

DEUTSCHE ●●● Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

JAN/FEB 2015

VDR Verband
Deutscher
Reeder

www.reederverband.de



C13703

VDR-PRÄSIDENT

Alfred Hartmann im Interview

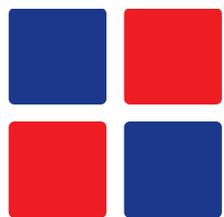
18



REDE
Finanzminister
Wolfgang Schäuble
stärkt die maritime
Wirtschaft **24**

UMWELT
Innovative
Technologien
fürs Ballastwasser-
management **36**

OZEANE
Die Schifffahrt geht
voran: Der Kampf
gegen den Plastik-
müll im Meer **58**



Trauthoff GMBH

Infrarot- &
Sicherheitstechnik

8°O 53°N

IHR SPEZIALIST FÜR INFRAROT- / WÄRMEBILDKAMERAS

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

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



EX- & EXX-Serie



T-400-Serie

TECHNISCHE INSTANDHALTUNG AN BORD

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

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



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

Trauthoff Infrarot- & Sicherheitstechnik GmbH

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

www.trauthoff.de · info@trauthoff.de

Von Schifffahrtsinteressen, dem Wert des Mittelstands und einem neuen Rhythmus



„Wir müssen den Schifffahrtsstandort Deutschland erhalten“, fordert **Reeder Alfred Hartmann im Interview** (ab Seite 18). Die Bedeutung des Seetransports für unsere Wirtschaftsordnung und damit unser aller Leben sei größer, als der breiten Öffentlichkeit bewusst ist. Der neue VDR-Präsident will sich deshalb intensiv zu Wort melden, um den Interessen der Schifffahrt nachhaltig Gehör zu verschaffen.



Ein aufmerksames Auditorium hatte Wolfgang Schäuble, als er auf Einladung des VDR die Festrede beim traditionellen Reederessen hielt (ab Seite 24). **Der Bundesfinanzminister hatte einige frohe Botschaften für die deutsche Seeschifffahrt** parat: Die Versicherungsteuer auf Erlöspools, die wie ein Damoklesschwert über der Branche hing, ist vom Tisch; auch um Rahmenbedingungen wie die Kostennachteile unter der deutschen Flagge will der Minister sich kümmern. Schäuble lobte ausdrücklich die mittelständische Struktur der deutschen Reedereiwirtschaft. Sie habe letztlich einen Beitrag dazu geleistet, dass die Reeder „bei allen Schwierigkeiten immer noch erfolgreich“ seien.



Vorbild ist die Schifffahrt auf vielen Gebieten – beispielsweise in Sachen Umweltschutz. Das zeigt sich etwa beim Problem **Meeresverschmutzung durch Plastikmüll** (s. Seite 58). Die Seeschifffahrt hat sich dazu im Rahmen von MARPOL schon vor mehr als 25 Jahren strenge Regeln gegeben. Jetzt müssen „nur noch“ Akteure wie die Fischereiwirtschaft und die Bewohner an Land nachziehen...

Liebe Leserinnen und Leser, noch ein Hinweis in eigener Sache. Die vorliegende Ausgabe der „Deutschen Seeschifffahrt“ ist eine Doppelnummer, wie Sie sie bereits aus den Sommermonaten kennen. Künftig wird das Magazin **immer im zweimonatlichen Rhythmus** erscheinen. Der VDR reagiert damit auf ein verändertes Leseverhalten und den zunehmenden Kostendruck. Aktuelle Daten werden Sie nun vermehrt auf unserer Website finden. Wir hoffen für diese Maßnahme auf Ihr Verständnis – und versprechen Ihnen auch künftig attraktiv präsentierten Lesestoff zu allen wichtigen maritimen Themen.

Einen guten Start ins neue Jahr wünscht Ihnen

Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Inhalt 01-02/2015



... 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

▶ **18 INTERVIEW**
Der frischgebackene VDR-Präsident
Alfred Hartmann über Lage und Per-
spektiven der maritimen Wirtschaft

▶ **24 REDE**
Bundesfinanzminister Wolfgang
Schäuble stärkt den deutschen
Reedern den Rücken

28 EFFIZIENZ
BestShip: Das neue Beratungsunter-
nehmen der Reederei E.R. Schiffahrt

... LOGISTIK & FINANZEN

30 MELDUNGEN
Neues aus den Häfen

32 HAFENWIRTSCHAFT
Hongkong: Dufthafen unter Druck

▶ **36 ZULIEFERER**
Innovative Lösungen für effektives
Ballastwasser-Management

39 KOMPONENTEN
Verbindungsspezialist auf
Wachstumskurs

40 KLASSIFIKATION
ClassNK: Japaner punkten mit Service
bei deutschen Reedern

42 FINANZIERUNG I
HSH Nordbank-Experte Madej über die
Notwendigkeit zur Konsolidierung

... LOGISTIK & FINANZEN

- 45 FINANZIERUNG II**
Meldungen zu Fonds und Banken
- 46 VERSICHERUNGEN**
Nachrichten aus der Assekuranz
- 47 INDIZES**
Die wichtigsten Schifffahrtssegmente im Überblick

... UMWELT & KULTUR

- 50 MELDUNGEN**
Neues aus Umwelt und Kultur • Nautische Redensarten
- 52 KREUZFAHRTEN**
Panorama: Gewürzseminare an Bord von „Europa“ und „Europa 2“
- 56 SERIE: MARITIME MUSEEN**
Teil 21: Das Muzeul Marinei Române in Constanta
- **58 UMWELT**
Wie Plastikmüll die Meere verschmutzt – und welche Ideen Abhilfe versprechen
- 62 LITERATUR**
Maritime Botschaft: Julia und Stefan Kruecken und ihr Ankerherzverlag
- 64 NEUE SCHIFFE**
Daten und Fakten
- 66 PORTRÄT**
Martin Dirksen-Fischer, Leiter des Hafenärztlichen Dienstes
- 67 KEHRWIEDER**
Vor 50 Jahren

► = COVERSTORY

... RUBRIKEN

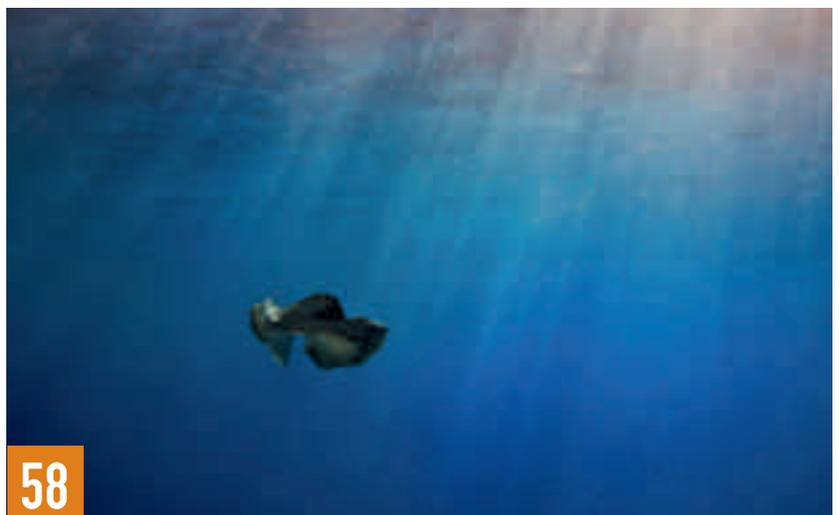
EDITORIAL	3
INHALT	4
BÜCHER Aktuelle Neuerscheinungen	68
KALENDER Treffpunkte der maritimen Welt	70
IMPRESSUM	70



36



52



58



Eis in Maßen, Eis in Massen

Im vergangenen Jahr haben zwei Studien einen irreversiblen Kollaps des landgestützten westantarktischen Eisschildes einerseits und die größte Ausdehnung des Meereises in der Antarktis seit den 1970er Jahren andererseits dokumentiert. Um solche ebenso dynamischen wie dramatischen Unterschiede zwischen Land- und Meereis besser zu verstehen, sind Forscher im Rahmen des Projekts „IceBridge“ schon zum sechsten Mal in die Antarktis gereist. Ein mit verschiedenen Messinstrumenten ausgerüstetes Forschungsflugzeug erkundet den Zustand des Eises. Mit Lasern wird die Dicke der Eisfläche gemessen, Radargeräte erlauben den Blick unter die Eisschicht. Das Flugzeug fliegt in einer Höhe von rund 500 Metern. Das Foto ist auf dem ersten Flug vor fünf Jahren entstanden und zeigt das stark verdichtete Meereis am Rande der Amundsen-See.

Seitdem sind im Rahmen von „IceBridge“ eine Menge von Daten zusammengetragen worden. So wurde im Oktober 2011 ein 29 Kilometer langer Riss im Pine-Island-Gletscher entdeckt, der später zum Abbruch eines über 700 Quadratkilometer großen Eisberges führte. 2012 trug IceBridge wichtige Informationen zur neuen Antarktiskarte „Bedmap2“ bei. Die topografische Auswertung zeigte unter anderem eine 740 Kilometer lange Schlucht unterhalb der Eisdecke. Die Messungen vom Flugzeug aus ergänzen Beobachtungen des NASA-Satelliten ICESat, der seit 2009 nicht mehr funktioniert. 2017 soll der Nachfolger ICESat 2 an den Start gehen.

Foto: NASA



E.R. Schifffahrt



Nils Aden (41) übernimmt zum 1. Februar 2015 die Position des Chief Executive Officer (CEO) der Hamburger Reederei E.R. Schifffahrt GmbH & Cie. KG. In seiner neuen Position verantwortet er die Bereiche Fleet Management, Crewing, Customer Relations, Chartering und Quality. Nils Aden ist seit acht Jahren in der E.R. Gruppe, davon die letzten zwei als Mitglied der Reederei-Geschäftsführung.



Dr. Hermann J. Klein (57), jetziger CEO der E.R. Schifffahrt, verlässt das Unternehmen auf eigenen Wunsch.

Seit 1. Januar 2015 ist **Isabelle Rickmers** (32) neues Geschäftsführungsmitglied der E.R. Schifffahrt und für die Bereiche Neugeschäft, Key Account Management und Einkauf verantwortlich. Rickmers studierte International Business Administration in Wien, London, Madrid und Paris und sammelte erste Berufserfahrungen in internationalen Unternehmen, unter anderem in Shanghai, London und Madrid. Sie ist seit 2010 in der E.R. Gruppe und leitet aktuell den Bereich Customer Relations der E.R. Schifffahrt. Frank Bergert (53), CFO der E.R. Capital Holding und der Reederei, bleibt in der neuen dreiköpfigen Geschäftsführung der E.R. Schifffahrt für die Finanzen verantwortlich.

Willem Dekker (49), bisheriger Geschäftsführer der E.R. Schifffahrt, wechselt in die E.R. Capital Holding. Er übernimmt verschiedene Querschnittsfunktionen und verstärkt das Business Development Team. Die Einheit soll neue Finanz- und Schifffahrtsprojekte entwickeln. Dekker berichtet an Jochen Klösges, CEO der E.R. Capital Holding.

söp



Axel Meynköhn, Geschäftsführer der Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH (W.D.R.), wird zukünftig die Schifffahrtsinteressen im Vorstand der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr

VDR vergibt „Michael Behrendt Scholarship“

Die Internationale Stiftung für Seerecht (IFLOS) richtet seit 2007 jeden Sommer eine „Summer Academy“ zu Fragen des See- und Seehandelsrechts am Internationalen Seegerichtshof (ITLOS) in Hamburg aus. Daran nehmen jeweils rund 35 juristische High Potentials aus 30 Ländern teil.

Der VDR übernimmt jetzt ein Vollstipendium für einen Teilnehmer. Dieses Stipendium wird ab 2015 als „Michael Behrendt VDR Scholarship“ ausgeschrieben. Der VDR unterstützt so das weltweit einmalige Qualifizierungsprogramm am Sitz des Internationalen Seegerichtshofes in Hamburg.

Das Stipendium trägt damit den Namen des Juristen Behrendt, der von 2008 bis 2014 den Verband Deutscher Reeder als Präsident leitete und prägte.



ÜBERGABE: Michael Behrendt erhält die „Scholarship“-Urkunde aus der Hand seines Nachfolgers Alfred Hartmann.

(söp) vertreten. Der Verband Deutscher Reeder (VDR) ist im Hinblick auf die Fahrgastrechte der Schiffsreisenden Mitglied im Trägerverein der verkehrsübergreifenden söp mit Sitz in Berlin. Deren Kernaufgabe ist die außergerichtliche und einvernehmliche Streitbeilegung in individuellen Streitfällen zwischen Reisenden und Verkehrsunternehmen. Mehr als 240 Bahn-, Bus-, Flug- und Schifffahrtsunternehmen beteiligen sich bereits am Schlichtungsverfahren.

Meynköhn ist u.a. auch Mitglied des VDR-Verwaltungsrates und des Arbeitskreises Maritime Wirtschaft der IHK Schleswig-Holstein.

Schulte Group

Im Rahmen einer geplanten Nachfolgeregelung übergibt Rajaish Bajpae seine Verantwortung als CEO von Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) an seinen bisherigen Stellvertreter, Kapitän **Nobert Aschmann**. Bajpae bleibt dem Unternehmen, dem er mehr als 27 Jahre angehört, in nicht exekutiver Funktion verbunden. Er war vier Jahre CEO.

Nachfolger Aschmann hatte bereits herausgehobene Managementpositionen bei Hanseatic Shipping und E.R. Schifffahrt inne, bevor er zu BSM stieß. Vor seiner bereits 20-jährigen Karriere an Land fuhr er fast ein

Jahrzehnt zur See und brachte es bis zum Kapitän von Containerschiffen. Der neue CEO hat auch einen Abschluss in maritimer Wirtschaft.

Hapag-Lloyd



Mit dem Closing der CSAV-Transaktion (s. S. 12) hat der frühere Vorsitzende des Vorstandes von Hapag-Lloyd, Michael Behrendt, das Amt des Aufsichtsratsvorsitzenden übernommen. Er war bereits mit aufschiebender Wirkung in das Gremium und – als Nachfolger von Jürgen Weber – zum Vorsitzenden gewählt worden.



Behrendt hatte in seiner Amtszeit als Vorstandschef die Transaktion in Chile angebahnt und entscheidend geprägt. „Ich freue mich, in meiner neuen Aufgabe den Weg von Hapag-Lloyd auch in Zukunft begleiten zu dürfen“, sagte Behrendt. Zudem legten mit dem Closing die Aufsichtsratsmitglieder Dr. Andreas Rittstieg und Ulrich Leitermann ihre Mandate nieder. Für sie wählte die Hauptversammlung

Oscar Hasbún Martínez und Francisco Pérez Mackenna in den Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG. Sie vertreten die chilenischen Anteilseigner an dem Unternehmen, das durch die Fusion zur viertgrößten Linienreederei der Welt aufgestiegen ist.

Hapag-Lloyd II



PREIS: Rotterdams Hafen-Chef Allard Castelain (l.) übergibt Albert Thissen den „Boeganker“.

Albert Thissen ist von der Port Authority Rotterdam mit dem „Boeganker“ (Buganker) ausgezeichnet worden. Mit dem Preis würdigt der Hafen Personen in Führungspositionen, die sich über einen Zeitraum von vielen Jahren mit Beiträgen von entscheidender Bedeutung um den Rotterdamer Hafen verdient gemacht haben. Thissen war in den zurückliegenden zwölf Jahren Geschäftsführer von Hapag-Lloyd Benelux. Darüber hinaus war er sehr aktiv in der Rotterdamer Hafengemeinschaft. So war er Vorstandsmitglied von Deltalinqs, Vorsitzender der Vereinigung der Rotterdamer Schiffsmakler und Kommissar von PortBase.

Am 1. Dezember hat Thissen die Leitung des französischen Geschäftszweigs von Hapag-Lloyd mit Sitz in Paris übernommen.

SAL Heavy Lift



Nach 33 Jahren bei SAL Heavy Lift, davon 16 Jahre als Chef des Unternehmens, hat Lars Rolner seine Aufgaben als Managing Director und COO von SAL Heavy Lift an seinen Kollegen **Toshio Yamazaki** übergeben. Yamazaki, vom SAL-Eigentümer „K“ Line entsendet, verfügt über 29 Jahre Erfahrung in der Schifffahrt und ist mit dem Unternehmen sehr vertraut: Seit vier Jahren leitet er SAL Heavy Lift als Executive Officer von der Zentrale in Deutschland aus mit. Davor war er vier Jahre als Commercial General Manager für SAL Japan tätig.

Yamazaki (55) plant, die Ausrichtung des Unternehmens, die er gemeinsam mit Lars Rolner aufgebaut hat, fortzuführen: „Wir bieten höchste Qualität für unsere Kunden. In diesem Sinne werden wir SAL Heavy Lift weiterentwickeln und den eingeschlagenen Weg gradlinig fortsetzen.“ Der versierte Schifffahrts-Experte baut auf das ähnliche Werteverständnis deutscher und japanischer Mitarbeiter: „Beide Kulturen schätzen Innovation und Präzision. Das gilt für alle Mitarbeiter von SAL, für unsere Schiffsbesatzungen ebenso wie für unsere Ingenieure und Mitarbeiter an Land. Wir alle stehen für innovative Lösungen in der Schwergutschifffahrt.“

SAL Heavy Lift ist eine der international führenden Reedereien in den Bereichen Schwerguttransport und Projektfracht und

verfügt über eine Flotte von 18 Heavy Liftern. Weltweit arbeiten 700 Mitarbeiter für das 1980 gegründete Unternehmen.

Dettmer Group



Albert Kohlmann ist zum 1. Dezember 2014 zum weiteren Geschäftsführer der B. Dettmer Reederei bestellt worden. Nach Freigabe durch die zuständige Kartellbehörde bietet die B. Dettmer Reederei wieder eigenständig

Verkehre im Bereich Trockenschifffahrt an.

Die B. Dettmer Reederei ist bereits seit 1947 in der Schifffahrt tätig und bietet neben der Tankschifffahrt in Hamburg nun auch wieder Trockenschifffahrt vom Stammsitz Bremen aus an. Die Mannschaft um Kohlmann wird sich in Zukunft um die Verschiffung von Trockengütern kümmern. Der Schwerpunkt der Tätigkeit bezieht sich auf Verkehre im Kanal- und Wechselverkehr.

Imperial Shipping



Uwe Wedig (55) ist vom 1. Januar 2015 an neuer Chief Executive Officer (CEO) der IMPERIAL Shipping Holding GmbH. Er übernimmt die Position von Carsten Taucke (49), der vom gleichen Zeitpunkt an CEO der →

Digitales Röntgen auf hoher See

Sparen Sie Kosten und Zeit,
investieren Sie in Sicherheit

medical ECONET
Welcome to healthcare

t: +49 (0)208 / 377 890 - 27 | j.borm@medical-econet.com | www.medical-econet.com/schiffe.pdf

Muttergesellschaft IMPERIAL Logistics International B.V. & Co. KG wird. Wedig war Vorstand der Häfen Güterverkehr Köln AG (HGK) und wurde heute von seinem jetzigen Vertrag entbunden. Davor war er Geschäftsführer der HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg, die seit 2002 zur HGK gehört.

IMO



AUSZEICHNUNG: IMO-Generalsekretär Koji Sekimizu mit Preisträger Prof. Salgado y Salgado.

Der Rat der Internationalen Schifffahrtsorganisation (International Maritime Organization/IMO) hat entschieden, den Internationalen Maritimen Preis 2013 an Dr. José Eusebio Salgado Salgado zu verleihen. Der mexikanische Gelehrte ist Autor des Standardwerks „Handbuch für Internationales Maritimes Recht“ („Manual de Derecho Internacional Marítimo“) und hat damit einen wichtigen Beitrag zur Arbeit und den Themen der IMO geleistet.

Mit seinen Publikationen und in seiner 40-jährigen Amtszeit als Professor an der Nationalen Autonomen Universität von Mexiko (UNAM) hat er das Seerecht insbesondere in der spanischsprachigen Welt entscheidend vorangebracht.

Korean Register



Dr. Park Bum-shik, bisheriger COO des Gegenseitigkeitsversicherers Korean P&I Club, ist zum Chef der südkoreanischen Klassifikationsgesellschaft KR (Korean Register) ernannt worden. Park hat einen

Abschluss in Schiffsführung an der Korea Maritime University und machte dort später einen Doktor in Schiffsmanagement. In seiner bisherigen Laufbahn bekleidete er Managementpositionen als Leiter der maritimen Sparte von Pan Ocean Shipping Co. Ltd. und als Chef von Wilson Korea Insurance.

DNV GL



Der bisherige Director of Integration der Klassifikationsgesellschaft DNV GL, **Dr. Tjerk-Johan de Vries**, ist neuer Regional Manager West Europe & Africa bei DNV GL Maritime. De Vries folgt auf Ioannis Kourmatzis, der

der maritimen Sparte des aus der Fusion von DNV und GL entstandenen Unternehmens weiter als Berater zur Seite steht.

Ingenieur de Vries verfügt über umfangreiche Managementenerfahrungen in Luftfahrt (KLM, Airbus) und Wissenschaft (Universität Delft, Fraunhofer CML) und war seit 2010 beim Germanischen Lloyd. Dort verantwortete er als CTO u.a. Flotten-Service, Schiffsneubau und Strategische Forschung & Entwicklung.

HSH Nordbank



Die Hauptversammlung der HSH Nordbank hat in einer außerordentlichen Sitzung **Dr. Philipp Nimmermann** (48) in den Aufsichtsrat des Instituts berufen. Nimmermann ist seit Oktober 2014 Staatssekretär im Finanzministerium Schleswig-Holstein. Er übernimmt das Mandat von seinem Amtsvorgänger, Thomas Losse-Müller, der zum Chef der Staatskanzlei avanciert ist.



Außerdem zieht Jörg Wohlers (55) in den Aufsichtsrat der Bank ein. Wohlers war bis März 2012 Vorstandsmitglied der Hamburger Sparkasse AG sowie stellvertretender Vorstandssprecher der HASPA Finanzholding. Er wird künftig den Sparkassen- und Giroverband für Schleswig-Holstein im Aufsichtsrat vertreten. Er folgt auf Dr. Jürgen Allerkamp, der das Gremium zum Jahresende verlässt, um den Vorstandsvorsitz der Investitionsbank Berlin zu übernehmen.

Auch unter den Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat wird es eine personelle Veränderung geben. Klaus-Dieter Schwettscher (56), Mitglied im Bundesvorstand von ver.di, zieht in das Gremium ein.

Autoport Emden



Manfred de Vries (45) hat die Geschäftsführung der Autoport Emden GmbH übernommen. Er verantwortet die Fahrzeuglogistik für den Im- und Export von Neufahrzeugen des Volkswagen Konzerns im Emdener Hafen. De Vries,

seit 1986 bei Volkswagen tätig, übernimmt die Aufgaben von Hans-Wilhelm Wildeboer, der die Geschäftsführung von 1995 bis 2014 innehatte und jetzt das Unternehmen auf eigenen Wunsch verlassen hat.

WINGS

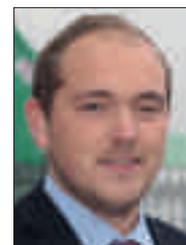


Zum 1. Dezember 2014 hat **Dagmar Hoffmann** die Geschäftsführung bei WINGS, dem Fernstudienzentrum der Hochschule Wismar, übernommen. Die 46-Jährige wechselt aus Berlin nach Wismar. In der Bundes-

hauptstadt leitete sie zuvor über vier Jahre lang die Verwaltung der Hertie School of Governance. „Mein Ziel ist es, dass WINGS auch in Zukunft als eine bedeutende wissenschaftliche Institution für berufsbegleitende Fernstudiengänge und Weiterbildungen wahrgenommen wird“, so Hoffmann.

Dazu gehöre auch die Ausweitung des Angebots an Fern- und Online-Studiengängen: „Die Nachfrage nach international orientierten Weiterbildungsmöglichkeiten am Hochschulmarkt wächst stetig. Diese möchten wir unseren Studierenden zu einem fairen Preis-Leistungs-Verhältnis anbieten.“

RuM Club



Neuer 1. Vorsitzender des Hamburger Reeder- und Makler-Clubs (RuMClub) ist der 26-jährige **Johannes Pfeiffer**. Er folgt auf Angelika Nieder, die das Amt drei Jahre innehatte. Pfeiffer engagiert sich schon länger für die

Schifffahrt – etwa im Organisationsteam des jährlichen „Youngster Shipbroker Meeting“.



Foto: VDR/Krems

Ralf Nagel

*Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des
Verbands Deutscher Reeder*

Schicksalsjahr für den maritimen Standort Deutschland?

Seit mehr als sieben Jahren setzen schwache Märkte und hoher Kostendruck den Reedereien zu. Betriebs- und Kreditkosten werden nicht verdient. Die Einnahmen liegen im Schnitt auf dem Niveau des Jahres 2000 – bei den Kosten des Jahres 2015. Für viele ist das ein Überlebenskampf. Auch der sinkende Rohölpreis bringt kaum Entspannung. Denn die Kunden verlangen, dass die Einsparungen beim Brennstoff weitergereicht werden.

Trotz der widrigen Umstände hatten es die Schifffahrtsunternehmen am Standort bisher geschafft, die Zahl der deutschen Besatzungsmitglieder an Bord ihrer Schiffe konstant über 7.000 zu halten. Für die Ausbildung junger Seeleute stellen die Reeder über die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland und zusätzliche Gebühren zudem jährlich rund 30 Millionen Euro bereit. Aber es gibt immer mehr Unternehmen, die bittere Personalentscheidungen treffen müssen, um das Überleben ihrer Unternehmen – und damit auch den Erhalt Tausender Arbeitsplätze an Land – sicherzustellen. Mit der Beschäftigung deutscher Seeleute im gleichen Umfang wie bisher ist das angesichts des harten internationalen Wettbewerbs oft nicht möglich.

Die Mehrbelastung für das Personal auf einem Schiff unter deutscher Flagge beträgt jährlich bis zu einer halben Million Euro – trotz der öffentlichen Beihilfen. Vor der Krise konnten die Reedereien diese hohen Kosten auffangen, weil Gewinne erwirtschaftet wurden. Heute ist das nicht mehr verkraftbar. Die Krise ist bei den deutschen Seeleuten unter deutscher Flagge angekommen. Dies ist nicht nur bitter für die Betroffenen. Es ist eine ernsthafte Gefahr für den ganzen maritimen Standort Deutschland. Denn die deutschen Seeleute werden nach ihrer Seefahrtzeit als Experten an Land dringend gebraucht.

Mit den Vorschriften der deutschen Flagge und den hohen Steuer- und Sozialabgaben für die Seeleute können viele Unternehmen im harten internationalen Wettbewerb nicht mehr bestehen. Unsere Nachbarn in Dänemark oder den Niederlanden nutzen den von der EU-Kommission ausdrücklich zugelassenen Förderrahmen besser aus – mit Erfolg. Auch in Deutschland brauchen wir die Möglichkeit zum vollständigen Einbehalt der Lohnsteuer unter deutscher Flagge. Und wir brauchen mehr Flexibilität bei der Besetzung. Mehr Flexibilität kann bedeuten: mehr deutsche Seeleute und trotzdem weniger Kosten.

Es besteht dringender Handlungsbedarf für den Standort. Rasche Entscheidungen sind erforderlich, schon vor der maritimen Konferenz im nächsten Jahr. Dabei darf es keine Tabus geben. Das nützt den Seeleuten – und damit dem Standort. Deswegen ist 2015 ein Schicksalsjahr.

Wirtschaft & Politik

NEWS UND MELDUNGEN

Hapag-Lloyd vollzieht Fusion

Hapag-Lloyd und CSAV vollziehen Zusammenschluss und werden zur viertgrößten Linienreederei der Welt.

Der Weg ist frei: Hapag-Lloyd und die chilenische Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) schließen sich zusammen und werden damit zur viertgrößten Linienreederei der Welt. Mit Freigabe aller relevanten Wettbewerbsbehörden weltweit wurde die letzte entscheidende Hürde aus dem Weg geräumt und das Closing vollzogen.

Der Zusammenschluss mit dem 1872 in Valparaíso/Chile gegründeten Unternehmen soll Hapag-Lloyd erhebliche Synergien bringen. Rund 300 Mio. US-Dollar jährliche Einsparungen sollen alleine durch Netzwerkoptimierungen, Produktivitätsverbesserungen und Kostenreduzierungen erzielt werden. Das Unternehmen wird über rund 200 Schiffe mit einer Kapazität von rund einer Mio. TEU verfügen und jährlich rund 7,5 Mio. TEU transportieren. Mit einem Umsatz von rund 9 Mrd. Euro rückt das Unternehmen in die Spitzengruppe der internationalen Schifffahrtsunternehmen auf.

„Mit Hapag-Lloyds Stärke im Asienverkehr und auf dem Atlantik sowie CSAVs starker Position in Lateinamerika werden wir

zum führenden Schifffahrtsunternehmen in dieser Region – und können so unseren Kunden weltweit ein noch attraktiveres Netzwerk und eine noch breitere Produktpalette bieten“, so Hapag-Lloyd-Vorstandschef Rolf Habben Jansen. „Unsere Wettbewerbsfähigkeit wird sich nochmals deutlich verbessern, indem wir zu den Top 3 unserer Branche aufschließen.“ Priorität sei jetzt, allen Kunden den Top-Service zu liefern, den sie gewohnt seien. Bis zur Überführung des Geschäftes von CSAV in die Hapag-Lloyd-Systeme ab Ende des ersten Quartals 2015 werde sich an der täglichen Arbeit beider Unternehmen vorerst nichts Grundlegendes verändern.

CSAV-CEO Oscar Hasbún betonte, er sei stolz, dass die beiden traditionsreichen

Unternehmen nun gemeinsam zu einem der stärksten Player in der weltweiten Containerschifffahrt werden und dass dieses Unternehmen mit einem starken, festen Standbein in Lateinamerika, inklusive seinem Heimatland Chile, verankert ist. „Wir passen perfekt zueinander dank unserer komplementären Netzwerke, unserer Kundenstruktur und unserer hohen Professionalität und Reputation.“

Wenige Tage nach dem Closing fand eine Kapitalerhöhung in Höhe von 370 Mio. Euro statt, an der sich CSAV mit 259 Mio. Euro und Kühne Maritime mit 111 Mio. Euro beteiligt haben. Dadurch änderte sich die Gesellschafterstruktur der Hapag-Lloyd AG: Die CSAV ist mit 34 % nun größter Gesellschafter. Weitere Gesellschafter sind HGV (Stadt Hamburg, nach der Kapitalerhöhung: 23,2 %), Kühne Maritime (20,8 %), TUI (13,9 %), Signal Iduna (3,3 %), HSH Nordbank (1,8 %) sowie M.M. Warburg (1,8 %) und Hanse Merkur (1,1 %).

CSAV, HGV und Kühne Maritime haben vereinbart, 51 % der Anteile an Hapag-Lloyd zu poolen und wichtige Entscheidungen in Zukunft gemeinsam abzustimmen und zu treffen. An diesem Pool hält CSAV 50 %, während HGV und Kühne Maritime jeweils 25 % halten.

www.hapag-lloyd.de

Foto: Hapag-Lloyd

Länder-Wirtschaftsminister fordern maritimen Fonds

Angesichts des zunehmenden Drucks auf die maritime Wirtschaft fordern die Länder einen größeren Einsatz vom Bund.

Die Branche sei mit 400.000 Beschäftigten und 13 Mrd. Euro Umsatz ein innovativer und bedeutender Wirtschaftsbereich, nicht nur für die Küstenländer, sondern für ganz Deutschland,

so Mecklenburg-Vorpommerns Wirtschaftsminister Harry Glawe (CDU) bei der Wirtschaftsministerkonferenz in Stralsund. „Maritime Aufträge für die Wirtschaft enden nicht an den Grenzen der Küstenländer. Ich freue mich, dass die Wirtschaftsminister sich klar zur Bedeutung der maritimen Wirtschaft als Gan-

zes bekannt haben.“ Rund 50 Prozent der Zulieferer hätten in Süddeutschland ihren Sitz. Glawe sprach sich dafür aus, das fünf Mrd. Euro schwere KfW-Sonderprogramm „Offshore Windenergie“ auf Hafen- und Schiffsinfrastruktur zu erweitern oder ein neues KfW-Sonderprogramm aufzulegen.



Foto: Olaf Kosinsky - CC BY-SA 3.0

POSITION: MV-Wirtschaftsminister Glawe.

Hamburg Süd vielfach prämiert

Die Reederei Hamburg Süd hat mehrere Auszeichnungen erhalten.

Im Rahmen der „19th Australian Shipping & Marine Industry Awards“ belegte die Reederei bei mehreren Liniendiensten den 1. Platz. Außerdem war Hamburg Süd Gewinner in der Kategorie „Customer Service“ und erhielt Lob („high commendations“) u.a. in der Kategorie „Environmental Transport“. Die Preise werden

AUSZEICHNUNGEN:
Geoff Greenwood (Hamburg Süd, linkes Foto, l.) in Australien; Philip Oetker (l.) und Dr. Ottmar Gast (2.v.r.) mit Electrolux-Managern.



von Lloyd's List Australia vergeben. Ein Kriterium ist die Kundenzufriedenheit. Die zeigt sich auch beim „Electrolux Supplier Award 2014“, den einer der weltweit führenden Hausgerätehersteller in der Kategorie „Global Logistics“ an Hamburg Süd vergab – mit Bestnoten für Performance, Pünktlichkeit, Qualität, Kosten und Nachhaltigkeit. www.hamburgsud.com



Foto: HST

HST – Abschlussfeier in London

29 der 53 Absolventen der beiden Studiengänge International Travel Tourism Management, BA und Shipping, Trade and Transport, BSc der HST-Akademie feierten an der London Metropolitan University ihren Abschluss.

Zur Graduation Ceremony trugen sie die traditionellen Roben. Die Leistungen waren exzellent, 13 erreichten sogar den bestmöglichen Abschluss mit „First Class Honours“. www.hst-akademie.de

Foto: Hamburg Süd

Schulte-Group trennt sich von OPDR

Die in Marseille ansässige Reederei CMA CGM, weltweit Nummer drei im Container-Seeverkehr, hat die Hamburger Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei GmbH (OPDR) übernommen.

Die 1882 gegründete OPDR gehörte seit 1996 zur Bernhard Schulte Gruppe. Sie ist auf Kurzstrecken-Seever-



kehr und Tür-zu-Tür-Logistiklösungen zwischen dem Norden Europas, den Kanarischen Inseln, der iberischen Halbinsel und Marokko spezialisiert. Die Reederei zählt 200 Beschäftigte.

Das Transportvolumen lag 2014 bei rund 240.000 TEU. OPDR verfügt über sieben Schiffe und 10.000 Container.

www.opdr.com



Foto: Hasenpusch

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



Safety | Service | Solutions



AUSFAHRT: Die NSB-Schiffe hissen bis 2017 sukzessive eine andere Flagge.



AUSSTIEG: Lutz Weber, CFO von NSB, bedauerte, dass es keine andere Lösung gab.

Foto: Reederei NSB, VDR/Krems

Reederei NSB verabschiedet sich von deutscher Flagge

Wegen der wirtschaftlichen Lage in der deutschen Schifffahrtsbranche sieht sich die Reederei NSB gezwungen, bis Juni 2017 den kompletten Ausstieg aus der deutschen Flagge vorzunehmen.

Bei den Verhandlungen mit dem Seebetriebsrat wurde unter Einbindung einer Einigungsstelle ein entsprechender Interessenausgleich und Sozialplan verabschiedet, teilte NSB mit. Konkret bedeutet der Schritt die sukzessive Ausflaggung der zurzeit noch 38 deutsch geflaggt Container-schiffe und damit die schrittweise Entlassung von 486 Mitarbeitern auf See bis Juni 2017.

Bei Gesprächen zwischen Seebetriebsrat, ver.di und der Reederei im Sommer war festgestellt worden, dass unter den anhaltend schlechten Marktbedingungen die Fortführung der Beschäftigung von deutschen und euro-

päischen Seeleuten wirtschaftlich nicht mehr tragbar ist und ein Verbleib in der deutschen Flagge den Unternehmensbestand gefährden würde. Die Marktlage in der Schifffahrt zwingt Anlegervertreter und Reeder dazu, Maßnahmen zum Erhalt von Einschiffsgesellschaften zu ergreifen. Zu ihnen gehören die Reduzierung der Schiffsbetriebskosten und somit auch die Ausflaggung.



„Die Reedereien können die erheblichen Mehrkosten der deutschen Flagge nicht mehr stemmen.“

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR

Aktuell können bereits 179 Seeleute nicht mehr auf Schiffen der NSB-Flotte eingesetzt werden. Gründe hierfür sind zum einen die Reduzierung der Flotte von in Spitzenzeiten 118 Einheiten auf derzeit 67 Schiffe, zum anderen die Ausflaggung von Einschiffsgesellschaften in wirtschaftlichen Notlagen. Für diese Mitarbeiter wird die Kündigung kurzfristig ausgesprochen. Die Ausflaggung der noch verbleibenden 38

deutsch geflaggt Containerschiffe der Flotte wird in Etappen vollzogen. Es ist geplant, in zweimonatigen Intervallen je drei Schiffe unter eine andere Flagge zu bringen. Damit wird die Entlassung von insgesamt 25 deutschen bzw. europäischen Mitarbeitern einhergehen, die durch Seeleute anderer Nationen ersetzt werden.

„Wir bedauern, dass es auch unter Einbindung von Politik und Verbänden nicht gelungen ist, gemeinsam den Förderrahmen für die deutsche Flagge auf ein Niveau zu bringen, das langfristig eine internationale Wettbewerbsfähigkeit europäischer Beschäftigter auf See sicherstellt und das maritime Know-how am Standort Deutschland sichert“, sagt Lutz Weber, CFO von NSB. „Der maritime Standort Deutschland bietet europäischen und deutschen Seeleuten leider keine Perspektive.“ Ralf Nagel, Geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied, mahnte in diesem Zusammenhang dringend notwendige Reformen bei der deutschen Flagge an. www.reederei-nsb.de



INNOVATION: Jürgen Kudritzki (E.R.) und Jörg Lampe.

Foto: DNV GL

DNV GL würdigt Offenship und E.R. Schifffahrt

Die Klassifikationsgesellschaft DNV GL hat zwei große deutsche Reedereien ausgezeichnet.

Claus-Peter Offen erhielt für höchste Qualitäts-, Umwelt- und Sicherheitsstandards das Zer-

tifikat „DNV GL Excellence – 5 Stars“. E.R. Schifffahrt bekam für die Umrüstung von sieben Großcontainerschiffen auf höchste Energieeffizienz den neuen „Modification Excellence Award“.



EXZELLENZ: Claus-Peter Offen (rechts) und Matthias Ritters (DNV GL).

Schaller mit neuem Trainingszentrum

Schaller Automation hat am Hauptsitz Blieskastel ein neues Schulungs- und Trainingszentrum eröffnet.

Damit reagiert das Unternehmen auf steigenden Schulungsbedarf bei Kunden und Anwendern von Sicherheitssystemen im Bereich Groß-Dieselmotoren. Die Räume sind mit Originalinstallationen ausgestattet, wie sie im realen Betrieb auf Schiffen vorzufinden sind. www.schaller.de



Foto: Schaller Automation



Foto: Areva Wind / Jan Oelker

Sicherheitsstandards für OSV

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) und der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) begrüßen das Inkrafttreten des nationalen „Codes für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Offshore-Servicefahrzeugen“, der die Wettbewerbsnachteile für deutsche Reedereien im Bereich der Offshore-Windenergie beseitigt.

Ab sofort gelten international vergleichbare Sicherheitsstandards für Schiffe unter deutscher Flagge, die in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) zwischen Offshore-Windparks und dem Festland eingesetzt werden.

„Die deutschen Reeder können jetzt im Wettbewerb zu den bereits am Markt aktiven ausländischen Anbietern aufschließen und damit einen wichtigen Beitrag zum Ausbau der erneuerbaren Energien in Deutschland leisten“, so Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR. So dürfen nun auch die deutschen Schiffe bis zu 60 Personen an Bord nehmen, wenn ihre Bauweise die für ihr Einsatzgebiet verbindlichen IMO-Vorgaben erfüllt. Außerdem muss ein Sicherheitskonzept vorliegen. www.reederverband.de

Powerful cargo hold cleaning solutions

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

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

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



CONTACT US:

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

STROMME

www.stromme.com

ICS gibt Empfehlungen zur Rettung aus Seenot

Die International Chamber of Shipping (ICS) hat einen Leitfaden für Rettungsaktionen auf See vorgelegt.

Gerade im Mittelmeer häufen sich dramatische Szenen, wenn Flüchtlinge sich auf Seelenverkäufern Richtung Europa aufmachen. An den Rettungsmaßnahmen beteiligt sich auch die Handelsschifffahrt: „Die Schifffahrtsbranche stellt sich ihrer humanitären Verantwortung, allen Menschen in Seenot zu helfen“, sagt Peter Hinchliffe, General-

sekretär des Internationalen Reederverbands ICS. Die neuen Regeln sollen den Schifffahrtsunternehmen helfen, sich auf Eventualitäten einzustellen – etwa auf die Unterbringung von teilweise mehr als 200 Flüchtlingen an Bord.

Der Leitfaden enthält auch Empfehlungen zum Schutz der Crew und zur Einhaltung hygienischer Standards sowie zu Maßnahmen, um unter den besonderen Bedingungen die Sicherheit an Bord zu gewährleisten. www.ics-shipping.org



NOTLAGE: Die Flüchtlingsschiffe sind oft hoffnungslos überladen.

Foto: Torm AS



Foto: HSBA

FÖRDERUNG: VDR-Verantwortliche Ralf Nagel (r.), Michael Behrendt (3.v.r.) und Dr. Dirk Max Johns (l.) mit den Stipendiaten und HSBA-Geschäftsführer Dr. Uve Samuels (2.v.l.).

VDR vergibt erneut HSBA-Stipendien

Der VDR hat gemeinsam mit der HSBA Hamburg School of Business Administration Stipendien für den berufsbegleitenden MBA-Shipping-Studiengang vergeben.

Zum neuen Studienjahr profitieren Thomas Reckefuß (Newbuilding Manager, North Star Marine Consul-

tants) und Dennis Möhlmann (Leiter Controlling, Reederei Heino Winter) von der Förderung für das speziell auf die Schifffahrtsbranche ausgerichtete Management-Studium. Im neuen Jahrgang starten erstmals vier von elf Teilnehmern im sogenannten „Fast Track“. www.hsba.de

MACS mit neuem Service

Die Reederei MACS Maritime Carrier startet einen neuen Mehrzweckdienst.

Der Service zwischen Großbritannien/Nordwesteuropa und US-Golf/Mexiko – US-Ostküste startet im Januar. Eingesetzt werden zwei 34.000-Tonnen-Mehrzweck-Containerschiffe, „Amber Lagoon“ und „Purple Beach“, mit einer Kranhubkraft von 110 Tonnen. Neben Stückgut werden u.a. Stahlprodukte, Container und Projektladung transportiert.

www.macship.com



LINIENDIENST: Die „Amber Lagoon“ startet von Houston aus.

Foto: MACS

IHK gegen Tunnel

Die Industrie- und Handelskammer Rostock warnt vor negativen Folgen der festen Fehmarnbeltquerung.

Unfairer Wettbewerb eines staatlich subventionierten Tunnels gefährde die Fährverbindungen über die Ostsee.



Foto: Femern AS

PROJEKT: Geplanter Fehmarnbelttunnel.

Asien im Blick

In Bremen ist der Verein Asian-German Knowledge Network for Transport and Logistics (AGKN) gegründet worden.

Eines der Ziele ist die Stärkung von Kooperationen deutscher Wissenschaftler mit den Ländern des Asiatisch-Pazifischen Forschungsraums (APRA). Außerdem soll die internationale Transport- und Logistikforschung und -lehre gefördert werden. www.agkn.de

SYMBOLIK: AGKN-Gründungszeremonie.



Foto: AGKN



Foto: Scandlines

Hamburg statt Rostock

Das Management der Fährreederei Scandlines zieht nach Hamburg.

Im Rostocker Überseehafen bleibt die Reederei präsent. Dort nehmen im zweiten Halbjahr 2015 die verschlankten Fähren „Berlin“ und „Copenhagen“ ihren Dienst auf. www.scandlines.de



UNTERSCHRIFT: Mahinde Abeynaike und Ruben Benders, beide Geschäftsführer von Bomin Linde LNG, und Peter Eesmann und Dr. Bernhard Brons, beide Geschäftsführer Reederei Cassen Eils (v.l.).

LNG für neue Hegoland-Fähre

Bomin Linde LNG und die Reederei Cassen Eils haben einen Liefervertrag über Flüssigerdgas als Schiffstreibstoff geschlossen.

Die Fähre mit umweltfreundlichem LNG-Antrieb wird von der Reederei Cassen Eils (AG Ems-Gruppe) aus Cuxhaven bereedert und ab Mai 2015 Personen und Fracht zur Hochseeinsel befördern. Geschäftsführer Dr. Bernhard Brons: „Wir freuen uns, mit Bomin Linde LNG den richtigen Partner zur Versorgung unseres Schiffes mit ins Boot geholt zu haben. Für den deutschlandweit ersten Schiffsneubau mit LNG-Antrieb sind wir gut aufgestellt.“

Die Betankung des Schiffs erfolgt in einem von der Klassifikationsgesellschaft sowie vom Flaggenstaat zertifizierten Bunkerverfahren. „Der technische Ablauf ist vergleichbar mit der Bebung von traditionellen Treibstoffen. Da das Flüssigerdgas auf ca. -163 °C heruntergekühlt ist, sind jedoch Sicherheitsvorkehrungen und entsprechende Schulungen des Personals erforderlich“, erläutert Claus Hirsch, Technischer Inspektor der Reederei.

Das von Bomin Linde LNG gelieferte Flüssigerdgas wird jährlich über 1,2 Mio. Liter Marinediesel ersetzen, die bei einem vergleichbaren konventionellen Schiff benötigt würden. „Mit dem neuen Helgoland-Schiff beweist die Reederei Cassen Eils Pioniergeist“, lobt das Geschäftsführende VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel. „Damit sich LNG als sauberer Brennstoff durchsetzen kann, braucht die Schifffahrt aber eine substantielle Förderung des Bundes.“

www.cassen-eils.de



PIONIER: Die neue Helgoland-Fähre mit LNG-Antrieb.

DNV GL: ECA-Brennstoffumstellung leicht gemacht

DNV GL unterstützt Reeder bei der Umstellung auf schwefelarmen Brennstoff.

In der neuen Publikation „Sulphur Limits 2015 – Guidelines to ensure Compliance“ gibt die Klassifikationsgesellschaft Reedern, Schiffsmanagern und Ingenieuren Hilfestellung bei der vorgeschriebenen Umstellung auf schwefelarmen Treibstoff in den Emission Control Areas (ECA-Zonen – u.a. Nord- und Ostsee). Die Broschüre enthält einen detaillierten Überblick über Regularien, mögliche Probleme beim Brennstoffwechsel und Alternativen der Brennstoffwahl.

Außerdem hat DNV GL ein schiffsspezifisches Tool entwickelt, das die optimale Vorlaufzeit fürs Umschalten bei der Anfahrt einer ECA-Zone berechnet: Mit dem „Fuel Change-Over Calculator“ lassen sich menschliche Irrtümer beim Umschaltprozess weitgehend vermeiden. www.dnv-gl.com



**Ballast Water Management
Computer Based Training**
Zeit, Kosten und organisatorischen Aufwand minimieren

Franziska Fischer
Tel: (040)75 60 8 – 653
franziska.fischer@ma-co.de



info@ma-co.de | www.ma-co.de



„Wir müssen den Schifffahrtsstandort Deutschland erhalten“

Alfred Hartmann, Reeder aus Leer, ist neuer Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR). Im Interview spricht er über seine neue Aufgabe und die Zukunft der Branche. Interview: Hanns-Stefan Grosch, Christof Schwaner; Fotos: Joerg Schwallenberg

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Herr Hartmann, als Mitglied des Verwaltungsrats und des Präsidiums sind Sie schon länger im VDR aktiv. Was bedeutet die Übernahme der Präsidentschaft für Sie?

ALFRED HARTMANN: Als Präsident ist man das Gesicht des Verbandes. Man muss versuchen, die Meinungen der Mitglieder zusammenzufassen, aber am Ende auch ein Ergebnis daraus ableiten, das konsensfähig ist. Wir sind ein großer Arbeitgeberverband und genießen hohes öffentliches Interesse. Es gibt viele Themen, mit denen wir uns permanent befassen, beispielsweise die Entwicklung der nationalen, europäischen und internationalen Vorschriften. Da müssen wir unsere Vorstellungen ein-

bringen. Hier spielt der Präsident natürlich schon eine wichtige Rolle.

DS: Die Schifffahrt erlebt ihr siebtes Krisenjahr – wird die Krise für die deutschen Reeder zum Dauerzustand?

HARTMANN: Ich gehöre nicht zu den Pessimisten, die an einen Dauerzustand glauben. Es gibt auch Teilbereiche, die zwischenzeitlich wesentlich besser laufen und wo es ordentliche Marktsteigerungsraten gibt. Wenn die Krise der Dauerzustand sein sollte, würde das ja in den nächsten Jahren das Aus für viele Schifffahrtsbetriebe bedeuten. Bei der Containerfahrt etwa kann ich mir kaum vorstellen, dass nur noch 18.000-TEU-Schiffe zur See →



Es freut mich, dass die Versicherungssteuer auf Ausgleichszahlungen innerhalb von Pools nicht eingeführt wird. Das hat der Bundesfinanzminister den Reedern fest zugesagt.

→ fahren werden. Man braucht auch die Verteilung durch die sogenannten Feederdienste.

Da die großen Schiffe mehr Häfen anlaufen, ist der Bedarf zwar geringer. Auf der anderen Seite wurden in den letzten Jahren wenig kleinere Schiffe unter 5.000 TEU gebaut. Der Auftragsbestand ist überschaubar, es gibt viele Abgänge, und wir haben fast Vollbeschäftigung, sodass ich schon glaube, dass es auch bei der Containerverkehr zu einer leichten Belegung kommen wird. Zu den jetzigen Raten können die Schiffe die Situation nicht überstehen, und auch Neubauten können mit diesen Raten – auch wenn sie besser sind als die für die Bestandsflotte – nicht überleben.

DS: Die Aufliegerflotte ist sehr klein, trotzdem sind die Raten nicht ausreißend. Wie kommt das?

HARTMANN: Im Unterschied zu 2011, als es einen Mini-Boom gab, haben die Reeder nicht mehr die Kraft, Schiffe aufzulegen. Schiffe werden nur noch aufgelegt, wenn sie wirklich keine Beschäftigung haben. Im Moment wird jede Charrate angenommen, die angeboten wird – selbst wenn sie nicht einmal die Betriebskosten deckt. Sobald der Markt sich verbessert und Charterer keine Schiffe mehr bekommen, wird sich das ändern.

DS: Schon lange spricht man in der Branche von einer notwendigen Konsolidierung. Stimmt der Eindruck, dass sich die Zahl der Insolvenzen, aber auch der Fusionen in Grenzen hält?

HARTMANN: Insolvenzen gibt es schon. Das Problem ist, dass Schiffe, die in Insolvenz gehen oder zwangsverkauft werden, im Markt bleiben – und ihn somit auch nicht entlasten. Was das Thema Konsolidierung betrifft: Bei den Reedereien hat es tatsächlich bislang wenige bedeutende Zusammenschlüsse gegeben. Das hängt auch mit

dem deutschen System der Finanzierung zusammen. Ich hoffe, dass wir im Gespräch zwischen Politik, Banken und Reedern Modelle entwickeln, durch die Schiffe wieder kapitalmarktfähig werden. Ziel muss es sein, die Schiffe bei den Reedern zu halten und nicht geleistete Zinsen und Tilgung in Zukunft nachholen zu können.

DS: Sind die deutschen Reedereien zu klein, um Zugang zur Finanzierung zu bekommen und im Weltmarkt mitzuhalten?

HARTMANN: Größe ist kein Wert an sich. Ich glaube nicht, dass große Reedereien in der Betriebsführung besser sind oder wirtschaftlicher arbeiten können. Bei vielen kleineren Reedereien sind die Eigentümer und das Management sehr dicht am Schiff dran und nutzen all ihre Mittel und ihr eigenes Know-how. Das ist bei großen Reedereien schon etwas anders strukturiert. Ob die das besser können, bezweifle ich.

Auf der Vermarktungsseite sieht es anders aus. Da haben größere Zusammenschlüsse Vorteile gegenüber Einzelkämpfern. Hier wird es sicher zu einer Konsolidierung kommen müssen. Die Fragmentierung der Angebotsseite hat den großen Nachteil, dass die einzelnen Reeder gegeneinander ausgespielt werden können.

Schon jetzt beobachten wir immer mehr Zusammenschlüsse und größere Pools. In dem Zusammenhang freut es mich, dass die Versicherungssteuer auf Ausgleichszahlungen innerhalb von Pools nicht eingeführt wird. Das hat der Bundesfinanzminister den Reedern fest zugesagt. Man wird also versuchen, größere Pools für bestimmte Marktsegmente zu bilden. Das ist auch für den Markt besser, weil man so wesentlich flexibler auf die Nachfrage reagieren kann.

DS: Bringt das in absehbarer Zeit auskömmliche Preise?

HARTMANN: Das wirkt sich positiv auf die

Preise aus. Gerade im heutigen Markt haben die Charterverträge oft eine relativ kurze Laufzeit, sodass es immer wieder zu längeren Wartezeiten oder Ballastfahrten kommt. Das lässt sich durch größere Pools zumindest teilweise verhindern.

DS: Bei vielen kleineren Reedereien kommt der Schiffsbestand langsam in die Jahre, für neue Schiffe fehlt es an Finanzierungsmöglichkeiten. Was ist der Ausweg?

HARTMANN: Im Moment ist es gut, dass kaum Schiffe gebaut werden. Jedes Schiff, das nicht gebaut wird, ist ein gutes Schiff. Die wirtschaftliche Lebensdauer eines Schiffes beträgt 20 bis 25 Jahre. Das heißt: Zwischen vier und fünf Prozent müssten theoretisch jedes Jahr erneuert werden. Aber gerade bei kleineren Reedereien, die noch Schiffe unter zehn Jahren haben, gibt es eine relativ lange Restlaufzeit, in der sich auch wieder die Möglichkeit einer Neufinanzierung ergibt. Ich bin übrigens nicht der Meinung, dass das deutsche KG-Modell nicht wiederkommt. Es gibt anlageberechtigtes Kapital: Unter den heutigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist es nur schwierig, dieses Kapital zu aktivieren.

DS: Eine ganze Reihe neuer Umweltvorschriften belastet die Reeder, etwa der neue Schwefelgrenzwert in den Emissionskontrollgebieten seit dem 1. Januar. Das ist mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Wie kann die Branche diese Herausforderung meistern?

HARTMANN: Für die notwendigen Umrüstungen muss auch Geld bereitstehen. Für viele Schiffe lohnt es sich nicht, noch umzurüsten. Die Scrubber-Technologie kostet selbst für kleinere Schiffe rund 2 Mio. Dollar. Dazu kommt ein erhöhter Wartungsaufwand. Solche Zusatzinvestitionen sind im Moment nicht drin. Da kann man in den ECAs besser auf den



Vita von Alfred Hartmann

- Jahrgang 1947, verheiratet, drei Kinder
- gelernter Schiffsmakler und Reedereikaufmann
- Ausbildung und Seefahrtzeit als Kadett beim Norddeutschen Lloyd
- Studium zum Kapitän auf großer Fahrt in Leer
- Fahrtzeit als Nautischer Offizier und Kapitän in der weltweiten Fahrt
- zweijähriger Aufenthalt in Japan als Bauaufsicht für Schiffsneubauten
- Personalchef in einer Reederei
- seit 1981 selbstständig als Reeder in Leer mit weltweiten Aktivitäten
- bis Juni 2008 Vorsitzender des Vorstandes der Hartmann AG, seitdem Aufsichtsratsvorsitzender
- seit 1998 Mitglied im Verwaltungsrat des VDR, seit 2013 im Präsidium. Außerdem Beiratsmitglied der (NORD/LB) und Senator h.c. der Hochschule Emden/Leer
- ab 2015 VDR-Präsident

teuren Marinediesel umstellen und die Schiffe wenigstens so weiterfahren, wie sie sind. Wir haben im Moment die erfreuliche Entwicklung, dass der Ölpreis sinkt. Vielfach sind es zwar die Charterer, die die Brennstoffkosten bezahlen. Aber den Reedereien, die eine Eigenbefrachtung haben, kommen die reduzierten Brennstoffkosten voll zugute.

DS: Glauben Sie an LNG als Brennstoff?

HARTMANN: Ja. Unsere Reederei hat zum Beispiel mehrere Schiffe im Bau, die von uns initiiert wurden. Wir werden die Schiffe technisch und kommerziell managen. Das ist eine Neuentwicklung mit innovativen Motoren von MAN. Sie können sowohl Schweröl und Marinediesel als auch LNG und Ethan verbrennen. Das wird in Zukunft weiter ausgebaut werden. Das große Hemmnis ist im Moment allerdings das Tankstellennetz.

DS: Wo sehen Sie da die Politik in der Pflicht?

HARTMANN: Wir brauchen nicht nur die Infrastruktur an LNG-Bunkerstationen. Die Schiffe sollten in den Häfen auch während des Ladens und Löschens bunkern können – so wie das mit Schweröl, MGO und allen anderen Brennstoffen der Fall ist. Wenn wir Extrahäfen zum Bunkern anlaufen müssen, wird das wirtschaftlich wieder fragwürdig. Da ist also noch eine Menge Arbeit zu leisten. In Niedersachsen führen die beiden Hochschulstandorte Leer und Emsfleth Forschungsprojekte durch. Der VDR arbeitet mit dem Maritimen Kompetenzzentrum (MARIKO) in Leer zusammen. Dort ist eine LNG-Studie erstellt worden, die viel Aufmerksamkeit erfahren hat. Das muss jetzt politisch weitergetragen werden.

DS: Kann es eine Idee sein, auch andere Verkehrsträger, etwa Lkws, einzu- →



GESPRÄCH:
Reederpräsident
Alfred Hartmann (M.)
mit Interviewern
Grosch und Schwaner.

→ **beziehen, wie das etwa in Norwegen geschieht?**

HARTMANN: Ja. Für den Schienenverkehr sind zum Beispiel neue Tankwagen in Planung, mit denen LNG transportiert werden kann. Das ist eine interessante Entwicklung für Europa, aber auch für die USA. Es gibt in Norwegen schon viele Schiffe, die mit LNG oder LPG betrieben werden. Die Norweger stellen dafür erhebliche Fördermittel bereit. Alle Fährschiffsneubauten müssen dort mit LNG betrieben werden.

Das ist eine gute Entwicklung, denn dadurch wird auch ein LNG-Tankstellennetz ausgebaut. Auch unser Unternehmen ist zurzeit dabei, Schiffe im Norwegen-Verkehr auf LNG umzustellen. Beispiele in Deutschland sind das Fährschiff „Ostfriesland“ und die neue Helgolandfähre. An LNG führt kein Weg vorbei.

DS: Muss sich da auch der Markt – also die Charterer – stärker bewegen?

HARTMANN: An der norwegischen Küste ist es auch für den Charterer attraktiv, wenn die Schiffe auf LNG umgestellt werden, weil dies vom Staat gefördert wird. Mit dem Tankstellennetz ist es zurzeit noch schwierig, da werden teilweise Lkws eingesetzt. Aber es geht voran.

Wenn wir das in der EU auch machen – Hamburg, Nord-Ostsee-Kanal, vielleicht noch Rotterdam –, dann kann sich da schon etwas entwickeln. Das russische Unternehmen Lukoil hat angekündigt, ein Bonussystem beim Brennstoffpreis einzuführen, wenn Schiffe auf LNG umgebaut werden.

DS: Die Schifffahrt ist eine internationale Branche. Da spielt Wettbewerbsfähigkeit eine Schlüsselrolle. Für viele Reedereien sind die Mehrkosten der deutschen Flagge nicht mehr tragbar. Hat die deutsche Flagge noch eine Zukunft?

HARTMANN: Die deutsche Flagge ist eine sehr gute Flagge, die im Ausland eine außerordentlich hohe Reputation genießt. Wenn wir es schaffen, sie im europäischen Vergleich konkurrenzfähig zu machen, dann kann ich mir schon vorstellen, dass die deutsche Flagge wieder attraktiv wird. Die Niederländer haben uns vorgemacht, wie das geht. Es fahren wieder viele Schiffe unter holländischer Flagge.

Aber dazu muss an mehreren Schrauben gedreht werden: Das fängt bei der Registrierung der Schiffe an, geht über die nationalen Vorschriften und die Schiffsbesetzungsordnung bis zu den Steuern und Sozialabgaben der Seeleute. Deutschland muss den Rahmen, den die EU setzt – und auch Holland handelt ja innerhalb dieses EU-Rahmens –, ausnutzen und die Branche von nationalen Vorschriften und administrativen Aufgaben entlasten.

Der deutsche Seemann ist hervorragend ausgebildet, und es lassen sich genügend junge Menschen für die Seefahrt begeistern. Diese gut ausgebildeten Leute können wir auf technologisch anspruchsvollen Schiffen beschäftigen, weil sie eben auch sehr zuverlässig sind. Kurzum: Wenn wir bei der Flagge weiterkommen, gibt es auch wieder mehr Beschäftigung für deutsche Seeleute.

DS: Was sagen Sie den Seeleuten, die nach ihrer Ausbildung nicht unterkommen und ihre Patente nicht ausfahren können?

HARTMANN: Auf dem internationalen Arbeitsmarkt gibt es Arbeitsplätze für diese jungen Leute. Ein Problem ist aber, dass manche hohe Ansprüche an Arbeitsplatz und Bezahlung haben, aber eigentlich noch keine Erfahrung mitbringen, sodass sie nur bedingt einsatzfähig sind. Andererseits können sie natürlich auch keine Erfahrung sammeln, wenn sie keinen Arbeitsplatz bekommen.

Ich denke, die jungen Leute müssen etwas flexibler sein, und wir müssen ein stärkeres Verständnis dafür wecken, dass es sich um ein internationales Arbeitsfeld mit internationalen Bedingungen handelt. Unsere Schiffe müssen nicht nur in Europa, sondern auch in Ostasien konkurrenzfähig sein. Und dafür brauchen wir Bedingungen, die uns das ermöglichen.

DS: Die von der Schifffahrt ausgebildeten Seeleute stärken später an Land den maritimen Standort an verschiedenen Stellen. Müssen diese Institutionen einen stärkeren Beitrag leisten?

HARTMANN: In der Vergangenheit haben wir für alle Bereiche der maritimen Wirtschaft im weitesten Sinne die Leute ausgebildet. Dazu gehören die Lotsen, Wasserschutzpolizei, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Stauereien und viele Logistikbetriebe. Die haben die Hochschulen besucht, und anschließend sind sie an Land gegangen, um dort ihre Karriere fortzusetzen. Das



Die Schifffahrt ist Bedingung für unsere moderne, arbeitsteilige Welt – und damit für das Leben, wie wir es kennen.

war auch gut so, weil immer mehr ausgebildet wurden, als schließlich bei der Seefahrt bleiben können. Jeder Nautiker möchte ja am Ende Kapitän sein – aber das ist ein Rechenexempel: Es gibt einen Kapitän und drei Offiziere. Alle können nicht Kapitän werden. Es gibt also immer einen gewissen Prozentsatz, der abwandert, sonst würde das System nicht funktionieren. Das ist bei den Ingenieuren ähnlich.

Diese Logik ist zwischenzeitlich unterbrochen: Es gibt viele junge Leute, die ausgebildet wurden, dann keinen Einstiegsjob bekommen haben und folglich sofort in Landberufe abwandern. Sie können dann nicht auf Seefahrterfahrung aufbauen. Das ist schade.

DS: Was raten Sie den jungen Leuten?

HARTMANN: Ich hatte kürzlich Gespräche mit einigen Absolventen. Denen habe ich geraten: Ihr müsst auf jeden Fall versuchen, Kapitän zu werden. Um einfach Verantwortung getragen zu haben und darauf aufbauend dann einen Landjob anzusteuern.

ern. Das wollen die auch. Nur: Sie müssen auch die Chance bekommen, und das ist im Moment schwierig.

DS: Hier hilft ja die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland.

HARTMANN: Ja, die hilft. Aber es gibt auch die Vergleichszahlen mit unseren Nachbarländern: Wir sind nach wie vor zu teuer. Da müssen wir Gespräche führen, auch mit den Sozialpartnern, und gemeinsam Wege finden, wie wir es wieder attraktiv machen für den deutschen Reeder, deutsche Seeleute zu beschäftigen.

DS: Wo sehen Sie den Schifffahrtsstandort mittel- bis langfristig?

HARTMANN: So eine Prognose ist schwierig. Grundsätzlich kann die Schifffahrt von jedem Standort der Welt durchgeführt werden. Da ist die Frage, ob wir uns als Gesellschaft von der Schifffahrt abwenden oder ob wir sie in Deutschland erhalten wollen. Genauso könnte man fragen: Brauchen wir eine deutsche Autoindustrie? Hervorra-

gende Autos können auch in China gebaut werden.

Wir brauchen die Schifffahrt, sie ist ein wichtiger Teil unserer Industriegesellschaft. Wir sind nach wie vor eine der größten Exportnationen der Welt, und wir würden uns ohne deutsche Schiffe in eine völlige Abhängigkeit zu anderen Ländern begeben. Die politischen Ereignisse der letzten Zeit zeigen die Bedeutung der Schifffahrt. Wegen der Ukraine Krise und der Wirtschaftssanktionen hat Russland beschlossen, die South-Stream-Pipeline nach Europa nicht mehr zu bauen. Da wird deutlich, wie abhängig wir in der Welt sind – etwa wenn Russland den Gashahn zudreht. Sollte sich Deutschland nicht eine Flotte von LNG-Tankern halten, um die Versorgungssicherheit aufrechtzuerhalten?

DS: Wie wichtig ist die Schifffahrt überhaupt?

HARTMANN: Die Bedeutung der Schifffahrt ist vielen Menschen nicht bewusst. Wenn man sich aber einen beliebigen Gegenstand unseres Alltagslebens herausgreift und überlegt, woraus er besteht und was davon alles per Schiff transportiert wurde: die Rohstoffe von Brasilien oder Australien nach Asien, die Halbfertigprodukte von Asien nach Europa, unsere Exportartikel von Deutschlands Häfen aus in die Welt ... Da sieht man schnell: Die Schifffahrt ist Bedingung für unsere moderne, arbeitsteilige Welt – und damit für das Leben, wie wir es kennen.

Die Schifffahrt ist übrigens eine Wachstums- und keine Abbaubranche. Der Welthandel wächst mit jährlich vier bis fünf Prozent – entsprechend nimmt die Nachfrage nach Transportkapazität zu. Der Markt braucht Schiffe, denn sie sind der wirtschaftlichste und umweltfreundlichste Weg, Waren zu transportieren. Vor diesem Hintergrund sollten wir darüber nachdenken, wie wir den Schifffahrtsstandort Deutschland erhalten – und ich bin überzeugt, dass wir's müssen. ...

Hintergrund: Reederei Hartmann

Das Unternehmen mit Hauptsitz im ostfriesischen Leer wurde 1981 von Reeder Alfred Hartmann gegründet. Mittlerweile ist die Gruppe breit aufgestellt. Sie bereedert Gastanker, Produktentanker,

Bulker, Containerschiffe, Mehrzweckfrachter und Offshore-Support-Schiffe (AHTS).

Zur Hartmann-Gruppe gehören spezialisierte Reedereien und Befrachtungsunternehmen, Crewing-Agenturen und

Ausbildungseinrichtungen. Als Dachgesellschaft gibt die Hartmann AG die strategische Ausrichtung für die ansonsten unabhängigen Unternehmen der Gruppe vor und koordiniert die Investitionen.

www.hartmann-ag.com

Foto: Hartmann Reederei



VDR Verband
Deutscher
Reeder



”

(...) Ich weiß ja, dass sich die Reedereien und die maritime Wirtschaft insgesamt in rauer See befinden. (...) Die maritime

Wirtschaft, die Reederei im Besonderen, ist mehr als andere Branchen (...) Spiegelbild der globalen Entwicklung. Und (...) als Sie vorher gesprochen haben, habe ich überlegt, ich müsste ein bisschen über Globalisierung heute Abend zu Ihnen reden oder mit Ihnen darüber nachdenken. (...)

Die demografische Entwicklung ist in unseren Breitengraden auch noch ein spezifisches Phänomen, kombiniert mit der Globalisierung von kaum zu unterschätzender Bedeutung – in ein paar Jahren hat Nigeria mehr Einwohner als

ganz Europa zusammen. Und das macht Menschen Angst, und eine älter werdende Gesellschaft fühlt sich da auch nicht mehr so richtig zu Hause. Und manches, was heute als Euroskepsis oder sonst wie daherkommt, ist in Wahrheit begründet in Ängsten, in Unsicherheiten gegenüber dieser so unglaublich schnell sich verändernden modernen Welt.

„Europa muss relevant bleiben“

Nun war Modernisierungsverweigerung immer ein Problem in unseren Gesellschaften, wir sollten dem nicht nachgeben. Die richtige Antwort darauf ist übrigens europäische Einigung. Was mich schon zu Ihrem nächsten Punkt bringt. Ich bin schon sehr beeindruckt: Kaum eine Branche hat in der Findung globaler Regelun-

gen erreicht, was Sie für die Reedereiwirtschaft beschrieben haben. Man kann Sie fast beneiden. Bei der Regelung globaler Finanzmärkte tun wir uns noch schwerer damit. Und natürlich ist die Frage, müssen wir dann (...), was wir nicht global regeln, vielleicht europäisch oder national regeln? Oder geht es gar nicht aus Wettbewerbsgesichtspunkten? Das ist ein schwieriger Abwägungsgrad. Womit wir aber dann auch rasch bei der Frage – nicht unbedingt in der maritimen Wirtschaft – landen, wenn wir für das, was wir für richtig halten, eintreten wollen, müssen wir natürlich gelegentlich als Europäer Dinge machen, wo andere noch nicht ganz so weit sind. Und andere Länder dafür gewinnen.

Was aber heißt, wir müssen umso mehr darauf achten, dass wir leistungsfä-

„Was die Bundeskanzlerin Ihnen gesagt hat, gilt“

Hauptredner beim traditionellen Reederessen Anfang Dezember in Hamburg war Bundesfinanzminister Dr. Wolfgang Schäuble (CDU). Er betonte die Bedeutung Europas und machte den Reedern Mut. Wir dokumentieren hier die Auszüge der Rede, die im Zusammenhang mit maritimen Themen stehen.



Fotos: Raimund Fritzsche

GASTREDNER: Wolfgang Schäuble (M.) zwischen VDR-Präsident Michael Behrendt und dem Geschäftsführenden Präsidiumsmitglied Ralf Nagel.

hig bleiben. Wenn Europa seine Vorstellung, wie man leben sollte, wie man leben möchte oder was man Werte nennt in dieser globalisierten Welt, einigermaßen ver-

wirklichen will, muss Europa relevant bleiben. Und dazu müssen wir wirtschaftlich leistungsfähig und (...) wettbewerbsfähig bleiben, so hängt das eine mit dem anderen zusammen. Und in der kommenden Woche in den Sitzungen von Eurogruppe und Finanzministerrat werde ich mich wieder mit der Frage beschäftigen müssen, wie wir Europa wettbewerbsfähig halten, (...) ohne aus dem Blick zu verlieren, wie wir Europa zusammenhalten.

(...) Ihre Branche ist mehr als andere Gradmesser für die Entwicklung der Weltwirtschaft. Und dass Sie seit 2009 in dieser schwierigen Lage sind, hängt natürlich mit dem starken Up und Down in der weltwirtschaftlichen Entwicklung mit zusammen. (...) Deswegen ist es natürlich von ganz entscheidender Bedeutung, dass

es uns gelingt, die Rahmenbedingungen national, europäisch, aber auch global so zu stabilisieren, dass wir nicht unter einem immer größeren Maß an Volatilität leiden. Das ist der entscheidende Gesichtspunkt. Und deswegen hängt es auch miteinander zusammen, wenn wir uns bemühen – ob bei der Regulierung von Finanzmärkten, ob bei den Fragen, wie wir Europa stärker voranbringen –, (...) mehr auf Nachhaltigkeit zu setzen.

Damit helfen wir auch, ein Stück weit dazu beizutragen, dass diese unglaubliche Volatilität (...) verringert wird und dass wir im Übrigen – weil Sie auch die spezifischen mittelständischen Vorzüge unserer Reedereiwirtschaft angesprochen haben –, dass wir eben auch nicht akzeptieren, dass die Economy of Scales das einzige →

→ Prinzip ist, nach dem wir unsere weltwirtschaftlichen Strukturen organisieren. Denn damit werden wir immer stärker risikoaffin und immer stärker volatil. Und die Zahl der Krisen und das Ausmaß der Krisen verstärken sich. Deswegen werden wir alles daransetzen, diese Rahmenbedingungen zu erhalten.

So wie wir im Übrigen natürlich als Bundesregierung darauf achten werden, das Wenige, was wir beitragen können, dazu beizutragen, dass Sie weiterhin in Deutschland erfolgreich und aus Deutschland heraus erfolgreich wirtschaften können. Sie sind ja bei allen Schwierigkeiten erfolgreich, und Sie verfügen über die drittgrößte Handelsflotte, und Sie sind bei der Containerflotte sogar weltweit führend.

Deutschland muss ein wettbewerbsfähiger maritimer Standort bleiben. Die Bundesregierung wird das Ihrige dazutun. Und wenn sie es von sich aus nicht tun sollte, dann wird Eckhardt Rehberg (Beauftragter der CDU/CSU-Fraktion für die maritime Wirtschaft) dafür sorgen, dass sie es tut. Daran besteht kein Zweifel.

Ich bin heute Abend schon an anderer Stelle darüber informiert worden, was das Problem mit den Lohnsteuereinbehaltungen, mit den Wettbewerbsbedingungen ist. Und wir werden auch da gemeinsam für Lösungen sorgen. Und bei den Schiffserlöspools. Als wir die Versicherungsteuer aus der Länder- in die Bundesverwaltung übernommen haben, haben wir – wie das Bundesfinanzministerium ist: Wenn wir etwas machen, dann machen wir es richtig – das erst mal angeschaut. Und dann haben wir aber festgestellt, dass wir dafür eine pragmatische Lösung finden müssen, und ich sage Ihnen: Wir werden eine finden.

Ich will es wenigstens kurz gesagt haben: Wir müssen darauf achten (...), dass

wir nicht plötzlich aus irgendwelchen Gründen aus Brüssel doch noch Querluft hineinbekommen. Aber was die Bundeskanzlerin Ihnen gesagt hat, das gilt. Und ich werde als Finanzminister dafür sorgen, dass das, was die Bundeskanzlerin gesagt hat, auch umgesetzt wird, darauf können Sie sich wirklich verlassen.

Sie hatten das schwierige Thema der Schiffsfinanzierungen schon angesprochen. Das weiß ich auch, das kenne ich auch. Wir haben natürlich auch eine starke Konzentration von Risiken in bestimmten Banken gehabt. Das macht die Sache auch nicht einfacher. Das ist ja immer die alte Erfahrung: Eine stärkere Mischung ist (...) einer der Vorzüge des Mittelstands und von diversifizierten Strukturen.

„Wir müssen mehr investieren“

(...) Ich habe es gerade schon mit der Skalenökonomie gesagt: Ich bin überhaupt kein Anhänger davon, dass, wenn wir alles über einen Leisten schlagen, es dann am effizientesten ist. Die Rationalisierungserfolge oder Gewinne, die kurzfristig darin liegen, werden durch die größere Anfälligkeit und Volatilität bei Weitem übertroffen. Und deswegen glaube ich, dass eine stärkere Diversifizierung uns auf Dauer krisenresistenter macht (...) – übrigens auch in der Struktur unseres Finanzplatzes in Deutschland. (...)

Angesichts der Veränderung der Wettbewerbsbedingungen in der globalisierten Wirtschaft – Sie haben es aus dem Bereich der maritimen Wirtschaft beispielhaft angesprochen, und es gibt viele andere Branchen, wo es ganz ähnlich ist –, werden wir alle, ob Deutsche oder Europäer, nur eine Chance haben, wenn wir mehr investieren. (...) Aber Investitionen kann ich nicht staatlicherseits kommandieren, sie müssen

auch nicht nur aus öffentlichen Haushalten kommen, sondern in erster Linie ist das eine Frage der privaten Investitionen. Dazu braucht man Rahmenbedingungen, Marktchancen und ein paar andere Dinge. Und das Wichtigste, was wir staatlicherseits tun können, ist, dass wir in Forschung, in Innovation, in Research and Development und in Bildung und Ausbildung investieren. (...)

Die Forschungslandschaft in Deutschland ist wieder spitze, das war Anfang dieses Jahrtausends anders. Wir sind wieder in der Zahl der Patentanmeldungen führend. Die deutschen Hochschulen sind auch weltweit attraktiv geworden. Wir haben jedes Jahr dafür gesorgt, dass mindestens drei Prozent unseres Bruttoinlandsprodukts in Forschung und Entwicklung gehen, wir sind damit in Europa weit Spitze. Und wenn wir nach der revidierten volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung jetzt zu Investitionen auch die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung rechnen können, dann sind wir mit unseren Investitionsausgaben auch im internationalen Vergleich gar nicht schlecht. Und der Erfolg ist zu besichtigen. Es braucht manchmal lange Linien. (...)

In diesem Sinne war es wichtig, dass wir eine europäische Bankenunion geschaffen haben. Auch das war ein schwieriges Unterfangen, aber es hat sich in der Finanz- und Bankenkrise gezeigt: Die großen global tätigen Finanzinstitute können durch nationale Aufsichtssysteme nicht hinreichend beaufsichtigt werden. Deswegen müssen wir für die systemrelevanten, grenzüberschreitenden Institute eine europäische Bankenaufsicht schaffen. Das haben wir getan. (...) Das macht unseren Bankensektor insgesamt weniger krisenanfällig. Genau wie die Regeln, die schrittweise umgesetzt worden sind mit stärker-



BEGRÜSSUNG: Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied Ralf Nagel, Reeder Hermann Ebel, VDR-Präsident Michael Behrendt (Foto links oben). Der neue VDR-Präsident Alfred Hartmann zwischen Vorgängern Michael Behrendt (Amtszeit 2008 bis 2014, r.) und Frank Leonhardt (1996–2008) – Foto oben Mitte.



BEGEGNUNG: Ralf Nagel und Michael Behrendt begrüßen den Schifffahrtsnachwuchs (Foto oben). Reeder Erck Rickmers (E.R. Schifffahrt, I.) im Gespräch mit Dr. Eberhard von Rantzau (DAL/John T. Essberger) und Dr. Ottmar Gast (Hamburg Süd, r.) – Foto links.



MEINUNGSAUSTAUSCH: Der Bundesfinanzminister mit VDR-Präsident Alfred Hartmann (links) und dessen Vorgänger Michael Behrendt (r.).

ren Kapitalanforderungen. (...) Auch der Stresstest, den die EZB bei den Banken, die ihrer Aufsicht unterstellt sind, durchgeführt hat, ist ja ein Element, um Banken in Europa krisenresistenter zu machen.

„Maritime Wirtschaft stärken“

Das wird im Übrigen unmittelbar für die maritime Wirtschaft Vorteile haben. Denn es wird dazu führen, dass die bisher doch sehr auf wenige Institute konzentrierte und deshalb nicht mehr funktionierende Schiffsfinanzierung in den Bankbilanzen stärker diversifiziert wird. Deswegen bin ich zuversichtlich, dass wir mit diesen Maßnahmen am Ende auch einen Beitrag leisten, um die maritime Wirtschaft in Deutschland weiter zu stärken.

Das sind eine Fülle von Maßnahmen, mit denen wir Schritt für Schritt immer in dieser Richtung arbeiten, in einer Welt rasend schneller Veränderungen. Wir dürfen nicht der Versuchung nachgeben, die Modernität zu verweigern. Das muss man in der Freien und Hansestadt Hamburg nicht extra betonen, aber dass Deutschland mit seiner Angewiesenheit auf die internationale Verflechtung der internationalen Arbeitsteilung eine gute Zukunft nur hat, wenn wir weltoffen bleiben, ist auch eine wichtige Tatsache, derer wir uns immer wieder klar werden müssen. (...)

Und vor allen Dingen, wenn wir weiterhin darauf achten, dass wir auch nicht stehen bleiben, dann haben wir gute Chancen. Und die Reedereiwirtschaft beweist es

ja jeden Tag. Bei allen Schwierigkeiten sind Sie ja immer noch erfolgreich.

(...) Und natürlich will ich schließen, indem ich mich bei Herrn Behrendt bedanke. Wir kennen uns schon ein paar Jahre (...), und ich weiß, dass Sie dem VDR seit 2008 ein guter Kapitän gewesen sind, in einer nicht immer ruhigen See.

Jetzt haben Sie ja sogar einen richtigen Kapitän, also einen gelernten Kapitän als Ihren Nachfolger. Und deswegen verbinde ich mit dem Dank an Sie, für das, was Sie nicht nur für die Reedereiwirtschaft, sondern für unser Land geleistet haben, die besten Wünsche für Ihren Nachfolger Herrn Hartmann – und für Sie alle für neue Aufgaben alles Gute! (lang anhaltender Applaus).



Fotos: Raimund Fritsche

PREMIERE: Ralf Nagel mit Vizeadmiral Andreas Krause, Inspekteur der Deutschen Marine.



EINSTAND: Alfred Hartmann bedankt sich für die guten Wünsche.

LOCATION: Die Handelskammer war für das Reederessen festlich geschmückt.

Safe für den Sprit

Die Hamburger Reederei und Ship-Management-Gesellschaft E.R. Schifffahrt hat die Tochtergesellschaft BestShip gegründet. Ziel ist es, Schiffseigner, Reedereien sowie Ship Manager rund um den energieeffizienten Schiffsbetrieb zu beraten.



VORBILD: Die Effizienz der eigenen Flotte hat E.R. kontinuierlich verbessert.

unter Einsatz maßgeschneiderter Lösungen und Systeme. Das Leistungsspektrum von BestShip umfasst neben der Analyse und Entwicklung auch die Konstruktion und Projektleitung erforderlicher Umbaumaßnahmen. Dazu gehören Wulstbuge, energieeffizientere Propeller und Modifikationen der Hauptmaschine. Darüber hinaus bietet BestShip Maßnahmen zur Steigerung der Transportkapazität und Schulungskonzepte für die Crew an.

Kostentransparenz spielt gerade in Zeiten sinkender Erlöse eine immer größere Rolle. „Volle Kraftstofftanks sind wie schwimmende Safes: Sie enthalten Millionenwerte. Wir zeigen unseren Kunden, wie sie damit optimal und verantwortungsvoll umgehen, Kraftstoffkosten sparen und ihren CO₂-Ausstoß reduzieren können“, sagt Helge Bartels, Geschäftsführer von BestShip.

Gezielte Verbesserungen

Das neue System „FuelSafe“ ist neben Analysen unabdingbar für ein erfolgreiches Monitoring: Es überprüft permanent den laufenden Schiffsbetrieb und erhebt täglich Daten, beispielsweise zum Energie-Output, Kraftstoffverbrauch und zu Fahrtbedingungen.

Die Auswertungen zeigen, wo welcher Handlungsbedarf zur Effizienzsteigerung besteht und wie die Crew gezielt Verbesserungen erreichen kann. „Wir haben gemeinsam mit unseren Partnern ein in der Branche einzigartiges System entwickelt, mit dem wir zahlreiche Daten automatisiert erheben und intelligent verknüpfen können. Neben unserem ganzheitlichen Ansatz zur Performance-optimierung ist das unser Alleinstellungsmerkmal“, erklärt Jürgen Kudritzki, ebenfalls Geschäftsführer von BestShip. ■■■

www.bestship.de

Die Hamburger Reederei E.R. Schifffahrt ist einer der Vorreiter in Sachen Energieeffizienz. In der eigenen Flotte setzt das Unternehmen bereits eine Vielzahl von Instrumenten zur Effizienzsteigerung ein – bis hin zu aufwendigen Modifikationen auch an jüngeren Schiffen.

Vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen hat E.R. jetzt die Tochtergesellschaft BestShip gegründet. Sie soll Schiffseigner, Reedereien sowie Ship-Manager rund um den energieeffizienten Schiffsbetrieb beraten. Im Fokus steht ein ganzheitlich betrachteter, effizienter Schiffsbetrieb



EXPERTE: Geschäftsführer Jürgen Kudritzki ist bei E.R. Technical Director.



STRATEGE: Geschäftsführer Helge Bartels verantwortet bei E.R. das Technical Fleet Management.

Barriere gegen Piraten

UMMANTELUNG:
Effektiver und kostengünstiger Schutz gegen Angreifer.

Cleveres System zum Schutz vor Piraten: Der maritime Ersatzteilspezialist Mares Shipping wird Fachhändler und Vertreter für GUARDIAN in Europa und den USA.

Mares Shipping, Spezialist für die Versorgung von Schiffen mit Ersatzteilen und technischer Ausrüstung, ist der neueste Fachhändler und Vertreter von Guardian Maritime Ltd. Das Unternehmen stellt die erfolgreichen Antipiraterie-Barrieren GUARDIAN™ her.

Da Reedereien auf der Suche nach einer für die Mannschaft weniger gefährlichen und umweltverträglicheren Option im Kampf gegen Piraterie sind, stellt GUARDIAN als bewährte Alternative zu Stacheldraht eine hochinteressante Ergänzung zur Mares-Produktpalette dar. Mares wird das GUARDIAN-System nicht nur liefern und Reeder und

Schiffsbetreiber damit ausstatten können, sondern das System auch an ihrem Stammsitz in Hamburg, Deutschland, am Lager haben. Dadurch werden schnellere europäische und transatlantische Reaktionszeiten bei der Ausstattung von Schiffen mit dem System und der Lieferung von Ersatzteilen durch Spezialistenteams ermöglicht. Dies gewährleistet eine sehr gute, schnelle und effektive Betreuung der Reeder und Schiffsbetreiber.

„Wir haben bereits mit vielen Reedereien über GUARDIAN gesprochen und sehr positive Rückmeldungen erhalten“, sagt Mares-Geschäftsführer Claus Witt. „Als einer der führenden europäischen Schiffsbetreiber werden wir unser

globales Netzwerk nutzen, um unseren Kunden die GUARDIAN-Anti-Piraterie-Barrieren anzubieten und zu verkaufen.“

Guardian-Direktor David Stevens ergänzt: „Durch die gemeinsame europaweite Zusammenarbeit aus Deutschland heraus und mit unserem anderen Fachhändler SINWA in Singapur werden wir Kunden, die Risikozonen durchqueren, noch schneller und effizienter bedienen und vor Piraterie schützen können. Darüber hinaus haben wir gerade mit der Produktion in unserer neuen südafrikanischen Fabrik begonnen.“

So lasse sich die wachsende Nachfrage bedienen, sagt Stevens. „Vor dem Hintergrund der Unbeliebtheit von Stacheldraht und des Verzichts auf bewaffnete Wachen bietet GUARDIAN eine Gesamtlösung, die die Crew sowohl vor Piraterie als auch vor Verletzungen schützt.“

GUARDIAN deckt die Reling des Schiffes mit einer speziell entwickelten Barriere ab. Einmal installiert, ist das System eine robuste und einfache Möglichkeit, den Zugang zum Schiff so weit wie möglich zu erschweren. Es schützt derzeit mehr als 200 Schiffe und Bohrinseln von

Kunden wie Chevron, CMA-CGM, Maersk und BW-Tanker. www.mares.de

KOSTEN: GUARDIAN KLAR IM VORTEIL

Vergleich: Die Tabelle zeigt beispielhaft die Aufwendungen für verschiedene Systeme zum Schutz eines 12.000-TEU-Containerschiffs.

	Kosten pro Tag über 1 Jahr	Kosten für 1 Jahr	Kosten pro Tag über 5 Jahre	Kosten für 5 Jahre	Gesamtkosten für 5 Jahre
Guardian	27 £	10 000 £	6 £	2.000 £ jährlich	10 000 £
Stacheldraht	105 £	10 000 £	6 £	2.000 £ jährlich	140 000 £
Söldner	2000 £	400 000 £	3750 £	100 000 £ jährlich	2000 000 £

Daten sind Durchschnittswerte; 1 brit. Pfund ≈ ca. 1,28 Euro; Quelle: Guardian

PRINZIP:
Der Zugang zum Schiff wird massiv erschwert.

Foto: Mares



Logistik & Finanzen

NEWS UND MELDUNGEN



Frisia-Offshore versorgt Windparks

Die Reederei aus Norddeich hat sich damit gegen internationale Konkurrenz durchgesetzt.

Frisia-Offshore hat kürzlich im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung für sogenannte „Crew Transfer Vessels“, die für den Personentransport von Servicetechnikern vom Festland aus zu den Offshore-Windparks auf See eingesetzt werden, den Zuschlag erhalten. Der Vertrag läuft bis zum Frühjahr 2017 und enthält die Option auf zwei weitere Jahre.

Auftraggeber ist die Offshore-Windpark RIFFGAT GmbH & Co. KG, eine gemeinsame Gesellschaft der EWE Vertrieb GmbH und der ENOVA Energiesysteme GmbH & Co. KG. Basishafen für den Auftrag ist die Insel Borkum. Frisia-Offshore ist bereits seit Beginn der Bauarbeiten des

Windparks „Riffgat“ im Mai 2012 mit der Beförderung von Servicetechnikern beauftragt und hat sich mittlerweile fest auf der Insel etabliert.

Das im Projekt eingesetzte Schiff „Wind Force II“ wurde im vergangenen Jahr als Neubau an Frisia-Offshore abgeliefert.

www.frisia-offshore.de



Fotos: Frisia-Offshore

PARTNER: (v.r.n.l.) Armin Ortmann (Geschäftsführer Frisia-Offshore), Axel Held (NSHB Borkum GmbH) mit der Besatzung der „Wind Force II“.

Längere Hafengleise



HAFENBAHNHOF: 100 Meter mehr für Container.

Die HHLA-Tochter Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft (HCCR) verfügt auf ihrer Anlage im Hamburger Hafen jetzt über einen Bahnhof mit einer bearbeitbaren Gleislänge von 720 Metern.

Für die HCCR-Kunden bedeutet das, dass sie die Anlagen mit deutlich längeren Zügen anfahren können: Bisher betrug die nutzbare Gleislänge lediglich 620 Meter. Künftig lässt sich das maximal zulässige Format abfertigen – mit bis zu 108 TEU auf einem Zug.

www.hhla.de

Foto: HHLA

Masterplan für Nord-Ostsee-Kanal

Die Initiative Kiel-Canal hat den Entwurf eines Masterplans vorgelegt, der eine komplette Sanierung des NOK bis 2028 vorsieht.

Konkret sind acht Kernmaßnahmen aufgeführt, vom Neubau der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel bis hin zu einer Personalaufstockung in der Wasser- und

Schiffahrtsverwaltung des Bundes und einer Vertiefung des Kanals um einen Meter. Auf den ursprünglich vom damaligen Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer angekündigten Masterplan habe man seitens der Kanalwirtschaft jahrelang gewartet, so der Vorsitzende Jens B. Knudsen. „Deshalb haben wir nun einen Vorschlag erarbeitet.“ Der Entwurf zeige ganz konkret auf, wie die einzelnen Maßnahmen optimal aufeinander abgestimmt und getaktet werden können.

www.initiative-kiel-canal.de



Foto: Gabriele Rohde - fotolia.com

NADELÖHR: Die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt hat Probleme.

Hanseatic Break Bulk gestartet

HBB Hanseatic Break Bulk heißt das neue Unternehmen, das künftig die Reederei Hansa Heavy Lift in den Niederlanden, Belgien, Deutschland und der Schweiz kommerziell vertreten wird.

Der HBB-Geschäftsführer André Milschus ist ein Kenner der Materie Schwergutschiff und Ladung. Er war zuletzt als Head of Europe bei Hansa Heavy Lift eingesetzt. Zuvor hat er in über 15 Jahren Erfahrungen in der Stückgut-schiffahrt gesammelt und zahlreiche Kontakte zu Reedern und der Verladerschaft im In- und Ausland aufgebaut.

www.hanseatic-breakbulk.com

„Lone“ hilft vor Rügen

Der Engineering-Konzern Bilfinger Construction hat für den Offshore-Windpark „Wikingen“ das Schwergutschiff „Lone“ als Transport- und Installationsplattform gechartert.

Das Flaggschiff von SAL Heavy Lift transportierte nicht nur die notwendige Ausrüstung, sondern wurde auch zur Installation der Testpfähle eingesetzt. Mit ihrem großen Hauptdeck und den zwei 1.000-Tonnen Kranen eignet sich die „Lone“ hervorragend als Projektplattform für Offshore-Installationen. www.sal-heavylift.com



KRAFTPROTZ:
Das Spezialschiff „Lone“ ist ein Arbeitspferd.

Foto: SAL



Foto: HPA

RÜCKBAU: Anpassung der Tollerortspitze.

Mehr Platz fürs Manövrieren

Hamburgs Hafen wird an die Anforderungen großer Containerschiffe und der Kreuzfahrtschiffe am künftigen Cruise Center 3 angepasst.

Wirtschaftssenator Frank Horch gab den Startschuss für das 98-Millionen-Euro-Bauprojekt, das die Ansteuerung des sogenannten Vorhafens verbessern soll. Zu diesem Zweck wird die Tellerortspitze rückgebaut. www.hamburg.de/bwvi

**BESTE QUALITÄT!
PÜNKTLICH!
IM BUDGET!**

Lloyd Werft Bremerhaven ist
Ihr zuverlässiger Partner für
Umbau und Neubau.



excellence in ship & engine

www.lloydwerft.com



Dufthafen unter Druck

Der Hafen von Hongkong gerät ins Hintertreffen. Chinesische Nachbarstädte wie Shenzhen locken mit Kostenvorteilen, Taiwans Kaohsiung bringt sich mit weiteren Investitionen in Stellung. Text: Dirk Ruppik

Der Hongkonger Hafen könnte künftig weiter an Bedeutung verlieren. Im Ranking liegt er bereits hinter Shenzhen auf Platz 4 der weltgrößten Häfen (s. Tabelle S. 30). Shenzhen setzt auf weitere Internationalisierung, und auch Taiwan drängt durch die Öffnung des Handels mit Festland-China und zunehmende Investitionen als Basis für „Greater China“ nach vorne. Hongkong sucht bereits nach anderen Betätigungsfeldern.

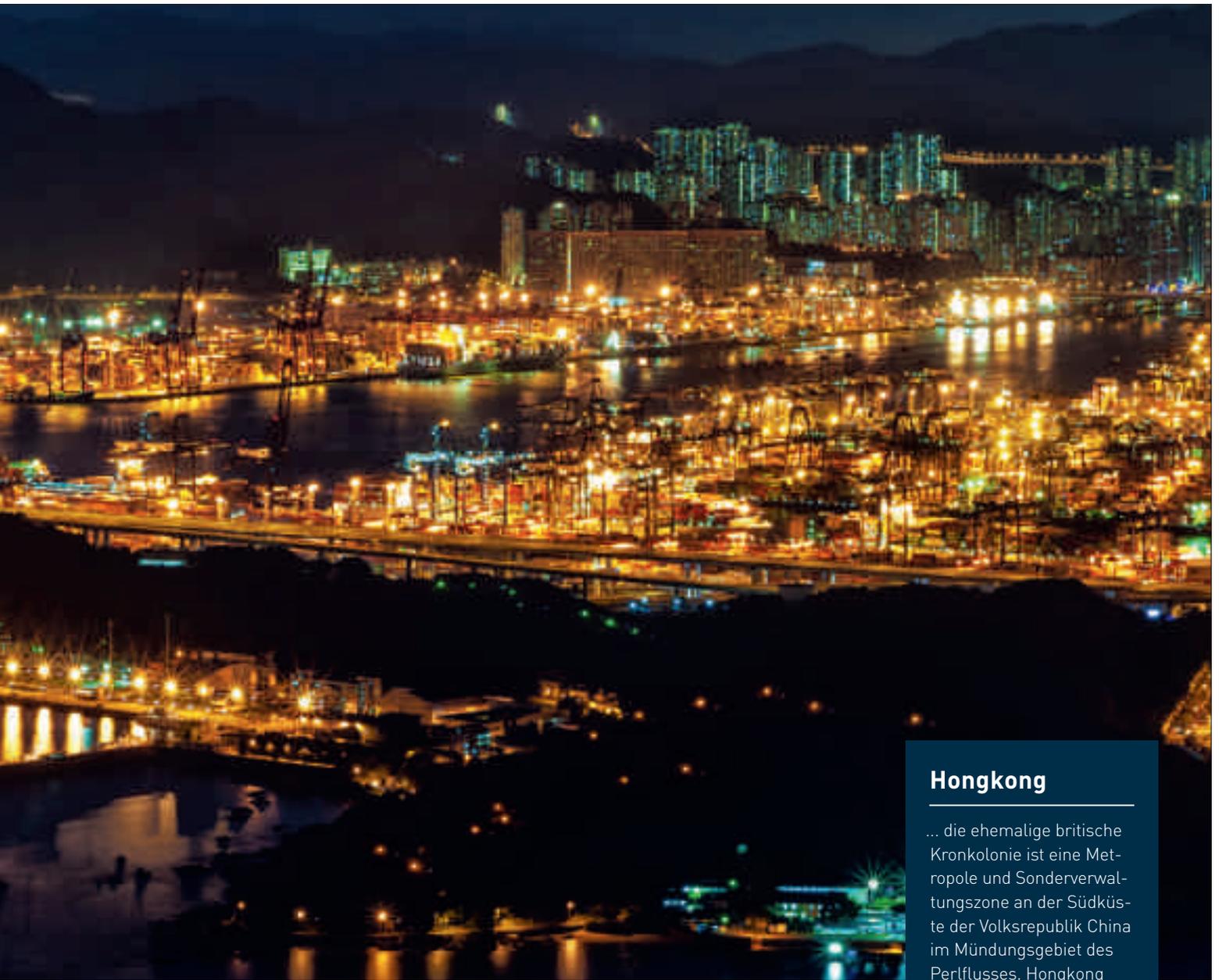
Die Hälfte des globalen Containerverkehrs passiert laut der Londoner Agentur Drewry asiatische Containerhäfen – bis

2020 soll der Anteil auf zwei Drittel angewachsen sein. Asiens Bedeutung als Zentrum des Containerhandels nimmt weiter zu. Schon heute werden 30 Prozent des weltweiten Containerhandels in chinesischen Häfen umgeschlagen – mit steigender Tendenz.

Starker Wettbewerb

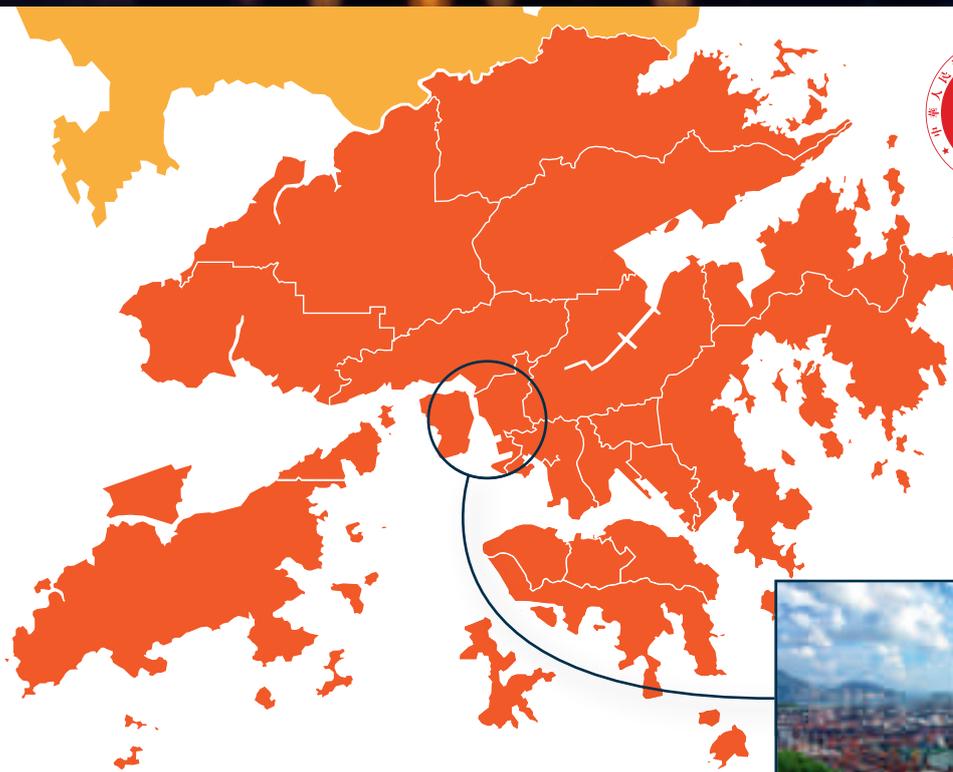
Trotzdem sieht es nicht für alle Häfen gleich gut aus. Der Hafen Shenzhen, der in der benachbarten Provinz Guangdong gelegene Hafen Guangzhou sowie Häfen in Taiwan lassen die Bedeutung des Hafens

Hongkong in der gleichnamigen Sonderverwaltungszone zunehmend erodieren. Hongkong – auf chinesisch Xiang Gang: Duftender Hafen – ist 2013 laut worldshipping.com mit einem Umschlag von 22,35 Mio. TEU hinter Shenzhen (23,3 Mio. TEU) auf Platz vier zurückgefallen. Guangzhou liegt mit 15,3 Mio. TEU auf Platz acht. „Der Hongkonger Hafen ragt unter den zehn Häfen mit sinkendem Containervolumen durch den Verlust an rivalisierende Häfen heraus“, sagt Neil Davidson von Drewry's Maritime Research. Aufgrund der geringeren Kosten →

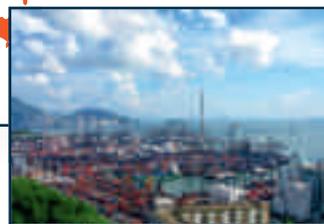


Hongkong

... die ehemalige britische Kronkolonie ist eine Metropole und Sonderverwaltungszone an der Südküste der Volksrepublik China im Mündungsgebiet des Perlfusses. Hongkong hat sieben Mio. Einwohner auf 1.104 km² und einen bedeutenden Wirtschafts- und Finanzsektor. Bei der Übergabe an China 1997 wurden die Beibehaltung der freien Marktwirtschaft und ein hohes Maß an politischer Autonomie zugesichert. Hier gab es wegen der Dominanz Chinas zuletzt Zweifel. Hongkong zählt zu den Städten mit den höchsten Lebenshaltungskosten weltweit, die nominale Wirtschaftskraft pro Kopf ist fünfmal so hoch wie in China.



WAPPEN:
Rote Scheibe
mit weißer
Blüte.



HAFEN: Der Umschlag stagniert.



Fotos: Creative Commons CC0 1.0 Universal, Public Domain; Baycrest@gmail.com; Wikipedia

FLAUTE: Als einer der wenigen Häfen weltweit büßte Hongkong 2013 gegenüber dem Vorjahr an Umschlag ein.



Fotos: Modiem/BY-SA 3.0; aloph - Fotolia

TOP 25 – CONTAINERHÄFEN 2013

Die zehn weltweit größten Containerhäfen liegen in Asien, sieben davon gehören zu China. Europa folgt auf den Plätzen 11 (Rotterdam) und 15 (Hamburg).

	HAFEN, LAND	2013	2012
1	Shanghai, China	33,62	32,53
2	Singapur, Singapur	32,6	31,65
3	Shenzhen, China	23,28	22,94
4	Hongkong, China	22,35	23,12
5	Busan, Südkorea	17,69	17,04
6	Ningbo-Zhoushan, China	17,33	16,83
7	Qingdao, China	15,52	14,50
8	Guangzhou, China	15,31	14,74
9	Jebel Ali, Dubai, Ver. Arab. Emirate	13,64	13,30
10	Tianjin, China	13,01	12,30
11	Rotterdam, Niederlande	11,62	11,87
12	Dalian, China	10,86	8,92
13	Port Kelang, Malaysia	10,35	10,00
14	Kaohsiung, Taiwan	9,94	9,78
15	Hamburg, Deutschland	9,30	8,89
16	Antwerpen, Belgien	8,59	8,64
17	Keihin (Yokohama), Japan	8,37	7,85
18	Xiamen, China	8,01	7,20
19	Los Angeles, USA	7,87	8,08
20	Tanjung Pelepas, Malaysia	7,63	7,70
21	Long Beach, USA	6,73	6,05
22	Tanjung Priok, Jakarta, Indonesien	6,59	6,46
23	Laem Chabang, Thailand	6,04	5,93
24	Ho Chi Minh, Vietnam	5,96	5,19
25	Bremen/Bremerhaven, Deutschl.	5,84	6,13

* Umschlag in Mio. TEU; Quelle: worldshipping.org

→ erwachse ihm durch Shenzhen eine starke Konkurrenz. „Hongkong war schon immer ein Hafen mit sehr kostspieligen Landressourcen und ein enorm teurer Hafen – allerdings bei hoher Qualität. Shenzhen punktet mit geringeren Land- und Arbeitskosten und kann so niedrigere Tarife anbieten.“

Ein weiteres Problem des Dufthafens sind die fragmentierten Kapazitäten: Eine große Anzahl von Boxen muss zwischen den Terminals hin- und her transportiert werden. Um den großen Allianzen mit ihren Megaschiffen gerecht zu werden, würde „der Hafen stark von der Zusammenlegung von Terminaleigentum, besser angrenzenden Kailinien und der Möglichkeit, nur an einem Terminal anzulegen bzw. den Transfer zwischen den Terminals vermeiden zu können, profitieren“, so Experte Davidson.

China im Wandel

Während in Hongkong 60 Prozent der Warentransporte Transhipments sind, handelt es sich in Shenzhen und Guangzhou überwiegend um tatsächliches Be- und Entladen. Fraglich ist daher, ob der geplante zehnte Containerterminal in Tsing Yi noch realisiert wird. Die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd nutzt sowohl Shenzhen als auch Hongkong. „Neben anderen Gründen haben Entscheidungen innerhalb der G6-Allianz zu dieser Wahl geführt“, sagt Sprecher Rainer Horn.

Zwar genießt Hongkong bisher den Vorzug, ein internationales Finanz- und Schifffahrtszentrum zu sein. Doch die 10-Millionen-Stadt Shenzhen gilt aufgrund

ihres Status als Sonderwirtschaftszone als eine der bedeutendsten Städte für ausländische Investitionen und ist eine der am schnellsten wachsenden Städte der Welt. Sie soll durch eine sogenannte „Koope-ration“ mit Hongkong auf den Gebieten Finanzen und Logistik internationalisiert werden.

Da die Arbeitskosten in Südchina zunehmend anziehen, wandern herstellende Betriebe immer häufiger in den billigeren Norden ab. Davon profitieren die Häfen in der Bohai-Region nördlich von Qingdao. Die Perlfussregion in Guangdong könnte ihren besonderen Status als Exportregion nach Ansicht Davidsons künftig verlieren, wenn die Fertigung zu Niedriglöhnen immer häufiger nach Vietnam, Bangladesch und Kambodscha verlagert wird.

Zudem wandert die Elektronikfertigung zunehmend in Inlandsprovinzen mit Städten wie Chongqing in Westchina und Chengdu ab. Auch in Guangdong ändert sich die Wirtschaftsstruktur, was ebenfalls negative Auswirkungen auf den Dufthafen haben dürfte. Produktionsbetriebe, die weiter in Küstennähe bleiben wollen, wandern ins westliche Perlfussdelta ab und verschiffen dort eher über Nansha als über Hongkong.

Hapag-Lloyd-Sprecher Horn sieht die Abwanderung von Fertigungsbetrieben aus Südchina nicht als Bedrohung für den eigenen Boxenumschlag: „Wenn Betriebe weiter ins Hinterland ziehen, fließen die Ladungsströme oft weiter über die etablierten Häfen.“ Lediglich der Vorlauftransport werde länger, und man müsse ausreichend Leercontainer zurück



Foto: Hapag-Lloyd

SCHIFFFAHRT: Die G6-Allianz, zu der u.a. Hapag-Lloyd gehört, nutzt für ihre Liniendienste sowohl Shenzhen als auch Hongkong.



NACHBARIN: Die 10-Millionen-Einwohner-Stadt Shenzhen ist nur durch den Perlfloss von Hongkong getrennt.

ins Hinterland bringen, um die Kunden schnell und zuverlässig mit Equipment versorgen zu können. Horn: „Es gibt auch begrenzte Abwanderung in Länder wie Vietnam, Indonesien und Bangladesch, aber das ist keine große Bedrohung für uns.“

Da sich viele Betriebe mehr und mehr dem chinesischen Binnenmarkt zuwenden, verlieren Ausfuhren tendenziell an Bedeutung. Andererseits wächst die chinesische Mittelschicht weiter, die Währung Yuan wird härter. Dadurch ist mit einem Wachstum der Importe zu rechnen. Bislang wurde der Dufthafen hauptsächlich als Tor für die Versorgung Südchinas gesehen. Nun denkt man an die Entwicklung eines islamischen Finanzzentrums, an die Schaffung eines Hubs für den Weinhandel sowie an die Subvention eines Kreuzfahrterminals.

Taiwan im Kommen

Konkurrenz erwächst Hongkong vor allem aus Taiwan. Die Republik besitzt große Finanzinstitutionen, eine starke Währung, eine diversifizierte Unternehmenslandschaft, eine aktive Börse, großes Fachwissen in vielen Bereichen und exzellente Hafenanlagen. Der Inselstaat könnte sich künftig für viele Firmen als Hauptdependance für „Greater China“ anbieten.

Voraussetzung wäre allerdings eine Liberalisierung des Sektors – etwa, was Arbeitsgenehmigungen für Ausländer angeht. Der Warenverkehr zwischen der Volksrepublik und Taiwan funktioniert bereits seit einiger Zeit. Künftig könnten nun auch mehr Fabriken auf das chinesische Festland übersiedeln. Falls die Finanz- und Handelsströme genauso einfach



Foto: Exploringlife/CC BY-SA 4.0

PROTESTE: Ende 2014 räumte die Polizei die letzten Barrikaden, mit denen Hongkonger Bürger gegen die Dominanz Chinas und für mehr demokratische Rechte demonstriert hatten.

fließen könnten wie zwischen Hongkong und dem Festland, eröffnete das Taiwan ungeahnte Möglichkeiten. Taiwan könnte unabhängiger von Peking agieren als die Sonderverwaltungszone. Weiterer Vorteil: die Nähe zu Shanghai. Dafür mangelt es an einem international anerkannten Rechtssystem und englischer Sprachkompetenz.

Die Reederei Hapag-Lloyd kann sich aus heutiger Sicht Taiwan nicht als Eingangstor zum Reich der Mitte vorstellen, da die Volksrepublik bereits genügend effiziente Häfen zur Verfügung stellt. „Im internationalen Warenaustausch wird sich Taiwan als eigenständiger Markt weiter positiv entwickeln. Und der Warenaustausch zwischen China und Taiwan wird natürlich von einer weiteren Öffnung der Beziehungen zueinander profitieren“, erklärt Horn.

Im Rahmen des umfassenden Entwicklungsplans für internationale Häfen in Taiwan (2012 bis 2016) sollen die Häfen Kaohsiung (9,9 Mio. TEU, Platz 14), Tai-

chung, Keelung und Hualien ausgebaut werden. Zur besseren Koordinierung wurde das Management der Häfen im Frühjahr 2012 in der Taiwan International Ports Corp. (TIPC) zusammengefasst. TIPC ist seither verantwortlich für die Planung und Umsetzung des Hafenentwicklungsprogramms.

Kaohsiung soll sich demnach in einen Container-Transshipment-Hub mit umfassender Logistik, ein Umschlagzentrum für Energie und Petroleumprodukte sowie einen Hafen für internationalen Tourismus und gewerbliche Dienstleistungen verwandeln. Über den Hafen werden 73 Prozent des Im- und Exports der Inselrepublik abgewickelt. „Taiwan entwickelt sich gerade von einer serviceorientierten zu einer wissensbasierten Industriegesellschaft. Es ist klar, dass Kaohsiung sich nicht weiter nur auf seine günstige Lage verlassen kann. Der Wandel ist der einzige effektive Ansatz, um in einem brutalen Wettbewerb gewinnen zu können. (...) Kaohsiung muss eine aggressivere Rolle in der globalen Wirtschaft und im Markt spielen“, heißt es im „2040 Master Plan Executive Summary“ der Hafenverwaltung von Kaohsiung.

Im Mai 2012 wurde deshalb die zweite Ausbauphase des Kaohsiung International Container Terminal offiziell begonnen. Hierfür sind bis 2019 Investitionen von umgerechnet rund 2,2 Mrd. Euro vorgesehen. 19 Liegeplätze, darunter fünf für Containerschiffe bis 18.000 TEU, sind im Aufbau. Bis 2020 soll dadurch der Umschlag um vier Mio. TEU erweitert werden. Hongkong wird sich anstrengen müssen, da mitzuhalten. ...



Unter Beschuss

Innovationen vs. Invasoren: Das Ballastwasser-Reinigungssystem des Separationspezialisten Alfa Laval macht Mikroorganismen im Wasser mit UV-Licht effektiv unschädlich. Text: Petra Scheidt

Die Winzlinge haben es in sich: Verschleppte Kleinstlebewesen im Ballastwasser (BW) von Schiffen können eine Menge Chaos anrichten. So breitet sich zum Beispiel in den USA und Kanada seit Jahren die europäische Zebrauschel aus. Die aggressive Muschel ist dort eine sogenannte invasive Spezies, denn sie vertreibt die heimischen Arten. Außerdem setzt sie sich an Anlegern und in Zuläufen fest – und lässt sich nur mit Spezialequipment entfernen. Das hat die Staaten in 30 Jahren bereits mehrere Milliarden US-Dollar gekostet.

Und das ist nur die Spitze des Eisbergs: „Unter den blinden Passagieren im Tank könnten sich auch tödliche Krankheitserreger wie Cholera befinden“, sagt Klaus Maak, Leiter des Bereichs Marine & Diesel bei Alfa Laval Mid Europe.

Vorreiter in Sachen BW-Reinigung

Das schwedische Unternehmen ist auf Schlüsseltechnologien für Wärmeübertragung, Separation und Fluid Handling spezialisiert. Das Portfolio reicht von In-

dustrie- und Lebensmitteltechnik bis hin zu Offshore- und Marineanwendungen – wie Ölseparatoren und Wasseraufbereitungsanlagen. Zu Letzteren gehört auch PureBallast. Das System ist seit 2006 am Markt und ein Vorreiter in Sachen umweltfreundliche BW-Aufbereitung. „Die Besonderheit liegt im Reinigungsprozess, der bei uns ohne gefährliche chemische Hilfsmittel auskommt. Das spart Stauraum – und schont die Umwelt“, sagt Maak.

Einsatz im µ-Bereich

Dass sich Meeresbewohner wie kleine Seesterne oder Fische nicht in die Tanks verirren, wird im Idealfall schon beim Ansaugen des Wassers durch ein vorgealtetes Sieb verhindert. Erst danach kommen Systeme wie PureBallast zum Einsatz: Das grob geseigte Meerwasser wird dafür durch einen Spezialfilter gepumpt, der alles auffängt, was größer ist als 50 µm (Mikrometer/ 10⁻⁶ m), also in etwa spermiumgroße Organismen wie Fischeier, Muschellarven oder bestimmte Algenableger.

„Es geht hauptsächlich darum, Spezies zu erwischen, die mit bloßem Auge nicht mehr sichtbar sind“, sagt Maak. Deshalb wird das Wasser auch noch durch eine Reaktoreinheit mit UV-Lampen geleitet. „Das UV-Licht verändert die Organismen so schwer, dass sie nicht mehr fortpflanzungsfähig sind oder wenig später absterben“, sagt der Alfa-Laval-Experte.

Verstärkt wird der Prozess durch AOT (Advanced Oxidation Technology), die Alfa Laval mit seinem Partner Wallenius-Water entwickelt hat. Die Technik erzeugt im Reaktor kurzfristig ein toxisches Milieu, das die Zellen der übrig gebliebenen Organismen irreparabel schädigt. So wird sichergestellt, dass PureBallast die vorgegeben Grenzwerte (s.S. 38) erfüllt.

Wenn die BW-Aufnahme beendet ist, startet ein automatischer Reinigungszyklus: Die UV-Leuchten werden mit biologisch abbaubarem Reiniger ab- und die Tierchen aus den Filtern ausgespült – noch bevor das Schiff deren heimische Gewässer verlässt. Um zu gewährleisten, dass keine Organismen, die sich während der Fahrt

ANSTRICH: Die „Flaminia“ erstrahlt in neuem Glanz.



MSC „Flaminia“ – fit für die Zukunft

2012 war auf der „MSC Flaminia“ der Reederei NSB ein Brand ausgebrochen. Drei Seeleute starben.

Nach achtwöchiger Odyssee wurde das schwer beschädigte Schiff schließlich zur Daewoo-Werft in Mangalia (Rumänien) gebracht. Hier bekam es nicht

nur eine neue Mittelsektion. Bugwulst, Elektronik, Propeller: NSB ließ den elf Jahre alten Frachter im großen Stil modernisieren. Dazu gehörte auch die Installation einer PureBallast-Anlage (s.S. 38). Damit erreicht die „Flaminia“ in Sachen Effizienz und Umweltfreundlichkeit Neubauniveau.



WARTUNG: Die UV-Lampen vom Reaktor müssen als einzige Komponente gelegentlich kontrolliert und bei Bedarf ausgetauscht werden.

Fotos: Alfa Laval



im Tank entwickelt haben könnten, ins Zielgewässer gelangen, muss das Wasser beim Deballasten noch einmal die Reaktor-Phase durchlaufen.

Wassermassen bewältigen

Ein 8.000-TEU-Containerschiff fasst rund 20.000 m³ Ballastwasser. Damit könnte man etwa 30 Schwimmbecken von 25 m Länge füllen. Keine Kleinigkeit für die Systeme: Früher schaffte ein AOT-Reaktor gerade mal 250 m³ pro Stunde. Wenn man sich nicht tagelang mit Ballasten aufhalten

wollte, musste man in mehrere Reaktoren parallel investieren – das kostete nicht nur eine Menge Geld, sondern auch viel Platz. Das ist heute nicht mehr so: Für große Durchlaufzeiten sind Geräte mit Raten bis zu 1.000 m³/h erhältlich. Einmal Ballasten mit zwei Reaktoren geht damit in bis zu zehn Stunden über die Bühne – Rekord.

Auch sonst ist das System überaus effektiv: „PureBallast 3.0 ist im Vergleich zu den Vorgängern nur halb so groß. Außerdem verbraucht das neue Design bis zu 60 Prozent weniger Energie“, sagt Maak. →



SYSTEM: PureBallast 3.0 besteht aus:
 ① Filter
 ② AOT-Versorgungsschrank
 ③ Kontrollkabinett
 ④ Wallenius-AOT-Reaktor mit UV-Lampen
 ⑤ Reinigungseinheit für den Reaktor (CIP)

→ Auch der bisher sehr sperrige Versorgungsschrank für die AOT (s.o. Systemübersicht) lässt sich jetzt bis zu 150 Meter entfernt vom Reaktor installieren. Für noch mehr Flexibilität sorgt ein Interface auf der Brücke.

Was kommt, kommt

Viele rechtliche und technische Details zu BW-Management sind nach Ansicht der Branche trotzdem noch nicht hinreichend geregelt. Diesen Bedenken widmete sich

kürzlich auch der IMO-Ausschuss zum Schutz der Meeresumwelt (Maritime Environment Protection Committee/MEPC). Ergebnis: Die Vorschriften von 2004 werden entsprechend überarbeitet.

Einer der wichtigsten Beschlüsse des MEPC ist dabei die sogenannte „Grandfather-Regelung“. Danach müssen existierende BW-Anlagen, die dem bisherigen Standard entsprachen, nicht durch moderne Systeme ersetzt werden. Voraussetzung dafür sind jedoch ordnungsgemäßer Betrieb und gute Pflege.

Mit dem Inkrafttreten eines international bindenden Regelwerks fürs BW-Management ist aber nicht vor 2016 zu rechnen. Dabei sind schon 43 Staaten mit von der Partie: Nach dem deutschen Beitritt 2013 hatten sich im November 2014 Japan und die Türkei angeschlossen. Es fehlen trotzdem noch 2,46 zu den geforderten 35 Prozent der Welttonnage.

Den Amerikanern dauert das zu lange: Sie haben, um ihre bereits gefährdeten großen Seen vor weiteren Schädlingen zu bewahren und um die Städte an den Küsten zu schützen, bereits strenge Gesetze zum Umgang mit BW in US-Gewässern erlassen (s. <https://homeport.uscg.mil>).

Wie man es auch dreht und wendet: Über kurz oder lang werden alle Schiffe mit BW-Behandlungsanlagen ausgerüstet sein. Man muss sich für ein System entscheiden. So sieht das auch Alfa-Laval-Mann Klaus Maak: „Mit Systemen wie PureBallast 3.0 sind Reeder auf der sicheren Seite – heute und auch in Zukunft.“

D2 – der neue Standard

Der bisher gültige D1-Standard regelt vor allem die Aufnahme und Abgabe von Ballastwasser. D2 regelt, was BW-Anlagen schaffen müssen:

- **größer 50 µ:** weniger als 10 lebensfähige Organismen je Kubikmeter;
- **kleiner als 50 µ und größer als 10 µ:** weniger als 10 lebende Organismen je Milliliter;
- **toxigene Vibrio cholerae (Cholera):** eine Konzentration von weniger als einer koloniebildenden Einheit (CFU) je 100 ml oder weniger als einer CFU je 1 g Zooplankton (Nassgewicht);
- **Escherichia coli (Darmbakterien):** in einer Konzentration von weniger als 250 CFU je 100 ml;
- **Darm-Enterokokken (Milchsäurebakterien):** in einer Konzentration von weniger als 100 CFU je 100 ml



Historie

Das Unternehmen wurde 1889 von Gustav de Laval in Lund, Schweden, gegründet.

Es stellte hauptsächlich Separatoren für Molkeprodukte her. Dabei blieb es nicht lange: 1.900 Patente – von der Eindampfanlage über Trinkwassersysteme bis zum Ventil – laufen mittlerweile auf den Namen Alfa Laval. Und jedes Jahr kommen im Schnitt 20 bis 40 neue Produkte heraus.



GRÜNDER: Gustav de Laval (1845–1913)

Insgesamt sind für Alfa Laval und seine Tochterunternehmen rund 17.500 Mitarbeiter in über 100 Ländern weltweit tätig. Es gibt über 50 Hauptstandorte für Produktion und Vertrieb, 15 davon liegen in Europa. Dazu zählt auch Alfa Laval MidEurope in Glinde bei Hamburg. Hier arbeiten rund 250 Mitarbeiter.



BEGINN: Mit einem Handseparator zum Trennen von Milch und Sahne fing alles an.

Fotos: Alfa Laval

Von Hamburg in die Welt

Ketten, Tuch und Leinen: Sie gehören zur Seeschifffahrt wie der Seesack zum Matrosen. Der Experte für Hebezug- und Sicherungszubehör an Bord, Seldis polysteen aus Hamburg, hat sein Produkt- und Leistungsportfolio erweitert. Text: Petra Scheidt

Vom Festmachen bis zum Güterumschlag: Auch in der heutigen Hightech-Schifffahrt gehören Trossen und Co. zur Grundausstattung. Bei Megafrachtern und Schleppern muss man sogar von Spezial-Equipment sprechen: Manche Schleppleine besteht hier aus bis zu 80 mm dickem Stahl. Auf einer Länge von 1.200 m kommen rund 32 Tonnen Eigengewicht zusammen.

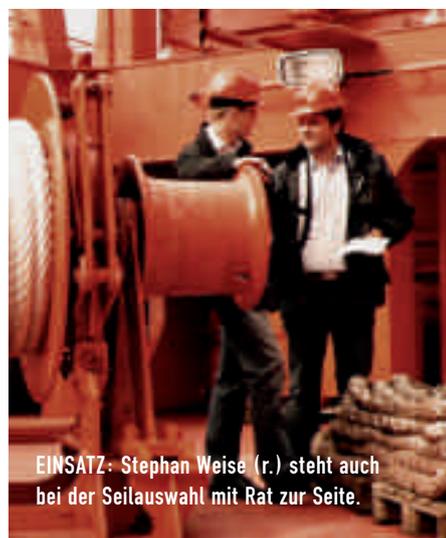
Klingt viel, doch diese Leinen müssen auch Belastungen von rund 500 Tonnen standhalten. Das macht kein normales Seil mit: „Die Produkte sind nicht mehr mit solchen aus Großvaters Zeiten zu vergleichen. Modernes Tauwerk hat hoch spezialisierte Konstruktions- und Materialstrukturen aus Synthetikfaser oder eben Stahl“, sagt Stephan Weise. Der Geschäftsführer von Seldis polysteen muss es wissen: Seine Familie verdient damit seit drei Generationen ihre Brötchen.

Weltweites Servicenetz

Um dem rauen Wind der Branche standzuhalten, hat das Hamburger Unterneh-



SPLEISS: Seilenden werden immer noch per Hand versiegelt.



EINSATZ: Stephan Weise (r.) steht auch bei der Seilauswahl mit Rat zur Seite.

Fotos: Seldis

men erst kürzlich in Sachen Service nachgelegt und Außenposten Nummer zehn in Shanghai eröffnet. „Der läuft sehr gut. Wir konnten feststellen, das gerade am asiatischen Markt ein erhöhter Bedarf an deutschen Qualitätsprodukten besteht“, sagt Weise. Überhaupt sei 2014 ein zufriedenstellendes Jahr gewesen, denn Seldis habe trotz Schifffahrtskrise einen Kundenzuwachs verzeichnen können. Das macht Mut: Es sind sieben weitere Außenposten, u. a. in Panama, Südafrika, in Spanien und den USA, in Planung.

Am Puls der Zeit

Der Ausbau ist jedoch nicht die einzige Veränderung bei der Hamburger Seilerei, die 1988 aus der Fusion von Rudolf Seldis Kabelwerk und der Hanfspinnerei Steen & Co. hervorgegangen ist. „Wir haben uns restrukturiert, modernisiert und gänzlich ge-

gen den Trend unser Personal aufgestockt und verjüngt“, sagt Geschäftsführer Weise.

Außerdem wurde das Sortiment aus Qualitätsseilen und -bändern, End- und Verbindungszubehör sowie Ketten und handgefertigten Seilleitern erweitert. Seit Neuestem gibt es eine eigene Segelmachelei im Haus: „Unser langjähriger Partner für Planen und dergleichen hatte seine Auflösung angekündigt. Da war Handeln gefragt. Und wir haben kurzerhand beschlossen, dass es gut wäre, deren Expertise in unsere zu integrieren“, berichtet Weise. Das sei nicht nur ein Zugewinn für die Seldis-Entwicklungsabteilung, sondern auch die Chance, das Unternehmen für landseitige Geschäftspartner attraktiver zu machen. „Man muss mit der Zeit gehen – und das bedeutet auch für kleine Firmen, verstärkt auf Diversifizierung zu setzen“, sagt Weise.

www.seldis.de

Qualität auf Japanisch

Fokus auf Schifffahrt, starke Präsenz in
Deutschland: Die japanische Klassifikations-
gesellschaft ClassNK setzt auf Wachstum.

Text: Hanns-Stefan Grosch

Es ist viel passiert: Seit die japanische Klassifikationsgesellschaft ClassNK im Herbst 2011 auf dem deutschen Markt eine Offensive startete, hat sich die Zahl der betreuten Schiffe hierzulande vervielfacht: Ende 2014 werden es weit über 200 sein. Allein 2013 kamen 51 hinzu – davon entfielen ein Drittel auf Neubauten und zwei Drittel auf Klassenwechsel.

Ihr stürmisches Wachstum in Deutschland verdanken die Japaner vor allem der Aufwertung des Standortes: Unter dem Motto „Tokio in Hamburg“ kümmern sich seit drei Jahren hochkarätige japanische Experten in der Hansestadt exklusiv um die deutsche Reederkundschaft: Der Technische Direktor Akizumi Miura und sein Team sind befugt, alle klassifikationsbezogenen Fragen zu entscheiden. Sie instruieren die Zentrale in Tokio und das weltweite Besichtigernetzwerk von ClassNK von Hamburg aus. „Für unsere deutschen Kunden bedeutet das einen enormen Servicevorsprung“, sagt Thomas Kreissl, Business- und Marketing-Direktor in der Hamburger Niederlassung.

Spezieller Service

Deutschland war damit Vorreiter im ClassNK-Kosmos – über so weitreichende Kompetenzen wie die Experten in der Hamburger HafenCity verfügte außerhalb Japans sonst niemand. „So lassen sich für die deutschen Reeder sämtliche klassenrelevanten Entscheidungen vor Ort in Ham-

burg treffen. Das macht das Verfahren geschmeidig und spart Zeit“, so Kreissl. In der Vergangenheit konnte es schon mal zu Verzögerungen kommen, weil Ansprechpartner und Kunde in unterschiedlichen Zeitzeonen agierten. Heute verfügen auch Singapur und New York über solche Kompetenzzentren.

Präsent sind die Japaner, die auf eine 115-jährige Geschichte zurückblicken können, in Hamburg schon seit mehr als 30 Jahren: Ein weiteres Besichtigerteam kümmert sich um ClassNK-Schiffe aus aller Welt, die einen deutschen Hafen ansteuern. Den Durchbruch hat erst die Fo-

kussierung auf den Standort Deutschland vor drei Jahren gebracht. Unter den Kunden von ClassNK sind namhafte Reedereien, darunter Aug. Bolten, E.R. Schifffahrt, Hammonia, Hartmann, Jüngerhans, Oltendorff, Reederei Nord, RHL und Bernhard Schulte.

Fokus auf Schiffe

Weltweit steht ClassNK, die lange die größte Schiffsklassifikationsgesellschaft war, nach der Fusion von DNV und GL mit mehr als 8.700 klassifizierten Schiffen und einer Tonnage von 228 Mio. GT auf Platz 2. Führend sind die Japaner traditionell bei Bulkern und RoRo-Fähren bzw. Autotransportern. Doch auch im Containersegment strebe das Unternehmen ein „gesundes Wachstum“ an, so Kreissl: „Als Non-Profit-Organisation können wir unsere Dienstleistung zu sehr wettbewerbsfähigen Preisen anbieten“, verspricht er. Aktuell ist insbesondere der deutsche Markt durch die Übernahme des GL in Bewegung geraten – eine Entwicklung, die ClassNK nutzt.

Neben der Preisgestaltung können die Japaner noch weitere Argumente ins Feld führen: Anders als Wettbewerber wie BV und DNV GL ist das Unternehmen quasi eine klassische Klasse – nämlich ausschließlich auf die Schifffahrt fokussiert: „Wir zertifizieren weder Käse noch Hospitäler“, sagt Kreissl. Außerdem sei durch die Stiftungskonstruktion der Anteil der Erlöse, der in Forschung und Entwicklung

MARKETING:
Thomas Kreissl
kümmert sich
am Standort
Hamburg um
das Geschäft
mit deutschen
Reedern.





BESICHTIGUNG: ClassNK-Surveyors checken den Zustand aller wichtigen Komponenten.

Hintergrund

ClassNK (Nippon Kaiji Kyokai) ist eine der weltweit führenden Klassifikationsgesellschaften. Im Mittelpunkt der Arbeit des 1899 in Tokio gegründeten Unternehmens stehen Schiffssicherheit und der Schutz der Meeresumwelt. 1968 zählte die japanische Klassifikationsgesellschaft zu den Gründungsmitgliedern der International Association of Classification Societies (IACS). ClassNK verfügt weltweit über 130 Niederlassungen in mehr als 50

Ländern und steht mit einem Anteil von mehr als 20 Prozent an der weltweiten Handelsflotte nach DNV GL auf Platz 2 der Klassifikationsgesellschaften. Die Japaner sind – und stolz darauf, als Non-Profit-Organisation den ursprünglichen Geist der Schiffsklassifikation zu bewahren. Nippon Kaiji Kyokai steht für „rechtsfähige Stiftung Japanische Marinegesellschaft“.

www.classnk.com



PREMIERE: Die „Bremer Fortuna“ ist das erste ClassNK-Schiff unter deutscher Flagge.

fließe, erheblich höher als bei anderen Klassen. Zuletzt machte das Unternehmen etwa mit einem gemeinsamen Forschungsprojekt mit der HSVA und der Reederei Oldendorff zur Sicherheit von Erztransporten von sich reden.

Neben der Sicherheit rückt auch das Thema Effizienz immer stärker in den Mittelpunkt: Seit März gehört das finnische Softwareunternehmen NAPA zu ClassNK. „90 Prozent aller Schiffsneubauten weltweit werden auf Basis von NAPA-Technologie design“, sagt Kreissl – insofern zählten auch alle anderen großen Klassifikationsgesellschaften zu den ClassNK-Kunden.

Kompetenz und Präzision

In Deutschland ist ClassNK derzeit die am stärksten wachsende Klasse. Vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie kam im Juni 2014 die Genehmigung, ISPS-Besichtigungen auf unter deutscher Flagge fahrenden Schiffen durchzuführen.

Quasi auf dem Fuße folgte die Registrierung des ersten Schiffs unter deutscher Flagge: der 2012 gebaute Mehrzweckfrachter „Bremer Fortuna“ der Reederei Röd Braren. „Der größte Vorteil dieser Klassifikationsgesellschaft ist, dass sie dem Hamburger Büro alle erforderlichen Kompetenzen übertragen hat“, sagt der Firmenchef, Kapitän Röd Braren. „Außerdem schätzen wir den berühmten japanischen Verhaltenskodex, der für Kompetenz und Präzision steht.“



KUNDE: Bulker der Reederei Oldendorff fahren mit ClassNK.



BRANCHENKENNER:
Simon Madej
ist M&A-Experte
für den Bereich
Shipping bei der
HSH Nordbank.

„Das Geschäftsmodell entscheidet“

Simon Madej, M&A-Experte für den Bereich Shipping bei der HSH Nordbank, über die Entwicklung der Schifffahrtsmärkte und den wachsenden Konsolidierungsdruck in der Branche. Interview: Hanns-Stefan Grosch

DEUTSCHE SEESCHIFFFAHRT: Herr Madej, wie ist die Stimmung in der Schifffahrt?

SIMON MADEJ: Das kommt darauf an, wen man fragt. Es gibt zwar weiter ein strukturelles Überangebot, aber in einzelnen Segmenten auch ein bisschen Hoffnung. Wenn die Charrate für Panamax-Containerschiffe von 7.000 auf 9.500 Dollar steigt, reicht das schon für einen profitablen Betrieb – 6.000 Dollar braucht man etwa, um die operativen Kosten (OPEX) zu decken.

Weil die Schifffahrt ein sehr kapitalintensives Geschäft ist, sind aber deutlich höhere Einnahmen erforderlich, um die Zinsen für die Kredite zu bezahlen. Bei Schiffen, die vor fünf Jahren finanziert

worden sind, läuft häufig die Zinsbindung aus – und das bringt angesichts der aktuell günstigen Konditionen oft eine Entlastung. Allerdings wurden vor fünf Jahren auch sehr hohe Preise bezahlt.

DS: Die hohen Betriebskosten sind ein Problem – würde es sich da nicht lohnen, die Flotte zu erneuern oder jedenfalls in Richtung Effizienz zu modernisieren?

MADEJ: Im Prinzip sind Neubauten heute attraktiv – die Preise sind günstig, und der Gewinn liegt nach einer alten Kaufmannsregel bekanntlich im Einkauf. Doch längst nicht alle Unternehmen haben die finanziellen Möglichkeiten, hier mitzumachen. Die HSH Nordbank ist of-

fen für Kredite – vorausgesetzt, ein Projekt rechnet sich.

In Sachen Retrofit sieht die Sache kompliziert aus: Hier muss man sich genau anschauen, was die Maßnahmen bringen. Denn von einem niedrigen Verbrauch profitiert ja zunächst der Mieter, also der Linienreederei. Die Frage ist also: Hat die Charterreederei dafür die Chance, das Schiff nachhaltig zu einer höheren Charter in Beschäftigung zu bekommen? Schließlich machen die Bunkerkosten heute ein Vielfaches der Zeitcharter aus. Bei kleineren und älteren Schiffen werden die Investitionskosten aber häufig zu hoch sein.

DS: Woran krankt die Schifffahrt?

MADEJ: Die Branche hat sich in der Vergangenheit zu selten die Frage gestellt: „Was wird wirklich für den Gütertransport von A nach B gebraucht?“ Deshalb wurden massenhaft Schiffe bestellt – mit der Folge von beträchtlichen Überkapazitäten. Spekulatives Bestellen ist aber kein nachhaltiges Geschäftsmodell. Ich kann nicht immer besser als der Markt sein.

DS: Es werden gerade wieder eine Menge, vor allem größere, Schiffe geordert.

MADEJ: Hier sind vor allem große Liniereedereien aktiv, deren Strategie es ist, verstärkt auf eine größere eigene Flotte zu setzen. Wichtig sind die Aussichten auf ein sicheres Geschäft.

Doch der Kapitalbedarf ist hoch, viele der klassischen deutschen Reedereien können da nicht mitmachen. Bei kleineren Einheiten gibt es nur wenige Bestellungen. Grundsätzlich gilt aber: Mit den richtigen Schiffen lässt sich auch künftig Geschäft machen. So kaufen asiatische Reedereien in Asien günstig ältere gebrauchte Feederschiffe auf und lassen die noch vier, fünf Jahre fahren. Bevor die nächste Klasseerneuerung ansteht, werden sie verschrottet.

DS: Wie können sich Reedereien nachhaltig aufstellen?

MADEJ: Die Unternehmen müssen sich die Frage stellen: Was ist mein Geschäftsmodell? Bin ich in erster Linie Eigentümer oder Ship-Manager, oder habe ich Zugang zur Ladung? Mit fünf Schiffen kann ich als Eigentümer zufrieden sein, aber als Manager? Mit jedem Schiff, das rausfällt, wird es schwieriger, das Geschäftsmodell aufrechtzuerhalten. Da ist es kostengünstiger, die Dienstleistung auszulagern – im Grunde wie ein Immobilienbesitzer, der die Hausverwaltung auch nicht selbst übernimmt, aber Miete kassiert.

In Deutschland sind die meisten Reeder Dienstleister für Dritte – etwa als technisches und kaufmännisches Management für KG-Schiffe. Da spielt gerade im internationalen Kontext Größe eine entscheidende Rolle. Im Klartext: Mit mehr als 300 Schiffen im Management lassen sich dreibis viermal so hohe Margen erzielen wie mit weniger als 100 Schiffen.

DS: Das spricht für Kooperationen zwischen Shipmanagern.

MADEJ: Effekte erzielt man nur mit einem echten Zusammenschluss. Denn bei einer Kooperation bleibt es bei zwei Büros, zwei Managementteams etc. Das reicht meist nicht. Hier müssen Reeder über ihren Schatten springen. Das fällt oft schwer, gerade wenn es sich um traditionsreiche Familienunternehmen handelt. Aber man muss realistisch sein: Alle können nicht Übernehmer sein – es muss auch Übernommene geben.

DS: Klopfen aktuell viele bei Ihnen an?

MADEJ: Wir führen viele Gespräche, auch wenn das im Markt noch nicht so sichtbar ist. Die Überzeugungsarbeit ist sehr aufwendig. Die meisten hoffen, dass die Flaute bald vorbei ist. Aber mit der Dauer der Krise steigt die Gesprächsbereitschaft.

DS: Was ist denn der ideale Fall?

MADEJ: Die einfachste Lösung ist, wenn zwei gleich große Reedereien zusammengehen. Das geht auf Augenhöhe. Idealerweise wird dadurch das Portfolio diversifiziert, Befrachtung, Vermarktung und Organisation lassen sich verbessern und dadurch Kosten einsparen. Mit jedem zusätzlichen Unternehmen im Verbund steigt aber die Komplexität.

DS: Für Aufsehen hat im letzten Jahr der Navios-Deal gesorgt, an dem Ihre Sparte mitgebastelt hat (s. Kasten): Ist das ein Vorbild für andere Transaktionen?

MADEJ: Für die Bank und für die Schiffe war das eine sehr sinnvolle Lösung. Wir sind an ähnlichen Deals dran. Grundsätzlich gilt: Als Reeder sollte man sich sehr frühzeitig überlegen, was das Beste für einen ist – bevor man in die Situation kommt, unter Druck fusionieren oder verkaufen zu müssen.

DS: Die M&A-Beratung der Bank wurde ja kürzlich in den Konzern integriert. Hat sich das auf Ihre neutrale Rolle ausgewirkt?

MADEJ: Wir sind für die Branche die größte finanzierende



Ausgezeichneter Navios-Deal

Die HSH Nordbank hat den „Deal of the Year Award 2013“ des Fachmagazins „Marine Money“ gewonnen. In der Kategorie Restrukturierung wurde die HSH Nordbank für eine gemeinsam mit der Navios-Gruppe entwickelte Finanzierungslösung ausgezeichnet.

Das Modell, das unter dem Namen „Nautilus“ entwickelt wurde, ermöglichte es der Bank, ihre Bilanzsumme sowie ihre Risiken zu reduzieren. Navios übernahm als neuer Investor zehn insolvente oder stark insolvenzgefährdete Schiffe und brachte dafür frisches Kapital und eine Bankfinanzierung in Höhe von knapp 130 Mio. US-Dollar ein. Der verbleibende Teil des vergebenen Kreditvolumens wurde in einen Participating Loan von gut 170 Mio. Dollar gewandelt, der es der HSH Nordbank ermöglicht, an einer Erholung der Schifffahrtsmärkte in den kommenden Jahren zu partizipieren und ihr ursprünglich in die Schiffe eingebrachtes Fremdkapital später zurückzuerhalten.

Marine Money lobte an dem innovativen Finanzierungsansatz, dass er zu einer Win-win-Situation für die Beteiligten führe. Die HSH Nordbank plant weitere derartige Transaktionen.

AKTEURIN:
Navios-Chefin
Angeliki Frangou.



Fotos: Navios; HSH Nordbank

FINANZIERUNG



Der Schlüssel für den Erfolg in der Schifffahrt bleibt auch künftig das Thema Kostenbewusstsein.

SIMON MADEJ, HSH NORDBANK

Bank – und schon von daher in die Überlegungen unserer Kunden eingebunden.

Da ist es ganz hilfreich, dass wir unseren Kunden auch Expertise in Sachen M&A und Restrukturierung anbieten können. Niemand ist gezwungen, uns zu beauftragen, und wenn wir eine Interessenkollision sehen, nehmen wir ein Mandat nicht an. Im Übrigen gibt es eine strikte Trennung zwischen Beratung und Finanzierung, sogenannte „Chinese Walls“, sodass Neutralität und die Verschwiegenheitspflichten gegenüber unseren Kunden stets gewahrt bleiben.

DS: Die HSH Nordbank zieht sich zunehmend aus der Schiffsfinanzierung zurück. Passt da der Ansatz noch?

MADEJ: Unsere Kernaussage dazu lautet: Wir sind die Bank für Unternehmer – dazu gehören ausdrücklich auch Schifffahrtsunternehmen. Das Volumen in der Kernbank soll stabil bleiben – dafür brauchen wir auch Neugeschäft. Die Schifffahrt wird also für die HSH Nordbank auch künftig

Bestandteil des Kerngeschäfts sein. Aber klar ist auch: Bei einer Kreditfinanzierung muss auch irgendwoher das erforderliche Eigenkapital kommen.

DS: Ein Fall für Private Equity?

MADEJ: Wer externes institutionelles Kapital zur Verfügung stellt, will die volle Kontrolle – oder jedenfalls so viel zu sagen haben, dass er jederzeit eingreifen kann. Deutsche Reeder sind da oft skeptisch, weil sie fürchten, die Macht im Unternehmen zu verlieren. Es gibt aber ein paar gute Beispiele, wo Reedereien sich auch mit eigenem Geld engagiert haben und mit ihren Private-Equity-Partnern auf Augenhöhe agieren.

Weil das Geschäft volatil und also recht risikobehaftet ist, sind die Renditeerwartungen der Kapitalgeber aber erfahrungsgemäß ambitioniert. Außerdem sind die Ansprüche an Reporting und Risikokontrolle hoch.

DS: Was heißt das konkret?

MADEJ: Der Investor erwartet, dass Daten zeitnah zur Verfügung gestellt werden. Das bedeutet für die Reedereien Investitionen in IT und in das entsprechende Know-how ihrer Mitarbeiter. Das ist in der Schifffahrt nicht anders als in anderen Branchen – aber die Einstellung ist teilweise anders. Schiffe sind große Assets. Wenn ich so ein großes Vermögen verwalte, sollte mich der aktuelle Stand der Dinge interessieren. Hier sind Fortschritte überfällig – aber es passiert mittlerweile auch eine Menge.

DS: Wie geht's weiter mit der Branche?

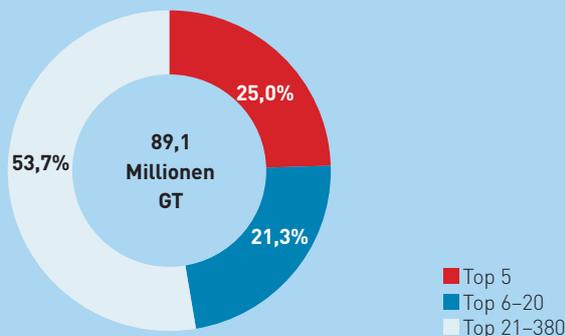
MADEJ: Der Schlüssel für den Erfolg bleibt das Thema Kostenbewusstsein. Die Schifffahrt ist eine internationale Branche – einen höheren Preis kann man nur für Premiumprodukte verlangen. Vielfach haben die Reedereien ihre Kostenstrukturen noch nicht der Realität angepasst: Die meisten Unternehmen hätten Kapazitäten für viel mehr Schiffe, als sie derzeit unter ihrem Management haben. Außerdem geht der Trend zu Pauschalen fürs Shipmanagement.

Die Krise wird nicht so schnell vorbei sein. Umso zwingender ist es meines Erachtens, zu wirtschaftlich größeren Einheiten zu kommen, wenn das Hauptgeschäft das Bereedern ist. Gegen den Strom kann man auf Dauer nicht schwimmen. ...

Marktsituation: Kleine Anbieter, große Abnehmer

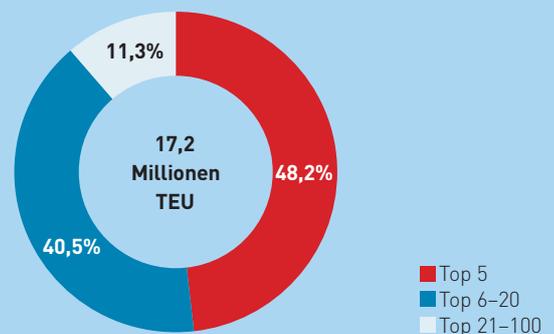
Die Grafiken zeigen die unterschiedliche Marktmacht von Charter- und Containerreedereien. Der mittelständisch geprägten deutschen Branche (links) stehen auf der Nachfrageseite große Akteure gegenüber – mit einem im Schnitt fast doppelt so hohen Marktanteil.

ANGEBOTSSEITE: Deutsche Reedereien



- Stark fragmentiert: 3.671 Schiffe/380 Unternehmen
- Starker Fokus auf Containern: Tonnageanteil ca. 50%
- Die Top-20-Reedereien betreiben 46,3% der Tonnage

NACHFRAGESEITE: Top-Linienreedereien



- Konzentration der Nachfrageseite auf Containern
- Die Top-20 der Linienreedereien kommen auf 88,7% der weltweiten Container-Tonnage

Quelle: alphaliner, VDR

01 Nordcapital managt Hesse-Newman-Fonds

Das Hamburger Investmenthaus Nordcapital hat zum 1. Januar 2015 Fondsmanagement und **Anlegerbetreuung der von Hesse Newman Capital emittierten Fonds** übernommen. Der Dienstleistungsvertrag umfasst insgesamt acht Immobilien- sowie zwei Zweitmarkt-Portfoliofonds. Damit wächst das verwaltete Immobilienvermögen von Nordcapital **um rund 560 Mio. Euro auf 1,3 Mrd. Euro** und das Schiffs-Zweitmarktsegment um 20 Mio. Euro auf ein Investitionsvolumen von 291 Mio. Euro.

Nordcapital verfügt über **langjährige Erfahrung und Inhouse-Kompetenz im Management** von Immobilien- und Schiffsinvestments. Seit seiner Gründung im Jahr 1992 hat das Unternehmen 140 geschlossene Fonds in den Bereichen Transport, Immobilien, Energie und Private Equity aufgelegt. „Das Mandat von Hesse Newman ist ein Erfolg und bestätigt unsere Entscheidung, **unser Know-how im Asset Management als Dienstleistung auch Dritten** zugänglich zu machen. Selbstverständlich gilt für die übernommenen Fonds der gleiche hohe Qualitätsanspruch sowohl im Management als auch in der Anlegerbetreuung, den wir an unsere eigenen Fondsprodukte haben“, sagt Florian Maack, CEO der Nordcapital. „Unser Ziel ist es, durch den **Ausbau an hochwertigen Assets under Management** langfristig weiter zu wachsen.“ Zu diesem Zweck hat das Unternehmen im Oktober 2013 die Nordcapital Externe Fondsmanagement GmbH gegründet.

Die professionelle Rundumbetreuung der Hesse-Newman-Fondsanleger übernimmt künftig die Nordcapital Treuhand. Als **wichtigste Schnittstelle zwischen den Investoren und ihren jeweiligen Beteiligungsgesellschaften** informiert sie zeitnah und transparent über die wirtschaftliche Entwicklung der Gesellschaften sowie über steuerliche Aspekte und Rechtsfragen. www.nordcapital.com

02 HSH Nordbank mit Neunmonatsgewinn

Die HSH Nordbank hat für die ersten neun Monate des Jahres 2014 einen **Konzernüberschuss deutlich über dem Vorjahresergebnis** erzielt. Die Entwicklung in den Kerngeschäftsfeldern und die deutliche Reduktion der Altlasten unterstreichen die **Fortschritte der Bank bei der Umsetzung ihres Geschäftsmodells**. Das Neugeschäft wurde planmäßig

ausgebaut. Darüber hinaus haben Erträge aus Wertpapier- und Beteiligungsverkäufen sowie **spürbar gesunkene Kosten** das Ergebnis begünstigt. Maßgeblich positiv wirkte die Kapitalschutzklausel, die – nach hohen Belastungen aus Garantieprämien in den Vorjahren – wie erwartet **zu einer ertragswirksamen Teilauflösung der Garantieprämien in den ersten neun Monaten** 2014 führte. Das Ergebnis vor Steuern stieg zum 30. September 2014 auf 460 Mio. Euro. Gegenüber dem Neunmonatsergebnis im Vorjahr ist dies ein Anstieg um 555 Mio. Euro (Vorjahreszeitraum: –95 Mio. Euro). **Das Ergebnis nach Steuern verbesserte sich auf 333 Mio. Euro** (Vorjahreszeitraum: –66 Mio. Euro). www.hsh-nordbank.de

03 Zweitmarkt: Magere Kurse bei Schiffsfonds

An der Fondsbörse Deutschland wurden im November Anteile geschlossener Fonds in

Höhe von 11,75 Mio. Euro gehandelt. **Insgesamt wurden 360 Transaktionen ausgeführt**. Der durchschnittliche Handelskurs lag bei rund 50,7 Prozent des nominalen Anteilswertes.

Während sich die Durchschnittskurse von Immobilienfonds und sonstigen Fonds mit 57,8 und 53,1 Prozent annäherten, wurden **bei den Schiffsfonds deutlich niedrigere Kurse** erzielt. Zwar entsprachen die Anzahl mit 54 und das nominale Volumen der Transaktionen mit 1,75 Mio. Euro in etwa den Werten des Vormonats (51 bzw. 1,85 Mio. Euro), die Kurse fielen aber **von durchschnittlich 25,9 Prozent des Nominalwertes im Oktober auf einen mittleren Kurs von 15,5 Prozent im November**. Das zeigt, dass meist private Verkäufer bereit sind, zu immer niedrigeren Preisen zu verkaufen, während private und institutionelle Käufer nach wie vor auf der Suche nach günstigen und damit **lukrativen Schiffsinvestments** sind. www.zweitmarkt.de



SERTICA
It's your business!

Fleet Management / Maintenance / Procurement
IT - With respect for your business!

Vereinbaren Sie einen Termin mit
unserem Büro in Hamburg
www.sertica.com

INDIZES



Blickpunkt Börse: Star Bulk expandiert, Makler fusionieren

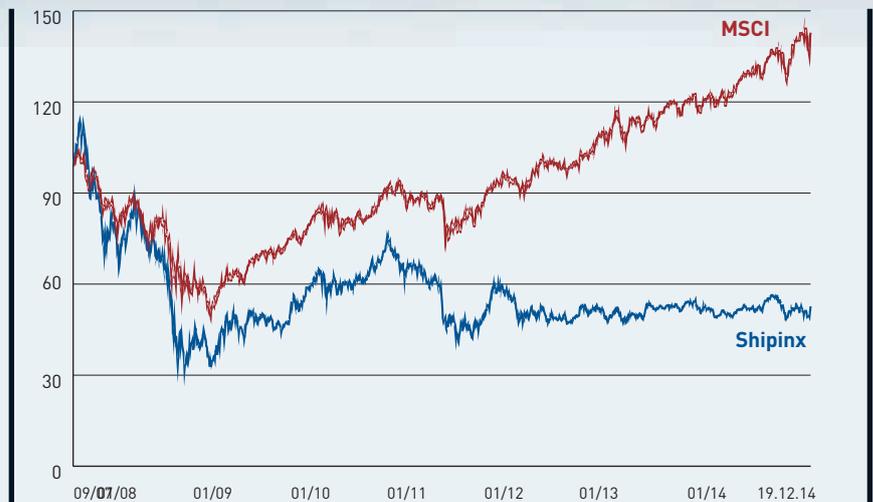
Während Star Bulk mit einer massiven Expansion den Weg aus den roten Zahlen sucht, gibt es bei Tankern rosige Zeiten. Und die Makler fusionieren recht eilig.

Belohnt für seinen massiven Expansionskurs wurde Petros Pappas, CEO von Star Bulk Carriers (NYSE: SBLK), auf einer Gala im Dezember: „Greek shipping personality of the year“ kann er sich nun nennen. Investoren in den neuen Bulkerriesen hätten vielleicht noch einige Quartale gewartet, um den exzentrischen Kurs besser beurteilen zu können.

Star Bulk hat 2014 zwei Fusionen hingelegt. Zunächst wurde die eigene Reederei im Juni mit der Trockenflotte von Oceanbulk verschmolzen. Dann kamen im August auf einen Schlag noch 34 Bulker von Excel Maritime Carriers dazu. Aus einem überschaubaren Outfit wurde damit in wenigen Wochen die größte gelistete Bulkerreederei.

Zum Jahresende konnte Pappas die Analysten an der Wall Street mit Ergebnissen überraschen, die besser waren als erwartet. Doch es blieb ein Verlust von 0,03 USD pro Aktie, also kein Grund für überbordende Euphorie. Großinvestor Oaktree Capital Management freute sich dennoch. Es drückt aber eine gewaltige Schuldenlast: Die 103 Schiffe wollen finanziert werden. Ungedeckte scheinen Kapitalausgaben von über 100 Mio. US-Dollar, was darauf hindeutet, dass einige Schiffe verkauft werden müssen. Denn im derzeitigen Markt sind weder eine Ausgabe zusätzlicher Aktien noch eine Anleihe angesagt. Immerhin ist man bei Oceanbulk optimistisch, dass wegen der Größe nun auch die Kapitalkosten sinken.

Nimmt man den Kursverlauf als Gradmesser, dann hat Starbulk noch einen Berg Hausaufgaben zu lösen. Das Kursfeuerwerk nach beiden Akquisitionen ist erloschen. Seit September hat die Aktie 60 Prozent verloren. Selbst im Vergleich zum Jahresbeginn steht ein Minus von 50 Prozent auf der Uhr.



Positiv sah es dagegen beim ebenfalls in New York gelisteten griechischen Konkurrenten Diana Shipping (NYSE: DSX) aus, der zurzeit 39 Bulker fahren lässt. Das erfreuliche Quartal brachte zwar auch Verluste bei den Bulkern, die aber zur Überraschung vieler Analysten durch die dicken schwarzen Zahlen der Tochter Diana Containerships mehr als ausgeglichen wurden. Die Containersparte zahlte einen Profit von 12,5 Mio. Dollar ein, was für die Mutter zu einem Gewinn von 0,08 Dollar pro Aktie führte.

Die erstaunten Analysten hatten mit einem herben Verlust gerechnet. Entsprechend stieg die Aktie um 10 Prozent, was aber nach dem Minus von rund 50 Prozent im Jahresverlauf ein überschaubarer Trost blieb. Das Rückkaufprogramm der eigenen Aktien muss in den kommenden Monaten erst noch seine Sinnhaftigkeit beweisen.

Tanker profitieren vom Ölpreis

Zarte Anzeichen der Erholung lassen sich bei Navios Maritime Acquisition ablesen, über die wir hier bereits berichteten. In der Adventszeit stieg der Kurs um eindrucksvolle 50 Prozent – allerdings von niedriger

Basis. Navios Maritime Midstream Partners (NYSE: NAP), ein gelistetes Master Limited Partnership (MLP) mit dem Ziel, im Tankermarkt ein Zeichen zu setzen, mäandert noch in unklarer Richtung. Das günstige Öl scheint aber NAP ebenso wie die meisten Tankreedereien mindestens kurzfristig zu beflügeln. NAP kann es als jüngstes Kind der Navios-Familie gebrauchen, denn zum Jahresende lag der Aktienkurs immer noch unter dem IPO-Kurs vom November.

Fusionen bei den Großmaklern

Die beiden Platzhirsche der Maklerszene werden ihren Mega-Merger wohl Anfang 2015 vollenden. Clarksons wird für den bislang nicht gelisteten Konkurrenten Platou aus Oslo knapp 450 Mio. Dollar zahlen, den Großteil davon in Aktien – nur rund acht Prozent in bar. Wie schnell die Integration der zwei Kulturen dann geht, hängt wesentlich vom energischen Management ab. Der neue Marktführer wird an der Börse in London gelistet bleiben. Eile für eine effiziente Fusion ist geboten, denn auch ICAP und Howe Robinson scheinen sich einander anzunähern, wie zuvor schon Braemar und ACM.

Quelle: Structured Solutions AG; Stand: 19.12.2014
Foto: iStockphoto/craftvision

New ConTex dank hoher Marktaktivitäten stabil – üblicher Abschwung zum Jahresende bleibt aus

Obwohl der Containerchartermarkt überraschenderweise so kurz vor dem Jahresende und den Weihnachtsferien noch recht aktiv war, schlägt sich das bislang nicht in einer allgemeinen Ratenerhöhung nieder.

Die derzeitigen Abschlüsse liegen zu meist auf dem bisherigen Marktniveau. Der von der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. herausgegebene New ConTex zeigte Ende Dezember daher auch keine Bewegung und verharrete bei 373 Punkten.

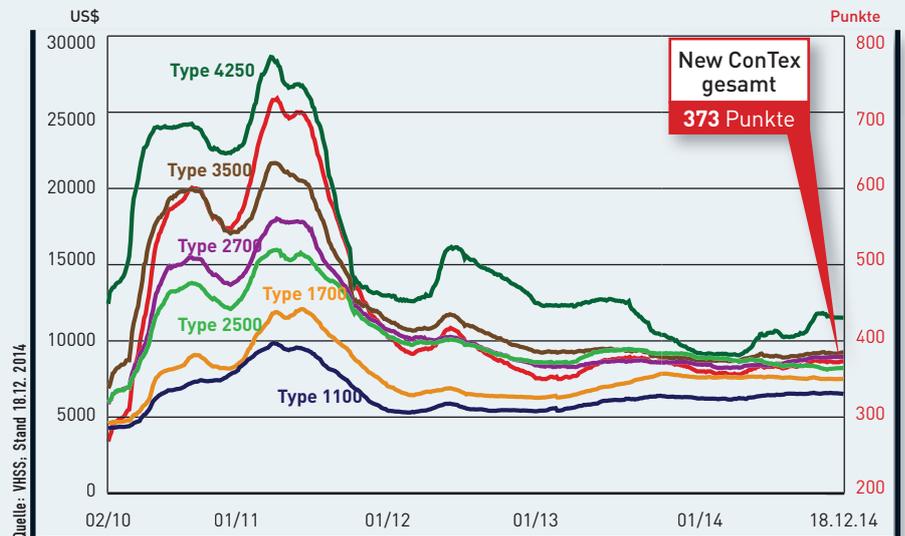
Betrachtet man die einzelnen Segmente, so fällt auf, dass die kleineren Schiffe – mit oder ohne Ladegeschrir – leichte Verluste zu verkraften haben, während die größeren moderate Zugewinne verzeichnen konnten. Gleichwohl liegen die Zugewinne bzw. Verluste zwischen moderaten -0,4 Prozent (12-Monats-Charter für 1.100- und 2.700-TEU-Schiffe) und +0,4 Prozent (24-Monats-Charter für die

3.500-TEU-Klasse) gegenüber dem letzten Stichtag.

Wegen der Feiertage wird für die nächsten zwei Wochen ein sehr ruhiger Markt erwartet. Da die nächste größere Unterbrechung erst wieder mit dem chinesischen Neujahrsfest am 19. Februar zu erwarten ist, bleibt dem

Markt zu Beginn des neuen Jahres noch einige Zeit, seinen Erholungstrend fortzusetzen. Gegenüber dem Vorjahresstand von 361 Punkten betrug das Plus zuletzt 3,3 Prozent, wobei die 4.250-TEU-Schiffe über beide Vertragslaufzeiten mit rund 25 Prozent im Plus notierten.

www.vhss.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



INDIZES

SFI TKL.Ship: Stärkerer Dollar beflügelt Gesamtindex

Im November stieg der SFI Gesamtindex – insbesondere wegen des stärkeren Dollars – gegenüber dem Vormonat um 1,91 Prozent.

Innerhalb der Containerschifffahrt stiegen die Charrteraten oder blieben konstant. Auch

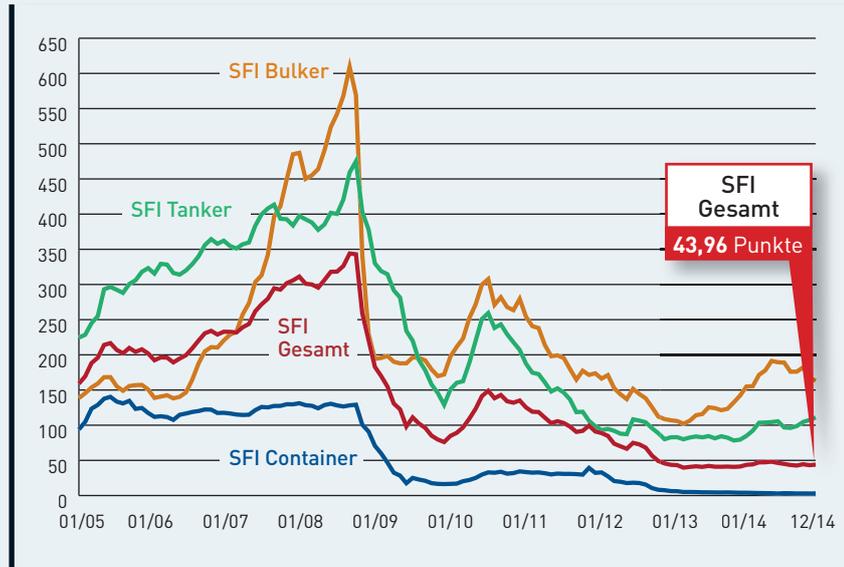
die Neubaupreise blieben in den meisten Größenklassen auf dem Niveau des Vormonats oder nahmen leicht zu. Nur die Neubaupreise für 3.500-TEU-Schiffe gingen leicht zurück. Die Second-Hand-Preise hingegen fielen in

fast allen Größenklassen oder blieben konstant. Insgesamt führte auch der stärkere Dollar zu einem Anstieg im Containersegment.

Bei den Tankern stiegen die Charrteraten in fast allen Größenklassen teilweise deutlich. Lediglich bei den Handysize-Tankern blieben sie konstant. Die Neubaupreise bei Handymax- und Aframax-Tankern stagnierten, in den anderen Größenklassen gingen sie leicht zurück. Die Second-Hand-Preise entwickelten sich uneinheitlich. Bei den Handysize-, Panamax-, Aframax- und VLCC-Tankern blieben sie konstant. Die Second-Hand-Preise der Handysize-Tanker fielen leicht, während sie bei den Suezmax-Tankern stiegen. Diese Entwicklungen führten zu einem Anstieg des Index im Tankersegment.

Bei den Bulkern fielen die Raten in allen Größenklassen teilweise deutlich. Die Neubaupreise gingen ebenfalls in allen Größenklassen zurück. Die Second-Hand-Preise fielen in allen Größenklassen oder blieben konstant. Aufgrund dieser Entwicklungen ist der Index im Segment Bulker gesunken.

www.boersenag.de www.zweitmarkt.de



RWI/ISL-Containerumschlag-Index: Welthandel weiter auf hohem Niveau

Im November ist der Containerumschlag-Index des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) zwar leicht von (revidiert) 124,9 auf 124,4 Punkte gesunken.

Er bewegt sich aber weiter auf hohem Niveau. Deshalb verstärkt sich der Eindruck, dass die Weltwirtschaft die Stagnationsphase hinter sich gelassen hat. Dies gilt umso mehr, als der ohnehin schon hohe Wert für den Oktober noch leicht um 0,3 Punkte nach oben korrigiert wurde. Die Schnellschätzung für November stützt sich auf Angaben von 39 Häfen, die gut 70 Prozent des im Index abgebildeten Containerumschlags abdecken.

In den Index gehen die vom ISL im Rahmen seiner Marktbeobachtung fortlaufend erhobenen Angaben zum Containerumschlag in 75 internationalen Häfen ein, die rund 60 Prozent des weltweiten Containerumschlags tätigen. Da der internationale Handel im Wesentlichen per Seeschiff abgewickelt wird, lassen die Containerumschläge zuverlässige

Rückschlüsse auf den Welthandel zu. Weil viele Häfen bereits zwei Wochen nach Ablauf eines Monats über ihre Aktivitäten berichten, ist der RWI/ISL-Containerumschlag-Index ein zuverlässiger Frühindikator der Entwicklung

des internationalen Handels mit verarbeiteten Waren und damit auch der weltwirtschaftlichen Aktivität. Die OECD rechnet für 2015 unterdessen mit einer Zunahme der Welt handelsaktivität um 4,5 Prozent www.isl.org



In Kürze

Skuld dehnt London Underwriting aus. Der norwegische Club hat seine Niederlassung in London mit erweiterten Zeichnungsvollmachten ausgestattet. Künftig kann dort direkt P&I-Geschäft für Reeder und Befrachter sowie Rechtsschutz (FD&D) abgeschlossen werden. Bislang war das lokale Underwriting auf Offshore, Yachten und Festprämiengeschäft beschränkt. Aufgrund der Vielzahl von P&I Clubs und Maklern vor Ort ist London nach wie vor der wichtigste Hub für die Branche.

West of England kriegt bessere Noten. Der P&I Club ist für seine bessere finanzielle Performance von der Rating-Agentur Standard & Poor's belohnt worden. Das Rating wurde von „BBB“ auf „BBB+“ hochgestuft. West of England war es gelungen, die kombinierte Schaden-Kosten-Quote seit 2008 von 140 auf 101 Prozent zu verbessern.

Strike Club hebt Prämie kräftig an. Der auf Streiks und Betriebsunterbrechungen spezialisierte Gegenseitigkeitsversicherer fordert von den Mitgliedern für 2015 eine Anhebung um 10 Prozent. Die Risikolage habe sich weltweit verschärft, auch aufgrund der geopolitischen Spannungen in Zentral- und Osteuropa, erklärte das Management.

Immer mehr Superyachten im P&I-System

Die von den Reedereien getragenen P&I-Schiffshaftpflichtversicherer bieten inzwischen auch Tausenden von Luxusyachten Deckung. Führend im Segment ist der Shipowners' Club, der primär kleinere spezielle Tonnage versichert.

Wie der Club mitteilt, ist die Anzahl der Yachten in seinem P&I-Buch inzwischen auf über 2.200 angestiegen. Vor 20 Jahren seien es erst 37 gewesen. Der

Trend geht damit in eine andere Richtung als bei kleineren Handelsschiffen, die zuletzt verstärkt zu den kommerziellen Festprämienanbietern abwanderten. Früher hätten nur die größten Yachten die umfassenden Haftungslimits des P&I-Sektors in Anspruch genommen. Über die Jahre seien auch verstärkt kleinere Yachten zum Shipowners' Club hinübergewechselt, der über 30.000 Schiffe versichert.



BUNKERAUFNAHME: Vorher immer Verzicht auf Gläubigerrechte einfordern, empfiehlt der Schutzverein.

Bunkerlieferkette darf kein Gläubigerrecht bekommen

Zahlreiche Schiffsarreste im Zuge der Insolvenz des weltgrößten Schiffsbrennstoffhändlers OW Bunker haben die Debatte um das Thema Schiffsgläubigerrechte für Bunkerlieferungen befeuert.

Mithilfe eines Arrests versuchen Bunkerlieferanten offene Forderungen gegenüber säumigen Zeitcharterern, die für die Treibstoffbeschaffung verantwortlich sind, durchzusetzen. Für das Schiff bzw. die Reederei bedeutet das erhebliche finanzielle Schäden. Im Fall des Anbieters OW Bunker, der im November bankrottging, ist die Problematik besonders komplex. Auch Zeitbefrachter, die mit der Bunkerrechnung gar nicht in Verzug sind, sind hier betroffen.

Hintergrund dafür sind die Lieferantenbeziehungen innerhalb der Bunkerindustrie. So war OW Bunker bei vielen Geschäften bloß als Zwischenhändler aktiv, hat die Ware quasi vom

physischen Lieferanten hin zum Befrachter vermittelt. Als die Firma die Segel strich, standen zahlreiche Lieferanten mit offenen Forderungen da. In vielen Fällen gelang es ihnen, mit ihren Titeln ein Schiffsgläubigerrecht zu erwirken, um die offenen Beträge statt bei OW Bunker bei Schiffseigentümer und Charterer eintreiben zu können. Es sei „nicht einzusehen, weshalb Reedereien oder Zeitbefrachter die kostenträchtigen Risiken übernehmen sollten, die durch die ungerechtfertigte Ausweitung von Schiffsgläubigerrechten auf Bunkerlieferungen entstehen“, erklärte der Schutzverein Deutscher Rehdler.

Er empfiehlt den Reedern, einen speziellen Passus in Zeitcharterverträge aufzunehmen, der den Charterer verpflichtet, vor jeder einzelnen Bunkeraufnahme eine Verzichtserklärung des physischen Bunkerlieferanten auf Schiffsgläubigerrechte vorzulegen.



DIRECT CREWING
MARITIME EXPERTS YOU CAN RELY ON

Finkenstraße 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

Umwelt & Kultur

NEWS UND MELDUNGEN



Foto: Stelanie Arndt, AWI

Untereis-Roboter erforscht Leben an Eisschollen

Forscher des Alfred-Wegener-Instituts berichten über erste Test-Tauchfahrten des neuen Untereis-Roboters „NUI“ (Nereid Under Ice Vehicle).

Das rund drei Mio. Dollar teure Forschungsgerät war auf einer „Polarstern“-Arktisexpedition in die Framstraße erstmals zum Einsatz gekommen und hatte den Wissenschaftlern ungeahnte Einblicke in den Lebensraum unter dem Packeis er-

möglicht. Der Grund: Anders als herkömmliche ferngesteuerte Roboter ist „NUI“ nur über ein haardünnes Glasfaserkabel mit dem Schiff verbunden. Dieses Steuer- und Datenkabel erlaubt es dem Gerät, sich auf seinen Tauchfahrten viel weiter vom Forschungsschiff zu entfernen und dennoch alle Videobilder und Messdaten in höchster Auflösung und Echtzeit an das Schiff zurückzusenden. www.awi.de

START: An einem Kran hängend, wird das neue ROV „NUI“ für eine Unter-Eis-Tauchfahrt von Bord der „Polarstern“ gehievt.

DSM bleibt in der Museums-Bundesliga

Das Deutsche Schifffahrtmuseum Bremerhaven (DSM) bleibt „Nationales Forschungsmuseum“. Das hat der Senat der Leibniz-Gemeinschaft empfohlen.

Damit fließen zunächst bis 2018 pro Jahr rund vier Mio. Euro an Zuschüssen von Bund und Ländern. Bis zur Amtsübernahme der neuen Direktorin Prof. Sunhild

Kleingärtner 2013 hatte es Zweifel am Kurs der Einrichtung gegeben. Doch mittlerweile sieht die Leibniz-Gemeinschaft das wichtige maritime Museum auf einem guten Weg – will allerdings schon in vier statt der üblichen sieben Jahre erneut prüfen. Bis 2016 wird das DSM für 42 Mio. Euro modernisiert. www.dsm.museum

STANDORT: Das Deutsche Schifffahrtmuseum in Bremerhaven.



Foto: Uwe H. Friese/CC-BY-SA-3.0



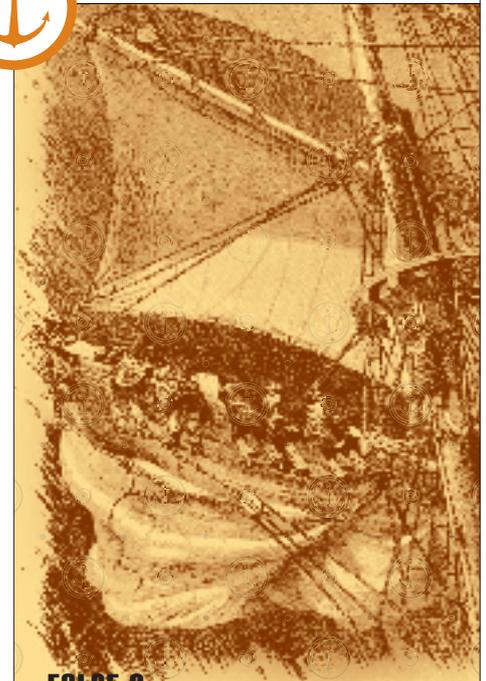
ENGAGEMENT: Dr. Monika Griefahn, Henning Kuhlmann und Dirk Lehmann (v.l.).

Scheck für die Umwelt

Eine Million Tonnen CO₂ hat der Weltmarktführer für Schiffsrunder, Becker Marine Systems, bereits durch sein Produkt Becker Mewis Duct eingespart.

Nun spendet das Hamburger Unternehmen pro gesparter Tonne CO₂ zwei Cent für den Schutz maritimer Lebensräume. Die Becker-Chefs Lehmann und Kuhlmann überreichten einen Scheck über 20.000 Euro an Monika Griefahn, Vorsitzende des Vereins „AIDA Freunde der Meere e.V.“ und Direktorin für Umwelt und Gesellschaft bei AIDA Cruises. www.becker-marine-systems.com

Foto: Becker Marine Systems



FOLGE 9

Die Segel streichen

Widerstand zu leisten mag ehrenwert sein und ein Zeichen von Stärke, doch man muss auch wissen, wann es genug damit ist.

So wie unsere Buchen, Eichen und andere Laubgehölze im Winter die Blätter abwerfen, auch um den stürmischen Westwinden der kalten Jahreszeit weniger Angriffsfläche zu bieten, so müssen Segelschiffe bisweilen die Segel streichen, damit diese nicht reißen oder das Schiff kentert. Auch am Ankerplatz oder im Hafen werden alle Segel eingeholt, damit das Schiff keine Fahrt mehr macht. Einen Teil der Segel (z.B. das Topsegel) einzuholen, galt früher auch als Zeichen der Ehrerbietung gegenüber anderen (mächtigen) Schiffen oder Städten, in deren Reichweite man kam.

Das (vollständige) Einholen der Segel war jedoch in erster Linie ein Zeichen der Kapitulation, denn ein Schiff ohne gehisste Segel konnte weder fliehen noch länger manövrieren und bot sich dem überlegenen Gegner weitgehend wehrlos dar. Wer die Segel streicht, gibt also auf – keineswegs malt er das Segeltuch farbig an.

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

Illustration: „Zur See“; Henk Verlagsgesellschaft und Druckerei/Wikimedia Commons

2015 startet Landstrom im Kieler Hafen

Schon Mitte des Jahres könnten Kreuzfahrtschiffe und Fähren in Kiel von der sauberen Energieversorgung profitieren.

So sieht es jedenfalls der Zeitplan des Seehafens Kiel voraus. Ob er einzuhalten ist, hängt offenbar auch von möglichen Fördermitteln der EU ab. Die Gesamtinvestitionen in die Landstromanlage sollen sich auf rund eine Million Euro belaufen. Erforderlich sind eine Trafostation und eine 11-kV-Versorgungsleitung zum Terminal.

Die Landstromversorgung betrifft einen täglichen RoPax-Linienverkehr – das wäre Premiere in einem deutschen Seehafen. Im Zielhafen Oslo gibt es schon seit 2010 Landstrom. Lübecks Hafen bietet RoRo-Fähren am Nordlandkai-Terminal schon seit August 2008 eine Versorgung per Kabel an, in Hamburg-Altona soll das System ebenfalls im Sommer 2015 an den Start gehen. Die dortige Anlage kostet rund zehn Mio. Euro. www.portofkiel.com

KIEL: Die Stromversorgung der Fähren erfolgt künftig landseitig.



Foto: Thomas Leiss – Fotolia.com

Stena-Fähre: Fernwärme im Hafen

Auch Schiffe müssen beheizt werden – besonders, wenn sie Passagiere transportieren. In Göteborg geschieht das jetzt besonders umweltfreundlich mit Fernwärme.

Im Rahmen eines nach Angaben der Fährreederei „einzigartigen Gemeinschaftsprojektes“ mit dem Energieversorgungsunternehmen der Stadt wird ab sofort die 1983 gebaute RoPax-Fähre „Stena Danica“ während ihrer mehrstündigen Hafenliegezeit



mit Fernwärme des örtlichen Energieanbieters versorgt. Dadurch können die entsprechenden bordeigenen Aggregate in dieser Zeit heruntergefahren werden. Dafür wurde die „Stena Danica“ umfassend technisch nachgerüstet. Die EU hat das innovative Projekt mit Fördermitteln unterstützt.

www.stenaline.de

VORREITERIN: Die mehr als 30 Jahre alte Fähre „Stena Danica“.

Foto: Stena Line

Nordsee erreicht Rekordtemperaturen

Die Oberflächentemperatur der gesamten Nordsee im November hat mit 11,8 °C den höchsten Wert seit Beginn der Aufzeichnungen im Jahr 1969 erreicht.

Sie lagen um 2,1 °C über dem langjährigen Mittel des Monats November von 9,7 °C. Seit 1969 hat sich die Novembertemperatur der gesamten Nordsee im Mittel um 1,1 °C erhöht. Regional wurden mit über 13 °C die höchsten Temperaturen im Bereich

des Einstromes aus dem Englischen Kanal und an der europäischen Festlandküste von den Niederlanden bis ins Skagerrak beobachtet. Hier lagen die Temperaturen um 3 °C über dem langjährigen Durchschnitt. Vergleicht man die diesjährigen Oberflächentemperaturen des Novembers mit den Werten der letzten 40 Jahre, so setzt sich der Trend zu immer höheren Wassertemperaturen im Herbst fort. www.bsh.de

Auf Kreuz- Kümmel-Fahrt



Wo immer in der Welt Gewürzpflanzen beheimatet sind – für Touristen sind es Sehnsuchtsorte, deren Namen sofort Fernweh wecken: Sansibar und Sri Lanka, Karibik und Orient, Indien, Brasilien oder die Inselwelt Indonesiens. Hier weht nicht nur sprichwörtlich der Duft der großen weiten Welt, hier duften exotische Pflanzen wie Vanille, Zimt oder Muskat. Und Kreuzfahrtschiffe bringen ihre Kunden auf abwechslungsreichen Routen zu diesen herrlich würzigen Traumzielen.

Auch die MS Europa“ von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten fährt immer wie-

der dorthin, wo mehr als nur der Pfeffer wächst. Regelmäßig mit an Bord ist Gewürzexpertin und Kochbuchautorin Bettina Matthaei. Leidenschaftlich und kenntnisreich entführt sie interessierte Kreuzfahrtreisende in die magische Welt der Aromen. „Auf diesen Reisen halte ich Vorträge und gebe Workshops, die immer ganz speziell auf die jeweilige Route abgestimmt sind“, erklärt die Hamburgerin. „Laufen wir Häfen in Indien an, geht es natürlich um Currys; nimmt das Schiff Kurs auf Grenada, thematisiere ich die Muskatnuss, denn von dort stammen heu-



MUTTER:
Bettina
Matthaei ist
Kochbuch-
autorin.

Traumstrände vor Augen, Meeresrauschen in den Ohren: Seereisen sprechen eine Vielzahl von Sinnen an. Sie können sich sogar in der Nase entfalten und auf der Zunge zergehen, wie Bettina Matthaehi und Katharina Wilck mit ihren Gewürzseminaren an Bord der Hapag-Lloyd-Kreuzfahrtschiffe beweisen. Text: Andrea Andresen-Schneehage



ERLEBNIS: Genussreisen in exklusivem Ambiente.



Foto: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten; Alfons Schutbeck; Meine Reise in die Welt der Gewürze; Quang Huy Vu

te 40 Prozent der Jahresernte; kreuzen wir im Mittelmeer, orientiere ich mich an den Komponenten der südeuropäisch-mediterranen oder nordafrikanischen Küche.“

Feuerwerk im Gaumen

Für jede dieser Kreuzfahrten kreiert Bettina Matthaehi eigene, zum Reiseziel passende Gewürzmischungen wie das Red-Bangkok-Curry zur Thailandfahrt oder die Komposition „Feuer und Eis“, die (nicht nur) bei Reisen im Nordatlantik schmeckt. Beim Zusammenstellen der verschiedenen Ingredienzien ist sie ganz in ihrem



TOCHTER:
Katharina
Wilck ist
das zweite
Spicegirl.

Element! Wie ein Musiker mit Tönen, so komponiert sie mit Aromen; wie ein Parfümeur spielt sie mit Kopf- und Herznoten; wie ein Maler kombiniert sie feine Nuancen mit kräftigen Akzenten.

Meist stecken sechs oder sieben, manchmal auch bis zu 20 verschiedene Rohgewürze in einer Mixtur. Hier noch einen Löffel Kurkuma, da eine Messerspitze Zimt oder eine Prise Chili: Die Mischung sei erst dann komplett, wenn der Gaumen zu tanzen beginne und die Aromen sich gegenseitig Feuerwerke zuwerfen, sagt die Hamburgerin, die virtuos auf →

→ der Klaviatur der Geschmacksknospen spielt. Beim Abschmecken testet sie jede neue Mischung pur. „Ich kann mit diesen Gewürzakkorden ‚virtuell‘ kochen. Zu welchen Geschmackserlebnissen eine Gewürzmischung sich dann beispielsweise in einem Couscous oder Curry entfalten wird, das verrät meine Zunge mir schon vor der Zubereitung.“

Feine Manufaktur

Die jahrzehntelange Erfahrung im Umgang mit Aromen hilft dabei. Ihre Leidenschaft für Gewürze entwickelte Bettina Matthaei schon in frühester Jugend. Seit ihren Studententagen ist sie begeisterte Freestyle-Köchin, und für die kleine, feine, 2003 gegründete Manufaktur „1001 Gewürze“ komponierte sie schon Hunderte



SCHNUPPERKURS:
Katharina Wilck bereitet eine Geschmacks- und Geruchsprobe vor.



von ausgefallenen Mischungen. Gemeinsam mit ihrer Tochter Katharina Wilck, die das Familienunternehmen im Hamburger Stadtteil Barmbek führt, produziert sie für Hobbyköche, Feinkosthandel, gehobene Gastronomie – oder auch exklusiv für die Bordrestaurants der „Europas“. Rund zehn Tonnen Gewürze verarbeiten die beiden mit ihrem Team hier jedes Jahr; längst sind Mutter und Tochter über die Grenzen der Stadt hinaus in der Genießer-Szene bekannt – als die „Hamburger Spicegirls“.

Im Dienst von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten erobern sie auch die Meere. Katharina Wilck an Bord des Neubaus „Europa 2“ und ihre Mutter auf der 1999 in Dienst gestellten „Europa“. Ihre erste Reise als Gewürzexpertin an Bord machte Bettina Matthaei bereits vor zehn Jahre nach Brasilien, seitdem ist sie bis zu dreimal jährlich unterwegs, um ihren Mitreisen-

den die faszinierende Welt der Aromen nahezubringen. Und die sind begeistert von den Workshops; für manchen Teilnehmer zählen die neu gewonnenen Erkenntnisse über Historisches und Kulinarisches sogar zu den Highlights der Reise.

In Kürze zieht es Bettina Matthaei wieder einmal fort aus der Großstadt, hin zu ihrem schwimmenden Arbeitsplatz. Im Februar geht sie – inzwischen schon zum 19. Mal – auf Dienst-Kreuzfahrt von Rangun über Sri Lanka und Mumbai bis nach Dubai quer durch den Indischen Ozean. Es ist nicht nur die Welt der Currys in allen Farben und Schärfen, durch die die „Europa“ dann kreuzt; das Schiff wird auch Cochin an der südindischen Malabarküste anlaufen, die der legendäre portugiesische



STERNEKOCH: Dieter Müller (l.) verwöhnt seit vier Jahren die Gäste an Bord der „Europa“.

Entdecker Vasco da Gama 1498 als erster Europäer auf dem Seeweg erreichte. Auch er hatte damals vor allem Spezereien im Kopf – insbesondere den begehrten und seinerzeit so überaus wertvollen Pfeffer.

Frisch durch die Mühle

Bei Bettina Matthaei läuft der Gewürztransport andersherum als bei da Gama: Sie verpackt ihre Zutaten sorgfältig in der heimischen Hamburger Manufaktur und lässt sie dann in ferne Häfen an Bord befördern. Nur so kann sie die Güte der Gewürze gewährleisten, die sie den Seminarteilnehmern an Bord präsentieren wird.

„Unsere europäischen Importeure haben sehr gute und enge Verbindungen in die Herkunftsländer, sie prüfen jede einzelne Charge und garantieren zuverlässige Qualität. Gewürze sollte man deshalb immer hier kaufen“, empfiehlt die Expertin auch allen Fernreisenden. „Die Gewürzstände auf indischen Märkten oder in arabischen Souks sind malerisch. Man muss sie unbedingt besuchen, bestaunen und fotografieren. Doch wer für das eigene Gewürzbord einkaufen möchte, sollte wis-



SINNESFREUDEN: Die Luxusliner „Europa“ und „Europa 2“ bürgen für bleibende Eindrücke.



MIXTUR: Die Passagiere setzen sich intensiv mit den verschiedenen Aromen auseinander.



sen, dass die Rohstoffe hier tagelang in der prallen Sonne stehen, sich in den Gefäßen Schwitzwasser bilden kann und oft Kühe und Ziegen zwischen den Gebinden umherspazieren. Eine einwandfreie Qualität darf da nicht immer erwartet werden.“

Das ist bei den Workshops auf der „Europa“ zweifellos anders. Die Zutaten, mit denen hier gearbeitet wird, sind absolut frisch; empfindliche Gewürze, deren Aromen leicht verfliegen, wandern erst unmittelbar vor ihrem Einsatz durch die Mühle. Und während die Schiffsreisen-

den einen Tag auf offener See verbringen, steigen ihnen die verführerischen Düfte von Kardamom, Piment oder Koriander in die Nase. „Es gibt viel Wissenswertes über Gewürze zu erzählen“, so Matthaei. „Aber natürlich zelebrieren wir vor allem die Geschmacksvielfalt. Die Gäste arbeiten dabei entweder nach meinen Rezepturvorschlägen oder stellen sich individuell ihre eigenen Gewürzmischungen zusammen.“

Für die ganz opulenten Feste der Aromen sorgt die Gewürzspezialistin dann mit dem Team der Bordküche – gelegentlich

unterstützt sie auch prominente Gastköche wie Lea Linster, Cornelia Poletto oder Johann Lafer. Menüs nach dem Motto „Indische Nacht“ oder „Tapas-Bar“ bieten dann Erlebnisküche vom Feinsten.

An Bord fühlt Bettina Matthaei sich inzwischen wie zu Hause: „Es ist für mich wie ein wahr gewordener Traum. Und ich hoffe, dass ich künftig noch weitere Gewürzseminare auf hoher See leiten darf.“ Wohl schon: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten plant bereits bis 2016 – mit weiteren Workshops zu Cumin, Canehl & Co. ...



ANTIKE: Die ältesten Ausstellungsstücke sind über 2.000 Jahre alt.



DETAIL: Auch technikbegeisterte Besucher kommen auf ihre Kosten.



KONTAKT: Funktechnik unserer Vorfäter – in stilvollem Ambiente.



Zeitreise zum Gastlichen Meer

Das Muzeul Marinei Române in Constanta zeigt Kostbarkeiten zur rumänischen Seefahrtsgeschichte. Text: Birgit Nolte-Schuster

Constanta ist zweifellos ein geschichtsträchtiger Ort. Immerhin liegt der Ursprung der rumänischen Hafenstadt im 7. Jahrhundert v. Chr. Es waren griechische Händler aus Milet, die hier eine Kolonie, das antike Tomis, gründeten. Die architektonischen Relikte prägen noch heute das Stadtbild. Beeindruckende Artefakte aus dieser Epoche finden sich auch im Maritimen Museum, das in den

Räumen der Alten Seefahrtsschule hoch über dem Hafen zu finden ist.

Die ältesten Ausstellungsstücke sind die original erhaltenen griechischen Amphoren, die zwischen 4. und 2. Jahrhundert v. Chr. für den Export von Schafsfett verwendet wurden. Schafsfett war ein Grundstoff bei der Lichterzeugung und von daher ein begehrter Handelsartikel. Auch der ausgestellte Schiffsanker eines

ionischen Handelsschiffes datiert aus dieser Zeit. Auf die Griechen folgte die Herrschaft der Römer. Deren Interesse an „Romania“ galt insbesondere den vorhandenen Bodenschätzen Gold, Silber und Salz. Der notwendige Binnentransport über die Donau ans Schwarze Meer stellte dabei ein wichtiges Teilstück dar, und Wasserfahrzeuge wie der ausgestellte, über zehn Meter lange Einbaum vermitteln einen Eindruck von den logistischen Herausforderungen.

Intensiver Warenverkehr

Mit ihm wurde vor über 1.000 Jahren „das weiße Gold“ aus dem Karpatenbecken, dem größten Salzreservoir Europas, an die Küste befördert. Auch zahlreiche Münzfunde, die bei unterwasserarchäologischen Grabungen im Hafen von Constanta geborgen wurden, belegen den intensiven Warenverkehr. „Pontus Euxinus“, „Gastliches Meer“, nannten die Römer das Schwarze Meer, auch wenn der hierher verbannte römische Dichter Ovid das anders gesehen hat. In seinen Klageliedern „Tristia“ beschreibt er resignativ und me-



HINGUCKER: Die Fresnel-Linse verschaffte Leuchttürmen eine deutlich höhere Lichtstärke.



LOGISTIK: Der 10 m lange Einbaum diente dem Transport über die Donau.

lancholisch sein von Kaiser Augustus auferlegtes Exil in Constanta, das er zeitlebens nicht mehr verlassen durfte.

Einen wichtigen Platz in der rumänischen Seefahrtsgeschichte nimmt die Zeit der Kämpfe gegen das Osmanische Reich ein. Eindrucksvoll ist dazu beispielsweise das Modell eines moldauischen Segelschiffes, wie es 1484 in der Seeschlacht von Cetatea Alba in der historischen Region Bessarabien gegen die Osmanen eingesetzt wurde. Und auch die gut sortierte Auswahl an Kanonenkugeln, Feuerwaffen und Schwertern, allesamt mehr als 300 Jahre alt, zeugt von dem erbitterten Widerstand gegen die ottomanischen Invasoren.

Interessante Ausstellungsstücke hält auch das obere Stockwerk bereit. So die Fresnel-Linse mit über 2,60 m Durchmesser, die mehr als ein halbes Jahrhundert als Signalfeuer im Leuchtturm von Sulina diente. Die Stadt im Mündungsdelta der Donau war zu Beginn des 19. Jahrhunderts

Sitz der europäischen Donauschiffahrts-Verwaltung. Zwar ist das Delta nun zunehmend verlandet, und der 1802 erbaute Leuchtturm steht heute nicht mehr an der Küste, dennoch beginnt hier noch immer die Kilometrierung der Donau.

Musealer Aussichtspunkt

Vielfältige Schiffsmodelle, Uniformen und Dokumente geben auf dem weiteren Rundgang einen Einblick in die Geschichte der rumänischen Marine im 20. Jahrhundert. Wer dazu auch originale Schiffstypen in Augenschein nehmen möchte, findet im Garten des Museums eine interessante Präsentation. Ebenso sind hier verschiedene restaurierte Motoren ausgestellt, wie beispielsweise der Gasmotor „Deutz“ von 1902 für den Leuchtturm in Sulina, ein „Diesel-Krupp“-U-Boot-Motor von 1929 oder ein 490 PS starker „Sulzer“-Motor von 1916, der einst als Antrieb für ein Kanonenboot diente.

Nicht versäumen sollte man zum Abschluss, von diesem musealen Aussichts-

punkt aus die maritimen Sehenswürdigkeiten im Stadtpanorama auf sich wirken zu lassen. Gut zu erkennen ist die 1931 im neoklassizistischen Stil erbaute Hafenmeisterei, ebenso wie die markante Silhouette des Genueser Leuchtturms aus dem 13. Jahrhundert. Und in der Ferne sind die Mastspitzen der Bark „Mircea“ auszumachen. Das 1938 in Hamburg gebaute und zur Gorch-Fock-Klasse gehörende Segelschulschiff macht hier fest, wenn es nicht unterwegs ist auf Windjammerparaden oder Großsegler-Regatten. Geschichte verpflichtet eben auch. ...



Das nächste Mal gehen wir beim Schiffahrtsmuseum der oldenburgischen Unterweser vor Anker.

Muzeul Marinei Române

ADRESSE

Str. Traian Nr. 53, Constanta 900725

ÖFFNUNGSZEITEN

Mi bis So 9 bis 17 Uhr
(Mo/Di geschlossen)

EINTRITT

Erwachsene: 8 Lei (1,80 Euro),
reduziert 4 Lei

www.fortele-navale.ro/cultura/muzee/mr/

Fotos: Muzeul Marinei Române



FASSADE: Das Marinemuseum beherbergt 22 Säle mit über 10.000 m².



SCHIFFSKANONE: Die Ausstellung zeigt zahlreiche militärische Exponate.

Müllkippe Meer

Wir schreiben das Jahr 1997: Charles Moore und sein Team nehmen am Transpac Race teil – einer Segelregatta, die von Los Angeles nach Hawaii führt. Auf dem Rückweg schippern sie durch den Nordpazifikwirbel zurück zum Heimathafen Long Beach. Normalerweise meiden Schiffe diese Route. Für Fischer gibt es hier nur wenig Beute, für Segler nur wenig Wind. So ist Moores Boot mutterseelenallein im riesigen Ozean. Doch auch wenn die Zivilisation weit entfernt ist – ihre Spuren sind allgegenwärtig: Statt traumhafter, unberührter Natur sehen Moore und seine Leute Zahnbürsten, Plastikflaschen, Windeln, Plastiktüten, Baseballkappen und anderen Müll. In riesigen Mengen.

Seit seinem Erfahrungsbericht ist die Vermüllung der Meere nach und nach ins öffentliche Bewusstsein gesickert. Im subtropischen Wirbel des Nordpazifischen Ozeans fließt das Wasser in einer langsamen Spirale im Uhrzeigersinn und treibt alle schwimmenden Stoffe in seine Mitte. So entstand in den letzten Jahrzehnten ein riesiger Plastikteppich. Inzwischen ist der „Great Pacific Garbage Patch“ so groß wie Zentraleuropa. Tendenz steigend.

Globales Problem

Auch in der Südsee ist Plastikmüll omnipräsent. Aber nicht als Müllteppich, sondern in Form von winzigen Plastikpartikeln, die überall umherschweben. Die Mikropartikel sind kleiner als Sandkörner, berichten Augenzeugen. Die Strände der Inseln Mikronesiens seien nicht weiß, sondern bunt, durchsetzt von fein gemahlener Plastikpartikeln. An manchen Stränden se-

he man gar keinen Sand mehr, keine Steine, gar nichts. Nur Plastikstaub.

Nicht nur die fernen Regionen des Pazifischen und Indischen Ozeans oder des Roten Meers sind betroffen, auch die heimischen Meere verschmutzen zunehmend. Rund 20.000 Tonnen Müll gelangen Jahr für Jahr in die Nordsee, schätzen Umweltschützer. Demnach befinden sich inzwischen bis zu 600.000 Kubikmeter Müll auf dem Boden des kleinen Randmeeres. Am Strand würden vor allem Plastik und Styropor angeschwemmt.

Riesige Plastikmengen verschmutzen die Ozeane – und gefährden damit nicht nur das Unterwasserleben. Mit zum Teil spektakulären Ansätzen wird dieser Herausforderung begegnet. Auch die Schifffahrt hat interessante Ansätze entwickelt. Text: Sebastian Meißner



VERBREITUNG:
Plastiktüten treiben weltweit durchs Wasser.

Pazifik, Südsee, Mittelmeer, Nord- und Ostsee: Die Verschmutzung ist ein globales Problem. Jedes Jahr landen fast sieben Mio. Tonnen Plastikmüll in den Meeren. In jedem Quadratkilometer Meer schwimmen heute bis zu 46.000 Kunststoffteile. Die Menge des treibenden Mülls an der Wasseroberfläche ist so groß, dass er vom Weltraum aus zu erkennen ist. Dabei sind die Abfälle an der Meeresoberfläche noch das kleinste Problem. Mehr als 70 Prozent des Mülls sinken auf den Grund. Und richten dort unabsehbare Schäden an.



FREMDKÖRPER:
Seeigel mit Plastikgabel auf dem Meeresboden.



Den Meeresboden in der Arktis hat Dr. Melanie Bergmann untersucht. Sie ist Meeresbiologin am Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung und wollte eigentlich die Tierwelt auf dem Meeresboden in der Arktis analysieren. Dazu wertete sie über 2.800 Fotos aus dem Tiefsee-Observatorium „Hausgarten“ aus, das in der Framstraße, einer Übergangszone zwischen dem nördlichen Nordatlantik und dem zentralen Arktischen Ozean, liegt.

Doch neben der artenreichen Tierwelt entdeckte sie auffällig viel Müll: „Ich war sehr überrascht zu sehen, wie weit sich unser Müll in den Meeren bereits verbreitet hat. Selbst in entlegenen Gebieten wie der Arktis oder dem Mittelatlantischen Rücken habe ich Plastik gefunden“, sagt Bergmann.

Zufälliger Fund

Dabei handelt es sich vor allem um Plastikfetzen, die wahrscheinlich von Verpackungen und Plastiktüten stammen. „Diese Objekte bleiben dann an Schwämmen hängen und bedecken diese. Dadurch können sie den Wasseraustausch behindern – und damit auch die Nahrungsaufnahme und die Atmung“, berichtet Bergmann.

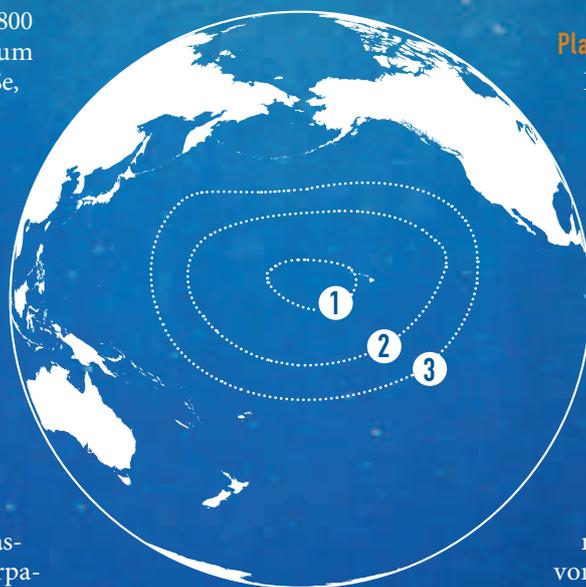
Korallen werden z.T. durch Müll verwundet, sind anfälliger für Infektionen und sterben stellenweise ab. Aber auch eine Plastiktüte auf dem scheinbar unbewohnten Meeresboden kann Folgen haben: Sie beeinträchtigt den Wasseraustausch zwischen den Sedimenten und den darüber liegenden Wassermassen.

Insbesondere die oberen 5 bis 10 cm werden von vielen kleinen Wirbellosen und Bakterien bewohnt, die so immer weniger Sauerstoff bekommen. Das Sediment wird anoxisch, die Biodiversität sinkt.

Plastik im Tiermagen

Die Liste der Opfer ist lang: So verwechseln vor allem Seevögel Plastikteile mit Nahrung, wie zum Beispiel Sepiaschalen, also kleinen Tintenfischen. Viele von ihnen verhungern mit vollen Mägen oder werden Opfer von Krankheiten oder Infektionen. Einige sterben an inneren Blutungen durch perforierte Magenwände. Die Weltnaturschutzunion (IUNC) gibt an, dass pro Jahr eine Million Seevögel, 100.000 Meeressäuger und unzählige Fische an Plastikmüll sterben. Bei einer Untersuchung von Nordsee-Eissturmvögeln stellten Wissenschaftler fest, dass 97 Prozent der Tiere Plastik im Magen hatten.

Auch Seehunde, Kegelrobben, Schweinswale und zahlreiche Fischarten, darunter Speisefische, leiden unter dem Zivilisationsmüll. In Schottland hat man vor einigen Jahren einen verendeten Zwergwal am Strand gefunden – mit 800 Kilo Plastik im Bauch. Sogar in Muscheln, die Planktonfiltrierer sind und von uns im Ganzen gegessen werden, wurden schon kleine Plastikteilchen nachgewiesen. Dies ist nicht verwunderlich, denn mit dem Abwasser gelangt Mikroplastik z.B. aus →



Great Pacific Garbage Patch

Wie groß ist der Plastikmüll-Strudel wirklich?

Die Größenangaben variieren zwischen Texas ① Europa ② und zweimal USA ③



STRAND-„GUT“:
Einige Küsten sind mit
Plastik regelrecht
zugemüllt.

→ Kosmetika oder vom Waschen von Textilien in die Meere (s. Kasten unten). „An manchen Stellen befindet sich heute sechsmal mehr Plastik als Plankton im Meerwasser, und auch das Plankton selbst reichert feinste Plastikteilchen in sich an“, erklärt Stephan Lutter, WWF-Experte für Meeresschutz. Außerdem enthält Plastik Giftstoffe wie Weichmacher und Flamm- schutzmittel, die den Meeresbewohnern massiv schaden können.

Und auch der Mensch ist bedroht: Nicht zuletzt können Mikropartikel und Plastikgiftstoffe über Fische oder Trinkwasser in die menschliche Nahrungskette gelangen. Mit verheerenden Auswirkungen: Bestandteile des Plastikmülls führen möglicherweise langfristig zu Veränderungen im Erbgut oder begünstigen Krebserkrankungen. Einige Weichmacher haben östrogenähnliche Strukturen und stehen im Verdacht, die Fruchtbarkeit zu beeinträchtigen. Außerdem hat Plastik die Eigenschaft, Giftstoffe an sich zu binden. Sogenanntes Nano-Plastik kann wahrscheinlich Zellmembranen passieren – mit unabsehbaren Folgen für die Gesundheit.

Aussitzen wird das Problem nicht lösen. Denn Kunststoff hat einen langen

Atem. Da das Material erst seit etwa 50 Jahren im Umlauf ist, ist nur wenig über seine Haltbarkeit bekannt. Es wird geschätzt, dass bis zu seiner völligen Zersetzung bis zu 400 Jahre vergehen können. Mit dem Müll im Meer werden also auch zahlreiche nachfolgende Generationen belastet. Deshalb ist schnelles Handeln angesagt: Von Politik, Wirtschaft und Privatleuten gibt es mittlerweile vielfältige Bemühungen, das Meer vom Kunststoff zu befreien.

Schifffahrt greift durch

Der Großteil der Aktivitäten konzentriert sich auf das Waste Management an Land. Denn meist gelangt der Müll vom Ufer aus ins Meer. Auch Stürme wehen Unrat ins

die Ozeane. „Es gibt zwar keine absolut verlässlichen Zahlen. Aber aktuell wird davon ausgegangen, dass etwa 80 Prozent des Mülls im Meer vom Land aus seinen Weg ins Wasser findet“, sagt Forscherin Bergmann. Nur rund 20 Prozent stammen von Schiffen, vor allem von Fischereibooten und Yachten. Die Auflagen für die Handelsschifffahrt sind bereits seit Langem denkbar streng. Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73/78, s. Kasten unten rechts) war hier ein Meilenstein. Die Schiffe verfügen heute über ausgefeilte Abfallmanagementsysteme.

Um Tricksereien bei der Entsorgung zu vermeiden, haben einige Ostseeanrai-



Mikroplastik: unsichtbare Gefahr

In den Meeren schwimmen nicht nur Plastik- tüten oder -flaschen. Weniger offensichtlich sind mikroskopisch kleine Plastikpartikel mit einer Größe von unter fünf Millimetern.

Die Kosmetikindustrie verwendet Mikroplastik als Schleifmittel, Filmbildner oder Füllstoff, aber auch in flüssiger Form zum Beispiel als Bindemittel. Mikroplastik ist zu

klein für die Klär- anlagen und landet so in der Umwelt. Sekundäres Mikroplastik entsteht wiederum beim Zerfall größerer Kunststoffteile durch die Einwirkung von Sonne, Wind und Wellen. Mikroplastik zieht Umweltgifte an, wird von

Meeresorganismen gefressen und ist nicht wieder aus der Umwelt zu entfernen. Granulatähnliche Teilchen wurden in Seehunden, Fischen, Muscheln und kleineren Organismen nachgewiesen, die sie mit ihrer Nahrung aufnehmen.

Selbst in entlegensten Gebieten wie der Arktis oder der Mittelatlantischen Platte habe ich Plastik gefunden.

Dr. Melanie Bergmann,
Meeresbiologin am Alfred-Wegener-Institut



ner ein „No-special-fee-System“ eingeführt: Jedes Schiff, das ihre Häfen anläuft, bezahlt die gleiche Hafengebühr – unabhängig davon, wie viel Müll es dort entsorgt. „Initiativen wie diese könnten international Schule machen“, sagt Bergmann.

Auch aus der Tourismusbranche gibt es Impulse. So planen die Kreuzfahrtanbieter Oceanwide Expeditions und G Adventure Touren, bei denen die Passagiere beim Müllsammeln helfen können. Auf ihren Reisen entdecken die Naturfreunde viel Unrat – darunter große weiße Plastikboxen, wie sie in der Fischerei verwendet werden. Aus vielen ist der Schiffsname herausgekratzt worden. Ein deutliches Zeichen für illegale Entsorgung. Die Kreuz-

fahrer sammeln den Müll an den Stränden ein und bringen ihn in großen Säcken an Bord. Gäste der „Antigua“ haben so 2014 zwölf bis 15 Kubikmeter Müll gesammelt.

Spektakuläres Projekt

An Land wird man ebenfalls aktiv. Die Einwohner Longyearbyens zum Beispiel sammeln pro Jahr bis zu 155 Kubikmeter Strandmüll ein. Auch einige Fischer machen mobil: So sammelten 210 schottische Kutter zwischen 2011 und 2014 über 700 Tonnen Müll aus ihren Fängen. Dieser Initiative schlossen sich inzwischen auch Fischer aus den Niederlanden, Belgien, Deutschland, Irland, Italien und Schweden an.

Spektakulär ist der Ansatz von Boyan Slat. Der 20-jährige Niederländer hat eine 50 km lange Barriere für das Treibgut im Pazifik entworfen. Fangarme sollen V-förmig auf der Wasseroberfläche treiben und bis zu 4.000 m tief am Meeresgrund verankert sein. An den Barrieren sind bewegliche Vorhänge befestigt, die den Abfall auffangen und zu einer Plattform im Zentrum leiten. Dort landet er in einem riesigen Container, der achtmal im Jahr geleert wird. Ein Großteil des Plastikmülls ließe sich recyceln. Weiteres Plus: Fische könnten problemlos darunter durchschwimmen. Betrieben wird die Anlage mit Solarstrom. Die erste soll 2020 fertig sein. Kostenpunkt: 246 Mio. Euro. 24 solcher Anlagen bräuchte man wohl – Geldgeber werden noch gesucht.

„Der Zustand der Meere ist bedrohlich. Mit vereinten Kräften und einem angepassten Waste Management und vor allem einer Verringerung der Verpackungsflut können wir die Wende schaffen“, sagt Dr. Melanie Bergmann. Entscheidend sei vor allem ein Verzicht auf Kunststoffprodukte. „Wir müssen umdenken und nachhaltiger konsumieren. Sonst zerstören wir nicht nur den Lebensraum im Meer, sondern irgendwann auch unseren eigenen.“

Fotos: AWI, gentlemannrook - CC BY 2.0, Weirger



Vorbild Seeschifffahrt: MARPOL 73/78 schützt Meeresumwelt

Die Schifffahrtsbranche hat schon vor mehr als 40 Jahren die Initiative für besseren Umweltschutz ergriffen: Das MARPOL-Übereinkommen vom 02.11.1973 ist ein internationales, weltweit geltendes Übereinkommen zum Schutz der Meeresumwelt.

Die Anlage V (am 31.12.1988 in Kraft getreten) betrifft Verschmutzungen durch

Schiffsmüll. Die Voraussetzungen für eine Einbringung bestimmen sich nach der jeweiligen Art des Schiffsmülls. In einem Mülltagebuch sind alle Eintragungen über die Behandlung und Beseitigung des an Bord anfallenden Mülls zu dokumentieren. Die Entsorgung von Plastik ist ausdrücklich untersagt.

An Land wird das MARPOL-Abkommen durch die Richtlinie über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände ergänzt. Sie soll die Müllentsorgung in den Häfen sicherstellen. Dabei gilt meist das Verursacherprinzip: Für die Entsorgung des Mülls im Hafen müssen die Schiffseigner aufkommen.



„Ich glaube an die Kraft echter Geschichten.“

Große Verlagshäuser und Vertriebsketten dominieren den Buchmarkt.

Trotzdem wagt sich immer wieder ambitionierter Nachwuchs aufs umkämpfte Parkett.

Der Ankerherz-Verlag aus Hollenstedt bei Hamburg gehört dazu. Text: Petra Scheidt

Weltenbummler unter sich: Just von der Frankfurter Buchmesse zurück, geht es für Verleger Stefan Kruecken schon weiter – Transatlantikfahrt mit der „Queen Mary II“. „Ich bin mit meinem Kumpel Bobby Dekeyser auf Lesereise. Außerdem sieben Tage Weite, Wind und

Wellengucken. Es ist Sturm angesagt. Ich bin gespannt“, sagt er.

Die Biografie des Ex-Fußballprofis und Selfmade-Millionärs Dekeyser ist nicht das einzige Projekt, das Kruecken, als Freund, (Ko-)Autor und Verleger von Ankerherz betreut. Gut 40 Titel sind in sei-

nem kleinen Independent-Verlag schon erschienen. Das Logo zeigt, worum es geht: „Das Ankerherz ist eines der ältesten Symbole der Seeschifffahrt. Es steht für Glaube, Liebe und Hoffnung und die See“, sagt der 42-Jährige, in dessen Wahlheimat Hamburg Anker und Herz Kultstatus haben.

Das Programm stellt Lebenswelten vor und ermöglicht einen kleinen Einblick in den Alltag von Fischern oder Kumpeln – Ausflüge in die Kombüse und Abenteuer am Kap Horn inklusive. „Mir ist Authentizität wichtig. Und Menschen mit Brüchen in der Biografie sind echt“, sagt er. Und das Meer? Das sei keine Bedingung, eher eine Art Hintergrundrauschen.

Originale und eine Portion Trotz

Die zündende Idee kam dem Verleger in Hamburgs bekanntester Hafenkneipe, der Haifischbar: „Ich war mit Freunden da. Wir haben überlegt, wer noch gute Ge-



VORLESER: Schauspieler Axel Prahl gehört mittlerweile zur Stammbesetzung.



AMBIENTE: Jedes Buch, jede Lesung soll ein sinnlicher Genuss und eine Hommage an die Protagonisten der Geschichten sein.

schichten zu erzählen hat – und sind dabei relativ schnell auf Kapitäne gekommen.“

Kruecken, damals als Reporter („Stern“, „GQ“, „Chicago Tribune“) unterwegs, beginnt zu recherchieren. Wenig später erscheinen die ersten Kapitänsportrats bei mare – und es reift der Wunsch, die Geschichten der alten Seebären zu verewigen. „Die Erinnerungen an die Menschen werden irgendwann sterben. Ich wollte deshalb ein Buch, das auch in 100 Jahren noch im Regal stehen könnte“, sagt er.

Kein leichtes Unterfangen: Die kontaktierten Verlage konnten oder wollten Kruecken nicht die gewünschte Qualität bieten. Aus Trotz gründet er gemeinsam mit Ehefrau Julia den Ankerherz-Verlag – und nimmt die Dinge selbst in die Hand. 2007 kommt „Orkanfahrt“ heraus – und verkauft sich innerhalb von 18 Tagen 50.000-mal. Auch die nächsten Projekte werden ein Hit. 2010 beschließt das Ehe-



ERZÄHLWEISEN: Ob Ausstellung oder musikalische Seereise (r.), der Verlag setzt auf Vielfalt.

paar, Vollzeit ins Verlagsgeschäft einzusteigen: Die Ankerherz-Zentrale zieht vom heimischen Keller in den „Alten Tanzsaal“ von Hollenstedt um. „Jahrelang wurde hier getanzt, getrunken und geknutsch. Das finden wir gut. Hier herrscht genau die richtige Atmosphäre für uns“, schwärmt der Hausherr.

Törn mit Thiel & Co.

Für sein Hörbuch- und Lesungsprogramm hat sich Stefan Kruecken als besondere Unterstützung beliebte TV-Kommissare ins Boot geholt. So ist Henning Baum, bekannt aus „Der letzte Bulle“, in „Time Bandits“ zu hören. Und Uwe Fellensiek von „SK Kölsch“ und „Notruf Hafenkante“ lieh jüngst „Zechenkinder“ seine Stimme.

Aktuell präsentiert „Tatort“-Kommissar Thiel alias Axel Prah in „Wilde Welle“ seine liebsten Geschichten von den Kapitänen und erzählt von seiner Liebe zum Meer. „Axel ist so was wie die Stimme von Ankerherz. Er hat schon drei Bücher für uns gelesen“, sagt Kruecken. Ende Mai geht jedoch nicht Prah, sondern sein Kölner-Kollege Dietmar Bär im Rahmen von „Heimathäfen“ mit der MS „Hamburg“ auf eine musikalische Kreuzfahrt.

Wer Ankerherz mit festem Boden unter den Füßen erleben möchte, kommt



BUCHVORSTELLUNGEN: Stefan Kruecken liebt Lesungen stillecht und mit maritimem Ambiente.

am besten in die Haifischbar. Hier findet jeden ersten Donnerstag im Monat ein Le-seabend statt.

Eine andere Möglichkeit ist ein Spaziergang auf Spiekeroog, wo in einer Dauerausstellung zwischen Dünen und Küstengras Vintage-Drucke auf Holz Wind und Wetter trotzen. Dazu passen Ankerherz-Sweatshirts und ein Glas Scotch aus der Captain's Choice Edition. Für die lieben Kleinen gibt's die Abenteuer von Inuit-Mädchen Nukka und ihrem frechen Polarfuchs Isi oder die Comics um Käpt'n Kuddel. Stefan Krueckens Kinder sind schon Fans. ■

www.ankerherz.de

Verleger mit Herz

Einer der schönsten Termine ist für Julia und Stefan Kruecken „Hollywood in Hollenstedt“. Die Benefiz-Lesereihe startete als Vorstellungsrunde für die Dorfnachbarn und ist mittlerweile nicht nur für Hollenstedter ein Veranstaltungshighlight. Der Erlös geht an gemeinnützige Vereine wie z.B. die Kinderkrebshilfe in Holm-Seppensen.



Neue Schiffe



BUGSIER 8	
IMO-NUMMER	9693264
REEDEREI	Bugsier-Reederei Hamburg
FLAGGE	Deutschland
ABLIEFERUNG	November 2014
TYP	Seehafenschlepper
TONNAGE	440 BRZ
TRAGFÄHIGKEIT	170 TDW
PFAHLZUG	72 Tonnen
WERFT	Fassmer, Berne (DE)
LÄNGE	31,48 Meter
BREITE	11,90 Meter
TIEFGANG	6,20 Meter
MOTOR	2 x ABC Diesel 12 VDZC
LEISTUNG	4.498 kW
GESCHWINDIGKEIT	12 Knoten
KLASSE	Germanischer Lloyd





CAP SAN TAINARO

CHARTERNAME	–	TYP	Containerschiff	BREITE	48,20 Meter
IMO-NUMMER	9633965	TONNAGE	118.938 BRZ	TIEFGANG	14,00 Meter
REEDEREI	N.S. Lemos & Company Ltd.(GB)	TRAGFÄHIGKEIT	124.426 TDW	MOTOR	MAN-B&W 7S90MEX
CHARTERER	Hamburg Süd	LADEKAPAZITÄT	9.669 TEU (1.700 Reefer)	LEISTUNG	40.670 kW
FLAGGE	Singapur	WERFT	Hyundai Heavy Ind., Bulsan (ROK)	GESCHWINDIGKEIT	21 Knoten
ABLIEFERUNG	Juli 2014	LÄNGE	333,20 Meter	KLASSE	Germanischer Lloyd

Fotos: Hasenpusch

OTHELLO

CHARTERNAME	–	LADEKAPAZITÄT	–
IMO-NUMMER	9684110	WERFT	Tersan Shipyard, Istanbul (TR)
REEDEREI	GEFO, Hamburg	LÄNGE	104,75 Meter
CHARTERER	–	BREITE	17,00 Meter
FLAGGE	Luxemburg	TIEFGANG	7,45 Meter
ABLIEFERUNG	August 2014	MOTOR	MAN B&W 7L32/44CR
TYP	Produktentanker	LEISTUNG	3.920 kW
TONNAGE	4.696 BRZ	GESCHWINDIGKEIT	12,8 Knoten
TRAGFÄHIGKEIT	6.330 TDW	KLASSE	Germanischer Lloyd



Alle Bakterien von Bord

Martin Dirksen-Fischer und sein Team vom Hafenzärztlichen Dienst in Hamburg kontrollieren die Hygiene auf Schiffen. Ziel ist es, Gesundheitsgefahren möglichst auszuschließen. Text: Julia Ranniko (dpa); Foto: dpa

Auf der Hafenfähre „Altenwerder“ hat Martin Dirksen-Fischer nichts zu mäkeln. Die Lebensmittel, die verkauft werden, sind frisch und gut gelagert, beim Trinkwasser gibt es keine Auffälligkeiten. „Alles top“, sagt der 54-Jährige nach seiner Prüfrunde auf dem Boot. Er leitet den Hafenz- und Flughafenzärztlichen Dienst der Hansestadt – und kann bei schlechter Hygiene an Bord für ziemlichen Ärger sorgen.

Dirksen-Fischer und seine zwölf Kollegen versuchen, mögliche Infektionsquellen oder Gesundheitsgefahren im größten deutschen Seehafen, auf Schiffen und am Flughafen auszumachen. Sie kontrollieren Hygienevorschriften, überwachen die Trinkwasserqualität und überprüfen die Bordapotheke, beraten Seeleute und impfen sie gegen tropische Krankheiten.

Containerfrachter, Kreuzfahrtriese, Hafenfähre: Stichprobenartig untersuchen die Mediziner alljährlich die knapp 20.000 Schiffe, die Hamburg ansteuern, im Schnitt nehmen sie mehr als 1.700 unter die Lupe. „Über die Schiffe, die alle möglichen Routen weltweit fahren, können schließlich Infektionserkrankungen in die Städte gelangen“, sagt Dirksen-Fischer.

Vor allem auf das Trinkwasser haben es die Kontrolleure abgesehen. Anfällig für Probleme seien vor allem Megapötte, die mehrfach umgebaut wurden. Auf ihnen gibt es häufig Totstränge, also Leitungen, deren Wasserhähne nie



genutzt werden. „Wasser muss laufen“, sagt Dirksen-Fischer, der zur Schiffsvisite nicht im weißen Arztkittel kommt, sondern eine blaue Uniform trägt. „Ein Wasserhahn, der alle 17 Jahre geöffnet wird, ist hochgradig gefährlich.“

Schon die Ursprünge des Hafenzärztlichen Dienstes gehen auf verseuchtes Wasser zurück: 1892 verbreitete sich der Cholera-Erreger im Hamburger Hafen. Weil die Stadtväter hygienische Verbesserungen für überflüssig und zu teuer hielten, wurde verunreinigtes Wasser ungefiltert aus der Elbe und den Fleeten entnommen. Die Menschen badeten darin und wuschen ihr Essen mit der Brühe. Mehr als 8.600 Hamburger starben, fast 17.000 erkrankten.

Der heute vor allem als Tropenmediziner bekannte Bernhard Nocht empfahl daraufhin, einen ärztlichen Überwachungsdiens für den Hafen zu schaffen. 1893 wurde Nocht der erste Leiter der Einrichtung. „Seitdem

hat sich natürlich wahnsinnig viel verändert“, sagt Dirksen-Fischer. Der Verkehr ist dichter geworden, das Tempo höher, die Schiffe größer. Infektionen wie die Pocken sind verschwunden, dafür haben SARS oder EHEC die Hafenzärzte beschäftigt – und aktuell natürlich Ebola.

Bekannte Sorgenkinder

Ein Dauerthema sind Legionellen. Die Bakterien können die Lungen befallen, wenn zerstäubtes Wasser eingeatmet wird – etwa beim Duschen. Generell werde es für Hafenzärzte interessant, wenn der technische Arbeitsschutz Sorgen hat: „Ist ein Schiff veraltet, rostig oder nicht richtig ausgerüstet, kann das sofort medizinische Folgen haben. Und wenn eine Sache schon nicht stimmt, wird oft eine Serie von Problemen daraus“, sagt Dirksen-Fischer. „Wir wissen, welche Schiffe richtige Sorgenkinder sind.“ Problemfälle sind in einer Datenbank aufgelistet.

Dass solche Schiffe an die Kette gelegt werden, bis die akute Gefahr beseitigt ist, sei aber seit Jahren nicht mehr passiert, sagt der Mediziner. Seinen Job versteht er als Mischung aus Fürsorge und Kontrolle:

„Der Beratungsspekt ist stark. Der Dialog mit den Betroffenen ist wichtig, sonst bekommen wir nie wieder etwas gemeldet.“

EINSATZ: Zuletzt hielten Kontrollen in Sachen Ebola Martin-Dirksen-Fischer und seine Leute ganz schön in Atem.



Vor fünfzig Jahren...

AUS „KEHRWIEDER“ 01-02/1965

Frostig und humorig

Dreizehn Gründe für die Fluktuation in der Seeschifffahrt, spannende Porträts und ein ganzer Laderaum voll Regeln selbst auf der „Insel der kostbaren Frauen“.

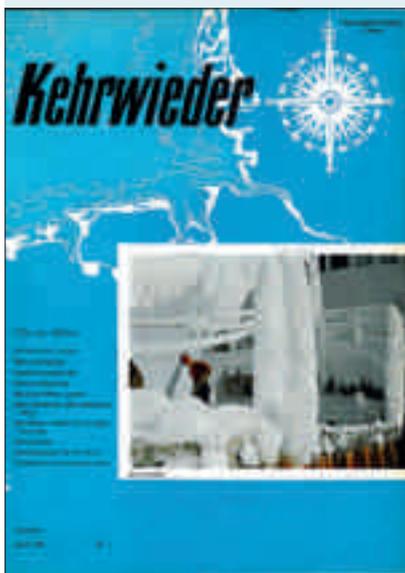
Die deutschen Reeder verleihen auf ihrer Jahresversammlung der Forderung nach Strukturhilfen für die deutsche Seeschifffahrt Nachdruck: Die Flotte droht zu veralten. Auf den Galapagosinseln dient in der Post Office Bay seit Zeiten der Walfänger im 18. Jahrhundert ein weißes Holzfass als Postkasten. Das Porträt des deutschen Wetterdienstes erklärt anschaulich, wie an Land und auf See „gewettert“ wird. Die neue Regelung „Seemann und Wehrdienst“ wird erklärt.

Der geniale europäische Ingenieur Marc Isambard Brunel jr. schlägt 1836 der Great Western Railway Company vor, die Reiseroute von London nach Bristol durch ein Dampfschiff bis nach New York zu verlängern – und widmet sich fortan dem Schiffbau: Der Raddampfer „Great Western“ und später der Dampfer „Great Britain“ – mit Schraubenantrieb und aus Eisen – erregen das Misstrauen alter Seebären und Schiffszimmerer.

Im Februarheft beschreibt „Tauziehen in einem Boot“ die Manteltarifverhandlungen treffend, hier liegt nicht nur ein Hase im Pfeffer. Dicht vor der Küste Panamas liegt im Archipel de las Mulatas die „Insel der kostbaren Frauen“ vom Stamm der San-Blas-Indianer. Schnappschüsse von Seeleuten zeigen, „was alles ... an Bord herumkreucht und -fleucht“: Kühe (nach Sudan verschifft), Affen an Deck (zu kitzeln), Vögel im Bauer und Geier an Deck (in Erwartung von Futter), langbeinige schöne Frauen in der Sonne (!) ...

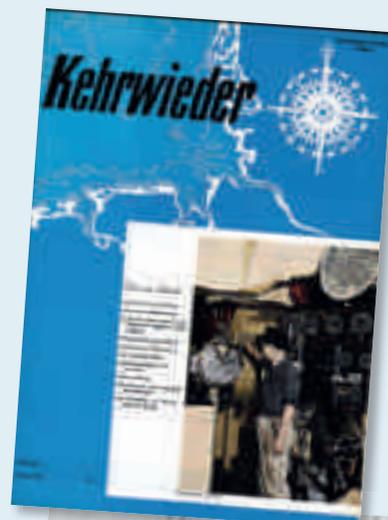


Die ganze (erhaltene) Ausgabe:
www.reederverband.de/vor50jahren.html
oder einfach den QR-Code scannen



Aus dem Inhalt

- Die armen Leute an Land
- 1964 im Kaleidoskop
- Reederversammlung 1964
- Urlaub in Südamerika
- Wie sie das Wetter „machen“
- Seiner Zeit fast ein halbes Jahrhundert voraus
- Eine (Winter-)Seefahrt, die ist (besonders) lustig
- Schmunzelaugel
- Neue Bedingungen für A 5 und C 6
- Geschichte der Meisterschaft der Meere



Kehrwieder

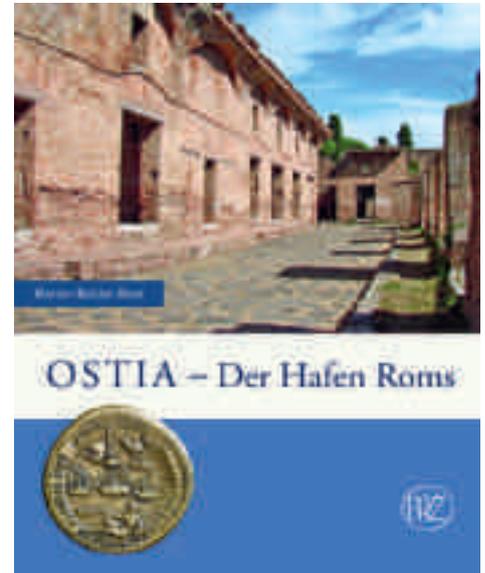
Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

Neue Bücher...

Strategische Bürgerkolonie



ROMS VORPOSTEN: Das Schiff zwischen zwei Getreidemessgeräten unterstreicht Ostias Rolle als Kornhandelsplatz (Foto oben). Die Stele ist Neptun, Castor und Pollux geweiht (rechts). Die Karte zeigt die Lage des antiken Hafens, in dem viele Mosaiken die maritime Prägung verdeutlichen (Fotos unten).



Neben Pompeji und Herculaneum gehört Ostia Antica zu den größten antiken Ausgrabungsstädten Italiens. „Os“ bedeutet im Lateinischen „Mündung“, „Ostium“ – „Eingang“ – die Tibermündung. So war die erste römische Kolonie ab Mitte des 4. Jahrhunderts v. Chr. der Vorposten am Flussweg nach Rom und diente zum Schutz der nahe gelegenen Salinen und gegen Piraten.

Bisher sind rund zwei Drittel der Stadt archäologisch erschlossen. Im Unterschied zu den Vesuvstädten wurde Ostia aber nicht auf einmal zerstört, sondern im frühen Mittelalter nach und nach aufgegeben. Die Autorin gibt einen stringenten chronologischen Abriss über die Entwicklung Ostias und seiner Bauwerke, erhebt aber nicht den Anspruch auf vollständige, detaillierte Darstellung der Bauten.

Beginnend mit dem frühen Castrum, gelingt es ihr, den Gründungsmythos durch archäologische Erkenntnisse über Baumaterialien und architektonische Elemente zu entzaubern. Die Architektur folgt dabei den politischen und wirtschaftlichen Einflüssen und spiegelt auch die Veränderungen der Einwohnerschaft. Vor allem die Heiligtümer und die Erweiterung der merkantilen Bauten verdeutlichen die Entwicklung des Hafens zu einem wichtigen römischen Handels- und Umschlagplatz für Getreide und weitere Güter. Lagepläne, Grundrisse und Farbfotos wichtiger Gebäude(typen) werden ergänzt durch Übersichten zu den wichtigsten Epochen der römischen Kultur, zu römischen Bauelementen, sowie ein ausführliches Glossar.

Marion Bolder-Boos: OSTIA – Der Hafen Roms.
144 Seiten, geb. Zahlreiche Farbfotos u. Abb.
ISBN: 978-3-8053-4819-5. 29,95 Euro.

Alles für die Sicherheit der Passag(ier)e

Das Sicherheitskonzept des Bundes zum Schutz der deutschen Küste umfasst Aufgaben der Prävention und Bekämpfung. Dementsprechend wird differenziert nach den Aufgabengebieten „Sicheres Schiff“, „Sicherer Verkehrsweg“ und „Optimiertes Unfallmanagement“.

So werden systematisch die Fahrzeuge der Bundespolizei, der Küstenwache, des Bundesverkehrsministeriums, Gewässerschutzschiffe, Mehrzweckschiffe und die Schiffe der Nutzer - Frachter, Passagier-

und Fischereischiffe - vorgestellt, in der Regel mit einem kurzen Porträt der Besatzung.

Ein detaillierter und ausgesprochen sachkundiger Einblick in das Geflecht der rund 420.000 Schiffsbewegungen jährlich allein in der Deutschen Bucht - mit vielen Fotos aus der Praxis.

Peter Pospiech: Von Wächtern und Nutzern. Spezialschiffe in der Nordsee. 144 S., geb. Zahlreiche Farbfotos. ISBN: 978-3-95494-047-9. 29,90 Euro.



IMDG-Code 2015



Diese Ausgabe fasst alle nationalen und internationalen Vorschriften für den Gefahrguttransport auf See übersichtlich zusammen.

Dazu gehören

das GGBefG, GGVSee, Richtlinien zur Durchführung der GGVSee, die Übersicht der Änderungen und Zuordnung der Pflichten sowie der IMDG-Code 2015, Amdt. 37-14 auf Deutsch. Für die CD-ROM sind Mehrplatz- bzw. Netzwerklicenzen erhältlich.

IMO: IMDG-Code 2015. Amtliche deutsche Übers. 37. Aufl., 1.488 S., mit CD-ROM. Softcover. ISBN: 978-3-86897-231-1. 199,99 Euro.

Spagat im Kalten Krieg



Bei Gründung im Jahr 1952 verfügte die DSR über ganze zwei Schiffe, die Entwicklung zur Universalreederei war mühsam und wechselvoll.

Die Dissertationsschrift verfolgt die Entwicklung der DDR-Handelsflotte im Spagat zwischen staatlicher Kontrolle und Freiheit, aber auch im Geflecht internationaler Handelsbeziehungen und Konkurrenz von 1952 bis zur Privatisierung 1993. Mit ausführlichem Anhang.

Franziska Cammin: Die Deutsche Seereederei als Staatsreederei der DDR. 304 S. Zahlr. Fotos. ISBN: 978-3-7822-1208-3. 29,95 Euro.

Hamburg vor dem Tag X



Unmittelbar vor der Währungsreform 1948: Kriegsgewinnler und -verlierer pokern in Hamburg um ein ziviles Leben nach dem Krieg.

In Hamburg tauchen 5- und 10-Pfennig-Fehldrucke auf, die Briten sind hypernervös. Oberinspektor Stave vom Chefamt S (Schwarzmarkt) ermittelt. Ein authentisches, facettenreiches Szenario deutscher Nachkriegsgeschichte am Beispiel Hamburgs, intelligent fabuliert.

Cay Rademacher: Der Fälscher. Roman. 320 Seiten. Taschenbuch. ISBN: 978-3-83216-305-1. 9,99 Euro.



Freie Reedereiinspektoren - Marine Superintendents Ltd.

Finkenstraße 5 | D-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

JANUAR / FEBRUAR

UMSCHLAG: Häfen sollen bei der Energiewende ganz vorne mit dabei sein.



Foto: Kara - Fotolia

Wasserstoff: Energiespeicher im Hafen?

Für die Hafenwirtschaft steht fest, dass der Energiemix „grüner“ werden muss. Um die Energiewende in den Häfen zu beschleunigen, bietet sich für die Metropolregion Nordwest Wasserstoff als Energiespeicher an. Regenerative Energiequellen wie Windkraft und Solar seien hier bereits reichlich vorhanden, nur kann die volatile Energie noch nicht versorgungssicher bereitgestellt werden. Dazu müsste man den Output der Erneuerbaren in Spitzenzeiten zwischenspeichern. Hier bietet sich vielleicht die Wasserstofftechnologie an. Erste Projektideen sollen auf einem Workshop in Bremerhaven entwickelt werden.

13.01. BREMERHAVEN

Wasserstoff als Energiespeicher für die Maritime Wirtschaft
www.bremenports.de

JANUAR

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

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

20.01.-22.01. LAGOS (Nigeria)
Offshore West Africa
www.offshorewestafrica.com

21.01. DUBAI (Vereinigte Arabische Emirate)
Mare Forum Global Leaders
Maritime Summit II
www.mareforum.com

22.01. HAMBURG
PKF Maritimer Jahresauftakt
2015
www.pkf.de

22./23.01. JAKARTA (Indonesien)
Coaltrans Mining Efficiency
Forum
www.coaltrans.com

22./23.01. MAPUTO (Mosambik)
Indian Ocean Ports & Logistics
Forum
www.transporevents.com

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

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

26.01.-28.01. ACCRA (Ghana)
Ports and Harbours
West Africa
www.portsharbourwestafrica.com

26.01.-29.01. FRANKFURT
14th Annual Coolchain Europe
www.coolchaineurope.com

27./28.01. LONDON (Großbritannien)
A Practical Guide to
Scrubber Systems
www.lloydsmaritimeacademy.com

27.01.-29.01. LONDON (Großbritannien)
Oil & Gas IP Summit
www.oilandgasip.com

28.01. LONDON (Großbritannien)
London Ship Finance Forum
www.marinemoney.com

28./29.01. LONDON (Großbritannien)
Design & Operation of
Offshore Wind Farm Support
Vessels
www.rina.org.uk

28./29.01. VANCOUVER (Kanada)
Cargo Logistics Canada Expo
cargologisticscanada.com

FEBRUAR

03.02. SINGAPUR (Singapur)
1st Mare Forum Singapore
mareforum.com

03.02.-05.02. PARIS (Frankreich)
Euromaritime 2015
www.euromaritime.fr/en

09./10.02. DUBAI (Vereinigte Arabische Emirate)
Global Liner Shipping
Middle East
www.informamaritimeevents.com

10.02. JAKARTA (Indonesien)
7th Mare Forum Indonesia
mareforum.com

10.02.-12.02. LONDON (Großbritannien)
FPSO Europe Congress 2015
www.fpsoeuropecongress.com

10.02.-12.02. BRÜSSEL (Belgien)
Packaging and Converting
Executive Forum
www.arena-international.com

12./13.02. MANILA (Philippinen)
Philippine Ports and
Shipping
www.transporevents.com

17./18.02. GÖTEBORG (Schweden)
RORO Shipping
www.informamaritimeevents.com

18.02.-20.02. EDINBURGH (Großbritannien)
Offshore Wind Substructures
www.offshore-substructures.com

23.02. GRAND CAYMAN (Kaimaninseln)
Cayman Islands Shipping
Summit 2015
mareforum.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,
lasch@reederverband.de

Redaktion:
printprojekt
Peter Lindemann &

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

Mitarbeit:
Michael Hollmann
(Versicherungen)

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

Es gilt die Anzeigenpreis-
liste 1/2015

Abonnements und Vertrieb:
AZM Gehrke GmbH
Abonnentenbetreuung
Doris Krüger

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

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

Titelbild:
Joerg Schwalfenberg

Druck:
optimal media GmbH
Glienholzweg 7
17207 Röbel/Müritzt

Abonnementpreis:
33,00 EUR, für Schüler,
Studenten und Senioren
21,00 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 Bezugszeitraum-
es gekündigt werden. Für
unverlangt eingesandte
Manuskripte, Filme, Fotos
und Zeichnungen wird
keine Gewähr übernommen.

Namensbeiträge geben die
Meinung des Verfassers

wieder. Sie entsprechen
nicht unbedingt der Auffas-
sung der Redaktion.

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



Auflage IVV
geprüft

gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier

DEUTSCHE  Seeschiffahrt
Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

Die spannendsten Seiten der Seeschifffahrt



DEUTSCHE Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes Deutscher Reeder

Alles über Seeschifffahrt, Häfen und Nautik

Jetzt abonnieren unter www.deutsche-seeschifffahrt.de

The image shows three overlapping covers of the magazine 'Seeschifffahrt'. The top cover is from January/February 2015, featuring an interview with Alfred Hartmann, the Vice President of the VDR. The middle cover is from October 2014, featuring a report on a power protest. The bottom cover is from February 2014, featuring a report on the Baltic Sea winter market. Each cover includes a table of contents with page numbers.



Ein Feuerwerk an Kompetenz – seit 40 Jahren.

Seit 1975 ist die **MARES Shipping GmbH** Ihr Spezialist bei der Beschaffung von Ersatzteilen für Schiffe und industrielle Anlagen.



Qualität, die sich rechnet.

Wir sind spezialisiert auf Ersatzteile passend für:

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

WWW.MARES.DE



MARES SHIPPING

SPARE PARTS SERVICE since 1975