grundlage dafür geschaffen, um weiterhin auf hohem Niveau nautisch-technische Nachwuchskräfte am Standort qualifizieren zu können. Insgesamt stellen die Reeder jährlich etwa 30 Mio. Euro für die Ausbildung von nautischem und technischem Nachwuchs bereit – davon allein 20 Mio. Euro über die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, das gemeinsame Projekt des VDR und der Sozialpartner.

Das ist in Zeiten der Krise eine große solidarische Leistung und hat gegenüber der Politik und der Öffentlichkeit gezeigt,

dass wir unsere Verpflichtung für den Standort Deutschland ernst nehmen. Mich hat sehr beeindruckt, dass wir das gemeinsam trotz der Krise stemmen konnten.

DS: Die Schifffahrtskrise hat Sie über Ihre gesamte Amtszeit als VDR-Präsident begleitet. Hat das Ihren Handlungsspielraum eingeengt?

BEHRENDT: Im Gegenteil: Krisen sind auch immer ein Treiber für wichtige Reformen. Das neue Flaggenrecht und die Einrichtung der Stiftung sind ein wichtiges Beispiel auf der nationalen Ebene. Auch international hat die Schifffahrt in den vergangenen Jahren bahnbrechende Entscheidungen umgesetzt, die in anderen Branchen auf globaler Ebene ihresgleichen suchen. Die Maritime Labour Convention hat erstmals weltweit verbindliche Sozialstandards für alle 1,5 Millionen Seeleute geschaffen. Und für die Schifffahrt gilt bereits ein verbindliches Klimaabkommen, das schrittweise weiter verschärft →

Foto: Hapag-Lloyd



→ wird. Der Anteil der Schifffahrt am weltweiten CO₂-Ausstoß ist auf 2,2 Prozent gesunken. Der VDR hat diese weltweiten Abkommen immer vorangetrieben und konstruktiv begleitet. Mit einer der größten Handelsflotten der Welt haben wir schließlich auch eine soziale Verantwortung. Zudem brauchen wir in einem internationalen Wettbewerb auch internationale Regeln. Erfolgreich sind sie immer dann, wenn sie dafür sorgen, dass der Wettbewerb nicht zulasten von Sozialstandards oder der Umwelt ausgetragen wird. Ökologische, soziale und wirtschaftliche Interessen müssen im fairen Einklang miteinander stehen. Bei der Entscheidung für die Einführung eines regional begrenzten Schwefelgrenzwertes in den Emissionskontrollgebieten in Nord- und Ostsee ging diese Abwägung leider gründlich schief.

DS: Erneut neigt sich ein schwieriges Jahr in der Schifffahrt dem Ende entgegen. Gibt es Grund aufzuatmen?

BEHRENDT: Die anhaltende Schwäche der Märkte und der hohe Kostendruck stellen die Reedereien leider weiter vor große Herausforderungen. Der Veränderungsprozess der Branche hat noch einmal an Fahrt zugelegt. Immer mehr Reedereien arbeiten zusammen, etwa um neue Kapitalquellen zu erschließen oder ihre Schiffe besser am Markt zu platzieren. Die Branche erweist sich insgesamt als sehr widerstandsfähig. Aber der Kostendruck wird bleiben, er wird sehr stark über Schiffsgrößen, noch effizientere Schiffe und im Feld der Linienreedereien insbesondere über Unternehmensgröße ausgetragen. Wir sind noch nicht durch.

DS: Die Europäische Zentralbank hat erst vor wenigen Wochen die Krisenanfälligkeit von Europas Bankhäusern auf die Probe gestellt – und damit auch die Nerven der Reeder?



BEHRENDT: Wir sind froh darüber, dass alle schiffsfinanzierenden Banken in Deutschland den Stresstest der EZB bestanden haben. Das ist ein wichtiges Signal – nicht nur für den Finanzplatz Deutschland, sondern auch für den Schifffahrtsstandort. Wären Bankhäuser bei dem Stresstest durchgefallen, hätte das bei ihnen den Druck erhöht, sich von vielen Engagements sehr kurzfristig trennen zu müssen.

Nichtsdestotrotz wird der Verwertungsdruck aus Sicht der Banken bleiben. Weiterhin droht die erstmalige Erhebung einer Versicherungssteuer auf Erlöspools. Das ist für betroffene Reeder wie Banken ein Damoklesschwert. Sollte diese absurde

Steuer doch noch kommen, droht vielen Gesellschaften die Insolvenz. Damit hätten auch die Banken ein massives Problem. Das muss abgewendet werden.

DS: Wo liegt dabei das Problem?

BEHRENDT: Teile der Bundesfinanzverwaltung sind plötzlich zur Auffassung gelangt, dass die reine Erlösverteilung in Schiffs-pools eine Versicherung darstellen kann und Ausgleichszahlungen von Pools der Versicherungssteuer unterliegen sollen. Solche Erlöspools gleichen aber lediglich Einnahmespitzen aus und schützen nicht vor konkreten Schäden, es wird auch keine Mindesteinnahme garantiert. Dies als

Foto: Hapag-Lloyd



Die drohende Besteuerung von Erlöspools hängt wie ein Damoklesschwert über der Branche. Wir brauchen hier eine dauerhafte Klärung.

Versicherung zu begreifen, ist in der jahrzehntelangen Geschichte der Erlöspools in der ganzen Welt noch niemandem eingefallen – zu Recht. Die Bundeskanzlerin hatte bereits auf der Nationalen Maritimen Konferenz im April 2013 gesagt, das Thema dürfte vom Tisch sein. Aber bisher gilt weiterhin lediglich ein Moratorium bis Ende 2015.

DS: Ab 2016 könnten demnach 19 Prozent Versicherungssteuer auf alle Einnahmen von Erlöspools fällig werden. Mit welchen Konsequenzen?

BEHRENDT: Mehr als die Hälfte der Schiffe in der deutschen Handelsflotte ist in Erlöspools organisiert. Der deutschen Schifffahrt droht hier zukünftig eine zusätzliche Steuerbelastung von mehr als 200 Mio. Euro – pro Jahr. Wir brauchen sehr schnell eine dauerhafte Klärung. Sonst müssen die Reedereien im kommenden Jahr damit beginnen, Poolvereinbarungen aufzukündigen, was auch die finanzierenden Banken vor große Probleme stellen würde. Deutschland würde Schiffe und wohl auch Reedereien verlieren, die sich zur Sicherung ihrer Wettbewerbsfähigkeit mit einer Verlagerung ins Ausland beschäftigen müssten.

DS: In diesem Jahr gab es einen wachsenden Trend, Schiffe unter eine europäische Flagge zu bringen. Warum hat die deutsche Flagge davon nicht profitiert?

BEHRENDT: Das liegt vor allem an den hohen Kosten der deutschen Flagge. In den wirtschaftlich guten Jahren konnten die Reeder die Mehrbelastung gerade bei den Lohnnebenkosten für deutsche bzw. europäische Seeleute noch auffangen. Nach sechs Jahren Schifffahrtskrise ist die Lage leider eine andere. Viele Reedereien kämpfen mit vollem Einsatz um ihr wirtschaftliches Überleben. Die Mehrkosten für das Personal auf einem Schiff unter deutscher Flag-

ge betragen jährlich bis zu einer halben Million Euro – trotz Beihilfen. Heute sind selbst 100.000 Euro vielfach nicht mehr verkraftbar, da die Charterraten kaum die Betriebskosten der Schiffe abdecken.

Viele Unternehmen müssen sich daher fragen: Ist die Beschäftigung einheimischer Seeleute unter deutscher Flagge wirtschaftlich nur noch tragbar, wenn der Preis dafür die dauerhafte wirtschaftliche Existenz des Unternehmens wäre? Es ist im Übrigen bemerkenswert, dass die deutsche Flagge die strengsten Nationalitätenvorgaben für die Schiffsbesatzung im europäischen Vergleich hat, aber trotzdem weniger deutsche Seeleute beschäftigt werden als einheimische Seeleute bei anderen europäischen Flaggen ohne Nationalitätenvorgaben. Da stimmt etwas am System nicht. Das müssen wir korrigieren.

DS: Sind deutsche Seeleute denn überhaupt noch gefragt?

BEHRENDT: Dank der weltweiten Ausbildungsstandards kann ein Reeder sein Schiff auch ohne deutsche Seeleute betreiben. Aber für den Erhalt des maritimen Standorts und unseres hohen Schifffahrts-Know-hows sind deutsche Seeleute unverzichtbare Wissens- und Erfahrungsträger. Nach einigen Jahren Seefahrtzeit und Praxiserfahrung sind sie insbesondere als Experten und Wissensvermittler an Land stark nachgefragt, zum Beispiel in den Klassifikationsgesellschaften, im Schiffbau, in der Zulieferindustrie, im Bereich der Beratung und in der Verwaltung oder in Forschung und Entwicklung.

DS: Wie viele deutsche Seeleute gibt es noch?

BEHRENDT: In den letzten Jahren ist es uns trotz der Krise gelungen, die Zahl der deutschen Seeleute konstant bei über 7.000 zu halten. Aber immer mehr Reedereien müssen jetzt bedauerlicherweise auch

beim deutschen Seepersonal sparen. Die Krise kommt jetzt auch bei den deutschen Seeleuten an.

Die unausweichlichen strukturellen Veränderungen in den Unternehmen haben Folgen für den Schifffahrtsstandort Deutschland. Niemand kann von einem Unternehmen, das um seine wirtschaftliche Zukunft kämpfen muss, verlangen, dass es die volkswirtschaftliche Frage nach dem Erhalt der maritimen Kompetenz des Standorts voranstellt. Diese Frage muss die Politik beantworten und es ermöglichen, dass einheimische Seeleute auch in Krisenzeiten zu wettbewerbsfähigen Konditionen beschäftigt werden können. Nachbarstaaten wie die Niederlande oder Dänemark zeigen, wie das gehen kann.

DS: Welche konkreten Forderungen stellen Sie an die Politik?

BEHRENDT: Zum einen brauchen wir eine spürbare Entlastung bei den Lohnnebenkosten. Deutschland schöpft hier seine Möglichkeiten im Rahmen der europäischen Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr im Gegensatz zu unseren europäischen Nachbarn bei Weitem nicht aus. Wir benötigen hier dringend bessere Rahmenbedingungen, wie etwa die Möglichkeit zum vollständigen Einbehalt der Lohnsteuer unter deutscher Flagge. Zum anderen sollten wir die starren Nationalitätenvorgaben der Schiffsbesatzungsverordnung lockern und unseren europäischen Nachbarn auch hier folgen.

Wir wollen, dass zukünftig nicht mehr mit bis zu vier, sondern maximal mit zwei deutschen bzw. europäischen Seeleuten unter deutscher Flagge gefahren werden muss. Der Schiffsmechaniker ist mit seiner guten Ausbildung eine wichtige Basis für die Entwicklung von Schiffsoffizieren. Er wird aber über kurz oder lang weitgehend verschwinden, wenn er weiter für alle Schiffe unter deutscher Flagge →



Foto: Hapag-Lloyd



Ich bin zuversichtlich, dass die deutsche Seeschifffahrt das Zeug dazu hat, sich auf die veränderten Rahmenbedingungen einzustellen.

→ durchgängig zwingend vorgeschrieben wird. Wirklich gebraucht wird er für den Schiffsbetrieb als ausgebildetes Besatzungsmitglied nahezu ausschließlich auf spezialisierten Schiffstypen.

DS: Was bedeutet der strengere Grenzwert für Schwefel in Nord- und Ostsee ab dem 1. Januar 2015?

BEHRENDT: Die Reedereien stehen vor enormen technischen und finanziellen Herausforderungen. Sie werden die Mehrkosten für Marinodiesel oder die neu installierten Abgasreinigungsanlagen grundsätzlich an die Kunden weitergeben müssen. Im Wettbewerb benachteiligt werden besonders diejenigen Reedereien, die ausschließlich in den ECAs verkehren und deren Dienstleistung sich im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern massiv verteuert. Einige Fährreedereien haben bereits Routen eingestellt und Mitarbeiter entlassen. Es droht eine Verkehrsverlagerung zurück auf die Straße, was in Sachen Umweltschutz völlig kontraproduktiv ist.

DS: Als saubere Alternative gilt das Flüssiggas LNG. Warum nutzen erst wenige Schiffe diesen Antrieb?

BEHRENDT: Bei vielen Reedereien liegen Pläne für LNG-betriebene Schiffe in den

Schubladen. Es fehlt nach wie vor eine ausreichende Infrastruktur an Bunkerstationen, damit die Schiffe auf ihren Routen LNG tatsächlich nutzen können. Neben der maritimen Wirtschaft müssen weitere Nutzer, wie etwa Frachtverkehre an Land und Betreiber von Blockheizkraftwerken, eingebunden werden.

Für die meisten Reedereien sind außerdem die hohen Investitionskosten eine unüberwindbare Hürde, solange die Ertragslage so bleibt wie in den letzten Jahren – und die im Koalitionsvertrag angekündigte Unterstützung der Bundesregierung für entsprechende Investitionen ausbleibt. Auch die Charterer müssen mehr Interesse zeigen. Mit dem Bundeshaushalt 2015 soll jetzt mit einer Unterstützung von LNG-Projekten begonnen werden. Das ist aber leider noch zu bescheiden und muss zügig ausgebaut werden.

DS: Wie sehen Sie die Zukunft der Schifffahrt in Deutschland?

BEHRENDT: Die Stärke unserer klein- und mittelständischen Branche liegt darin, dass wir Schiffe langfristig betreiben, dass wir in neue Schiffe, innovative Technologien und auch in die Landorganisation investieren, flexibel Nischen besetzen und Kompetenz aufbauen. Es sind gerade die

Familienunternehmen, die mit aller Kraft um den Erhalt ihrer Existenzgrundlage kämpfen – und dabei auch für den Fortbestand des Schifffahrtsstandorts in seiner Vielfalt.

Ich bin zuversichtlich, dass die deutsche Seeschifffahrt das Zeug dazu hat, sich auf die veränderten Rahmenbedingungen einzustellen. Wenn dazu auch der politische Rahmen stimmt, werden die Reedereien auch in Zukunft Wertschöpfung, Arbeitsplätze und auch im globalen Maßstab erstklassiges nautisch-technisches Know-how am Standort Deutschland sichern.

DS: Dieses Jahr bedeutet ja nicht nur das Ende Ihrer Präsidentschaft beim VDR, Sie haben auch den Vorstandsvorsitz bei Hapag-Lloyd planmäßig an Ihren Nachfolger abgegeben. Was haben Sie vor?

BEHRENDT: Ich freue mich auf meine nächste Lebensphase. Darauf, dass nicht mehr ein stets voller Terminkalender meinen Tagesablauf bestimmen wird. Aber sicher schwingt nach mehr als zwölf Jahren an der Spitze von Hapag-Lloyd und nach sieben Jahren beim VDR auch Wehmut mit.

Wir dürfen nie vergessen: Die Schifffahrt ist eine ungemein faszinierende Industrie. Meinen Abschied beim VDR und bei Hapag-Lloyd zu vollziehen, fällt mir insofern leichter, als ich weiß, dass ich als Vorsitzender des Aufsichtsrats von Hapag-Lloyd sehr nah dran an der weiteren Entwicklung unserer Branche bleibe. Dazu kommen noch weitere Tätigkeiten außerhalb der Schifffahrt. Ein Leben ohne Arbeit kann ich mir einfach nicht vorstellen.

DS: Was wünschen Sie Ihrem Nachfolger beim VDR, Alfred Hartmann?

BEHRENDT: Natürlich viel Erfolg und das dazu sicher auch notwendige Quäntchen Glück. Aber vor allem, dass er in diesem Amt noch eine Zeit erlebt, in der die Arbeit nicht von der Schifffahrtskrise geprägt wird – das wäre für uns alle ein Segen. ...

VITA: Michael Behrendt

... ist seit 2008 Präsident des Verbandes Deutscher Reeder. Die Amtszeit läuft bis Ende 2014.

- Geboren 1951 in Hamburg, Jurastudium
- 1985 Berufseinstieg beim Schienenlogistikunternehmen

VTG AG, ab 1994 Geschäftsführer

- 1999 Vorstandsvorsitzender der VTG-Lehnkering AG und Mitglied des Vorstandes von Hapag-Lloyd
- Januar 2002 bis Ende Juni 2014 Vorsitzender

des Vorstandes von Hapag-Lloyd

- Ab Dezember 2014 Vorsitzender des Hapag-Lloyd-Aufsichtsrates
- Vielfältiges kulturelles Engagement, u.a. als Präsident des Übersee-Clubs



Perspektiven statt Piraterie

Die Hilfsorganisation SOS-Kinderdörfer weltweit hat gemeinsam mit dem Verband Deutscher Reeder ein E-Learning-Zentrum in Dschibuti eröffnet. Es soll die Chancen von Jugendlichen in der Region verbessern – und sie vor einem Weg in die Kriminalität bewahren.

Seit Kadidjas Vater gestorben ist, lebt die heute 16-Jährige mit ihrer Mutter und ihren drei Geschwistern allein. Die Zukunftsaussichten der Jugendlichen aus Balbala, einem besonders armen Viertel in Dschibutis Hauptstadt, sind dürrtig. Ständig mangelt es an allem – denn die Witwenrente, die ihrer Mutter zusteht, ist äußerst gering.

Doch jetzt hat Kadidja eine neue Perspektive: Wie rund 200 weitere Kinder


und Jugendliche profitiert sie ab sofort vom breiten Bildungsangebot des E-Learning-Zentrums in Dschibuti, das der Verband Deutscher Reeder (VDR) und SOS-Kinderdörfer weltweit gemeinsam errichtet haben.

Sie sieht dadurch Chancen für ein besseres Leben – und zwar nicht nur für sich, sondern auch für ihre Familie: „Das Wichtigste ist dies: Ich möchte meiner Familie helfen, vor allem meinem behinder-





KONZENTRATION:
Die ersten Teilnehmer probieren interessiert die Geräte im neuen E-Learning-Zentrum aus.


Video zur Eröffnung des E-Learning-Zentrums
www.bit.ly/video_dschibuti2014




ALLTAG: Für die meisten Jugendlichen in Dschibuti gibt es nicht viel Sinnvolles zu tun.

ten Bruder, damit er mit einem Rollstuhl zur Schule kann. Später würde ich gerne in einem Krankenhaus arbeiten.“

Nicht nur Symptome bekämpfen

Nur 20 Kilometer von der somalischen Grenze entfernt soll das Bildungsprojekt die Lebens- und Berufschancen junger Menschen in der Region verbessern.

„Die Eröffnung des E-Learning-Zentrums ist ein wichtiger Meilenstein, der Piraterie am Horn von Afrika langfristig die Grundlage zu entziehen“, erklärte VDR-Präsident Michael Behrendt anlässlich der feierlichen Eröffnung. Zwar gab es seit zwei Jahren am Horn von Afrika keine Kaperungen von Handelsschiffen mehr, da die Reeder die Piraten mit privaten Sicherheitskräften an Bord abschrecken und die internationalen Marinestreitkräfte in der

Region präsent sind. „Aber auf See bekämpfen wir nur Symptome. Die Ursachen der Piraterie liegen an Land. Wir freuen uns daher sehr, jetzt jungen Menschen am Horn von Afrika den Berufseinstieg zu ermöglichen – sei es durch einen Sprachkurs, eine Fortbildung für Bürosoftware oder ein Bewerbungstraining“, so Behrendt.

Das E-Learning-Zentrum verfügt über drei Klassenräume mit modernen Computerarbeitsplätzen sowie eine digitale Bibliothek. Der VDR und das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) haben sich an den Baukosten beteiligt. Baubeginn war im Herbst 2013. Bis zum Jahr 2017 trägt der VDR zudem einen Großteil der laufenden Kosten und stellt damit insgesamt 660.000 Euro für das Projekt zur Verfügung. Im September 2011 hatten VDR und SOS-Kinderdörfer weltweit ihre Kooperation beschlossen.

„Jedes Kind hat ganz besondere Talente, die wir mit dem E-Learning-Zentrum

entwickeln und fördern möchten“, betont Dr. Wilfried Vysložil, Vorstand von SOS-Kinderdörfer weltweit. „Das Kursangebot knüpft an das vorhandene Wissen der Kinder an und ist auf den lokalen Arbeitsmarkt zugeschnitten.“ Aufgrund seiner Bedeutung für die Versorgung Ostafrikas bietet der Hafenstandort Dschibuti vor allem Arbeitsplätze in der maritimen Wirtschaft und Logistik. „Zusammen mit dem VDR teilen wir die Vision, dass eines →

PERSPEKTIVE: Kadidja freut sich über die neuen Möglichkeiten, die ihr das Lernzentrum eröffnet.

Fotos: VDR, Anne Kahura – SOS-Kinderdörfer weltweit



IMPRESSIONEN: Die Hilfe durch den VDR wird gewürdigt.

„Es geht darum, der Piraterie am Horn von Afrika langfristig die Grundlage zu entziehen.“

VDR-PRÄSIDENT
MICHAEL BEHRENDT



→ Tages Seeleute aus Balbala auf einem deutschen Handelsschiff anheuern werden“, erklärt Vysozil.

Am Berufsbedarf orientiert

Das Ausbildungskonzept ist an die Erfordernisse des lokalen Arbeitsmarktes und die allgemeine Berufspraxis angelehnt, interdisziplinär und auf computergestütztes

Lernen ausgerichtet. Es legt einen Schwerpunkt zunächst auf die Vermittlung allgemeiner berufsbildender Grundkenntnisse (EDV, Sprachen, kaufmännische Praxis) für Teilnehmer mit wenigen Vorkenntnissen und andererseits auf die Vermittlung weiterführender sowie branchenspezifischer Kenntnisse aus gefragten Berufsfeldern (z. B. Logistik) für Teilnehmer mit speziel-

lem Fortbildungsbedarf. Dieser Bereich soll insbesondere in den Folgejahren wachsen.

Der 36-jährige Leiter des Zentrums, Farah Ibiro Ahamed, sieht ein großes Potenzial: „Selbst Jugendliche, die noch nie mit einem Computer gearbeitet haben, die gar nicht wissen, was eine Maus ist, werden spielerisch herangeführt. Die Lehrpläne orientieren sich ausschließlich

Fotos: VDR, Anne Kahura - SOS-Kinderdörfer weltweit

Hintergrund: Dschibuti

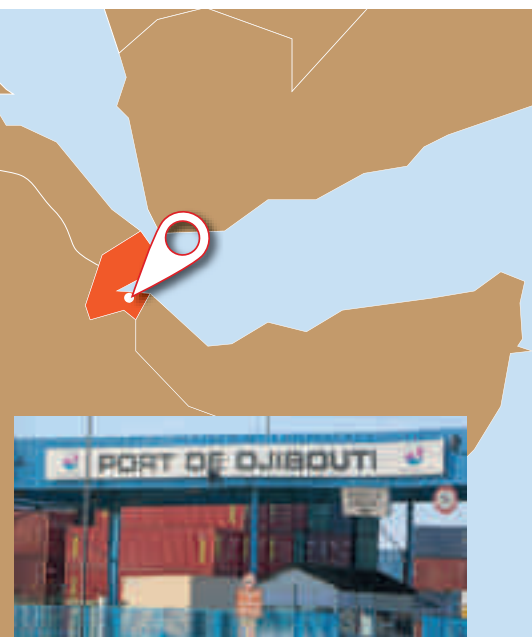
Der nordafrikanische Kleinstaat Dschibuti liegt zwischen Eritrea, Äthiopien und Somalia am Golf von Aden und ist kaum größer als Mecklenburg-Vorpommern. Dschibuti gehört zu den am wenigsten entwickelten Staaten der arabischen Welt. Die ausgeprägte Landflucht nach Dschibuti-Stadt lässt die Arbeitslosigkeit weiter steigen, und etwa die Hälfte



PIRATERIE: Hotspots an der ostafrikanischen Küste.

der Stadtbevölkerung lebt in Slums. 60 Prozent der Einwohner sind jünger als 25, die Arbeitslosenquote liegt bei 59 Prozent. Rund 30 Prozent der Bevölkerung können weder lesen noch schreiben, 19.000 von ca. 790.000 Einwohnern leben mit HIV/AIDS. Laut UNICEF sind knapp 30 Prozent der Kinder unter fünf Jahren unter- bzw. mangelernährt.

Die Hauptstadt Dschibuti-Stadt (ca. 480.000 Einwohner) besitzt einen modernen Tiefwasserhafen mit Freihafen und Containerterminal. Dank zahlreicher Investoren von der arabischen Halbinsel konnten zuletzt bedeutende Erweiterungen der Hafenanlagen in Doraleh errichtet werden. Seit der Fertigstellung im April 2009 verfügt das Land über einen der größten Container-Terminals der Region.



HAFEN: Wichtiger Umschlagsort in Ostafrika.



Das Engagement der SOS-Kinderdörfer

1949 gründete Hermann Gmeiner das erste SOS-Kinderdorf der Welt in Imst in Tirol. Seine Idee: Jedes verlassene, Not leidende Kind sollte wieder eine Mutter, Geschwister, ein Haus und ein Dorf haben, in dem es wie andere Kinder in Geborgenheit heranwachsen kann.

Aus diesen vier Prinzipien ist eine weltweite Organisation entstanden, die sich hauptsächlich über private Spenden finanziert. In derzeit 555 SOS-Kinderdörfern in 134 Ländern finden die Kinder ein neues, sicheres

Zuhause. Neben den SOS-Kinderdörfern gibt es zudem über 1.800 SOS-Zusatzeinrichtungen, wie Kindergärten, Schulen, Jugendeinrichtungen, Ausbildungs- und Sozialzentren, Krankenstationen, Nothilfprojekte und SOS-Familienhilfe, die auch der armen Nachbarschaft der SOS-Kinderdörfer offenstehen.

In Dschibuti haben die SOS-Kinderdörfer in Kooperation mit dem Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) 2013 ein SOS-Kinderdorf, einen SOS-Kindergarten und einen Spiel-

platz mit Sportplatz gebaut. Tadjourah ist mit rund 22.000 Einwohnern die Hauptstadt der gleichnamigen Region. Elf Prozent aller Kinder unter 14 Jahren wachsen hier ohne Eltern auf. Außerdem hat SOS ebenfalls in Zusammenarbeit und mit großzügiger Unterstützung des BMZ sowie mit dem Verband Deutscher Reeder (VDR) ein E-Learning-Zentrum in Balbala entwickelt und umgesetzt. Balbala ist ein besonders armes Stadtviertel der Hauptstadt Dschibuti-Stadt.

www.sos-kinderdorfer.de

am Bedarf in den Berufsfeldern. Meiner Meinung nach wird die größte Herausforderung darin bestehen, den Ansturm an Lernwilligen in den Griff zu bekommen.“

Die Jugendlichen werden an 45 modernen Computern inklusive Headsets ausgebildet. Alle PCs sind vernetzt und haben

ZEREMONIE: Einer der Höhepunkte der Eröffnungsfeier war eine Tanzdarbietung in landestypischen Gewändern.



Internetanschluss. Für technische Fragen und Probleme steht ein spezieller Systemadministrator bereit. Die Schülerinnen und Schüler waren schon vor dem Beginn der Kurse restlos begeistert und äußerst motiviert. Sie sind sich sehr wohl bewusst, dass ihre Auswahl keineswegs selbstverständlich ist: „Ich will lernen“, sagt etwa der 15-jährige Ibrahim. „Davor hatte ich nie eine Chance, jetzt will ich diese Chance nutzen – dank der Hilfe aus Deutschland.“

Sauberer Sprit

Schweröl ist gleich Schweröl? Von wegen. Minderwertiger Kraftstoff kann den Schiffsmotor lahmlegen. Bei der Reederei NSB in Buxtehude kümmert sich ein Expertenteam unter anderem darum, eine gleichbleibend hohe Kraftstoffqualität zu gewährleisten. Text: Hanns-Stefan Grosch

Minderwertige Kraftstoffe können für Schiffe fatale Folgen haben: Die sogenannten Catfines etwa, also Katalysationsrückstände aus dem Raffinerieprozess im Schweröl, wirken im Inneren des Motors wie Schmirgel. Dramatische Maschinenschäden drohen – im schlimmsten Fall bleibt der Motor stehen. „Deshalb muss die Qualität des Kraftstoffs unbedingt geprüft werden“, sagt Dirk Hundt, als Wertanalytiker Betriebsstoffe bei der Reederei NSB für die Abteilung TOM („Technical Operating Materials“) verantwortlich.

Die Spezifikation der zu verwendenden Kraftstoffe richtet sich nach Art und Aufbau der Maschinenanlagen an Bord und ist in den Verträgen zwischen Reederei und jeweiligem Charterer festgelegt. Grundsätzlich fällt es in den Verantwortungsbereich des Charterers, den benötigten Kraftstoff zu liefern. Dieser entscheidet auch, wo wie viel Kraftstoff gebunkert und von welchem Lieferanten dieser bezogen wird.

„In den letzten Jahren hat die Qualität der Kraftstoffe nachgelassen“, sagt Hundt. Ein gravierendes Problem ist etwa mangelnde Stabilität. Schweröl besteht aus verschiedenen Komponenten. „Wenn das Mischungsverhältnis nicht hundertprozentig stimmt, fällt der Kraftstoff auseinander – und man hat einen Ölschlamm, der ungefähr so aussieht wie Nutella“, sagt Hundt. Klar, dass die Maschine damit nicht läuft. „Auf einem unserer Schiffe mussten schon mal über 7.000 Tonnen Kraftstoff zurückgebunkert werden, weil er instabil war“, berichtet der Experte. Bei einem aktuellen

Schweröl-Preis von knapp 500 US Dollar pro Tonne ging es dabei immerhin um einen Wert von gut 3,3 Mio. Dollar.

Genaue Analyse

Das Qualitätsmanagement der Reederei sieht deshalb vor, dass nach jeder Bunkerung die Qualität des gelieferten Kraftstoffes analysiert wird. NSB arbeitet hier mit Laboren von Veritas Petroleum Service (VPS) zusammen. Entspricht der Kraftstoff nicht der Spezifikation, leitet die Abteilung TOM einen Fuel Oil Claim ein: Sie reklamiert die Qualität beim Charterer. Es erfolgt dann eine weitere Analyse in Anwesenheit eines NSB-Repräsentanten und eines Experten von VPS, der das Analyseverfahren labortechnisch beurteilen kann.

Auch hier kommt es immer wieder zu Ungereimtheiten. So fiel den TOM-Mitarbeitern bei einem Test in Rotterdam auf, dass eine Lieferantenprobe manipuliert war. Eine verbindliche Qualitätsanalyse ließ sich folglich nicht durchführen. „Die Kraftstoffanalysen sind insofern ein bisschen mit den

Dopingproben im Sport vergleichbar“, sagt Hundt.

Das Rückbunkern ist inzwischen aber die absolute Ausnahme: „Auch im Sinne unserer Kunden versuchen wir, mit Abweichungen von der Norm konstruktiv umzugehen“, sagt Experte Hundt. NSB hat sein Bunkermanagement in den letzten Jahren so verfeinert, dass die Schiffstechnik auf die spezifische Kraftstoffqualität angepasst werden kann. „Der Chief bekommt präzise Hinweise, z.B., mit welchen Temperaturen und Drücken er fahren kann“, so Hundt.

Effizienz ist Trumpf: Für NSB geht es immer auch darum, die richtige Balance zwischen niedrigen Beschaffungskosten und hoher Zuverlässigkeit zu finden. Ein weiterer wichtiger Aspekt: die Umweltfreundlichkeit. Reedereien müssen regelmäßig neue Vorschriften von IMO & Co. umsetzen – auch im Bereich Betriebsstoffe. Bei NSB ist die Abteilung TOM dafür verantwortlich, diese Regularien in alle Prozesse einzubinden. Damit stellt das Unternehmen sicher, dass der Schiffsbetrieb stets allen aktuellen Anforderungen entspricht.

„Durch die Kooperation der beteiligten Partner lässt sich sicherstellen, dass Einsparpotenziale beim Einkauf von Betriebsstoffen nicht zwangsläufig mit einem hohen Wertverlust der eingesetzten Schiffe und einer unverhältnismäßigen Umweltbelastung



PROBLEM:

Mangelnde Stabilität kann den Kraftstoff in Ölschlamm verwandeln.



EXPERTE:
Dirk Hundt ist für die Abteilung TOM verantwortlich.

TOM bei NSB

1986 hat Helmut Ponath in Buxtehude die Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft (NSB) gegründet. Heute managt das Unternehmen mit rund 2.800 Mitarbeitern auf See und an Land 58 Containerschiffe, acht Tanker und zwei Offshore-Schiffe.

Die Abteilung TOM („Technical Operating Materials“) ist ein Team von Spezialisten, das ständig die technische Performance der bereederten Schiffe analysiert und managt. Zum Start 2006 begann TOM zunächst mit der Qualitätskontrolle aller Kraftstoffe und Schmieröle, die auf den Schiffen der Flotte verwendet wurden. Da sich deren Qualität unmittelbar in den Fahrleistungen und im Werterhalt der Schiffe niederschlägt, erweiterte sich der Aufgabenbereich der Abteilung vom reinen Monitoring über die Verbrauchsoptimierung bis hin zum ganzheitlichen Performancemanagement. „Die Reederei NSB unternimmt so einen Schritt über die klassische Bereederung hinaus und schafft spürbare Mehrwerte für ihre Geschäftspartner“, sagt Chief Technical Officer Lutz Müller. www.reederei-nsb.de

einhergehen“, sagt Hundt. Schweröl ist der größte Posten bei den Betriebskosten. Gelingt es, den Kraftstoff optimal einzusetzen, profitieren Reederei, Charterer und Umwelt.

Breites Spektrum

Längst dreht TOM an vielen anderen Stellschrauben, um die Effizienz der Schiffe zu steigern. Mithilfe einer Online-Reporting-Plattform werden bei NSB systematisch Performancewerte wie Geschwindigkeit, Leistung, Drehzahl und Verbrauch automatisch erfasst, zusammengeführt und veröffentlicht. Das Performancemanagement

umfasst kraftstoff- und leistungsrelevante Bereiche, aber auch Schmierölverbräuche. Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit zu optimieren, aber auch die Betriebskosten zu kontrollieren. „Das Management der Daten macht mittlerweile einen großen Teil der TOM-Arbeit aus“, sagt Hundt.

Seine Abteilung implementiert außerdem Prozesse zur kontinuierlichen Performanceoptimierung, bereitet notwendige Maßnahmen vor und unterstützt anschließend die Fachabteilungen bei deren Umsetzung – bis hin zum maßgeschneiderten Retrofitting. ...

Hintergrund: Schweröl

Der Begriff „Schweröl“ beschreibt unterschiedliche Mineralölmischungen mit hoher Viskosität. Tank und Brennstoffleitungen müssen beheizt werden, um Schweröl pumpen und zerstäuben zu können. In Deutschland ist es nach DIN 51603 genormt, für die internationale Schifffahrt gilt die ISO 8217. Schweröl besteht vorwiegend aus den Rückständen der Rohöldestillation, die für die technische Anwendung oft mit leichten Fraktionen vermischt werden. Schweröle unterscheiden sich vor allem in der Viskosität sowie in Menge und Zusammensetzung der Begleitstoffe.

Die Viskosität ist ein entscheidendes Merkmal für die Spezifikation von Schweröl. Sie ist je nach Charge unterschiedlich und wird meist für zwei Temperaturen angegeben, um die Handhabbarkeit des Brennstoffs

bei Vorwärmung zu beschreiben. Meist ist diese Eigenschaft Bestandteil des Namens: So beträgt die Viskosität des Marine-Brennstoffs RMG 380 ungefähr 380 cSt bei einer Temperatur von 50 °C. Mit zunehmender Temperatur nimmt die Viskosität ab und erreicht bei 100 °C einen Wert von ca. 25 cSt.

Je nach Ursprung und Herstellprozess enthält Schweröl außerdem eine Reihe von teils unerwünschten Begleitstoffen, die nur mit einer chemischen Analyse exakt zu bestimmen sind. Erst mit diesen präzisen Daten lassen sich z.B. die Emissionswerte der Verbrennung qualifiziert bewerten oder die Ursachen einer schlechten Verbrennung eingrenzen. In der Hauptsache besteht die Gruppe der unerwünschten Stoffe aus Wasser, Sedimenten, Asphaltene, Stickstoff und Schwefel sowie einigen Metallen.

Der Tunnelbau zu Puttgarden

Die „Feste Fehmarnbeltquerung“ ist ein Megprojekt – und könnte ein Milliardendebakel werden. Obendrein gefährdet sie die Existenz bestehender Fährlinien im Westkorridor zwischen Deutschland und Skandinavien. Scandlines-Geschäftsführer Dr. Gernot Tesch und Projektmanager Marko Möller bewerten hier den aktuellen Stand aus Sicht des deutschen Planfeststellungsverfahrens.



HYBRIDFÄHRE: Die „Prinzesse Benedikte“ ist eine Vorreiterin in Sachen Umweltschutz.

Fotos: Scandlines

Eine Baugenehmigung für eine feste Querung des Fehmarnbels (FFBQ) zwischen Puttgarden und Rødby setzt in Deutschland die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens voraus. Anfang Mai 2014 wurden die entsprechenden Planunterlagen für einen Absenktunnel öffentlich ausgelegt. Mehr als 3.100 Betroffene, darunter auch die Reederei Scandlines, haben bis Juli 2014 Einwendungen gegen das Projekt erhoben.

Die Analyse der Unterlagen deckte nicht nur erschreckende Planungsmängel auf. Angesichts der limitierten Nachfrage im Verhältnis zu den exorbitanten Kosten kann eine Etablierung im Markt nur durch wettbewerbsfeindliches Marktverhalten des Tunnelbetreibers gelingen. Dazu zählt neben der Verlagerung von Verkehren anderer Routen mithilfe der Preispolitik auch der Versuch, den Fährhafen Puttgarden seiner Straßenanbindung zu berauben und damit direkten Wettbewerb unmöglich zu machen.

Damit wird die FFBQ nicht nur den Fährverkehr über den Fehmarnbelt beeinflussen, sondern auch verheerende Auswirkungen auf die Fährschifffahrt insbesondere in der westlichen Ostsee haben.

Den Planfeststellungsunterlagen mangelt es an jeglicher nachvollziehbarer Planrechtfertigung für das Projekt. Basis für die Planungen sind weder verkehrliche Anforderungen noch verfügbare Marktpotenziale, sondern das technisch Machbare. Der Nachweis eines positiven volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Faktors (NKF) fehlt z.B. vollständig. Kein Wunder, konnten doch schon die bereits mehr als zehn Jahre alten und auf wesentlich niedrigeren Kosten basierenden Analysen keinen volkswirtschaftlichen Nutzen nachweisen.

Alternativen nicht berücksichtigt

Den Projektunterlagen mangelt es außerdem an der rechtlich gebotenen Prüfung von Alternativen. Weder ist die Prüfung der Null-Variante (Beibehaltung und Weiterentwicklung des derzeitigen Fährverkehrs) erfolgt, noch sind die in Betracht kommenden Alternativen im Hinblick auf Lage, technische Ausführungsmöglichkeiten und kapazitive Dimensionierung ausreichend ermittelt und bewertet worden.

Für Verkehrsprojekte dieser Dimension muss der Vorhabenträger außerdem nachweisen können, dass es überhaupt einen Bedarf für die geplante Infrastruktur



KRITIKER: Scandlines-Chef Dr. Gernot Tesch setzt sich gegen den Fehmarnbelttunnel ein.

gibt. Schon diese grundlegende rechtliche Voraussetzung erfüllt das Tunnelprojekt nicht. So wurden lediglich alte Verkehrsprognosen von 1999/2002 fortgeschrieben, deren Realitätsgehalt durch den Vergleich mit dem damaligen Prognosehorizont 2015 leicht ermittelt werden kann. So beträgt die Zielabweichung für die Pkw-Prognose des Ostseefährverkehrs zwischen Deutschland und Dänemark/Schweden (ohne Puttgarden-Rødby), der durch die Verlagerung von ca. 500.000 Pkw-Einheiten einen Großteil des künftigen zusätzlichen Tunnelverkehrs bereitstellen soll, über 50 Prozent! →

Hintergrund: Die „Feste Fehmarnbeltquerung“

Der 18 Kilometer lange Absenktunnel auf dem Grund der Ostsee zwischen Puttgarden auf Fehmarn nach Rødbyhavn auf Lolland soll etwa 6,2 Mrd. Euro kosten – die Größenordnung von acht Elbphilharmonien. Der Tunnel wird ausschließlich von der Femern A/S geplant und finanziert, einem Unternehmen, das zu 100 Prozent in dänischem Staatsbesitz ist. Einziger Zweck: den neuen Ostseetunnel zu planen, bauen zu lassen und schließlich zu betreiben. Dazu

nimmt Femern A/S Kredite am Kapitalmarkt auf, für deren Rückzahlung allerdings der dänische Staat bürgt. Refinanziert werden soll das Projekt durch die zu erwartenden Mauteinnahmen. Die Rechnung

zahlen am Ende die Nutzer des Ostseetunnels. Die Tilgungszeit veranschlagt Femern A/S auf 32 Jahre. Danach soll dann verdient werden zugunsten der Steuerzahler – wenn der abenteuerliche Plan aufgeht.



TUNNELBAU: Vorgesehen sind je Richtung ein Bahngleis und zwei Autospuren.



VORBILD: Als weltweit erste Fährreederei setzt Scandlines in großem Umfang auf ein Hybrid-System an Bord: Überschüssige Energie wird in Batterien gespeichert und treibt die Schiffsmotoren an.

→ Die prognostizierte Verkehrsverlagerung entspricht damit dem Gesamtvolumen aller relevanten Fährlinien über die Häfen Lübeck, Kiel und Rostock. Demnach müssten diese Dienste mit Eröffnung der FFBQ vollständig eingestellt werden – oder der Tunnel würde seine Umsatzziele schon aufgrund fehlender Verkehrsvolumina nicht erreichen können.

Dieses augenscheinliche Missverhältnis wird in der für das Planfeststellungsverfahren aktualisierten Verkehrsprognose gänzlich verschwiegen, da sie sich ausschließlich auf den Korridor Puttgarden–Rødby bezieht. Stattdessen wird auf die Prognose ohne FFBQ eine sogenannte Projektwirkung aufgeschlagen, die einfach aus der 2002er-Prognose entnommen wurde.

Die zu erwartenden und durch die alte Prognose belegbaren verheerenden Auswirkungen der FFBQ insbesondere auf die Skandinavien-Verkehre der deutschen Ostsee-Fährhäfen bleiben durch diesen Rechenrick unerwähnt. Auf dem Fehmarnbelt selbst wird zudem die Rolle des durch Preisanreize (stark rabattierte Tickets) produzierten Verkehrs (Bordershop) extrem unterschätzt, welche als langfristig unterstelltes Basispotenzial für die Querung völlig ausfallen. So ist das Pkw-Volumen des Normalreiseverkehrs nach Abzug der Shopping-Verkehre, die aktuell einen An-

teil von 35 Prozent ausmachen, seit 2002 um rund 200.000 Einheiten gesunken.

Rechnung ohne den Fährverkehr

Obendrein nimmt die Verkehrsprognose ohne jede Begründung an, dass der gesamte Verkehr der Fährlinie Puttgarden–Rødby durch Linienschließung auf den Tunnel verlagert wird. Scandlines hat mehrfach erklärt, den Fährbetrieb aufrechtzuerhalten, und hat dies in seinen Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren erneut mit umfangreichem Zahlenmaterial überzeugend substantiiert. Das aktuelle Umrüstungsprogramm der Scandlines-Bestandsflotte, das ein Investitionsvolumen von mehr als

25 Mio. Euro beinhaltet (Hybridantrieb/ Abgaswäscher), belegt die Langfriststrategie für die Linie, die perspektivisch sogar einen vollständig emissionsfreien Betrieb vorsieht.

Die finanziellen Annahmen des Tunnels beruhen außer auf überdimensionierten Verkehrsprognosen auf Preisen, die deutlich über denen des Fährverkehrs liegen. So übersteigen z.B. die unterstellten Lkw-Preise der FFBQ die Fährpreise um rund 30 Prozent. Entsprechen die Mautpreise den Fährtarifen, wäre eine Unterfinanzierung des Tunnels die Folge. Scandlines' Einwendungen machen zu dem deutlich, dass jeglicher Wettbewerb

TRADITION: Die „Vogelfluglinie“ hat sich in über 50 Jahren bewährt.



Fotos: Scandlines

auf der Vogelfluglinie das Businessmodell des Tunnels ad absurdum führt. Bei den in den finanziellen Analysen der FFBQ angenommenen Verkehrsvolumina und Preisen ist ein Weiterbetrieb des Fährverkehrs im heutigen Umfang (Frequenz und Kapazität) ein sehr lohnendes Geschäft.

Konzentration der Verkehrsströme

Damit bleibt für den Tunnelbetreiber nur die Strategie der Verdrängung des Wettbewerbs über Dumpingpreise. Das hätte erhebliche negative Auswirkungen auf den gesamten Verkehrskorridor zwischen Kontinentaleuropa und Skandinavien. So wurden in den letzten Jahrzehnten beträchtliche finanzielle Mittel in den Ausbau der deutschen Ostseehäfen samt Hinterland sowie in die Aufwertung der Fährdienste investiert. Diese würden entwertet, da die Durchsetzung von Preisen weit unter Marktniveau zu einer Konzentration

der Verkehrsströme auf die FFBQ führte. Sobald die Wettbewerber (vor allem konkurrierende Fährlinien) aber vollständig vom Markt verdrängt sind, würden die Preise der festen Querung auf Grundlage der erreichten Monopolstellung auf ein wirtschaftlich auskömmliches Niveau angehoben, d.h., die Preise stiegen erheblich, um zumindest langfristig einen wirtschaftlichen Betrieb der FFBQ sicherzustellen.

Die gesamtwirtschaftlichen Gefahren einer FFBQ werden damit überdeutlich: eine geringere Anzahl von Transportalternativen bedeutet eine verringerte Angebotsqualität, verbunden mit einer erheblichen Verteuerung der Transporte.

Die Strategie, unliebsame Konkurrenz auszuschalten, zeigt sich auch in anderen Planungsdetails. Die von den Vorhabenträgern vorgesehene Verkehrsführung verhindert willkürlich die Weiternutzung des Fährhafens. Ein künftiger Fährbetrieb soll

offenbar vereitelt werden. Scandlines hat in seinen Einwendungen zwei Alternativen eingereicht, die Hafen und Tunnel eine gleichberechtigte Anbindung garantieren.

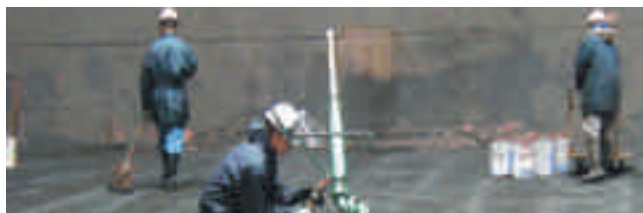
Angesichts dieser und zahlreicher weiterer massiver Bedenken hofft die Reederei, dass die Planfeststellungsbehörde die vorgelegte Planung objektiv bewerten wird. Politisches Wunschdenken darf nicht die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben ersetzen. Konsequenterweise müsste das Projekt ersatzlos aufgegeben werden. Denn schon jetzt ist ersichtlich, dass es mangels ausreichenden Verkehrsaufkommens in absehbarer Zeit keinen Bedarf für ein Projekt dieser Größenordnung geben wird. Gerade angesichts der knappen finanziellen Ressourcen, die für Erhalt und Ausbau der norddeutschen Verkehrsinfrastruktur in Zukunft zur Verfügung stehen, sollte der Fokus klar auf den wirklich notwendigen Projekten liegen. ■■■

Powerful cargo hold cleaning solutions

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

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

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



Saves you Time



CONTACT US:

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

STROMME

www.stromme.com

Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN



AUSGLEICH: Der Feederverkehr nach Russland sank, aber die Fernostverkehre wuchsen um 8,5 Prozent.

HHLA-Wachstum trotz Krisen in Osteuropa

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat in den ersten neun Monaten des Jahres 2014 ihren Umsatz um 6,0 Prozent auf 906,7 Mio. Euro gesteigert.

Mit 10,9 Prozent fiel der Zuwachs im Betriebsergebnis (EBIT) noch deutlicher aus. In den ersten drei Quartalen verbesserte die

HHLA ihr Betriebsergebnis auf 131,3 Mio. Euro. Die HHLA erwartet für 2014 ein Betriebsergebnis auf Konzernebene im Bereich des oberen Endes der prognostizierten Bandbreite. Die Marktposition bei den Containertransporten wurde ausgebaut, die Transportleistung im Hinterlandverkehr stieg um mehr

als 10 Prozent. Im Containerumschlag wuchs die HHLA ebenfalls. Allerdings bremste der Rückgang der Feederverkehre an den Hamburger HHLA-Terminals aufgrund deutlicher Ladungsverluste mit Russland dieses Wachstum ebenso wie die wirtschaftlichen Folgen des Konfliktes in der Ukraine. www.hhla.de

Foto: HHLA

Hamburg Süd setzt auf Eurogate

Die Reederei Hamburg Süd lässt ihren neuen EMCS – Europe-Mexico/Caribbean Service am Eurogate Container Terminal Hamburg abfertigen.

Der Liniendienst verbindet Nordeuropa mit Zentralamerika und wird

Hamburg nach einem festen Fahrplan wöchentlich anlaufen. Die Hamburg Süd betreibt den neuen Dienst mit sechs Containerschiffen mit einer Nominalkapazität von 2.500 TEU. Sie laufen auf ihrer Route acht Häfen an. www.hamburgsud.com



Foto: Eurogate



Foto: Eurogate

Tchibo testet JaWePo

Der Hamburger Kaffee- und Handelskonzern Tchibo hat begonnen, den einzigen deutschen Tiefwasserhafen als Terminal für den Import von Containern zu testen.

Das Unternehmen zählt mit seinen häufig wechselnden Gebrauchsgüter-sortimenten in den Kaffeeläden zu den führenden deutschen Handelsorganisationen. Wilhelmshaven wäre, würden die Logistiktests erfolgreich verlaufen, eine direkte neue Konkurrenz für Hamburg und Bremerhaven. Zuletzt gab es Kritik an den dortigen Infrastrukturengpässen.

LNG-Tankstelle später

Der geplante Bau einer Schiffstankstelle für flüssiges Erdgas im Hamburger Hafen verzögert sich.

Ursprünglich hatte das dazu gegründete Konsortium der Unternehmen Bomin und Linde bereits im kommenden Jahr die Bunkerstation für Liquefied Natural Gas (LNG) eröffnen wollen. Jetzt heißt es aus dem Konsortium allerdings, der Termin sei nicht zu realisieren. Bomin-Linde hält aber grundsätzlich an dem Projekt fest: „Wir haben gerade die notwendigen Genehmigungsunterlagen eingereicht“, so ein Manager.

www.bominlinde.com



ROTORUMSCHLAG: Windenergielogistik als Wachstumsmarkt.

Bremen investiert in Offshore

Im Mittelpunkt des „Bremischen Hafenkonzepts 2020/2025“ steht der Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven (OTB).

„Die Montage- und Verladeanlage für Windenergieanlagen ist das Herzstück unserer Hafenplanung in diesem Jahrzehnt. Bremerhaven hat sich zu einem führenden Standort der nationalen Offshore-Industrie entwickelt und wird von einer Neubelebung dieses Geschäfts erheblich profitieren“, so Bremens Hafensena-tor Martin Günthner. www.bremenports.de

Scandlines: Dickschiffe auf Diät

Die Großfähre „Berlin“ für die Reederei Scandlines ist auf der Fayard-Werft im dänischen Munkebo bei Odense wieder zu einem Rohbau geschrumpft.

Dem Schwesterschiff „Copenhagen“ ergeht es genauso. „Wir haben auf jeder Fähre rund 2.000 Tonnen Material entfernt“, sagt Werftenmanager Ivan Larsen. Nach der Schrumpfkur sollen die Fähren um je 700 Ton-

nen weniger wiegen. Scandlines will die Fähren nicht nur leichter machen, sondern auch auf umweltfreundlichen Hybridantrieb umrüsten. Ab 2015 sollen sie auf der Verbindung von Rostock nach Gedser auf der dänischen Insel Falster eingesetzt werden – mit einem Deck weniger und einer um 200 Personen geringeren Passagierkapazität, die dann bei 1.300 liegt. www.scandlines.de



UMBAU: Die beiden Schwesterschiffe waren deutlich zu schwer.

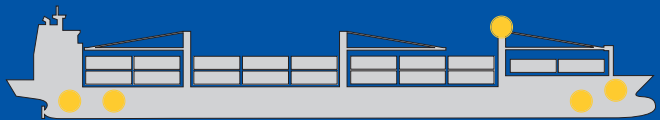
OIL MANAGEMENT

Fuel, Lube and Hydraulic Oil



- Portable Test Kits
- On-site Analysis Equipment
- Lube Oil Inline Monitoring
- Sampling Devices and Containers
- Ultrasonic Cleaning

- > GENERATOR PROTECTION
- > HYDRAULIC SYSTEM CONTROL
- > MAIN ENGINE MONITORING



OIL CONDITION MONITORING ALL AROUND THE SHIP

Modular approach!



Martechnic GmbH

Adlerhorst 4 · D-22459 Hamburg · Phone: +49(40) 853 128-0 · Fax: +49(40) 853 128-16
e-mail: info@martechnic.com · www.martechnic.com

Gepfefferte Reise

In diesen Tagen umgibt er uns wieder überall: der Duft von Nelken und Zimt, Vanille und Anis. Doch noch vor einigen Jahrhunderten waren Gewürze ein höchst kostbares Gut. Seefahrer nahmen entbehrungsreiche Segelreisen auf sich, um die exotischen Schätze in ihre Heimat zu bringen.

Heute kommen die köstlichen Aromen schnell und per Container übers Meer. Text: Angela Andresen-Schneehage

Im Anfang war das Gewürz“, so beginnt Stefan Zweig seine Biografie über den Seefahrer Fernando Magellan. Was er meint: Das gesamte Entdeckerzeitalter der frühen Neuzeit wurde durch die Jagd nach Gewürzen in Gang gesetzt. Nicht Gold, Edelsteine oder wissenschaftliche Erkenntnisse waren die Ziele verwegener Expeditionen, sondern Pfeffer, Nelken und Muskat.

Die exotischen Produkte waren extrem wertvoll, weil sie nicht nur zum Würzen von Speisen verwendet wurden, sondern auch als Grundlage für Arzneien, zur Konservierung von Lebensmitteln und als

Aphrodisiakum dienten. Zudem galten sie als bedeutendes Statussymbol, und der Handel mit ihnen war ein überaus lukratives Geschäft.

Davon profitierten zunächst die arabischen Länder und einige italienische Stadtstaaten, indem sie die Geschmacksveredler mit Karawanen auf dem Landweg importierten. Die dabei erhobenen hohen Zölle des Osmanischen Reiches und der teure Zwischenhandel von indischen, persischen, arabischen, türkischen und venezianischen Kaufleuten fuchste vor allem die spanischen und portugiesischen Machthaber:

Die fernen Gewürzpflanzungen mussten doch auch mit dem Schiff zu erreichen sein! Als Erster machte sich Christoph Kolumbus auf, um den Seeweg in dieses sagenumwobene, vielversprechende Indien zu entdecken. Bekanntlich verfehlte er sein Ziel, entdeckte aus Versehen Amerika.

Doch nur wenige Jahre später gelang es seinem portugiesischen Konkurrenten Vasco da Gama, den Subkontinent per Schiff zu erreichen. Nach fast einjähriger Seereise über die südliche Route um das Kap der Guten Hoffnung landete seine Flotte im Mai 1498 im indischen Hafen Ca- →



ZUTATEN: Die köstlichen Aromen machen erst den Reiz der Speisen aus.

→ licut an der Malabarküste. Welch ein Erfolg! Da Gama schloss Handelsverträge, kehrte mit Kisten und Säcken voller kostbarer Gewürze nach Lissabon zurück und wurde in seiner Heimat schließlich triumphal gefeiert. Mit der Entdeckung des Seewegs nach Indien stieg Portugal zur führenden Handels- und Seemacht auf.

Doch nicht nur in Indien gab es die würzigen Objekte der Begierde. Die europäischen Seefahrer des 16. Jahrhunderts erkundeten die neu entdeckte Seeroute weiter in östlicher Richtung und gelangten über Sumatra und Borneo schließlich zu den Molukken. Diese indonesische Inselgruppe zwischen Sulawesi und Neuguinea trägt nicht zufällig den Beinamen „Gewürzinseln“: Nur hier und nirgendwo sonst auf der Welt wuchsen damals die kostbare Muskatnuss sowie Gewürznelken.

Nach der Errichtung europäischer Stützpunkte auf den Molukken ab 1512 wurde der Anbau dieser Spezereien als Quasi-Monopol durch die Portugiesen verteidigt, später durch die Niederländische Ostindien-Kompanie. Erst viel später, um 1770, organisierte der französische Gartenbaufachmann Pierre Poivre den Raub und Schmuggel dieser Pflanzen und ihrer Samen und kultivierte sie auf Mauritius und La Réunion, die damals unter seiner Verwaltung standen.

Zu den verwegenen Männern dieser Zeit, die auf der Suche nach immer neuen Seeverbindungen waren, gehörte auch Fernando Magellan. Besessen von der Idee, das erst wenige Jahrzehnte zuvor entdeckte Amerika am südlichen Ende zu umrun-

den und damit den kürzeren Weg zu den Gewürzinseln und nach Indien zu finden, sticht er 1519 in See. Doch sein Plan geht nicht ganz auf: Zwar entdeckt er die später nach ihm benannte Meerenge zwischen dem südamerikanischen Festland und Feuerland, überquert als Erster den Pazifik, erreicht die Philippinen und beweist mit dieser ersten Weltumsegelung schließlich sogar, dass die Erde rund ist. Doch eine adäquate Alternative zu der inzwischen bewährten Gewürzroute findet er nicht.

Eroberung europäischer Gaumen

Die Zeiten, in denen Gewürze mit ihren „gepfefferten Preisen“ nur einer privilegierten Elite vorbehalten waren, sind vorbei. Schon im 17. Jahrhundert zerfielen die Monopole, die Einfuhr nach Europa stieg, und die Märkte öffneten sich einer breiteren Käuferschicht. Zunächst wurden die aromatischen Zutaten zu einem erschwinglichen Luxus, heute gibt es sie in üppiger Auswahl in jedem Supermarkt.

Die Faszination des exotischen Geschmacks ist jedoch geblieben. Ob orientalisches Couscous, asiatisches Curry oder kreolisches Jambalaya: Internationale Spezialitäten haben sich auf hiesigen Speisezetteln etabliert. Nicht zuletzt das Reisen in immer fernere Länder hat die kulinarischen Ansprüche von Feinschmeckern und Hobbyköchen erweitert. Das zeigen die Gewürzregale von heute: Koriander und Kurkuma, Kardamom und Chili haben die Gunst unserer Gaumen erobert.

Nach den USA ist Deutschland das weltweit zweitgrößte Importland für →



Foto: Gulp/CC-BY-SA-3.0

So 'n duftes Museum!

Direkt in Hamburgs Speicherstadt befindet sich eine Ausstellung, die es so kein zweites Mal gibt: „Spicy's Gewürzmuseum“. Ein Rundgang über den alten Speicherboden mit seinen 900 Exponaten aus den letzten fünf Jahrhunderten und über 50 Rohgewürzen ist ein Erlebnis für alle Sinne.

Was sich in anderen Museen verbietet, ist hier ausdrücklich erwünscht: anfassen, probieren, riechen! Auf den Spuren der „Hamburger Pfeffersäcke“ entdecken Besucher die Gewürze vom Anbau bis zum fertigen Produkt. In der aktuellen Sonderausstellung „Kanehl, Koriander & Kurioses“ geht es mit Rezepten und ungewöhnlichen Geschichten noch bis zum 31. Dezember um den ganz speziellen Weihnachtsduft. www.spicys.de



Foto: Biblioteca Nacional de Portugal

HANDEL: Das Gemälde zeigt die Landung des portugiesischen Entdeckers Vasco da Gama in Indien. Er kehrte mit Säcken und Kisten voller Gewürze zurück.



Pfeffer
25.113

Ingwer
12.487

Paprika
9.030

Zimt
3.352

*Kümmel,
Sternanis*
8.299

Koriander
3.606

Kardamom
649

Muskat
1.774

IMPORT: Pfeffer ist der Top-Seller – gut 25.000 Tonnen der scharfen Körner importiert Deutschland pro Jahr. Exotische Gewürze wie Ingwer und Kardamom legten zuletzt zu, dagegen verlor Paprika an Bedeutung. Insgesamt meldet der Fachverband der Gewürzindustrie gut 95.000 Tonnen im Wert von über 380 Mio. Euro (Zahlen von 2012). www.gewuerzindustrie.de

Angaben in
Tonnen pro Jahr

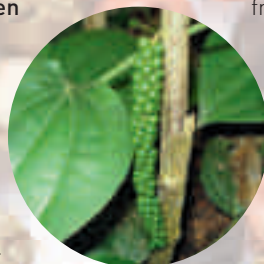


Schwarz, weiß, grün: Der König der Gewürze

Pfeffer ist das am häufigsten verwendete Gewürz überhaupt. Seine Schärfe erhält er durch das enthaltene Piperin. Die Früchte des schwarzen Pfeffers wachsen in Rispen an einer Kletterpflanze, die bis zu 10 Meter hoch werden kann.

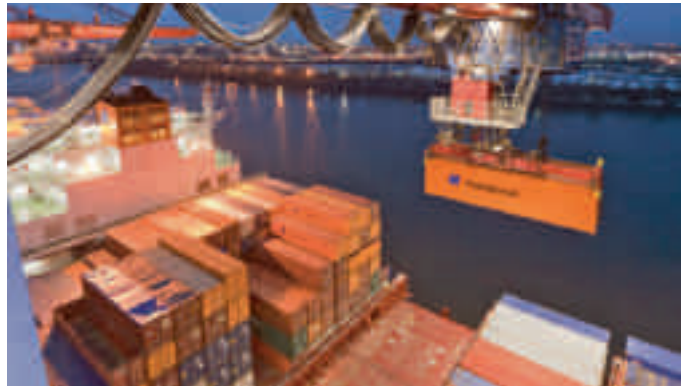
Ob die Beeren schwarz und scharf, weiß und mild oder grün-aromatisch in unser Gewürzregal kommen, hängt vom Erntezeitpunkt und der Verarbeitungsmethode ab, denn sie alle stammen von derselben Pflanze.

Für den schwarzen Pfeffer pflückt man die Beeren im unreifen Zustand, trocknet sie – ausgebreitet auf großen Bastmatten – in Wind und Sonne. Dabei schrumpelt das frische grüne Korn und nimmt die typische schwarz braune Farbe an. Von 100 Kilo frischen Früchten bleiben 35 Kilo Ertrag übrig. Rund 75 Prozent der Weltproduktion



entfällt auf schwarzen Pfeffer. Auch der grüne Pfeffer besteht aus unreif geernteten Beeren, die man meist in einer Salz- oder Essiglake einlegt. Anders der weiße Pfeffer: Erst die reife Steinfrucht wird gepflückt. In Jutesäcken verpackt, wässern die Kleinbauern den Pfeffer über rund acht Tage. Nach dem sogenannten Fermentieren können die beige-weißen Samen vom aufgeweichten Fruchtfleisch getrennt und von der Sonne getrocknet werden.

Die Arbeit auf den Pfefferplantagen ist meist Familiensache, bis der Pfeffer in Transportsäcke verpackt ist. Wie die Handelsware heißt, richtet sich nach Anbauregion oder Verschiffungshafen. So schmeckt Lampong aus Indonesien ganz anders als Belem aus Brasilien. Gleich dem Wein gibt der Boden sein Aroma an die Frucht weiter. Der inzwischen ebenfalls verbreitete „rosa Pfeffer“ stammt übrigens von einer anderen Pflanze.



TRANSPORT: Aus Asien (hier: Singapur) kommen viele Gewürze per Container.

ZIELHAFEN: An Bord von Schiffen erreicht die aromatische Ladung Hamburg.

➔ Gewürze. Der neuesten Statistik des Fachverbands der Gewürzindustrie zufolge wurden 2012 mehr als 95.000 Tonnen eingeführt.

Rund ein Drittel der Gewürzeinfuhren gingen anschließend wieder in den Export. Grund dafür sind die gerade in Norddeutschland traditionell sehr bedeutende Nahrungsmittelindustrie und der starke Gewürzhandelsplatz Hamburg. Der Hafen der Hansestadt zählt neben Singapur, New York und Rotterdam zu den größten Gewürzhäfen der Welt, jährlich werden rund 80.000 Tonnen Gewürze umgeschlagen. Viele Hamburger Quartiersleute und Lagerungsbetriebe bieten speziell für Gewürze geeignete Lagerräume an. Reinigen, Entsteinen, Sieben sowie die direkte Veredelung durch Dampfentkeimung und Vermahlung gehören heute zum Hamburger Dienstleistungsangebot.

Ungefähr 50 verschiedene Kräuter und Gewürze sind im globalen Handel von Bedeutung. Viele der auf dem Seeweg beförderten Produkte fahren mit Schiffen von Hapag-Lloyd. Die Reederei hat ihre Kunden auf sämtlichen Kontinenten, ist schwerpunktmäßig in Indien und Malaysia in das Gewürzgeschäft involviert.

Sensibles Transportgut

Der Seetransport der empfindlichen Rohstoffe erfordert besondere Sorgfalt. Selbstverständlich ist die Ladung vor mechanischen Beschädigungen, Ungezieferbefall und Aromaverlust zu schützen. Aber es lauern noch weitere Tücken: Nelken reagieren zum Beispiel sehr empfindlich auf Feuchtigkeit; sie werden dann grau, klebrig und weich, können nicht mehr gemahlen werden und sind somit wertlos. Andere Gewürze, wie Pfeffer, geben selbst Feuchtigkeit ab, was sie bei mangelnder Belüftung für Schimmelbildung anfällig macht. Die schwarzen, weißen oder grünen Körner werden deshalb in ventilierten 20-Fuß-Containern verschifft; 300 Jutesäcke à 50 Kilo passen jeweils hinein. Befindet sich

Vanille an Bord, muss sie gegen Diebstahl gesichert werden – aufgrund ihres hohen Wertes ist sie besonders gefährdet.

Zu den größten Kunden von Hapag-Lloyd in Sachen Gewürztransport gehört das Hamburger Traditions-Handelshaus Jantzen & Deeke. Das 1859 gegründete und heute in sechster Generation geführte Familienunternehmen ist auf Import, Export und Transithandel mit tropischen Gewürzen spezialisiert und beliefert insbesondere die Lebensmittelindustrie – darunter Wurst- und Fleischfabrikanten oder Ketchup-Hersteller.

Die duftende Produktpalette des Unternehmens reicht von Anis über Ingwer und Piment bis Zimt. Doch genau wie im weltweiten Gewürzhandel macht auch in dem hanseatischen Kontor der Jantzen & Deeke GmbH der Pfeffer das größte Volumen aus. „Insgesamt schlagen wir im

Durchschnitt der letzten fünf Jahre rund 16.000 Tonnen Gewürze im Jahr um, über 80 Prozent davon sind Pfeffer“, erklärt Inhaber Kai Jantzen. „Früher wurden Gewürze während ihrer viel längeren Seereisen zehn bis fünfzehn Mal weiterverkauft, bevor sie ihr Ziel erreichten. Das ist heute anders; Pfeffer ist ein Massengeschäft geworden, bei dem Transport, Lagerung und Finanzierung im Vordergrund stehen.“

Wo der Pfeffer wächst

Hauptanbaugebiete für Pfeffer sind Vietnam mit einer Ernte von 150.000 Tonnen pro Jahr, Indien und Indonesien mit jeweils 45.000 bis 60.000 Tonnen sowie Malaysia und das Amazonasgebiet in Brasilien mit einer Jahresernte von rund 25.000 bis 30.000 Tonnen. „Aufstrebende Pfefferanbaugebiete liegen auch in Sri Lanka, Thailand und Kambodscha“, ergänzt ➔



Gewürzseminare: Aromatische Reise

Vasco da Gama auf der Spur: Auch im 21. Jahrhundert machen sich Schiffsreisende auf, um die Gewürzwelt zu entdecken.

Hapag-Lloyd bietet Touristen auf ihren Kreuzfahrtschiffen „Europa“ und „Europa 2“ Seminare zum Kennenlernen exotischer Aromen an.

Die Hamburger „Spice Girls“ Bettina Matthaei und Katharina Wilck informieren an Bord über Geschmacksrichtungen und Kompositionen, geben Schnupper- und Kostproben. Mehr zu den Schiffsreisen mit Würze lesen Sie in der kommenden Ausgabe der „Deutschen Seeschifffahrt“.



In der Hauptrolle: Curry!

Wenn ein neues, lebendiges Lokal plötzlich auf alteingesessene Haute Cuisine trifft, kann es schon mal zu einem kulinarischen Kleinkrieg der Köche kommen, die sich gegenseitig die Suppe versalzen möchten! Die resolute Chefin des sternedekorierten Genusstempels im Süden Frankreichs ist alles andere als erbaut, als neben ihrem Restaurant die zugereiste indische Familie das „Maison Mumbai“ eröffnet.

In Lasse Hallströms neuer Komödie „Madame Mallory und der Duft von Curry“ mit Helen Mirren in der Titelrolle vereinen sich zum guten Schluss aber nicht nur Gewürze und Zutaten, sondern auch die Nachbarn zu einem harmonischen Ganzen. Schade, dass es noch kein Geruchskino gibt! (Jetzt im Kino, ab Februar auch auf DVD/Blu-ray).



Gewürze zum Schmökern

Alfons Schuhbeck gilt als der größte Gewürzkenner unter den deutschen Spitzenköchen. Virtuos beherrscht er die Kunst, exotische Gewürze raffiniert mit traditionellen deutschen Gerichten zu kombinieren. Unterwegs zwischen Marrakesch, Istanbul und Jerusalem schaute er Köchen in die Töpfe, fragte Gewürzhändler aus, stöberte in Gewürzapotheken und probierte landestypische Gerichte. Verblüffende Geschmackserlebnisse und -erkenntnisse seiner Tour fasst er in dem Buch „Meine Reise in die Welt der Gewürze“ zusammen. Mit großem Rezeptteil und viel Wissenswertem zur Kulturgeschichte und Heilwirkung von Gewürzen. Zabert und Sandmann-Verlag, 400 Seiten, 24,95 Euro.

→ Gewürzexperte Kai Jantzen. „Madagaskar hingegen, das vielen als Pfefferregion bekannt ist, spielt im internationalen Geschäft so gut wie keine Rolle mehr.“

Am deutschen Gewürzimport ist der scharfe „König der Gewürze“ (s. S. 36) laut Fachverband der Gewürzindustrie mit einem Anteil von fast 27 Prozent beteiligt; es folgen Ingwer (13 Prozent), gemahlener Paprika (9,5 Prozent) und Kümmel 8,7 Prozent (siehe auch Grafik S. 35).

Wunderbare Wirkung

Rund 550 Gramm Gewürze pro Jahr nimmt der Bundesbürger durchschnittlich zu sich. Ein Teil davon steckt in bereits verarbeiteten Lebensmitteln, ein anderer wird Prise für Prise am heimischen Herd verarbeitet. Lecker! Aber Gewürze können mehr, als nur unsere Nahrung schmackhaft und abwechslungsreich zu verfeinern. Die in ihnen enthaltenen ätherischen Öle, Vitamine, Spurenelemente und Mineral-

stoffe können auch den Ablauf biologischer Funktionen wie Verdauung, Herz-, Kreislauf- und Nebentätigkeit positiv beeinflussen. Ingwer regt den Appetit an, Koriander wirkt bei Magenverstimmungen, Gewürznelken helfen gegen Zahnschmerzen.

Scharfe Gewürze wie Chili oder Pfeffer stärken die Abwehrkräfte, denn sie heizen dem Immunsystem ein. Nebenbei sollen sie beim Abnehmen helfen, da sie den Kalorienverbrauch erhöhen und Heißhunger auf Süßes und Fettiges senken. Und auch der Wirkung von Kurkuma, das in jedes Currygericht gehört, sind internationale Forscher auf der Spur: Der Farbstoff der Gelbwurz gilt als gedächtnisstärkend und tumorhemmend.

Gründe genug also, seinem Leben ein bisschen Würze zu verleihen. Und obwohl der moderne Verbraucher seine Ration heute für einige Euro erstehen kann: Auch 500 Jahre nach Vasco da Gama sind Gewürze noch immer Kostbarkeiten! ...



So lecker riecht der Advent

Kaum eine andere Zeit ist so eng mit der Wahrnehmung von Aromen verbunden wie Advent und Weihnachten. Dank sei den traditionellen Köstlichkeiten mit ihren typischen Gewürzen. Welche Sorten sich in Zimtsternen, Vanillekipferln und Anisplätzchen verstecken, ist offensichtlich. Dem Spekulatius verleiht Kardamom seinen unverkennbaren Geschmack, in den Lebkuchen gehört unbedingt Gewürznelke. Und eine bunte Mischung aus allem fühlt sich im Glühwein wohl. Würzige Weihnachten!

Foto: Alexander Rathis - Fotolia; PR [2]

Oma Bettys Lebkuchen-Rezept

250 g Zucker

80 g Wasser

750 g Honig

1 großes Ei

60 g Ei, davon das Eigelb

30 g Zimt

20 g Vanillezucker

8 g Nelken, gemahlen

8 g Kardamom, gemahlen

4 g Muskat, gemahlen

1 Zitrone, Zeste davon

600 g Mehl

(Roggenmehl)

600 g Mehl (Weizenmehl)

12 g Hirschhornsalz

5 g Pottasche (Apothek)

100 g Milch

Den Zucker mit dem Wasser aufkochen, anschließend den Honig unterrühren. Die Mischung auf 30 Grad abkühlen lassen. Das Ei mit dem Eidotter und allen Gewürzen schaumig rühren. Zusammen mit der Honiglösung in das Mehl fließen lassen und gut durcharbeiten.

Die Pottasche und das Hirschhornsalz jeweils getrennt in der Hälfte der Milch auflösen und dann auch separat in den Teig einarbeiten. Den Teig, gut verpackt, über Nacht gekühlt ruhen lassen.

Am nächsten Tag ca. 5 mm dick ausrollen, ausstechen oder die Teile für das Lebkuchenhaus zuschneiden. Auf das mit Backpapier ausgelegte Backblech legen und mit Milch bestreichen. Zum Schluss nach Wunsch mit Nüssen dekorieren.

Backzeit: bei 160 Grad ca. 15 Minuten

Zubereitungszeit: ca. 40 Minuten

Ruhezeit: ca. 1 Tag



Luft in der Leitung

Auf Durchzug schalten: Luft ist umweltfreundlich und LNG-kompatibel. Der deutsche Pneumatik-Spezialist Aventics hat ein System entwickelt, mit dem sich Zu- und Abläufe von Tanks steuern lassen. Text: Petra Scheidt

Um 1900, der Hochphase der Pneumatik, schossen unzählige Rohrpostbüchsen per Druck- und Saugluftsystem unter den Straßen von London, Paris und Berlin hinweg. Selbst die Erfindung der U-Bahn geht auf sie zurück. Mit dem Aufkommen von hydraulischen und elektrischen Anlagen kam das Prinzip aber aus der Mode.

Doch Totgesagte leben länger: Die Idee, Druckluft für mechanische Arbeiten zu nutzen, findet sich heute oft in der Schifffahrt wieder. Hier wird sie unter anderem zur Ventilsteuerung von Ballastwasser- und Bilgetanks eingesetzt. „Pneumatik hat viele Vorteile. Denn Druckluft ist leicht zu erzeugen, umweltfreundlich und sicher“, sagt Abdullah Özer, Produktmanager für Marex Valve Control Systems (VCS) beim Pneumatik-Spezialisten Aventics.

Auf eigenen Beinen

Das Unternehmen bildete ursprünglich die Pneumatik-Sparte des Bosch-Rexroth-Konzerns. Nach ihrer Ausgliederung im März dieses Jahres formierte sie sich zu einem eigenständigen Betrieb: Aventics.

Der fängt technisch aber nicht wieder bei null an: „Wir arbeiten mit rund 40

Jahren Erfahrung im Rücken und fertigen nach wie vor alle unsere Komponenten selbst“, sagt Özer. Die Produktionsstätten befinden sich in Deutschland, Ungarn, Frankreich, China und den USA. Außerdem hat die weltweit rund 2.100 Mitarbeiter starke Firma Vertriebsposten in über 40 Ländern: „Wir sind für unsere Kunden in allen wichtigen Hubs präsent“, so Özer.

Saubere Luftnummer

15 Jahre kontinuierliche Weiterentwicklung stecken mittlerweile im Marex-System, das besonders auf die Bedürfnisse der Reeder abgestimmt wurde: „Unsere Ventile sind äußerst robust und können auch innerhalb von Ballastwassertanks eingesetzt werden“, sagt Produktmanager Özer. Das spart wertvollen Platz im Schiffsbau.

Zusätzlicher Vorteil: „Luft ist unbedenklich. Im Tank blubbert’s nur.“ Das hat besonders in explosions- und brandgefährdeten Bereichen so seine Vorzüge. Die Anlage ist ATEX-konform (EU-Explosionsschutz-Leitlinie) – was auch alle führenden Klassifikationsgesellschaften bestätigen können.

Eine weitere Besonderheit des Systems ist die optimierte Luftaufbereitung: In der

Vergangenheit hatten pneumatische Systeme häufig ein Problem mit verschmutzter Druckluft, die zu Ablagerungen und Korrosion in den Leitungen und an den Ventilen führte. Eine Reinigung des Systems war stets mit einem hohen Energie- und Arbeitsaufwand verbunden – und damit unwirtschaftlich.

Ein modernes Aufbereitungsmodul arbeitet energieeffizient und gründlich. Auf 5 bis 7 bar komprimierte Umgebungsluft wird darin gefiltert und getrocknet und anschließend zum Schaltschrank weitergeleitet. Außentemperaturen spielen dabei keine Rolle: Die gesamte Anlage läuft auch noch bei minus 20 °C. „Pneumatische Steuerungssysteme sind damit besonders für Schiffe in kalten Regionen empfehlenswert“, sagt Özer. Aber auch tropische Gefilde seien kein Problem.

Und der Aventics-Mann hat noch ein Ass im Ärmel: „Unser System bietet gegenüber hydraulischen Anlagen einen Kostenvorteil von bis zu 30 Prozent.“ Das liege unter anderem daran, dass die Luftleitungen im Gegensatz zu den üblicherweise an Bord verwendeten Kupferrohren zu 85 Prozent aus Kunststoff bestehen. Diese Art der Verrohrung bringt deutlich niedrigere Installations- und Wartungskosten.

Stromunabhängiges Konzept

Der Schaltschrank mit seinem komplett pneumatischen Basissystem ist das Herzstück des Marex VCS. In einer Logikeinheit werden alle eingehenden Signale ver-

ÜBERSICHTLICH: Das Mimikpanel (l.) und die Steuereinheit lassen sich leicht bedienen.





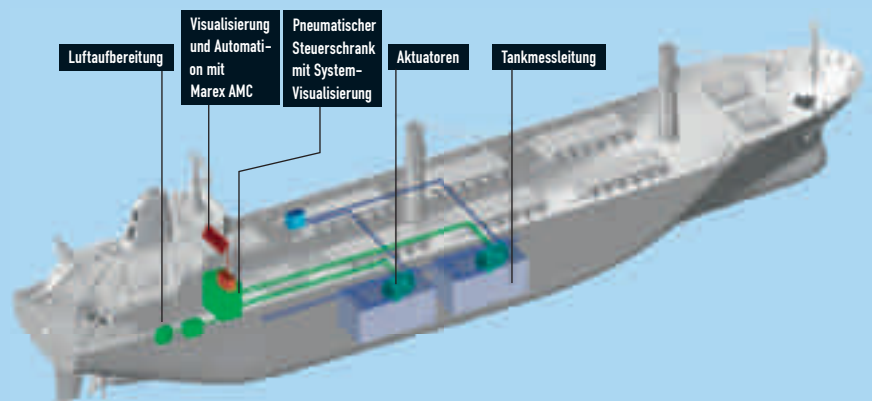
SAUBER: Pneumatische Steuerungssysteme passen sehr gut zum neuen Umweltbewusstsein in der Seeschifffahrt.

Steuerung von Tanks mit Marex VCS

Das System steuert je nach Schiffsgröße bis zu 100 Ventile. Die dazugehörigen Luftleitungen ziehen sich vom Schaltschrank im Maschinenraum quer durchs Schiff bis hin zu den einzelnen Tanks.

Pegelstände werden mithilfe des Luftdrucks in den Tankmessschläuchen ermittelt. Eine Verschmutzung des Tankinhalts oder Kurzschlüsse sind dadurch ausgeschlossen. Optional können die Pegelstände über eine CAN-Bus-Leitung an die Brücke übermittelt werden. Das System funktioniert auch ohne Strom.

www.aventics.com



arbeitet. Die aktuelle Ventilposition wird von den Aktuatoren durch eine pneumatische Rücklaufleitung an die Steuerung übermittelt.

Ein Mimikpanel an der Außenseite des Schanks visualisiert die Tanks an Bord. Jeder Schalter bedient ein Ventil (s. Abbildung links). Diese Art der Einzelansteuerung stellt sicher, dass im Falle einer beschädigten Leitung kein

Domineffekt eintritt – und die Ventile der gesamten Anlage ausfallen. „Das ist eine Besonderheit von Marex VCS – auch gegenüber anderen pneumatischen Steuerungssystemen“, sagt Özer.

Bei Stromausfall genügt der Anschluss einer manuellen Luftpumpe, um alle Steuerungsfunktionen aufrechtzuerhalten. Im Backup-Plan des Systems ist – etwa für den Fall, dass an Bord ein Brand ausbricht –

auch ein Schaltkasten außerhalb des Maschinenraums vorgesehen.

Über ein elektrisches Zusatzmodul lässt sich das Marex VCS außerdem problemlos mit der Brücke und übergeordneten Systemen (z.B. Cargo-Management) verbinden. Touchscreen-Technologie und eine selbst erklärende Systemübersicht erleichtern die Fernsteuerung einzelner Zu- und Abläufe. ...

FINANZIERUNG



GESPRÄCHSRUNDE:
 Fachleute auf dem Podium – darunter Moderator Hollmann, Makler Torsten Westphal und Reeder Alfred Hartmann (großes Bild v.l.).

Hamburg war das Schlaraffenland

Beim 18. HANSA-Forum in Hamburg diskutierten hochkarätige Branchenvertreter die schwierige Situation der deutschen Schifffahrt und den notwendigen Anpassungsbedarf. Text: Max Johns

Das samstäbliche gesamtdeutsche Lagerfeuer verabschiedet sich gerade vom Bildschirm: „Wetten, dass...?“ wird in wenigen Tagen zum letzten Mal ausgestrahlt. Die Zentralveranstaltung der deutschen Schiffsfinanzierung dagegen wärmt noch immer: Knapp 500 Zuhörer kamen Mitte November zum Traditionstreffen in das Hamburger Elysee-Hotel.

Ähnlich wie beim großen Bruder im Fernsehen hatten die Moderatoren zuletzt mehrfach gewechselt, allerdings hatte Verleger Peter Tamm dabei eine glücklichere Hand: Michael Hollmann stand mit dem neuen Chefredakteur der Zeitschrift „HANSA“, Krischan Förster, als Moderator auf der Bühne. Beide lösten ihre Aufgabe sehr gut und konnten den Zweifel an der Sinnhaftigkeit des Treffens schon mit dem

ersten Panel zerstreuen. Knappe, kritische Fragen und eine ebenso straffe wie uneitle Führung boten den Rahmen für ein erfrischend erneuertes HANSA-Forum.

Dabei begannen die Vorträge wenig erbaulich: Bestenfalls ein durchwachsenes Bild der Märkte zeichnete Jan-Hendrik Heikes von Ernst Russ Shipbroker. Während er in den Massengutmärkten keinerlei Erholung am Ratenhorizont sieht, da die Orderbücher weiterhin überquellen, ist die Lage bei den Multipurpose-Schiffen beinahe rosiger. Trotz der vielen politischen Krisen im weiteren europäischen Bereich bleiben

die Schiffe gefragt. Zudem scheinen die Orderbücher nicht mit spekulativen Bestellungen geflutet zu sein.

Den für die deutschen Reedereien besonders spannenden Containermarkt sieht

Heikes vielfältig: Für Schiffe oberhalb 4.000 TEU stabilisieren sich die Raten mit leichter Aufwärtstendenz. Im mittleren Segment um 2.500 TEU sind die Aussichten trübe und werden vor allem davon geprägt, dass Maersk eine überwältigende Marktmacht mit fast einem Viertel der eingearterten Tonnage hat. Das Resultat sind irrational niedrige Raten, obwohl es fast keine Auflieger gibt. Das



Fotos: Schwane



POSITION: Jan-Hendrik Heikes von Ernst Russ Shipbroker warnte vor einer Pool-Besteuerung.



FINANZIER: Oliver Faak (Nord LB) forderte die Trampreeder auf, ihre Kräfte zu bündeln.



STRATEGIE: Alfred Hartmann, designerter VDR-Präsident, macht seine Gruppe kapitalmarktfähig.

kleine Segment um 1.100 TEU ist ganz von den Treibstoffkosten getrieben. Alte Schiffsdesigns mit hohen Verbräuchen erzielen um 30 Prozent niedrigere Raten als moderne Eco-Designs.

Das makroökonomische Umfeld sei bedenklich: Die Kombination aus Niedrigzinsen und den historischen Tiefstpreisen bei den Werften würde weiterhin zu vielen Bestellungen ermutigen, die den Markt nachhaltig aus der Balance halten. Das Fazit von Heikes war schließlich politischer Natur: „Die internationalen Pools lachen sich kaputt, wenn sie von den Plänen des Finanzministers zur Besteuerung der Pool-Einkünfte hören.“ Rund 50 Prozent der deutschen Containerflotte würde über Nacht insolvent, wenn die Steuer eingeführt würde – oder müsste ins Ausland verlagert werden.

Permanente Neuerfindung

Christoph Toepfer vom Londoner Start-up Borealis beschrieb den deutschen Markt mit der Distanz des kundigen Auswanderers: Hamburg war als Zentrum des KG-Marktes das Schlaraffenland. Es mangle aber bis heute an der Bereitschaft zur Transparenz und vor allem daran, für die Rendite der Anleger zu kämpfen. Doch dies sei das Rezept, an Private Equity-Kapital zu kommen. Zumindest hat sich Borealis so Geld vom PE-Platzhirsch KKR beschafft und kauft damit Banken Problemschiffe ab. „Wir sind Konsolidierer“, beschreibt er das nicht eben klassische Un-

ternehmensziel. Langfristig soll Borealis so zur integrierten Reederei werden. Eine Wurzel der Krise sieht er beim Fremdkapital: „Das jahrelange Stillhalten der Banken hat das Problem erheblich verschärft“, sagt er. Eine implizite Replik gab Oliver Faak, Chef der Schiffsfinanzierung bei der Nord LB. Die weltweiten Linienreedereien hätten sich in den letzten Jahren massiv konsolidiert. „Mir fehlt eine Antwort der Trampreeder“, merkte er an und forderte die Vercharterer auf, sich eine eigene Marktmacht aufzubauen.

Alfred Hartmann, der künftige Präsident des VDR, hat sein eigenes Start-up schon vor mehr als drei Jahrzehnten gegründet und zu einer der erfolgreichsten deutschen Reedereien gemacht. Seine Devise: „Wachstum ist nicht unser Ziel, wir streben eine sinnvolle Rendite an.“ So wie er die innovativen Ethan-Tanker beschreibt, die er soeben aufgelegt hat, befindet sich eine gute Reederei in der permanenten Neuerfindung. Und so ist es für Hartmann selbstverständlich, die Gruppe so aufzustellen, dass sie kapitalmarktfähig ist. Dann ist die Tür bei einzelnen Projekten auch für Private Equity offen, aber die Kontrolle und die Integration bleibt stets in seiner eigenen Gruppe.

„Die deutsche Flagge ist ein sehr endliches Thema“, stellte Robert Brückner nüchtern fest, als er die Betriebskostenstudie vorstellte, die seine PKF Arbicon Zink zusammen mit „HANSA“ erstellt hatte. Er sieht keine Chance, dass der Markt in

absehbarer Zeit die Mehrkosten für deutsches Personal an Bord rechtfertigen könnte. Das Fördermodell müsste sich dazu erheblich verändern. Eine andere Erkenntnis der PKF-Studie: Kleinere Reedereien mit weniger als 15 Schiffen am Kontor können erheblich effizienter arbeiten, vor allem, wenn es um kleinere Schiffe geht. Erst ab rund 3.000 TEU scheinen größere Häuser im Durchschnitt auch Skaleneffekte in der Verwaltung an Land ausspielen zu können.

Im technischen Teil der Konferenz stellte Dr. Hermann J. Klein, CEO von E.R. Schifffahrt, ein „Anti-Aging-Programm“ für Schiffe vor. Mit einer Vielzahl von Investitionen lasse sich das Einsatzspektrum erweitern. Hintergrund: Schiffe müssten heute in einer viel größeren technischen Bandbreite fahren können als noch vor fünf Jahren. Lutz Müller von NSB zeigte dann mit dem Gleichmut eines Chirurgen, wie man Schiffe längs und quer zersägen muss, um sie wieder effizient zu machen. Klar wurde dabei, dass sich mutige Investitionen lohnen, wenn die Reederei weiß, was sie bewegen möchte. Im Falle von NSB werden aus alten 4.900-TEU-Schiffen dabei moderne Wide-Beams mit satten 6.200 TEU. NSB berät auch Konkurrenten, die an einem Umbau interessiert sind.

Die Banken scheinen bei Umrüstungen eher zurückhaltend zu sein. „Für uns lohnt sich das nur bei größeren Flotten“, beschied Thomas Ankele von der KfW IPEX Bank möglichen Aspiranten aus kleineren Reedereien. ...

Schiffsfinanzierer HSH Nordbank plant nach Stresstest weiteres Sparprogramm

Mit einem Sparprogramm will die HSH Nordbank ihre Rentabilität nachhaltig stärken. Dazu gehört auch ein drastischer Arbeitsplatzabbau. „Wir gehen davon aus, dass in den nächsten drei Jahren rund ein Fünftel der Arbeitsplätze abgebaut werden muss, also rund 500 von 2.600 Vollzeitstellen“, sagte der Vorstandsvorsitzende Constantin von Oesterreich.

Die von den Mehrheitseignern Schleswig-Holstein und Hamburg gestemmte Erhöhung der Bilanzgarantie um 3 auf 10 Mrd. Euro hat zwar entscheidend dazu beigetragen, dass die Bank den Stresstest der Europäischen Zentralbank (EZB) knapp bestanden hat. Doch die Unterstützung hat ein weiteres EU-Beihilfeverfahren nach sich gezogen. Dabei prüft die Kommission, ob das Geschäftsmodell trägt – notfalls droht die Abwicklung. „Wir müssen zeigen, wie nachhaltig unser Geschäftsmodell in der Kernbank funktioniert“, so von Oesterreich. Dazu ist eine wettbewerbsfähige Kosten-

struktur nötig. Bis Ende 2017 will die Bank 170 Mio. Euro einsparen, vor allem bei Sachkosten. „Wir gehen davon aus, dass wir mit unserem Geschäftsmodell nachhaltig einen Gesamtertrag von 1 Mrd. Euro erzielen können“, so von Oesterreich. Das würde einer hohen einstelligen Eigenkapitalrendite vor Steuern entsprechen – und die Zukunftsfähigkeit der Bank belegen.

Die HSH Nordbank hatte wie andere vermeintliche Wackelkandidaten den Stress-

test bestanden. Sie landete im Krisenszenario der EZB bei einer harten Eigenkapitalquote von 6,1 Prozent – und damit über der verlangten Mindestquote von 5,5 Prozent.

Die Commerzbank erreichte im Szenario eine Kernkapitalquote von 8,0 Prozent. Auch die NordLB schlug sich wacker. Im Falle einer simulierten Wirtschaftskrise kommt Norddeutschlands größte Landesbank in dem Test auf eine Kernkapitalquote von 8,77 Prozent – bei mindestens erforderlichen 5,5 Prozent. Die Quote weist aus, in welcher Höhe eine Bank Risikopositionen – vor allem Kredite – mit eigenem Geld abdecken kann. Die Ergebnisse seien ein Beleg für das robuste Geschäftsmodell der NordLB, mit dem die Auswirkungen der Schiffs-krise kompensiert worden seien, sagte Vorstandschef Gunter Dunkel. Schiffsfinanzierung bleibe aber ein Kerngeschäftsfeld der NordLB.

www.hsh-nordbank.de

ABBAU:
HSH-Chef von Oesterreich streicht Stellen.



Foto: HSH Nordbank

Insolvente MS „Deutschland“: Kurztrips abgesagt

Am 18. Dezember 2014 soll das Kreuzfahrtschiff MS „Deutschland“ von Lissabon aus zur Weltreise aufbrechen. Die Rückkehr ist für den 1. Mai 2015 in Venedig geplant. An diesem Termin hält der vorläufige Insolvenzverwalter Reinhold Schmid-Sperber weiter fest. Zwei Kurzreisen im Dezember fallen allerdings aus. Die Gäste, die bereits gebucht haben, bekommen ihre Zahlungen erstattet.

Die jetzt abgesagten Kurzreisen waren ursprünglich direkt nach der Wertzeit geplant – vom 7. bis 12. Dezember und vom 12. bis 18. Dezember. Grund für die Absage sei die eingetretene Verzögerung beim Beginn der erforderlichen Werftarbeiten im spanischen Cádiz, so die Reederei. Diese verzögert sich, weil die Freigabe der Gläubiger für finanzielle Mittel fehlt. Die Reederei Peter Deilmann und die MS „Deutschland“ Beteiligungsgesellschaft befinden sich seit dem 29. Oktober in der vorläufigen Insolvenz.

Die Verhandlungen mit potenziellen Investoren zur Finanzierung des Werftaufenthalts verliefen derzeit so positiv, dass diese Planung der Weltreise jedoch weiterhin Bestand habe „und als nicht unrealistisch erscheint“, heißt es in der Mitteilung. Angeblich gibt es „knapp 15 ernst zu nehmende Anfragen“ möglicher Käufer für das Schiff. www.deilmann-kreuzfahrten.de

ENGAGEMENT:
Insolvenzverwalter Reinhold Schmid-Sperber.



Foto: Deilmann-Reederei

Hansa-Frachter verkauft

Im Februar hatte das Hamburger Emissionshaus Hansa Treuhand das Insolvenzverfahren für die beiden 4.992-TEU-Frachter „HS Humboldt“ und „HS Livingstone“ beantragt. Es handelte sich um die beiden ersten Insolvenzen in der Gruppe von Reeder Hermann Ebel, die seit mehr als 30 Jahren am Markt tätig ist. Vor dem Insolvenzantrag hatte sich das Unternehmen intensiv bemüht, gemeinsam mit den Banken und den Anlegern eine Lösung zu finden, um einen Erhalt der Schiffe zu erreichen.

Im Rahmen des Insolvenzverfahrens wurde nun ein Käufer für die beiden rund zehn Jahre alten Schiffe gefunden. Sie wurden en bloc für rund 29 Mio. Dollar an die Reederei Lomar Shipping mit Sitz in London veräußert. Die beiden Schwesterschiffe sind 2004 auf der Werft Hanjin Heavy Industries & Construction Co. Ltd. im südkoreanischen Busan gebaut worden, verfügen über jeweils 400 Kühlcontainerschlüsse und fahren unter maltesischer Flagge. www.hansatreuhand.de

01 Rickmers stockt Anleihe auf 275 Mio. Euro auf

Die Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Muttergesellschaft des Schifffahrtskonzerns Rickmers Gruppe, hat ihre Unternehmensanleihe vom Juni 2013 im Rahmen einer Privatplatzierung bei institutionellen Investoren um weitere 25 Mio. auf 275 Mio. Euro aufgestockt. Der Ausgabekurs für die neue Tranche lag bei 100 Prozent. Im Rahmen der Aufstockung gelten alle bestehenden Anleihebedingungen unverändert fort. Die Anleihe hat eine Laufzeit bis Juni 2018 und eine jährliche Verzinsung von 8,875 Prozent. Der Handel der neuen Tranche (ISIN: DE000A1TNA39/ WKN: A1TNA3) im Prime Standard für Unternehmensanleihen der Frankfurter Wertpapierbörse beginnt am 14. November 2014.

Nach Unternehmensangaben ist vorgesehen, die zusätzlichen Anleiheerlöse gebündelt mit einem wesentlichen Teil der seit längerem vorgehaltenen liquiden Mittel (mit Stand zum 30. Juni 2014 rund 188 Mio. Euro) im Zuge der Refinanzierung der in 2015/2016 fälligen Bankdarlehensteile (in Höhe von rund 1,28 Mrd. Euro) zwecks vorzeitiger Tilgung an die Banken abzuführen. Die gegenwärtig vereinbarten Fälligkeiten der wesentlichen zur Refinanzierung stehenden Bankdarlehen erstrecken sich auf den Zeitraum von Juni 2015 bis Dezember 2016. Eine erneute Aufstockung der bestehenden Rickmers-Anleihe sei nicht vorgesehen. www.rickmers.com

02 Commerzbank kommt voran

Die Commerzbank hat im 3. Quartal 2014 ein gutes operatives Ergebnis erzielt, das Kreditvolumen erneut erhöht und die Kapitalquoten weiter gestärkt. Das operative Ergebnis im Konzern wurde im 3. Quartal mit 343 Mio. Euro gegenüber dem Vorjahr mehr als verdreifacht (3. Quartal 2013: 103 Mio. Euro). Dies lag vor allem an den verbesserten Erträgen vor Risikovorsorge (plus 5 Prozent oder 125 Mio. Euro auf 2,4 Mrd. Euro) und der deutlich niedrigeren Risikovorsorge (minus 31 Prozent oder minus 151 Mio. Euro auf 341 Mio. Euro). Die Verwaltungsaufwendungen stiegen aufgrund der Tarifrunde und des Mehraufwands aus gestiegenen regulatorischen Anforderungen leicht auf 1,72 Mrd. Euro (3. Quartal 2013: 1,69 Mrd. Euro). Das Konzernergebnis lag mit 225 Mio. Euro ebenfalls deutlich über dem Vorjahreswert (3. Quartal 2013: 75 Mio. Euro).

„Wir haben im 3. Quartal die gute Entwicklung des ersten Halbjahres fortgesetzt: Das zeigt sich insbesondere in den Ergebnissen der Kernbank“, sagte Vorstandschef Martin Blessing. Das Wachstum in der Kernbank verdeutliche, dass das auf die veränderten Bedürfnisse der Kunden angepasste Produkt- und Leistungsangebot gut ankomme... Die Commerzbank wird ihren Wachstumskurs in der Kernbank weiter fortsetzen. Der Fokus liegt dabei nach wie vor auf den Kreditvolumi-

na im Privatkundengeschäft und in der Mittelstandsbank. Wir werden unsere erfolgreiche wertschonende Abbaustrategie im Segment NCA fortführen und die Portfolios in den Bereichen CRE und Schiffsfinanzierung bis 2016 zusammen auf rund 20 Mrd. Euro reduzieren“, sagte Finanzvorstand Stephan Engels. Im Bereich Schiffsfinanzierungen hat die Bank im August 2014 den Verkauf von neun Containerschiffen vereinbart. www.commerzbank.de

03 Zweitmarkt: Handel mit Fonds stabil

Vorwiegend private Käufer und Verkäufer handelten im Oktober auf der Handelsplattform der Fondsbörse Deutschland 348 Anteile an geschlossenen Fonds. Das erzielte nominale Handelsvolumen betrug 13,4 Mio. Euro. 90,8 Prozent der Verkäufer waren private Anleger, 86,27 Prozent des Handelsvolumens ausmachten. Auf der Käuferseite ist der Anteil der privaten Anleger mit 77,3 Prozent etwas niedriger, und auch das Volumen wird hier nur zu 59,6 Prozent von privaten Anlegern gestellt.

Bei den Schiffsfonds erholten sich gegenüber dem Vormonat sowohl Umsätze als auch Kurse. 51 Transaktionen mit einem nominalen Handelsvolumen von 1,8 Mio. Euro wurden umgesetzt (Vormonat 38/1,4 Mio. Euro). Die Anteile wurden zu durchschnittlich 25,9 Prozent des Nominalwertes gehandelt (Vormonat 16,2 Prozent).

www.zweitmarkt.de

WINGS-WEITERBILDUNG
AN DER HOCHSCHULE WISMAR

MARITIME EDUCATION AND TRAINING CENTRE
WARMEMÜNDE

NEUER KURS ICE-NAVIGATION

- Sichere Schiffsführung in eisbedeckten Gebieten
- Verkehrsbeschränkungen, Risiko- / Notfallmanagement
- Spezialisiertes Simulatortraining
- Individuelle Kursdauer / Termine
- Abschluss: Hochschulzertifikat

www.wings-seefahrt.de

VERSICHERUNGEN



DICKE WOLKEN: City of London – Sitz der International Group of P&I Clubs. Prämienhöhungen fallen 2015 geringer aus.

Foto: peresanz - Fotolia

P&I-Clubs drosseln ihre Beitragserhöhungen von Michael Hollmann

In der P&I-Versicherung dürften die Prämien nach einem vergleichsweise günstigen Schadenverlauf nächstes Jahr nicht so steil ansteigen wie 2014. Inzwischen hat etwa die Hälfte der International Group Clubs ihren General Increase für die nächste Prolongation am 20. Februar bekannt gegeben. Ergebnis: Die geforderten Erhöhungen liegen meist deutlich unter Vorjahr, mitunter wird sogar gänzlich auf eine generelle Anhebung verzichtet – hier sollen die Prämien also nur entsprechend der individuellen Schadenstatistik der jeweiligen Flotte angepasst werden.

Der Marktführer Gard P&I mit Hauptsitz in Norwegen kündigte eine Erhöhung um 2,5 Prozent für 2015 an – nach 5 Prozent im Vorjahr. Der Spezialschiffsversicherer Shipowners sowie der Steamship Mutual erklärten gar ihren Verzicht auf einen General Increase. Britannia fordert wie im Vorjahr 2,5 Prozent, während West of England seine Forderung von zuvor 7,5 Prozent auf ebenfalls 2,5 Prozent abgesenkt hat. Spitzenreiter ist bislang der UK P&I Club mit vergleichsweise hohen 6,5 Prozent nach 10 Prozent im vergangenen Jahr (s. Tabelle).

Aufgrund von Prämiensteigerungen in den Vorjahren, erhöhten Kapitalerträgen im Zuge der Aktienhausse und einer bislang gebremsten Schadensentwicklung in diesem Jahr konnten die Gegenseitigkeitsversicherer ihre Rücklagen zuletzt deutlich ausbauen. Die erhöhten Sicherheitspuffer nutzen sie nun, um die Kostensteigerungen für die Mitglieder in Grenzen zu halten. Wobei Kritiker meinen, dass die Clubs ihre Spielräume

längst nicht ausnutzen. Die relativ guten Ergebnisse im Vorjahr und der Rückgang der Großschäden in diesem Jahr sollten es ihnen eigentlich ermöglichen, die Beiträge für ein Jahr einzufrieren, argumentiert der Londoner Versicherungsmakler Tysers in seinem jüngsten Branchenreport. Immerhin sind die Experten zuversichtlich, dass die allgemeinen Beitragserhöhungen mit durchschnittlich rund + 5 Prozent deutlich geringer ausfallen als 2014 (+ 8 Prozent).

Die Halbjahresergebnisse der P&I-Versicherer deuten auf einen bislang guten Geschäftsverlauf. Gard weist für die ersten sechs Monate einen Gewinnsprung um 18 Mio. auf 129 Mio. US-Dollar aus. Die kombinierte Schaden-Kosten-Quote (Schäden und Verwaltungskosten gegenüber Prämienumsatz) lag Ende August bei 78 Prozent gegenüber 94 Prozent im Vorjahr. Das Wertpapierportefeuille warf eine Rendite von 2,2 Prozent ab (1. Hj. 2013: 0,2 Prozent). Der technische Überschuss resultierte aber vor allem aus

dem Seekasko- und Energiegeschäft, wie Gard-Vorstandschef Rolf Thore Roppestad Mitte November auf einem Makler- und Mitgliederempfang in Hamburg unterstrich. Den konsolidierten Gewinn nutze Gard aus, um das P&I-Buch zu subventionieren und „unter seinem Kostenniveau zu fahren“. Wie in den Vorjahren sei es das Ziel, eine kombinierte Schaden-Kosten-Quote von 105 Prozent zu erreichen. Erhöhte Gewinne sollen den Mitgliedern auch in Zukunft über eine Absenkung der Nachschusszahlungen zugutekommen, so Roppestad.

Höhere Selbstbehalte

Der UK P&I Club begründet seine relativ kräftige Erhöhung mit der sehr hohen Schadenbelastung des Jahres 2013 und der erhöhten Frequenz bei schweren Schäden von über 500.000 Dollar. 2013 seien 19 Fälle verzeichnet worden, gegenüber durchschnittlich 10 in den Vorjahren. Zu den steigenden Prämienraten kommt noch eine Anhebung der Selbstbehalte auf einen Standardsatz von 10.000 Dollar. Gard und West of England kündigten ebenfalls an, die Selbstbehalte/Franchisen um je 1.000 Dollar anzuheben.

Gard-Chef Roppestad warnte in Hamburg, die Clubs dürften sich nicht auf den gesunkenen Großschäden ausruhen. Schwere Unfälle in der Schifffahrt seien nicht vorhersehbar, aber unvermeidlich. „Wir hatten dieses Jahr bislang noch keinen großen Claim, aber wir wissen, dass sie kommen werden“, sagte Roppestad. „Man kann an einem Tag gleich zwei davon haben.“

P&I-Prämienhöhungen 2015/16

Unternehmen	2015/16	Vorjahr
American P&I Club	4,5 %	10 %
Britannia	2,5 %	2,5 %
Gard	2,5 %	5 %
North P&I	4,75 %	7,5 %
Shipowners P&I	0 %	5 %
Standard Club	5 %	12,5 %
Steamship Mutual	0 %	10 %
UK P&I Club	6,5 %	10 %
West of England	2,5 %	7,5 %

In Kürze

1971 IOPC Fund aufgelöst. Die Mitgliedstaaten des Entschädigungsfonds für Ölverschmutzung (IOPC) haben trotz offener Altforderungen die Auflösung des 1971er Fonds beschlossen. Damit kommt eine saftige Strafzahlung in Höhe von 60 Mio. US-Dollar für ein Tankerunglück 1997 in Venezuela auf den P&I Club Gard zu. Der Versicherer hatte auf Beiträge des 1971 IOPC Fund geklagt, da dieser zum Zeitpunkt des Unglücks ein zentraler Pfeiler des internationalen Entschädigungsregimes war. Inzwischen wurde 1971 durch den 1992 Fund sowie den Supplementary Fund ersetzt.

Nach OW-Pleite rollt die Klagewelle. Nach dem Bankrott des führenden Bunkerlieferanten OW Bunker müssen sich frühere Kunden des Unternehmens auf Streitigkeiten und Arreste gefasst machen. Laut P&I-Versicherer Skuld besteht das Risiko, dass Gläubiger der dänischen Firma Schiffe an die Kette legen lassen, die von OW beliefert worden waren, wenn andere an der Lieferung beteiligte Dienstleister nicht von OW bezahlt worden sind.

Londoner Markt lässt Federn. Der Gesamtumfang des Transportversicherungsgeschäfts in der britischen Metropole ist im vergangenen Jahr deutlich geringer ausgefallen. Laut dem jüngsten Marktreport der International Underwriting Association (IUA) fiel das Prämienaufkommen im Bereich Marine 2013 von 3,03 Mrd. auf 2,84 Mrd. britische Pfund. Dabei sind nur die Umsätze im Company Market berücksichtigt, nicht aber die an der Versicherungsbörse Lloyd's of London.

Schutzverein: Prämien trotz Flottenrückgang stabil

Das Schrumpfen der deutschen Handelsflotte durch Insolvenzen und Zwangsverkäufe schlägt zunehmend auf den Schutzverein Deutscher Rehder durch.

Bei dem Gegenseitigkeitsversicherer für Rechtsschutz sank die versicherte Flotte in den vergangenen zwölf Monaten um gut 5 Prozent auf 1.836 Einheiten. Dennoch erwirtschaftet der Verein weiter Überschüsse – und kann so die Prämien das neunte Jahr in Folge unverändert lassen. Sie bewegen sich auch für 2015 je nach Schiffsgröße zwischen 440 und 1.800 Euro. Das beschloss die Mitgliederversammlung Ende Oktober in Hamburg. Der Überschuss aus dem Geschäftsjahr 2013 (rund 400.000 Euro) wurde der Rücklage zugeführt. Für 2014 stellt die Geschäftsführung ebenfalls ein

positives Ergebnis in Aussicht, allerdings auf niedrigerem Niveau.

Aufgrund der geringeren Schiffsanzahl sei auch die Zahl der neuen Streitfälle im Geschäftsjahr 2014 leicht rückläufig. In den ersten zehn Monaten des Jahres waren es 380 (Vorjahreszeitraum: 404) Fälle. Dagegen sei die Zahl der allgemeinen Anfragen, bei denen es häufig um die Verhandlung und Beurteilung von Frachtvertragsklauseln geht, bis Ende Oktober leicht von 428 auf 430 gestiegen.

Der Tätigkeitsschwerpunkt der Schutzvereins-Anwälte liege nach wie vor im Bereich von Streitigkeiten aus Zeitfrachtverträgen. Weitere wichtige Themen: Piraterie, Sanktionen, Hafenanläufe in Ebola-Risikogebieten und die neuen Schwefel-Grenzwerte in den ECA-Zonen.

Fixed-Premium P&I gewinnt Marktanteile

Kommerzielle Haftpflichtversicherer, die den Reedern Versicherungsschutz ohne Nachschusspflichten und Release Calls (Ablösezahlungen) bieten, gewinnen gegenüber den P&I Clubs zunehmend an Boden.

Für 2015 geht der Versicherungsmakler Arthur J. Gallagher (AJG) von weiteren Zuwächsen in dem Segment aus. Während die Gegenseitigkeits-Clubs die Beiträge wieder leicht anheben wollen, dürften die Prämienraten pro BRZ im kommerziellen Segment („Fixed Premium P&I“) nächstes Jahr erneut um 5 bis 10 Prozent sinken, prognostiziert AJG in einem aktuellen Marktbericht. Gerade für klei-

nere Tonnage unterhalb von 10.000 BRZ könnten die kommerziellen Anbieter günstigere Preise anbieten, weil die Schiffe keine so hohen Deckungssummen benötigen.

AJG schätzt die Prämienumsätze im Fixed-Premium-Geschäft auf mittlerweile 350 Mio. US-Dollar pro Jahr. Die Zahl der Anbieter sei auf 25 angewachsen. Die P&I Clubs mischen hier mit eigenen Tochtergesellschaften kräftig mit: 11 von 13 Clubs der International Group hätten quasi als Zusatzgeschäft kommerzielle Angebote an den Markt gebracht. Der Widerspruch zum Gegenseitigkeitsprinzip könnte zu Interessenkonflikten mit den P&I-Mitgliedern führen.



DIRECT CREWING
MARITIME EXPERTS YOU CAN RELY ON

Stolpmünder Weg 5 | D-23669 Timmendorfer Strand

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

INDIZES



Blickpunkt Börse: Horizon verschwindet, Nordic American erfreut

Es ist Zeit für die Zahlen des 3. Quartals – und überraschend viele an der Börse gelistete maritime Firmen haben freudig in ihre Bücher schauen lassen.

Die auf Suezmax-Tanker spezialisierte Reederei **Nordic American Tankers** (NYSE: NAT) hat in nur einem Monat einen signifikanten Kursanstieg von 15 Prozent hingelegt. Grund dafür waren die guten Ergebnisse im 3. Quartal: Nach Steuern blieben rund 1,2 Mio. US-Dollar in der Kasse. Der Cashflow stieg zum Vergleichszeitraum im Vorjahr um mehr als zehn Prozent auf 21,7 Mio. Dollar. Beflügelt wurde Nordic American dabei vor allem von den stabilisierten Raten für Rohöltanker. Da auch das Angebot an Schiffen eher stabil bleiben wird, sehen Beobachter optimistisch in die kommenden Monate. Die stark gesunkene Transportnachfrage in die USA wird vom Zuwachs nach Fernost überkompensiert. Die Durchschnittsrate für die 22 Suezmax-Tanker in der eigenen Flotte (immerhin fünf Prozent der Weltflotte) lag bei 21.000 Dollar. Firmenintern ist man so optimistisch, dass jetzt weitere Zukäufe avisiert werden. Die Investoren erwarten zu nächst eine solide Dividende.

Nicht ganz so still wie geplant geht in den USA unterdessen eines der längsten Börsenkapitel zu Ende. **Horizon Lines** (OTC: HRZL), der speziell auf den Jones Act zugeschnittene Container-Carrier, der aus dem Erbe von SeaLand hervorging und durch viele Investorenhände gereicht wurde, streicht endgültig die Segel. Die letzten überalterten Schiffe werden verkauft oder verschrottet, die profitablen Linien verkauft. Das Delisting fand bereits 2012 statt. Ganz geräuschlos wird der Schlusstrich wohl nicht gezogen. **Matson** (NYSE: MATX), einer der Restekäufer, muss jetzt ebenso wie das letzte Management die Frage beantworten, ob der Preis von 0,72 Dollar nicht viel zu niedrig war.

Costamare (NYSE: CMRE) kann dank eines erfreulichen 3. Quartals gute Zahlen

verkünden, auch weil die Flotte auf jetzt 55 Schiffe angewachsen ist. So kam ein weiteres Containerschiff dazu, das zusammen mit York Capital Management erworben wurde. Der Quartalsumsatz stieg auf 124,7 Mio. Dollar, der Reingewinn erreichte 37,1 Mio. Die Erwartungen der Analysten wurden damit weit übertroffen. Der Neuerwerb ist ein 2.526-TEU-Schiff, das ausschließlich mit Eigenkapital erworben wurde. Anteilseigner können sich über eine Dividende von 0,28 US-Cent pro Aktie freuen – sage und schreibe die 16. Quartalsdividende in Folge seit dem Börsengang 2010.

Trübsinn bei den Bulkern

Den Kontrapunkt zu den eher erfreulichen Zahlen aus dem Tank- und Containerbereich setzten kaum überraschend die Bulkoperatoren. „Die Investoren sind mehr und mehr frustriert“, fasst ein Analyst der Deutschen Bank die Stimmung zusammen.

Der bislang gern als Wunderkind gehandelte Emanuele Lauro kann bei **Bulkers** (NYSE: SALT) nicht verbergen, dass die Aktie in drei Monaten mehr als 50 Prozent ihres Wertes verloren hat. Kombiniert mit fast 20

Mio. Dollar Verlust allein im 3. Quartal halfen, alle Erklärungen gegenüber den Analysten nichts. **Scorpio Bulkers** hat sich mit der massiven Eincharterung Anfang des Jahres massiv verkalkuliert. Die Rechnung bekommen jetzt die Investoren, die wenig amüsiert auf die Auslieferung der 80 bestellten eigenen Schiffe warten.

Hafen im Aufwind

Positive Signale kamen von der **HHLA**, dem Platzhirsch an den Hamburger Terminals. Die Aussichten auf eine dauerhafte Steigerung der Umschlagzahlen in der Hansestadt seien positiv, hieß es. Die NordLB stufte die HHLA (HHFA.ETR) daraufhin von „Halten“ auf „Kaufen“ hoch und hob das Kursziel von 19 auf 20 Euro an. Der Hafenerbetreiber habe sich in den ersten neun Monaten „wacker geschlagen“, hieß es wörtlich.

Das Thema Fahrrinnenvertiefung der Elbe bleibe nach der Aussetzung des Gerichtsverfahrens aber ein wesentlicher Unsicherheitsfaktor. Warburg Research beließ die HHLA zugleich auf „Hold“ mit Kursziel 17,50 Euro. Hauck & Aufhäuser gab ebenfalls die Parole „Hold“ aus.



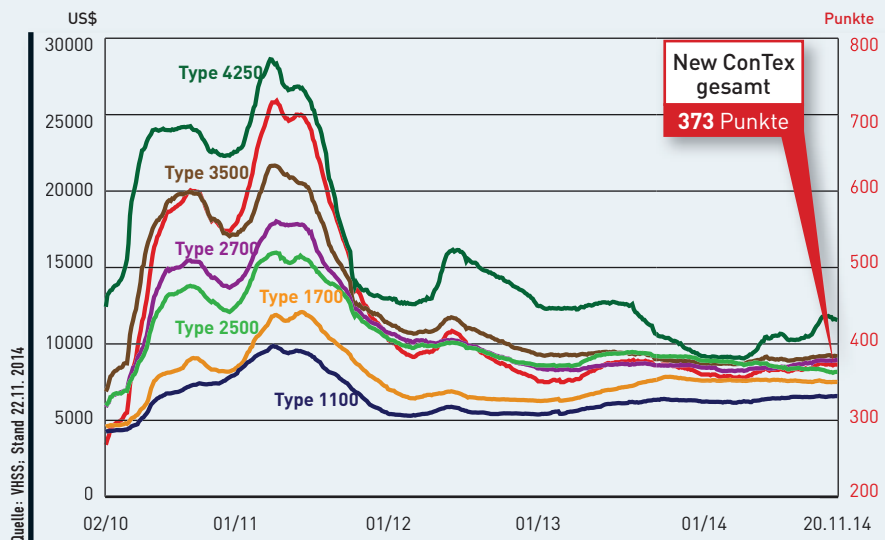
Quelle: Structured Solutions AG; Stand: 19.11.2014
Foto: iStockphoto/craftvision

New Contex nahezu unverändert – Panamax-Schiffe deutlich über Vorjahresniveau

Ende November zeigte sich der von der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. herausgegebene New ConTex nahezu unverändert. Der Index verharret bei 373 Punkten.

Auffälligstes Segment waren die 4.250-TEU-Schiffe, bei denen sich der rückläufige Trend fortsetzte und die gegenüber der Vorwoche sowohl bei den kurzfristigen Charterern (12 Monate, minus 65 US-Dollar) wie auch bei den langfristigen Charterern (24 Monate, minus 72 Dollar) 0,6 Prozent verloren. Die anderen im Index erfassten Segmente zeigten kaum Veränderungen und setzten damit ihre Seitwärtsbewegung fort.

Nennenswerte Unterschiede bestehen derzeit allenfalls im Vergleich zum Vorjahr. So liegen die Raten in der Panamax-Gruppe aktuell um knapp 20 Prozent über dem Vorjahresniveau: Damit haben die Charterer gut 1.800 Dollar mehr zu zahlen. Gleichzeitig können Verträge für 2.500-TEU-Schiffe mit Ladegeschirr für kurze Laufzeiten von bis zu 12



Monaten derzeit ca. 10,7 Prozent unter dem Vorjahresniveau geschlossen werden. Das bedeutet einen Charterrückgang von 840 Dollar pro Tag. Insgesamt hat der NewContex gegen-

über dem gleichen Zeitraum des Vorjahres um relativ magere sechs Punkte zugelegt – das bedeutet über alle Größenklassen ein Plus von lediglich 1,6 Prozent. www.vhss.de

SFI TKL.Ship: Schlechte Bulker-Stimmung schlägt auf Index durch

Im Oktober verzeichnete der SFI Gesamtindex – trotz des leicht stärkeren USD – einen Rückgang von –3,11 Prozent gegenüber dem Vormonat.

Innerhalb der Containerschiffahrt fielen die Charterraten oder blieben konstant.

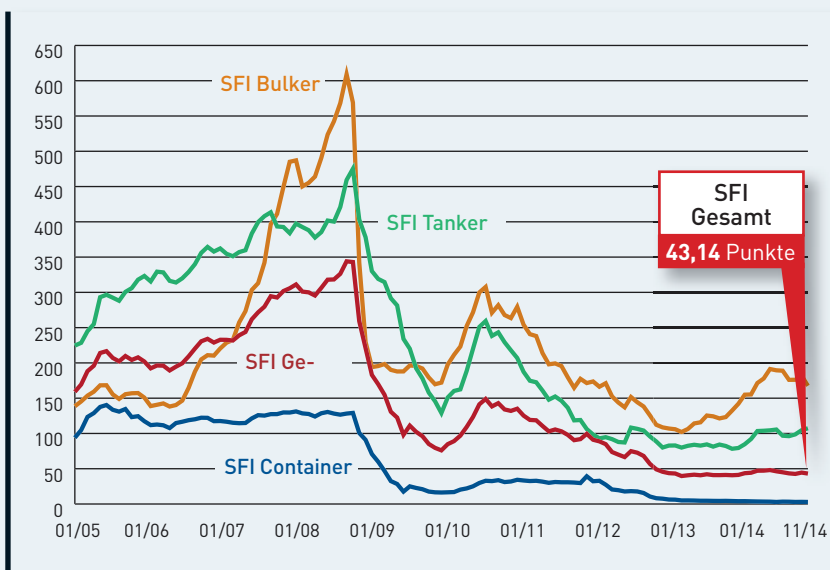
Die Neubaupreise verharrten in den meisten Größenklassen auf dem Niveau des Vormonats. Bei den 1.700- und 2.000-TEU-Schiffen stiegen die Neubaupreise leicht. Die Second-Hand-Preise hingegen fielen in fast allen Größenklassen oder blieben konstant. Insgesamt

führte dies zu einem Rückgang des Index im Containersegment.

Bei den Tankern stiegen die Charterraten in fast allen Größenklassen teilweise deutlich. Lediglich bei den Handysize-Tankern blieben sie konstant. Die Neubaupreise bei den Suezmax-Tankern legten leicht zu. In allen anderen Größenklassen verharrten sie auf dem Niveau des Vormonats. Während die Second-Hand-Preise bei den Handysize- und Handymax-Tankern leicht fielen, blieben diese in den restlichen Größenklassen konstant oder stiegen leicht. Diese Entwicklungen führten zu einem Anstieg des Index im Tankersegment.

Bei den Bulkern fielen die Raten in allen Größenklassen teilweise deutlich. Die Neubaupreise entwickelten sich uneinheitlich. Während die Neubaupreise für Handysize-Bulker leicht stiegen, gingen sie für Panamax- und Capesize-Bulker leicht zurück. Die Second-Hand-Preise fielen in allen Größenklassen teilweise deutlich. Aufgrund dieser Entwicklungen ist der Index im Segment der Bulker stark gesunken.

www.boersenag.de www.zweitmarkt.de



Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN



Superstar beim Schwesterntreffen

„Kids in America“, „Cambodia“, „Keep me hanging on“ oder „You came“ – das ist nur eine Auswahl der großen Hits, mit denen Kim Wilde ihr Publikum begeistert und die sie auch bei ihrem exklusiven Unplugged-Konzert an Bord der „Europa 2“ performen wird.

Das Konzert findet an Bord des 5-Sterne-Plus-Schiffes (laut Berlitz Cruise Guide 2015) im Rahmen einer Westeuropa-Reise im Juni 2015 statt, die unter anderem nach Bordeaux führt. Hier trifft die „Europa 2“ auf die „Europa“, und die beiden Luxussschiffe feiern gemeinsam mit ihren Gästen bei einem Konzert der Extraklasse von Kim Wilde.

Die „Europa 2“-Reise, auf der das Konzert von Kim Wilde stattfindet, führt vom 29.5.-11.6.2015 von Hamburg über List, Honfleur, Portsmouth, St. Peter Port/Guernsey, Saint-Malo, Le Palais, Bordeaux und La Coruña nach Lissabon und kostet ab 5.290 Euro pro Person. Gäste der „Europa“ erleben das Konzert von Kim Wilde beim Schwesterntreffen in Bordeaux an Bord der „Europa 2“ während ihrer Kreuzfahrt vom 3.6.-17.6.2015 von Lissabon über Leixoes, La Coruna, St.-Jean-de-Luz, Bordeaux, La Pallice, Honfleur, Zeebrugge, Antwerpen und Amsterdam nach Hamburg (ab 5.590 Euro p.P.). www.hl-kreuzfahrten.de

Foto: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten; Nikolaj Georgiev



80ER-JAHRE-İKONE: Die britische Popsängerin Kim Wilde (54) ist eine der ganz Großen der Branche.

Preis für Software

Die Klassifikationsgesellschaft Class NK hat einen Preis für ihre IT-Lösung zur Überwachung und Optimierung der Schiffsleistung (ClassNK-NAPA GREEN) erhalten.

Die Auszeichnung kommt vom „International Bulk Journal“ (IBJ). Die Juroren würdigten den Beitrag des Systems zur Reduzierung von Kraftstoffkosten und CO₂-Ausstoß der weltweiten Schifffahrt. Die Software lässt sich für alle wichtigen Schiffstypen nutzen



Foto: ClassNK

ÜBERGABE: ClassNK-Chef Noboru Ueda (M.) bedankte sich für den Award.

und bewertet die Performance von Schiffen unter realen Betriebsbedingungen. www.classnk.com

Richtfest für Landstromanlage

Die 10 Mio. Euro teure stationäre Stromversorgung in Altona ist ein Referenzmodell für den Weltmarkt.

Herausragend sei die Möglichkeit, alle Kreuzfahrtschiffe zu versorgen – unabhängig davon, ob das Bordnetz mit europäischer (50 Hz) oder amerikanischer (60 Hz) Spannung laufen, so Michael Westhagemann, CEO der Region Nord der Siemens AG. www.hamburgcruisecenter.eu



Foto: Gerd Fahrenhorst



Forschungsschiff „Poseidon“ wird fit gemacht

Ende Oktober wurde das Forschungsschiff „Poseidon“ für allgemeine Instandsetzungsarbeiten in die Dockhalle der Rendsburger Nobiskrug GmbH eingedockt.

Eigner des 1976 gebauten Multipurpose Research Vessels ist das Land Schleswig-Holstein, Betreiber das GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung in Kiel. Bereedert wird das Schiff durch die Reederei Briese Schifffahrts GmbH & Co. KG. Während

des sechswöchigen Werftaufenthalts werden, neben weiteren schiff- und maschinenbaulichen Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten, sowohl die Hauptmotoren ausgewechselt als auch 20 t Festballast in Form von Stahlstäben im Doppelboden durch die Außenhaut erneuert. Auf dem Törnplan der gut 60 Meter langen „Poseidon“ standen im Jahr 2014 u.a. Ziele wie das Mittelmeer, der Atlantik, die Kanaren oder auch die Norwegische See. www.lindenau.de



Foto: Goetz Ruhland

Foto: manches - Fotolia

FOLGE 8

Jemanden im Schlepptau haben

Ein Boot, das von einem anderen gezogen wird, muss zum Vortrieb keine eigene Energie mehr aufwenden. Auch wer als Mensch im Schlepptau eines anderen unterwegs ist, gilt nicht gerade als Kraftmeier, sondern als machtloses Anhängsel – so wie früher Wale, die von Walfängern an Land geschleppt wurden.

Dass es auf See böse enden kann, von einem Schiff gezogen zu werden, erlebten im Dezember 2013 Bootsflüchtlinge in der Karibik. Fast 20 der über 50 Haitianer ertranken, als ihr Boot im Schlepptau eines Polizeischiffs kenterte, das die Flüchtlinge auf die Turks- und Caicosinseln bringen sollte.

Hafenschlepper bugsieren Ozeanriesen, Schlepper im Verbund sogar riesige Bohrinseln an die richtige Stelle im Hafen beziehungsweise auf See. Die Trossen müssen im ureigenen Interesse der Schlepperbesatzung intakt sein, denn wenn sie reißen, kann das für die Mannschaft lebensgefährlich sein und den Schlepper ernsthaft beschädigen.

Aus guten Gründen stammen die Trossen deshalb stets vom Schlepper und werden an dünneren Vorleinen hinüber zum Frachter oder Kreuzfahrtschiff lanciert. Das Schleppeil sollte aus Sicherheitsgründen das Doppelte dessen an Zugspannung aushalten, was ein Schlepper an Zugkraft auf die Schraube bringt. Wenn alle Stricke reißen ... – lieber nicht!

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

Foto: AIDA Cruises

Forschung auf Kapverden

Spatenstich für eine Forschungsstation für die Meeres- und Atmosphärenforschung vor Westafrika, das „Ocean Science Centre Mindelo“ (OSCM).

2,5 Mio. Euro kostet das Gemeinschaftsprojekt von GEOMAR und dem kapverdischen Institut für Fischereientwicklung (INDP). www.geomar.de



Foto: GEOMAR

Mit den „AIDA Clubbies“ auf Kreuzfahrt

Die „AIDA Clubbies“ sind die großen Helden bei den kleinen Gästen an Bord der AIDA-Schiffe. Sie heißen Alwine, Itzi, Dodo und Achwasachwas und sorgen für jede Menge Spaß auf jeder Kreuzfahrt.

Unter dem Titel „Vier Freunde auf Reisen“ sind jetzt Kinderreiseführer mit den Clubbies in der Hauptrolle erschienen. In den Büchern werden Geografie, Sprache, Sehenswürdigkeiten und Besonderheiten auf den AIDA-Routen in bunte Abenteuer rund um die vier Clubbies eingebettet. Unterhaltsam und lehrreich geht es zunächst um die Kanaren und Norwegen. www.aida.de



GRATIS: Kids-Club-Kinder erhalten den Kanarenreiseführer „Auf der Jagd nach dem grünen Gold“.

**Dem Schiff ein Gesicht geben:
Der Bildhauer Claus Hartmann
schnitzt Galionsfiguren – und ist
damit einer der letzten Vertreter
dieses besonderen Berufsstands.**

Text & Fotos: Roland Hanewald

Einst, in der Ära des Segels, gehörte es sich für jedes anständige Seefahrzeug, eine Galionsfigur an seinem Steven zu führen. Schon die alten Wikinger hatten damit begonnen, ihre Langboote mit Bugfiguren zu versehen, mit Drachenköpfen, Göttern und kriegerischen Darstellungen. Sie sollten Feinde abschrecken und die Elemente günstig stimmen, das Schiff auf dem richtigen Kurs halten und Havarien abwenden – und dem Fahrzeug nicht zuletzt „einen Namen geben“, mit dem man es identifizieren konnte.

Die Ära der Galionsfiguren begann im 17. Jahrhundert, als mehr und mehr Segler die hohe See der Ozeane befuhren. Die spanischen Galeonen waren die Namensgeber für die immer kunstvoller gestalteten Skulpturen, zumeist aus Holz, und bald gab es kaum ein größeres Schiff

HAUSGEIST: Neptun wartet noch auf seinen Job an Bord.



Der Meermaidens- Mann

ohne sie. Sie kamen in vielerlei Erscheinungsformen, vor allem aber weiblichen Figuren wie Meerjungfrauen, Najaden, Nixen und dergleichen, oft brustfrei, die dieserart die ewige Sehnsucht des Seemanns nach dem unerreichbaren Weibe widerspiegelten. Häufig gab es auch Gestalten wie bärbeißige Kapitäne, Ritter und Heilige sowie Getier wie Löwen, Vögel und Fische. Mit dem Ende der Segelschiffahrt zu Beginn des 20. Jahrhunderts war jedoch annähernd Schluss mit diesem Brauchtum. Die Welt wurde nüchterner.

Die Galionsfiguren haben heute ein erstaunliches Comeback erlebt. Mitverantwortlich dafür ist Claus Hartmann, ein auf der Weserinsel Harriersand lebender Künstler, der es in den vergangenen Jahren zu weltweiter Anerkennung in seinem Metier gebracht hat. Er bewohnt mit seiner Familie ein Bauernhaus, unmittelbar →

SPEZIALIST:

Claus Hartmann hat sich der Schiffsdekoration verschrieben.

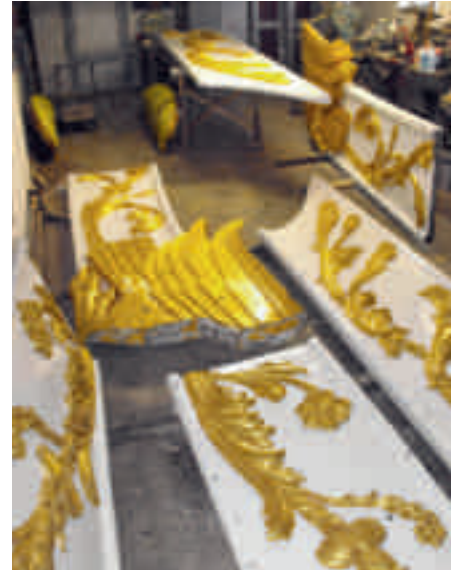
PATRONIN:

Sie soll der „Signora del Vento“ immer guten Wind bescheren.





LUXUSSEGLER: Die „Sea Cloud“ in den Dardanellen, mit vollem Hartmann'schem Schmuck. Eine Vielzahl von Einzelteilen ist für die Bugdeko der „Sea Cloud“ bestimmt.



→ am Wasser gelegen und dicht mit Blattwerk bewachsen. Hartmanns Atelier, in dem seine Frau Birgit mitarbeitet, sticht kaum aus diesem grünen Ambiente heraus. Und doch werden in diesem bescheidenen Umfeld die edelsten Galionsfiguren der Neuzeit hergestellt und über die ganze Welt vertrieben. Mehr als 30 Objekte dieser Kategorie haben es bereits von Hartmanns Werkstatt zu den Steven einiger der stolzesten Segler geschafft, und einige haben hohes Lob als Objets d'art erhalten.

Abnehmer waren nicht nur die Eigentümer von Großseglern und Luxusyachten, sondern auch die Betreiber von Marinefahrzeugen, Kreuzfahrern und sogar Fischtrawlern. Und ein Ende ist nicht in Sicht, denn große Yachten bleiben ein beliebtes Statussymbol – und eine Bugfigur gehört dazu. Die Hartmanns sind mithin in den Marinas von Monaco und Fort Lauderdale

genauso zu Hause wie auf ihrer Weserinsel und zählen auch zahlreiche Prominente zu ihren Kunden.

Langwieriger Arbeitsprozess

Die Herstellung von Galionsfiguren und assoziierten Kunstwerken ist kein Kinderkram. Von der Konzeption bis zur Realisierung eines Objekts können bis zu zwei Jahre vergehen – etwa drei Monate sind die Regel. Das Holz wird mit größter Sorgfalt ausgesucht, zumeist wegen der schönen Maserung Ulme oder Esche. Die grobe Form der Figur wird mit der Motorsäge zurechtgeschnitten, worauf die Feinarbeit mit Klüpfel, Beitel und Schnitzmesser folgt. Das kann mehrere Monate dauern, wie im Fall von Hartmanns viel gerühmter erster Skulptur „Lili Marleen“, die heute den Bug des gleichnamigen Seglers unter malaysischer Flagge ziert.

Das Holz wird darauf mit Konservierungsmitteln behandelt und kunstvoll bemalt. Dann endlich wird die Figur sorgsam am Schiff befestigt. Es lässt sich vorstellen, dass der langwierige Arbeitsprozess nicht ganz billig ist. Möchte jemand seine Gesichtszüge auf einer Galionsfigur verewigen lassen? Das ist durchaus machbar, kostet aber die Kleinigkeit von 30.000 Euro.

Es ist kein „Kunsth Handwerk“, in dem sich die Hartmanns engagieren, auch wenn eine Menge Handarbeit drinsteckt. Vielmehr haben die beiden eine alte und fast vergessene echte Kunstform wieder ins Leben gerufen und sie in neue Höhen geführt. Claus und Birgit Hartmann haben in ihrem Fach keine Konkurrenten – weltweit! Sie können es sich deshalb leisten, auch mal einen Auftrag abzulehnen. Die Aussicht, arbeitslos zu werden, ist gleich null. Ein Traumberuf? Keine Frage! ...



ANFANG: Die zwei Tonnen schwere „Lili Marleen“ ist Hartmanns wohl berühmteste Galionsfigur.



ATELIER:
Claus Hartmann
am Werk –
Feinarbeiten
übernimmt oft
seine Frau.



1.



2.



3.



4.

1.: Einen besseren Ausguck könnte man sich auf der „Royal Clipper“ kaum wünschen.
 2.: Sie soll die „Alexander von Humboldt“ verlässlich vor Havarien bewahren.
 3.: Züchtig gewandt geht es auf der „Großherzogin Elisabeth“ zu.
 4.: Die Kreolin passt punktgenau für die niederländische „Antigua“.
 5.: Der Inuit-Harpunier ist der erste Mann an Deck der deutschen „Fridtjof Nansen“.
 6.: Das Schulschiff „Deutschland“ besticht mit einer sogenannten Krullgalion.



5.



6.

Das Tor zur Vergangenheit

Hingucker mit Tiefgang: Das Museo Marítimo del Cantábrico zeigt anschaulich die Beziehung zwischen Mensch und Meer über die vergangenen Jahrhunderte. Text: Sebastian Meißner



Wer die Bedeutung des „Museo Marítimo del Cantábrico“ (Museum des Kantabrischen Meeres) verstehen will, muss seine Lage im nordspanischen Kantabrien berücksichtigen. Malerische Strände, gigantische Gebirgszüge, spektakuläre Sonnenuntergänge: Die autonome Region zwischen dem Baskenland im Osten und den schneebedeckten Gipfeln der Picos de Europa im Westen begeistert nicht nur Urlauber aus aller Welt. Auch Historiker kommen hier voll auf ihre Kosten. Denn Kantabrien blickt auf eine reiche Kulturgeschichte zurück, die mehr als 15.000 Jahre umfasst. In den Höhlen der Region finden sich einige der bedeutendsten prähistorischen Wandmalereien.



der Neuen Welt eine wichtige Hafengstadt. Geschichte, die das Maritime Museum wunderbar in Szene setzt.

Geballtes Wissen auf vier Etagen

Der moderne und attraktive Bau liegt direkt am Wasser, zwischen „El Sardinero“ – dem Stadion

von Fußballclub Racing Santander – und der Innenstadt. Es ist optisch an ein Schiff angelehnt und sticht deutlich aus der Umgebung heraus. Auch innen ist das Gebäude auf höchstem technischen Niveau. Auf einer Ausstellungsfläche von 3.000

Quadratmetern wird die Beziehung zwischen Nordspanien und dem Meer gezeigt. Mehr als 9.000 Objekte sind hier untergebracht. Die Ausstellung ist in vier Bereiche unterteilt: „Das Leben im Meer (Meeresbiologie)“ bietet auf zahlreichen Displays Informatives und Kurioses aus der Unterwasserwelt. Der Bereich „Fischer und Fischereiwesen“ zeigt eine Ethnografie des

Aushängeschild von Santander

Eine Besonderheit im kantabrischen Gebirge ist der sogenannte Pico de tres Mares, die Bergspitze der drei Meere. Drei Flüsse fließen von hier aus in drei verschiedene Meere – in das Kantabrische Meer, das Mittelmeer und den Atlantischen Ozean. An der Küste Kantabriens versprüht die Hauptstadt Santander mit ihrem Casino und dem Palacio Real das Flair eines gediegenen Kurortes. Santander war schon für Kastilien im späten Mittelalter und später auch für den beginnenden Handel mit



UNTERWASSERWELT: Die großen Aquarien mit den vielen verschiedenen Fischarten der Region sind vor allem für die kleinen Besucher ein echter Hingucker.



ORTSKUNDE: Der „Pico de tres Mares“, die Bergspitze der drei Meere, aus der Vogelperspektive.



STEUERRAD: Besucher geben die Richtung vor.

örtlichen Fischens. Hier werden vor allem spanische Fischerboote und Schiffsbau-techniken sowie spezielle Fischereiwerkzeuge gezeigt. Besucher erfahren hier, was es heißt, ein lokaler Fischer zu sein. Größte Attraktion ist jedoch ein riesiges Walsklett, das inmitten eines Ausstellungsraumes von der Decke hängt. In „Das Kantabrische Meer und die See in der Geschichte“ gibt es zahlreiche antike Seekarten und Schiffsmodelle zu sehen. Hier erfährt man auch alle Details über „Cabo Machichaco“, den Frachter, der am 3. November 1893 mit 51 Tonnen Dynamit an Bord im Hafen von Santander in Brand geriet und schließlich

FISCHEREI: Diese Reusen gehören zu den zahlreichen historischen Werkzeugen, mit denen in Kantabrien gefischt wurde.



explodierte. 590 Personen verloren damals ihr Leben. Die Druckwelle der Explosion zerstörte zahlreiche Häuser. Der letzte Bereich nennt sich „Technologische Avantgarde“ und erklärt das Hier und Jetzt der Schifffahrt in Kantabrien.

Mehr als 75.000 Besucher kommen jedes Jahr. Viele gehen im Anschluss an den Rundgang durch die Ausstellung ins Museumscafé, von wo aus man einen tollen Blick auf das Meer hat. ...



Das nächste Mal gehen wir beim Muzeul Marinei Române in Constanța vor Anker.



Museo Marítimo del Cantábrico

ADRESSE:

San Martín de Bajamar, s/n, 39004 Santander, Cantabria, Spanien

ÖFFNUNGSZEITEN:

Sommer (1.05.–30.09.): täglich 10–19:30 Uhr; **Winter** (1.10.–30.04.): täglich 10–18 Uhr; 24., 25. und 31.12. geschlossen

EINTRITT:

Erwachsene: 8 Euro; **Ermäßigt:** 5 Euro
Kinder unter 5 Jahren: frei

www.museosdecantabria.es

Des Meeres und der Liebe Wellen

Pünktlich zu Weihnachten schickt der NDR wieder Grüße an Seeleute über die Ätherwellen. Die Traditionssendung hat auch in Zeiten moderner Kommunikationmittel ihren ganz besonderen Charme. Text & Fotos: Gunther Meyn

Es gal ob erfahrener Kapitän, gestandener Seemann oder Auszubildender auf erster großer Fahrt – zu Weihnachten packt alle Besatzungsmitglieder fern der Heimat die Sehnsucht nach den Lieben zu Hause. Dann ist es Zeit für sie, das Radio einzuschalten. Denn eine NDR-Sendung versorgt Seeleute auf aller Welt pünktlich zum Heiligabend mit vertrauten Stimmen. Die Rede ist selbstverständlich vom Weihnachtsklassiker „Gruß an Bord“, eine der ältesten deutschen Radiosendungen.

Seit 1953 können Ehefrauen, Kinder, Eltern, Geschwister und Freunde persönliche Grüße, gereimte Gedichte, Ständchen oder Liebeserklärungen über die Ätherwellen hinaus auf See schicken. Dabei kommt es oft zu sehr emotionalen Momenten, denen sich auch der unbefangene Zuhörer nicht entziehen kann.

Doch trotz manch vergossener Tränen ist „Gruß an Bord“ alles andere als eine rührselige Sendung. Vielmehr ist es eine würdige Hommage an die vielen deutschen Seemänner und -frauen, die Weihnachten nicht unter dem heimischen Christbaum verbringen können.

Ihren Erfolg verdankt die Sendung nicht zuletzt dem langjährigen Moderator

Herbert Fricke. Mit seiner unvergleichlich sonoren und angenehmen Stimme nahm er den Angehörigen mühelos die Nervosität vor dem Mikrofon und traf stets den treffenden Ton im Umgang mit Jung und Alt.

Sein Erfolgsgeheimnis bringt Fricke auf die knappe Formel: „Man muss die Menschen mit seiner Stimme umarmen.“

Genau das ist ihm in all den Jahren mühelos gelungen. Und als ehemaliger Seemann weiß er, wovon er spricht.

Urgestein ging letztes Jahr von Bord

Ein besonderes Highlight war daher die letztjährige, 60. Ausgabe von „Gruß an Bord“ – gleichzeitig die 35. und letzte Sendung von Moderatoren-Urgestein Herbert Fricke. Die Aufzeichnung des Jubiläums fand – im gebührenden maritimen Ambiente – auf dem Hamburger Museumsschiff „Rickmer Rickmers“ statt.

Mit an Bord: Rund 150 geladene Gäste, darunter zahlreiche Besatzungsangehörige, Journalisten, Fotografen und Interviewpartner wie der Umweltaktivist und Aben-

NIEDLICH: Die kleine Emma grüßt ihren Vater, Erster Offizier an Bord des Tankers „Seabass“.



Foto: lity - Fotolia

BESINNLICH: Sängerin Joscheba sorgte beim Gruß-Marathon für musikalische Zwischentöne (Foto rechts).

PERSÖNLICH: Herbert Fricke (Foto ganz rechts) interviewt Angehörige eines Seemanns. Ihm gelingt es sofort, eine vertrauliche Atmosphäre zu schaffen.



GEFÄHRLICH: Die „Münsterland“ (Foto ganz links) saß jahrelang im Suezkanal fest. Fricke besuchte die Besatzung.

FREUNDLICH: Moderatorin Annemarie Stoltenberg (Foto links) nimmt Grüße von Annemie Schneeberger (Seemannsmission „Stella Maris“) entgegen.



Foto: CC BY-SA 3.0/Buomasera

teurer Arved Fuchs sowie die Repräsentanten zahlreicher Reedereien.

Für den weihnachtlich-musikalischen Rahmen sorgten unter anderem „Gruß an Bord“-„Stammgast“ Stefan Gwildis und die Jazz-Sängerin Joscheba. Doch die Hauptakteure der Sendung waren selbstverständlich die zahlreichen Grußadressaten bzw. ihre Angehörigen. Gleich zu Beginn der Aufzeichnung wurde es den Anwesenden warm ums Herz: Die achtjährige Thea trägt selbstbewusst einen kleinen Reim vor, in dem sie ihren großen Bruder Max grüßt. Der junge Schiffsmechaniker verbringt Weihnachten auf dem Ausbildungsschiff „Monte Tamaro“ der Hamburg Süd auf dem Weg nach Mexiko.

Sehr persönlich auch die anschließenden Grußworte einer jungen Frau, die ihren Verlobten vermisst.

Unterstützt wurde Fricke von der zweiten Moderatorin, Annemarie Stoltenberg, mit der er im Wechsel geladene Gäste vors Mikro holt. Was den späteren Zuhörern der Aufzeichnung aber verborgen blieb: Neben der festlichen und familiären Stimmung ist während des gesamten Abends auch eine gewisse Wehmut zu spüren. Denn alle Anwesenden wissen, dass dies Fricke's letzte Sendung ist. Schließlich geht mit ihm ein Stück Radiogeschichte von Bord.

In 35 Jahren und Sendungen begrüßte der inzwischen 77-jährige Moderator

zahlreiche prominente Gäste wie Heidi Kabel, Uwe Seeler, Willy Brandt, Helmut Schmidt, Peter Frankenfeld, Gert Fröhe – und sogar die „große“ Sophia Loren, wie der bodenständige Hamburger nicht ohne Stolz verkündet.

Legendär auch der Rückblick auf die „Gruß an Bord“ Sendung aus dem Jahre 1975. Mitten in der Suez-Krise besuchte Fricke Seeleute, die bereits seit acht Jahren auf ihren Schiffen „Nordwind“ und „Münsterland“ festsaßen. In einer waghalsigen Aktion fuhr er in einem Schlauchboot unter Granatenhagel zu den eingeschlossenen deutschen Seeleuten und führte mit ihnen ein ausgiebiges Interview.

Bewährtes Konzept mit Zukunft

Über die Zukunft der traditionellen Sendung muss man sich wohl wenig Sorgen machen. Denn „Gruß an Bord“ hat auch in Zeiten von Skype, Facebook und Twitter seine Daseinsberechtigung und noch immer viele Fans. Das beweisen die Vertreter von namhaften Reedereien und Unternehmen, die ihre Grüße durch das NDR-Mikrofon durchgeben lassen, und die zahlreiche Hörerpost: „Wir haben massenweise Mails und Briefe aus der ganzen Welt bekommen“, freut sich Redakteur Wolfgang Heinemann, „sogar aus Japan, von der US-Westküste, aus Australien und viele aus Russland.“

Dennoch: Die Nachfolger von „Gruß an Bord“ treten in große Fußstapfen. An ihnen wird es liegen, das bewährte Sendekonzept erfolgreich weiterzuführen. ...

Gruß an Bord

Die erste Sendung in der „Nach Fricke“-Ära wird von einem vierköpfigen Team, bestehend aus Regina König, Ocke Bandixen (siehe Foto), Lars Cohrs und Andrea Christina Furrer moderiert.

Für diese Sendung nimmt die Redaktion Grußwünsche per Mail und per Post entgegen:

NDR Info, Redaktion „Gruß an Bord“, Rothenbaumchaussee 132–134, 20149 Hamburg; gruss-an-bord@ndr.de.

Die erste Veranstaltung findet am Sonntag, **7. Dezember (15 bis 17 Uhr) im Studio 1** des Norddeut-



Foto: NDR

schen Rundfunks in Hamburg statt. Die zweite Veranstaltung erfolgt eine Woche später, am **Sonntag, 14. Dezember, von 16 bis 18 Uhr** im „Kulturspeicher“ in Leer (Wilhelminengang).

Sendetermin: NDR Info, 24. Dezember, 20:05 Uhr

Neue Schiffe

HS ROME	
IMO-NUMMER	9538658
REEDEREI	Hansa Treuhand GmbH
FLAGGE	Liberia
ABLIEFERUNG	07/2014
TYP	Containerschiff
TONNAGE	75.015 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	84.153 TDW
LADEKAPAZITÄT	6.552 TEU (700 Reefer)
WERFT	Jiansu Rongsheng, Rigao (CHN)
LÄNGE	299,95 Meter
BREITE	40,11 Meter
TIEFGANG	14,50 Meter
MOTOR	Wärtsilä 10RT-flex96C
LEISTUNG	57.200 kW
GESCHWINDIGKEIT	25,6 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd





NOBLE MATAR

IMO-NUMMER	9509176
REEDEREI	Thomas Schulte, Hamburg
FLAGGE	Zypern
ABLIEFERUNG	2014
TYP	Containerschiff
TONNAGE	39.824 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	46.150 TDW
LADEKAPAZITÄT	3.421 TEU (499 Reefer)
WERFT	Guangzhou Wenchong (CHN)
LÄNGE	228,16 Meter
BREITE	32,20 Meter
TIEFGANG	12,50 Meter
MOTOR	Wärtsilä 8RT-flex68D
LEISTUNG	25.040 kW
GESCHWINDIGKEIT	20,9 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd



MATHILDE OLDENDORFF

CHARTERNAME	-	TYP	Massengutfrachter	BREITE	50,00 Meter
IMO-NUMMER	9678800	TONNAGE	106.847 BRZ	TIEFGANG	18,47 Meter
REEDEREI	New Shipping Ltd. (GR)	TRAGFÄHIGKEIT	206.000 TDW	MOTOR	MAN-B&W 6S70MC
CHARTERER	Oldendorff Carriers GmbH	LADEKAPAZITÄT	224.546 m ³ (Korn)	LEISTUNG	18.660 kW
FLAGGE	Liberia	WERFT	Shanghai Waigaoqiao (CHN)	GESCHWINDIGKEIT	15,5 Knoten
ABLIEFERUNG	11/2013	LÄNGE	299,92 Meter	KLASSE	Bureau Veritas

In Gläsern abgefüllt, kann man im Museumsshop „Iris-Jörg-Eisenoxid“ erwerben – für zwei Euro und „selbst gemacht“. Das rostige Mitbringsel ist so eine Idee, um Geld aufzutreiben, denn daran mangelt es hier immer. Rund 1.500 Stunden mussten Volker von Barga und seine ehrenamtlichen Mitstreiter das Küstenmotorschiff „Iris-Jörg“ vom Rost befreien, nachdem es als eines der letzten erhaltenen Exemplare der sogenannten „Rhein-See-Motorschiffe“ erworben und 2002 als schwimmendes Exponat dem Küstenschiffmuseum in Wischhafen übergeben wurde. Nun soll das „Kümo“ als Kulturdenkmal restauriert und wieder fahrtüchtig gemacht werden.

Lebensader für die Region

Aber das dauert! Hoffnungen, schon bald mit der „Iris-Jörg“ zum Hamburger Hafengeburtstag die Elbe hinaufzutuckern, sind längst verfliegen. Befragt, wann das Schiff denn nun das erste Mal ablegen könne, zuckt von Barga mit den Achseln: „Die einen sagen: in zwei Jahren. Die anderen sagen: nie!“ Immerhin ist der Laderaum inzwischen für Veranstaltungen mit besonderem Ambiente hergerichtet: Zünftige Hochzeiten und Trauungen wurden schon gefeiert, und als Dorfkino wird er auch gern genutzt. Zur Premiere des Dokumentarfilms „Die letzten Kümos“ konnte von Barga fast 200 Interessierte begrüßen.

Denn die Küstenschiffahrt war eine wichtige Lebensader für die Unterelberegion, bis Containerlogistik und Lkws diesen kleinteiligen Frachtverkehr verdrängten. Seit 1994 dokumentiert das Museum

EHRENAMT: Volker von Barga liegen die traditionsreichen Küstenmotorschiffe am Herzen.

Mister Kümo

Hafenmeister, Museumsleiter, Vereinsvorsitzender: Volker von Barga ganze Leidenschaft gilt der Küstenschiffahrt.

Text und Foto: Bernd Ellerbrock



ihre Arbeitswelt und Geschichte, feierte unlängst 20-jähriges Jubiläum. Von Anfang dabei: Volker von Barga. 1944 in Stade geboren, wuchs er in unmittelbarer Nähe der Wischhafener Süderelbe auf. Sein inniger Wunsch, zur See zu fahren, ging wegen eines Sehfehlers nicht in Erfüllung. So wurde von Barga Einzelhandelskaufmann und übernahm in vierter Generation das elterliche Geschäft.

Doch die Seefahrt ließ ihn nicht los. Er wurde Anteilseigner eines zur Yacht umgebauten Fischkutters und 1992 Hafenmeister des unter Denkmalschutz stehenden Traditionshafens, in dem einst Lastensegler ankerten und der heute im Elbeschlick zu versinken droht. Eine Fotoausstellung, „Häfen, Schiffe und Werften in Kehdingen“, war die Initialzündung zur Gründung eines Trägervereins für ein Museum, das sich ausschließlich und einzigartig dem Thema „Küstenschiffahrt“ widmet, untergebracht in einem renovierungsbedürftigen historischen Speicher hinterm Deich.

Als Vereinsvorsitzender und Museumsleiter ist von Barga seitdem Mittelpunkt, Macher und Motor – ein „Mister Kümo“ sozusagen: Inzwischen in Rente, organisiert er Spenden oder staatliche Zuschüsse, kümmert sich um Sammlung, Wechselausstellungen und die Vereinspostille. Von Barga steht im Austausch mit anderen maritimen Museen, treibt die Forschungsarbeit voran, jagt Exponaten hinterher, erwirkte sogar die Registrierung des Museums: „Wir erfüllen die Standards des Deutschen Museumsbundes. Das ist nur wenigen ehrenamtlichen geführten Museen in Niedersachsen gelungen.“ Da schwingt berechtigter Stolz über das in Jahrzehnten Erreichte mit – auch wenn ein „Leinen los“ für die „Iris-Jörg“ auf sich warten lässt.



Vor fünfzig Jahren...

AUS „KEHRWIEDER“ 12/1964

Frohe Botschaft – blanke Ogen

Ob Londoner „Note of Understanding“, der Weihnachtsbraten an Bord oder Vorfreude auf Heiligabend: Die Augen leuchten überall.



Aus dem Inhalt

- Frohe Botschaften für Ladungen, Frachten und Schiffe
- Rot zur Zeit wenig gefragt
- Was kostet ein Schiff?
- Urlaub in Südamerika
- Der Seemannsberuf ist soviel wert wie seine Ausbildung
- Landgang mit 100 Sachen
- Von Schornsteinen und „Wasserwaagen“
- Schiff auf dem Strom und auf See
- Weihnachtsabend mit der Klapperschlange
- Haben sie „eiserne“ Nerven?
- Schmunzelaugel
- Un de Moses hett blanke Ogen
- Sport an Bord

Alle scheinen zum Jahresende ´ne „Schruv in ´n Achtersten“ zu haben: Die Hapag kurbelt die Seebäderfahrt mit ihrer Vigilanz gehörig an, das Motorschiff beginnt, den Dampfer mit seinen Miefrohren, die Wasserdroschken und schwimmende Nudelwalzen zu verdrängen. Schiffbauliche Experimente treiben die Modernisierung in der Passagierschiffahrt voran und provozieren manch alten Seebär zu kaum druckreifen plattdeutschen Urteilen. – Konferenzreeder und Verlater aus Westeuropa besiegeln ihre Geschäftsfreundschaft gegen die amerikanische nationale Antikartellgesetzgebung. Betriebswirtschaftliches Denken steht auch über dem Vortrag von Heinz Gast (Reederei H. Schuldt, Hamburg) zum Thema „Was kostet ein Schiff?“. – Schnapsschüsse: Hahnenklee im Harz schenkt seinem Patenschiff „Magdeburg“ eine Hirschkuh für den Weihnachtsbraten an Bord (Foto). In den Hamburger Ausstellungsräumen einer japanischen Handelszentrale zelebriert man die uralte Teezeremonie (Foto u.).

Schräg: In Hamburg sollen die „St. Pauli-Damen“ künftig in zwei Hochhäusern, sogenannten „Mädchentürmen“ untergebracht werden. – Exotisch: Unseren Landgänger in Buenos Aires verschlägt es diesmal zu Langusten, Seelöwen, Leguanen und Riesenschildkröten, Unmengen wilder Ziegen und Esel auf Galapagos. – Die Ausbildungsinspektion für die Handelsschiffahrt legt mit erhobenem Zeigefinger ihren Jahresbericht 1963/64 vor. – Köstlich: Eine Weihnachtsfeier mit Donkiman Klapperschlange endet nach Gelage, herrlichen Döntjes von schweren Zungen und „ondolierter Gangart“ in fremden Kojen.



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



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Neue Bücher...

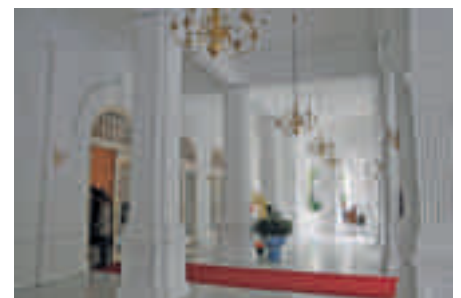
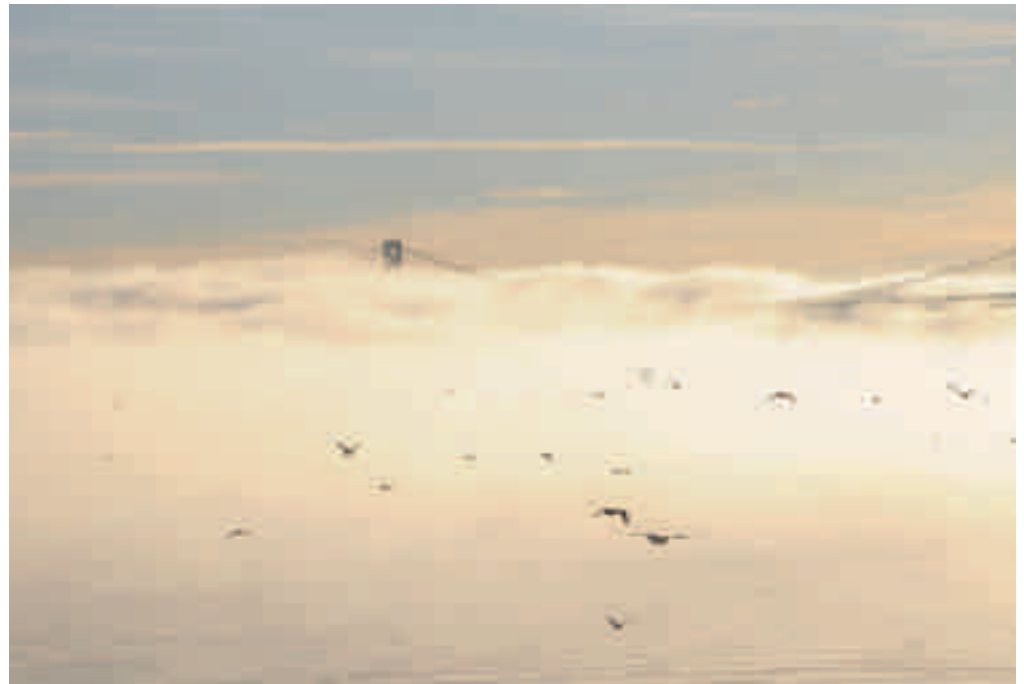
Quer über alle Längengrade

Eine Kreuzfahrt um die Welt auf der „Costa Deliziosa“ – das klingt verlockend, doch trotz einer gut fünfstelligen Summe ist nicht alles Gold, was in Katalog und Internet noch glänzt. Dennoch überqueren maximal 2.800 Passagiere rund drei Monate lang auf dem schwimmenden Luxushotel alle Längengrade der Erde.

„Ich befinde mich auf einer Traumreise und meckere rum.“ – Das fasst die Pole des Kreuzfahrers-Stimmungsbarometers in Zeiten von Facebook gut zusammen. Trotz langer professioneller Vorbereitung grassiert er spätestens zur Mitte der Tour an Bord, der Reisekoller, provoziert das Tier im zwischenmenschlichen Verhalten auf begrenztem Raum, überlagert temporär den eigentlichen Grund der Reise und verstellt den Blick auf das Wesentliche. Man könnte es auch die wachsende Schere zwischen (vorab teuer bezahlten) Erwartungen und der gebuchten Realität nennen. Hier schlummert Stoff für Dramen! (Loriot ist viel zu früh gestorben, und noch nicht jeder Krimi ist geschrieben ...) – Immerhin gibt es Zeit und Blick für die Schönheiten der Natur und Architektur, exotischer Produktionsstätten (Rum, Muskatnuss) und überraschender Begegnungen in vielen Facetten. Leider wird Konsum mit Shopping stellenweise in Reihe geschaltet.

Nicht jedes Detail ist eine Information, es verrät mehr über den passionierten Kreuzfahrer als über die Besonderheiten von Land und Leuten – das ist schade, aber durchaus aufschlussreich. Die latente Larmoyanz des weißen Mannes belässt es oft beim Scannen exotischer Oberflächen. Hilfreich wäre ein professionelles Lektorat gewesen.

Michael Zitz (Text und Fotos): *Circumnavigation. Kreuzfahrt um die Erde. Ein Reisetagebuch.* 304 S., gebunden. ISBN: 978-3-7322-7613-4. 34,00 Euro.



ALLTAG, KLISCHEE UND EXOTIK: Golden Gate Bridge, Maori-Hakatanz, Half Pipe in Venice Beach, Raffles-Hotel in Singapur, Rawson Institute for Seamen in Sydney, Strand von Curaçao (von oben im Uhrzeigersinn).

Grüße an der Wand

Schon in vergangenen Jahrhunderten hinterließen die Seeleute von Madeira vor Antritt einer Reise über die Meere einen letzten Gruß an der Hafenuauer.

Heute ist es nahezu Usus, öffentlich sichtbaren Oberflächen ungefragt seine bildlichen Narben zu verpassen: Hafenuauern, Leuchttürmen oder Relings. Funchal ist ein besonderer Ort – näher an Afrika als an Europa. – Michael Zilz hat Funchal auf seiner globalen Kreuzfahrt um die Welt (s. linke Seite) besucht und die farbenfrohen Botschaf-

ten aus aller Welt mit der Kamera eingefangen.

Die Künstler bleiben leider in der Regel namentlich verborgen, ein Exkurs hätte diese Welt der fröhlichen maritimen Wandmalereien gut ergänzen können. So sind sie nur sehr schön anzusehen.

Michael Zilz (Text und Fotos):
Hafen-Graffiti. streetart maritim. 84 Seiten, Broschur. ISBN: 978-3-7322-7727-8. 22,40 Euro.



Leistungserstellung



Der Schülerband systematisiert erforderliches Wissen über praxisnahe Lernsituationen in Modellunternehmen und anschließende Aufgaben dazu.

Außerdem enthalten: nationales und internationales Frachtrecht mit neuem deutschen Seefrachtrecht, Gefahrgut (GGVSEB und ADR 2013; e-Carnet TIR), Änderungen in den ADSp, Luftfracht (geschäftlicher Versender; EU-Datenbank). Mit Merksätzen und Zusammenfassungen.

Hans Brandenburg u. a.: Güterverkehr – Spedition – Logistik. 664 Seiten, Broschur. 41. Aufl. 2014. ISBN: 978-3-441-00306-9. 41,95 Euro.

Warentransport



Erstmals sind in einem einzigen Kommentar alle Vorschriften für den Warentransport auf der Straße dargestellt.

Das Praxishandbuch stellt systematisch die einschlägigen Rechtsgebiete vor und gibt Praxishinweise zur Anwendung der Vorschriften. Schwerpunkt dieses Bandes ist der Transport von Waren auf der Straße, eine Ausgabe zum Beförderungsmittel Seeschiff ist in Planung.

Talke Ovie, Andreas Berger: Praxishandbuch Transport: Logistik - Versicherung - Zoll - Exportkontrolle - Steuer. 504 S., geb. ISBN: 978-3-8462-0081-6. 69,00 Euro.

Möwengarn vom Feinsten



Möwe Willi ist – nun ja – ein schräger Vogel, aber seine Geschichten sind echt wahr! Schließlich ist er mit Käpt'n Loy um die Welt geschippert.

Sogar seinen Vetter Albert, den Albatros, hat er in Südamerika besucht. Das Forschungsschiff verheddert sich glatt im Äquatorband, eine dicke Zigarre mit Turm taucht aus dem Meer auf, der Südpolmagnet zieht den Pott immer stärker zu sich heran – aufregend!

Wolfgang Loy (Text), Rena Ueth: Möwe Willi. Seemannsgarn für Kinder, Smutjes und Seebären. 160 S., 48 s/w-Abbildungen. ISBN: 978-3-940926-26-5. 14,95 Euro.



Freie Reedereiinspektoren - Marine Superintendents Ltd.

Stolpmünder Weg 5 | 23669 Timmendorfer Strand / Germany

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

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

Kalender

DEZEMBER 2014 / JANUAR 2015

Übung: Die „Nordic“ schleppt einen „Havaristen“.



Foto: Havariekommando

Hilfe für Havaristen

Auch wenn die Zahl der Schiffsverluste und schweren Schäden in der Schifffahrt dieses Jahr gesunken ist, herrscht für Bergungsreedereien und Havariekommissare keine Langeweile. Nach Inkrafttreten des Nairobi-Übereinkommens zur Wrackbeseitigung dürften viele neue Projekte auf die Firmen zukommen. Auf der alljährlichen Branchenkonferenz Salvage & Wreck Removal in London stehen aber auch politische Themen auf der Agenda: So fordern die Berger von den Küstenstaaten endlich eine verbindliche Regelung zu Notliegeplätzen für havarierte Schiffe.

11./12.12. LONDON (GROSSBRITANNIEN)

Salvage & Wreck Removal
www.informamaritimeevents.com

DEZEMBER

08./09.12. LONDON (Großbritannien)
Ballast Water Management Technology
www.informamaritimeevents.com

08./09.12. DUBAI (VAE)
Middle East Iron and Steel Conference
www.metalbulletin.com

08./09.12. LONDON (Großbritannien)
Offshore Substations Seminar
www.ibcenergy.com

08./09.12. SINGAPUR
Port Finance International Asia
portfinanceinternational.com

08./09.12. LONDON (Großbritannien)
Salvage Law & Practice Seminar
www.lloydsmaritimeacademy.com

09./10.12. LONDON (Großbritannien)
Design of LNG Fuelled Vessels Seminar
www.lloydsmaritimeacademy.com

09./10.12. LONDON (Großbritannien)
Offshore Accommodation & Access
www.informamaritimeevents.com

09./10.12. LONDON (Großbritannien)
Offshore Shipping Investment Africa Conference
www.informamaritimeevents.com

09./10.12. RANGUN (Myanmar)
Offshore Technology Asia
www.otanet.org

09./10.12. NEWARK (USA)
Port Performance North America
events.joc.com

09.12.-11.12. SINGAPUR
LPG Asia
www.lpgasiaconference.com

09.12.-11.12. DUBAI (VAE)
Oil & Gas Supply Chain Compliance Middle East
sccompliance-middleeast.com

10.12. ROTTERDAM (Niederlande)
Container Lashing & Securing
www.ichca.com

10.12. DSCHIDDA (Saudi-Arabien)
International Grains Forum
igc40saudi.com

10./11.12. DUBAI (VAE)
LNG Fuel Forum Middle East
www.informamaritimeevents.com

10./11.12. TENERIFFA (Spanien)
TOC Market Briefing West Africa
www.toc-marketbriefing.com

10.12.-12.12. GUANGZHOU (China)
INMEX China
www.maritimeshows.com/china

11./12.12. JAKARTA (Indonesien)
Convention: Deepwater Asia Pacific
www.cdmc.org.cn

11.12.-13.12. MUMBAI (Indien)
India Cold Chain Show
indiacoldchainshow.com

JANUAR 2015

08.01.-10.01. MUMBAI (Indien)
India Maritime 2015
www.indiamaritime.in

11.01.-14.01. DUBAI (VAE)
5th Annual Cold Chain Mena
www.coldchainmiddleeast.com

16.01. BREMEN (Deutschland)
Neujahrsempfang VHT Verein Hanseatischer Transportversicherer
vht-online.de

20./21.01. LONDON (Großbritannien)
Oil & Gas International Licensing
www.oilgaslicensing.com

21.01. DUBAI (VAE)
Mare Forum Global Leaders Maritime Summit II
www.mareforum.com

23.01. HAMBURG
Global Opportunities: Global merchandise trade scenarios
hamburg@shippingnetwork.co.uk

25.01.-28.01. BARCELONA (Spanien)
Global Packing Summit
www.globalpacksummit.com

26.01.-29.01. FRANKFURT
14th Annual Coolchain Europe
www.coolchaineurope.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 Schwaner,
Tel.: 040/350 97 238,
schwaner@reederverband.de

Dr. Ines Lasch,
Tel.: 040/350 97 241,
laschi@reederverband.de

Redaktion:
printprojekt
Peter Lindemann &

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

Mitarbeit:
Michael Hollmann
(Versicherungen)

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste 2014

Abonnements und Vertrieb:
AZM Gehrke GmbH
Abonnentenbetreuung
Doris Krüger

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

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

Titelbild:
B. and E. Dudzinsky -
Fotolia

Druck:
optimal media GmbH
Glienholzweg 7
17207 Röbel/Müritzt

Abonnementpreis:
60,50 EUR, für Schüler,
Studenten und Senioren
35,20 EUR jährlich, inkl. 7%
MwSt. und Zustellgebühr,
Einzelheit 6,00 EUR inkl. 7%
MwSt.

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

Namensbeiträge geben die
Meinung des Verfassers

wieder. Sie entsprechen
nicht unbedingt der 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



gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier

DEUTSCHE  Seeschiffahrt
Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

Weihnachten am Ohr

Sie spenden eine Telefonkarte für **5,00 EURO**

und schenken damit einem **Seemann** Zeit für Gespräche nach Hause.



Foto: DSM Cuxhaven



Brunsbüttel

Cuxhaven



Bordbesuch in Amsterdam: Große Freude bei der Crew über die Weihnachtstüten mit Aufmerksamkeiten, darunter die Telefonkarten.



Foto: DSM Santos

Santos (Hintergrund und oben): Alle Plätze besetzt in den Telefonkabinen des Seemannsheims.

Auf den Meeren dieser Welt sind 1,5 Millionen Seeleute oft monatelang von Zuhause weg - auch über Weihnachten. Sie führen an Bord ein isoliertes Leben, ohne Familie, Freunde und die heimische Kultur.

Den Sinn und Erfolg der Aktion „Weihnachten am Ohr“ beschreibt Hans-Gerhard Rohde, Leiter der Station der Deutschen Seemannsmission in Amsterdam, in seiner Spendenbitte so:

„Der 25. Dezember ist weltweit in vielen Häfen einer der wenigen Ruhetage. Für die Seeleute ist er dadurch etwas besonderes: weil auch an Bord fast alle Arbeit ruht. Doch weit weg von der Familie kommt wenig Weihnachtsstimmung auf, vielmehr Heimweh und Einsamkeit. Wie Menschen an Land denken die Crews besonders zu Weihnachten an Ihre Familien. Sie denken an die Feste, das Essen und an den Frohsinn daheim. Sie können nicht dabei sein. Für manchen Seemann ist es schon

fast die Regel, Weihnachten fern von Zuhause zu verbringen. So ist nun einmal ihr Beruf - und das wissen sie.

Die Mitarbeitenden in Amsterdam und allen anderen Stationen besuchen die Schiffsbesatzungen an den Weihnachtstagen - verteilen dann auch die vielen kleinen Päckchen.

Für den Seemann bedeutet das: Jemand an Land denkt an mich. Ich bekomme sogar ein Geschenk, liebevoll eingepackt. Darin sind leckere Weihnachtskekse und auch eine Telefonkarte, von den Spendern der Mission. Damit kann ich daheim anrufen und mit meinen Lieben sprechen.“

Im Jahr 2012 zum Beispiel haben wir 243 Telefonkarten an Seeleute

weitergeben können. Das waren 9.868 Gesprächsminuten zu den Philippinen oder 26.875 Minuten nach Indien oder 13.392 Minuten nach Deutschland. Nur durch die Hilfe vieler Spenderinnen und Spender war dies möglich.“

Mit Ihrer Spende für eine Telefonkarte schlagen Sie eine Brücke vom Land zur See!

Die Deutsche Seemannsmission im Inland und Ausland bietet Seeleuten aus aller Welt und allen Kulturen ein Stück „Heimat in der Fremde“

Unsere Seemannsclubs und -heime unterstützen das „Familienleben“ der Seeleute in der Fremde. Dazu gehört auch die Möglichkeit, einmal länger mit Zuhause telefonieren zu können.



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

Mit Ihrer Spende unterstützen Sie die diakonische Arbeit der Seemannsmission.

Spendenkonto:

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

Evangelische Bank eG, Kiel

IBAN: DE70 5206 0410 0006 4058 86

BIC: GENODEF1EK1

Stichwort: „Weihnachten am Ohr“



Mehr Information und Spenden online: www.seemannsmission.org

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

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

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



Safety | Service | Solutions