

Deutsche Seeschifffahrt

März/April 2015

VDR Verband
Deutscher
Reeder

www.reederverband.de



14 | DEBATTE



Mit vereinten
Kräften: Kleine
Reeder beim
Round Table

28 | NEUE SERIE



Reederporträt:
Röd Braren und
das Prinzip
Verantwortung

52 | „SONNE“ & CO.



Reederei Briese:
Die Experten
in Sachen
Meeresforschung



20 | AUSBILDUNG

Starker Start in eine
Karriere an Bord





Over 100 years of marine insurance experience.

Protecting transport and marine insurance risks has been one of our core activities since the formation of the Allianz Group in 1890.

Allianz Global Corporate & Specialty today provides global marine insurance for all types of marine risks, from single vessels to the most complex multinational businesses.

Allianz Global Corporate & Specialty
Marine Germany
+49 (0)40 3617-3710

www.agcs.allianz.com

Allianz 



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Sie werden es schon bei der Titelseite bemerkt haben: Die *Deutsche Seeschifffahrt* präsentiert sich von dieser Ausgabe an im neuen Gewand. Wir haben das Heft gründlich überarbeitet und an vielen Stellen ein wenig moderner und frischer gemacht.

Neu sind auch die Rubrikennamen. Sie verbindet das Wort „maritim“ – denn die Seeschifffahrt mit allen ihren wirtschaftlichen, technischen und menschlichen Facetten steht auch weiterhin im Mittelpunkt unserer Berichterstattung.

Zum Beispiel bei dem Round-Table-Gespräch, das Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR, in

Von frischerer Optik, schnuppernden Schülern und gelebter Verantwortung

Jork mit den Vorstandsmitgliedern des Reedervereins Unterelbe geführt hat (ab S. 14). Tenor: Die kleineren Schifffahrtsunternehmen liefern eine überzeugende Performance ab, wünschen sich aber von den finanzierenden Banken oft ein bisschen mehr Flexibilität.

Um junge Menschen geht es in der Titelgeschichte: Alljährlich organisiert der Verband Deutscher Reeder mit seinen Mitgliedsunternehmen das „Ferienfahrer-Programm“. Schüler bekommen so die Chance, einige Wochen lang Seeluft zu schnuppern und ganz praktisch zu erfahren, ob ein Beruf an Bord für sie infrage kommt (ab S. 20).

Das Thema Ausbildung wird auch in der Reederei Rörd Braren großgeschrieben – kein Wunder, schließlich ist Rörd Braren Vorsitzender der Berufsbildungs-Kommission des VDR. Mit ihm starten wir eine neue Reihe von Porträts (ab S. 28) – ein neuer, ein persönlicher Blick auf Deutschlands Reeder und das, was sie antreibt.

Ich hoffe, die neue *Deutsche Seeschifffahrt* gefällt Ihnen so gut wie uns.

Ihr

Dr. Dirk Max Johns
Chefredakteur

Inhalt



MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 14 DEBATTE**
Der Vorstand des Reedervereins Unterelbe über die Herausforderungen für kleine Reedereien
- 20 NACHWUCHS**
„Leinen los!": Was Ferienfahrer an Bord erleben – und wie die Ausbildung in der Seeschifffahrt abläuft
- 28 PORTRÄT**
Prinzip Verantwortung: Reeder Rörd Braren setzt auf Ausbildung und Umweltschutz

MARITIME LOGISTIK

- 32 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 34 OFFSHORE**
Neue Regeln sorgen für fairen Wettbewerb im Service-Geschäft
- 36 POLARCODE**
IMO entwickelt Standards für die Eisfahrt
- 38 INFRASTRUKTUR**
Das Megaprojekt Nicaragua-Kanal
- 40 NEUE SCHIFFE**
Daten und Fakten
- 41 LANDSTROM**
Container für die Energieversorgung im Hafen



MARITIMES LEBEN

48 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

52 WISSENSCHAFT

Die neue „Sonne“: Die Reederei Briese managt den Betrieb des modernsten Forschungsschiffs der Welt

58 SERIE: MARITIME MUSEEN

Das „Windstärke 10“ in Cuxhaven ist für den „Museums-Oscar“ nominiert

60 LERNPROJEKT

Schwimmendes Klassenzimmer:
Nachhilfe an Bord eines Segelschiffs

62 PORTRÄT

Netzwerker Christian Costa

PORTFOLIO

- 42 **BÖRSE IM BLICKPUNKT** Was die Kurse bewegt
- 44 **MARKT** Marine-Money-Forum • Hansa Treuhand
- 46 **INDIZES** Die wichtigsten Schiffssegmente
- 47 **FINANZEN** Fonds und Zweitmarkt
- 48 **VERSICHERUNGEN** Autotransporter machen Sorgen

RUBRIKEN

- 6 **LUFTBILD** Blick aus dem All
- 8 **PROFILE** Personalien aus der maritimen Wirtschaft
- 9 **POSITION** Kommentar von Ralf Nagel
- 63 **KEHRWIEDER** Vor 50 Jahren
- 64 **PUBLIKATIONEN** Neue Bücher
- 66 **KALENDER** Treffpunkte der maritimen Welt
- 66 **IMPRESSUM** Herausgeber und Redaktion





Stau am Pier

••• Der Pier, der sich von Progreso in den Golf von Mexiko erstreckt, gehört zu den längsten Bauwerken dieser Art auf der Welt. Gelegen in der kleinen Hafenstadt im mexikanischen Bundesstaat Yucatán, wurde der Pier zum Andocken großer Fracht- und Passagierschiffe gebaut. Die Anlegebrücke, die ursprünglich von 1895 stammt, war nicht immer so lang. Von 1985 an begannen Bauarbeiter mit der Verlängerung der ursprünglichen Struktur von 2 Kilometern auf die aktuelle Länge von 6,5 Kilometern.

Der Grund: Der ursprüngliche Pier war über einem breiten Landsockel erbaut – bei recht geringer Wassertiefe. Die zusätzliche Länge wurde notwendig, um größeren Schiffen das Anlegen zu ermöglichen – mit Erfolg: Im Jahr 2014 kamen fast 100 Kreuzfahrtschiffe nach Progreso und brachten mehr als 344.000 Passagiere in die Stadt.

| Kurze Wellen | Der Satellit Landsat 8 hat das Bild des Progreso-Piers Anfang November aufgenommen. Laut Gabriela García-Rubio vom Ensenada Center for Scientific Research and Higher Education sind die helltürkisfarbigen Meereszonen wahrscheinlich flacher als die dunkleren Bereiche. Die vorherrschenden Winde wehen hier in der Regel von Ostnordost. Sie erzeugen kurze Wellen und führen so Sedimente in westlicher Richtung entlang der Küste.

Der ältere Teil des Piers ist auf Bögen montiert und lässt eine gewisse Menge an Sedimenten durch. Der Rest der Anlage ist aber massiv, sodass sich die transportierte Sedimentmenge durch den Pier insgesamt deutlich verringert. Der „Stau“ – also die Anlandung zum Pier hin und die Erosion von ihm weg – lässt sich auf dem Satellitenbild gut erkennen. |•••



C.-P. OFFEN

1 Hermann J. Klein ist neuer Vorstand für das operative Geschäft (COO) bei der Hamburger Reederei Claus-Peter Offen. Finanzvorstand (CFO) bei Offen wird **2 Frank Bergert**. Er kommt ebenso wie Klein von E.R. Schiffahrt. Reeder Claus-Peter Offen bleibt CEO des Unternehmens.

NSB

3 Tim Ponath ist als Chief Operating Officer (COO) in die Geschäftsleitung der Reederei NSB berufen worden. Er übernimmt den Bereich der technischen Geschäftsführung von Lutz Müller, der NSB be-

ratend verbunden bleibt. Außer Ponaths Vater Helmut (CEO) ist noch Lutz Weber als CFO an Bord.

HHL

Die Schwergutreederei Hansa Heavy Lift (HHL) hat **4 Maximilian Harmstorf** zum neuen Leiter der Region Europa/Nahost/Afrika mit Sitz in Hamburg ernannt.

E.R. SCHIFFFAHRT

5 Anke Hennings, bisher Leiterin Finanzen der E.R. Capital Holding, übernimmt die Position des Chief Financial Officers (CFO). Sie ist seit 14 Jahren in der E.R. Group tätig. Zum neuen CFO der

E.R. Schiffahrt wird **6 Erik Kruse** ernannt. Er ist dort seit acht Jahren Leiter Finanzen & Controlling.

7 Helge Bartels, bisheriger Director Technical Fleet Management, ist nun Mitglied der Geschäftsführung der E.R. Schiffahrt.

8 Willem Dekker wird Geschäftsführer der Reederei E.R. Offshore.

C. BÜTTNER

9 Thorsten Mackenthun wird Mitglied der Geschäftsführung der auf Tanker spezialisierten Bremer Reederei Carl Büttner.

ISL

Die Leitung der Abteilung Logistische

Systeme beim Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) übernimmt **10 Dr.**

Thomas Nobel. Das ISL-Direktorium bilden Prof. Dr. Burkhard Lemper (Vorsitz) und Prof. Dr. Frank Arendt.

BV

Die französische Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas hat **11 Paillette Palaïologou** zur neuen Direktorin für Marine Marketing & Sales ernannt. Die Schiffbauingenieurin begann 2005 als Besichtigterin bei BV.

WMU

12 Dr. Cleopatra Doumbia-Henry übernimmt im Juli

die Präsidentschaft der World Maritime University (WMU) in Malmö. Doumbia-Henry leitet derzeit noch die Abteilung Internationale Arbeitsstandards bei der ILO in Genf. Sie hatte maßgeblichen Anteil am Zustandekommen der Maritime Labour Convention.

REINTJES

Neuer Geschäftsführer des Antriebspezialisten Reintjes in Hameln ist **13 Klaus Deleroi**. Er kommt von MAN Diesel & Turbo, wo er den Geschäftsbereich Medium Speed leitete. Seine Karriere startete er bei MTU. Vorgänger Schliephack trat in den Ruhestand.

BLOHM + VOSS

14 Fred van Beers hat Dr. Herbert Aly als Sprecher der Geschäftsführung (CEO) von Blohm + Voss abgelöst. Van Beers hat über 15 Jahre Management-Erfahrung in der maritimen Industrie – zuletzt als Vice President Services Northern Europe beim finnischen Motorenhersteller Wärtsilä.

BMVI

Neuer Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium wird **15 Norbert Barthle**. Der Schwabe war bisher Haushaltspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion.



Nicht Flaggen und Vorschriften können Arbeitsplätze sichern. Das können nur Unternehmen.

Ralf Nagel. Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR



••• Die Vorbereitung der nächsten Nationalen Maritimen Konferenz hat mit dem Start der Branchenforen begonnen. Die Bundesregierung möchte, dass diese Foren Vorschläge machen, wie es mit der maritimen Wirtschaft in Deutschland weitergeht. Es gilt, Arbeit, Wertschöpfung und Innovationen langfristig zu erhalten und auszubauen. Die Konferenz soll dazu Vorschläge diskutieren und beschließen.

Die maritimen Verbände haben in einer gemeinsamen Erklärung unterstrichen, dass der wichtigste Wettbewerbsvorteil des maritimen Standorts Deutschland der Wissensschatz und die Kompetenzen der Beschäftigten sind. Die an Bord deutscher Handelsschiffe erworbene nautische und technische Erfahrung, das Praxiswissen der Seeleute leistet dazu einen unverzichtbaren Beitrag. Ob Häfen, Lotsen, Werften, Zulieferer, Schifffahrtsverwaltung, Forschungseinrichtungen, Hochschulen, Klassifizierungsgesellschaften, Versicherungen – sie alle und weitere profitieren davon, dass ausreichend deutsche Seeleute mit einigen Jahren Fahrzeit für den Standort zur Verfügung stehen.

Doch genau das droht uns wegzubrechen. Nicht, weil die

deutschen Reeder nicht wollen, sondern weil sie es wegen der seit 2008 drastisch veränderten Wettbewerbslage auf den Schifffahrtsmärkten kaum mehr können. Und keiner sollte sich Illusionen machen: Selbst bei besserer Erlöslage wird der Kostendruck schon wegen der starken Wettbewerber aus Asien und Arabien nicht nachlassen.

Deshalb haben die maritimen Verbände gemeinsam festgehalten, dass die deutschen Reedereien in dieser Situation bessere Bedingungen brauchen, um qualifiziertes deutsches Personal in ausreichender Zahl beschäftigen zu können – und damit auch die Landarbeitsplätze in den Reedereien und in den von der Schifffahrt abhängenden Industrien zu sichern.

Der VDR hat dafür solide Vorschläge unterbreitet, die bei unseren europäischen Nachbarn schon lange gelten und erfolgreich sind. Ohne sie verliert der Schifffahrtsstandort Deutschland den Anschluss an die Weltspitze. Wer sich aus Angst vor der Zukunft an nationalen Sonderregelungen festklammert, wird die Zukunft verspielen – für den Standort und für die Beschäftigten. Nicht Flaggen und Vorschriften können Arbeitsplätze sichern. Das können nur Unternehmen, die sich den veränderten internationalen Bedingungen stellen. Was ist dem maritimen Standort das Know-how aus der Schifffahrt wert? Diese Frage ist spätestens in Bremerhaven zu beantworten: Es gilt!



Kostenfaktor. Die hohen Lohnnebenkosten erschweren die Beschäftigung deutscher Seeleute.

Foto: ILC

SCHIFFFAHRTSPOLITIK

Lohnsteuerbefreiung für Seeleute?

••• In einer gemeinsamen Erklärung haben die Hafen- und Verkehrsminister der norddeutschen Küstenländer Niedersachsen, Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern eine Initiative zur vollständigen Lohnsteuerbefreiung für deutsche Seeleute angekündigt. Dadurch sollen Kostennachteile für Schiffe unter deutscher Flagge im europäischen und internationalen Vergleich aufgefangen werden.

Niedersachsens Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies erklärte: „Die anhaltende kritische Situation der Schifffahrt führt angesichts erheblichen Kostendrucks vermehrt



Foto: Thiemo Jentsch

zu Problemen der deutschen Schifffahrtsunternehmen. Der Betrieb von Schiffen unter deutscher Flagge ist im europäischen Vergleich nicht konkurrenzfähig.“ Der Schifffahrtsstandort Deutschland sei eine tragende Säule der gesamten maritimen Wirtschaft. Der Betrieb von Schiffen unter deutscher Flagge trage zur Stabilität der hier ansässigen Reedereiunternehmen und damit zur Wertschöpfung der maritimen

Industrie insgesamt bei, so Lies. www.mw-niedersachsen.de

Forderung. Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies setzt sich für die Stärkung des maritimen Standorts ein.

VDR sponsert Schule auf den Philippinen

••• Auf der philippinischen Insel Bantayan sind jetzt zwei neue vom Verband Deutscher Reeder (VDR) gespendete Schulgebäude eingeweiht worden. An der Einweihung nahm auch VDR-Geschäftsführer Dr. Dirk Max Johns teil. Die Schulen waren vor einem Jahr durch den Taifun Haiyan zerstört worden. Die VDR-Spende von 80.000 US-Dollar umfasst auch den Bau von Wohnhäusern für Seeleute und deren Familien, die bei der Naturkatastrophe im November 2013 ihr Zuhause verloren hatten. Sie forderte auf den Philippinen mehr als 7.000 Menschenleben – darunter auch Seeleute und deren Angehörige. An Bord deutscher Handelsschiffe arbeiten rund 25.000 philippinische Besatzungsmitglieder.



Einweihung. Die beiden Schulen verfügen über einen Klassenraum und eine Küche.

Foto: VDR

MARIKO feiert 5. Geburtstag

••• Die gemeinnützige Gesellschaft wurde Ende 2009 gegründet, um den Fachbereich Seefahrt der Hochschule Emden/Leer sowie die Maritime Wirtschaft in der Region Ems-Achse zu stärken. Die MARIKO GmbH hat dabei eine Schnittstellenfunktion und führt durch konkrete Projekte Wirtschaft und Wissenschaft zusammen. VDR-Präsident Alfred Hartmann würdigte die Arbeit der Plattform und wünschte der neuen Geschäftsführerin Katja Baumann viel Erfolg. www.mariko-leer.de



Festakt. VDR-Präsident Alfred Hartmann, Reeder Herrmann Buss, Katja Baumann, Dieter Schöer und Bernhard Bramlage (MARIKO, v.l.).

Foto: Jürgen Bambröwicz

Piraterie: Mehr Schiffe entführt

••• Während die Zahl der Piratenangriffe 2014 weiter zurückgegangen ist, hat sich die Zahl der Schiffsentführungen gegenüber 2013 auf 21 fast verdoppelt. Opfer sind vor allem küstennah fahrende Tankschiffe in Südostasien. Die Piraten hätten es auf den Diebstahl von Diesel und Gasöl abgesehen, hieß es beim Internationalen Schifffahrtsbüro (IMB). www.icc-ccs.org/icc/imb



Foto: U.S. Navy

Angreifer. Insgesamt wurden 2014 183 Schiffe geentert und 13 beschossen – vier Seeleute starben.

Fotos: Hasenpusch



Partner. Die beiden Reedereien bieten gemeinsame Dienste an.

Hamburg Süd kooperiert mit CMA CGM

••• Hamburg Süd und die französische CMA CGM haben einen Ausbau ihrer Kooperation vereinbart. Das ermögliche es beiden Reedereien, den Markt mit kosteneffizienten, innovativen neuen Produkten zu versorgen, die hinsichtlich Umfang, Frequenz und schnellen Transitzeiten wegweisend sein werden. Dr. Ottmar Gast, Sprecher der Geschäftsführung der Hamburg Süd: „Wir freuen uns auf die neuen Produkte, die wir gemeinsam anbieten werden.“ www.hamburgsud.com

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

Wir sind Klasse. Mit 20% Marktanteil an der Welthandelsflotte verstehen wir die Bedürfnisse unserer Kunden. Für sie und eine sichere Zukunft der Schifffahrt entwickeln wir heute technologische Lösungen von morgen.

In Hamburg treffen wir alle Entscheidungen für unsere deutschen Reeder, rund um die Uhr. Sprechen Sie mit uns persönlich. Wir sind nur einen Anruf entfernt: 040-233032.

Global Authority in Maritime Standards

ClassNK

ClassNK Hamburg Office, Überseeallee 1, 20457 Hamburg

OFFSHORE

Neue Schiffe für Windparks

••• Das Thema Offshore wird für deutsche Reedereien immer wichtiger (s. auch S. 34). So entwickeln die Hamburger Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft (Bugsier) und die Fassmer-Werft aus Berne gemeinsam ein Spezialschiff für Sicherheitsaufgaben in Windparks. Das Emergency Response & Rescue Vessels soll bis zu 20 Knoten schnell sein und auch als Notschlepper den Schutz für

mehrere Offshore-Windparks übernehmen.

Siemens plant den Einsatz innovativer Spezialschiffe (Service Operation Vessels) für seine Offshore-Windparks. Für zwei der SOVs wurde ein Chartervertrag mit der Reederei Bernhard Schulte-Gruppe abgeschlossen. Die neuen Schiffe verfügen über eine hydraulisch stabilisierte Gangway und ein Helikopterdeck. www.bugsier.de



Simulation. Die Spezialschiffe trotzen auch widrigen Witterungsbedingungen.

Foto: Siemens



„Reedereien benötigen bessere Rahmenbedingungen, um die Beschäftigung deutscher Seeleute für den maritimen Standort zu sichern.“

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR

Foto: Frank Krens/VDR

Wettbewerbsbedingungen stärken

••• Eine neue Strategie für die maritime Wirtschaft in Deutschland soll im Mittelpunkt der nächsten Nationalen Maritimen Konferenz im Oktober in Bremerhaven stehen. Dazu werde das Konzept der Konferenz insgesamt modernisiert und durch sieben vorbereitende Branchenforen im ersten Halbjahr 2015 ergänzt, so Uwe Beckmeyer (SPD), der Maritime Koordinator der Bundesregierung.

Von den Verbänden der maritimen Wirtschaft, darunter der VDR, hieß es in einer gemeinsamen Erklärung, die Branche leiste einen wichtigen Beitrag zu Wohlstand und hochkarätiger Beschäftigung in ganz Deutschland. „Gemeinsam mit der deutschen Politik muss es gelingen, die Wettbewerbsbedingungen für alle Teile der maritimen Wirtschaft am Standort Deutschland dauerhaft zu stärken und auszubauen.“ www.reederverband.de





Jetzt CBT
(Computer Based Training) verfügbar!



ECDIS FMD-3100

- ▶ Nahtlose Integration in die Bordnavigationssysteme; perfekt für Nachrüstprojekte
- ▶ Schneller Bildaufbau und stufenloser Zoom durch neue Prozessortechnologie
- ▶ Sowohl als Primär- und Backup-ECDIS geeignet

Buchen Sie: **ECDIS Type Specific Classroom Training** im FURUNO DEUTSCHLAND TRAININGSCENTER mit zertifiziertem Abschluss



FURUNO DEUTSCHLAND GmbH · Siemensstraße 31-33 · 25462 Rellingen · Phone: +49 4101 838 0 · Fax: +49 4101 838 111 www.furuno.de

„Helgoland“ im Plan

••• Nur noch wenige Monate, dann heißt es „Leinen los“ für die neue, mit umweltfreundlichem LNG betriebene Fähre. Aber bis dahin gibt es noch einiges zu tun auf der MS „Helgoland“: schweißen, verkleiden, dämmen, ausgleichen, malern und vieles mehr. Das neue Schiff wurde für über 30 Mio. Euro bei der Fassmer-Werft in Berne beauftragt. www.cassen-eils.de



Umrüstung. Dr. Bernhard Brons, Geschäftsführer der Reederei Cassen Eils, überzeugt sich von den Baufortschritten.

Foto: Cassen-Eils



Foto: Hasenpusch

50 Jahre Reederei NORD

••• Ende 1964 übernahm Klaus Oldendorf die „Nordholm“ – das war der Start der Reederei NORD, die kürzlich 50-jähriges Bestehen feiern konnte. Heute hat die Gruppe eine Flotte von 38 Schiffen. Weitere 25 sind bestellt. Das diversifizierte Portfolio umfasst Bulker, Containerschiffe und Tanker. www.reederei-nord.com

NSB bereedert „Littorina“

••• Das Joint Venture zwischen der Buxtehuder Reederei NSB und dem Offshore-Spezialisten Offcon, Kappeln, hat die Bereederung und Besetzung des Forschungskutters „Littorina“ übernommen. Das 1975 auf der Diedrich-Werft in Oldersum gebaute Schiff wird vom GEO-MAR und der Uni Kiel betrieben.



Foto: NSB

Rückkehr nach Stade

••• Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR, hat ein Modell der „Anneliese Oltmann“ (Stapellauf 1962) aus VDR-Beständen an Jan (l.) und Peter Oltmann von der Stader Reederei Oltmann übergeben. www.oltship.de

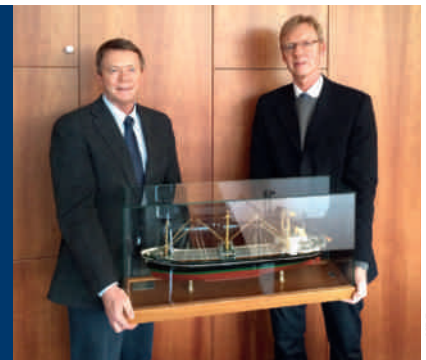


Foto: VDR

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

 **ABS**
FOUNDED 1862
www.eagle.org

Safety | Service | Solutions





Mit vereinten

Jens Moje

Petra Heinrich

Jan Breuer



Kräften

Kai Freese

Ralf Nagel

| Gespräch | Im Reederverein Unterelbe sind aktuell 54 Mitglieder organisiert – zum weit überwiegenden Teil kleine Reedereien mit weniger als zehn Schiffen. In Jork (Altes Land) trafen sich vier Vertreter des Vereins mit Ralf Nagel, dem Geschäftsführenden Präsidiumsmitglied des VDR, um über die aktuelle Situation und die Herausforderungen für die kleineren Schifffahrtsbetriebe zu sprechen. Wir dokumentieren die Diskussion. Fotos: Joerg Schwalfenberg



Die Erfahrung zeigt, dass man auch mit einem Schiff überlebensfähig sein kann.

Petra Heinrich. Vorsitzende des Reedervereins Unterelbe. Ihr Urgroßvater Johann bestellte 1865 seinen ersten Küstensegler bei der Sietas-Werft.



Erfahrung. Die Reederei des 1. stellvertretenden Vorsitzenden des Reedervereins Unterelbe, Kai Freese, feierte 2014 ihr 50-jähriges Bestehen.



Praxis. Der Kassenswart des Reedervereins Unterelbe, Jan Breuer, war lange selbst als Kapitän auf seinem Schiff unterwegs.

DS: Insbesondere vonseiten der Banken wird kleinen Reedereien vielfach die Existenzberechtigung abgesprochen. Was sagen Sie denen?

Jens Moje: Nicht nur Reedereien ab 150 Schiffen können wirtschaftlich arbeiten. Kleine Unternehmen, wie sie unser Verein repräsentiert, tun das erfolgreich schon seit 150 Jahren. Im Übrigen haben auch die großen klassischerweise oft mit einem Schiff angefangen. Viele Unternehmen sind von Kapitänen gegründet worden, die ihr Schiff zunächst selbst gefahren sind.

Ralf Nagel: Die ganze deutsche Seeschifffahrt ist übrigens so strukturiert: Mehr als 70 Prozent der Unternehmen verfügen über weniger als zehn Schiffe.

Petra Heinrich: Die Erfahrung zeigt, dass man auch mit einem Schiff überlebensfähig sein kann. Allerdings muss man sich dann überlegen, ob man den administrativen Teil allein bewältigen kann – oder ob man da nicht etwa im Rahmen von Outsourcing Hilfe von außen in Anspruch nehmen sollte.

Moje: Etliche Studien bestätigen, dass wir in Sachen Schiffsbetriebskosten und landseitiges Overhead wettbewerbsfähig sind. Die sogenannte Kapitalmarktfähigkeit ist allerdings ein Problem. Es wird darum gehen, eine Nische im Privatplatzierungsbereich zu finden.

Nagel: Kleinere Reedereien arbeiten von den Abläufen her wirtschaftlich – wird das von den Banken infrage gestellt?

Heinrich: Nein, was den Schiffsbetrieb angeht, sagt auch ein wichtiger Player wie die HSH Nordbank: Weil wir dicht dran sind am Schiff, arbeiten wir wirtschaftlich.



Mittelständische Reedereien agieren mit Augenmaß – auch bei Investitionen.

Jens Moje. Der 2. stellvertretende Vorsitzende des Reedervereins Unterelbe ist in der familieneigenen Reederei fürs Kaufmännische verantwortlich.

Moje: Die entscheidende Frage ist die Zukunftsfähigkeit. Auf mittlere Sicht muss es ja auch wieder Neubauten geben. Das KG-Modell kommt in der gewohnten Form nicht wieder. Reedereien brauchen deshalb künftig eine gewisse Kapitalmarktnähe. Für kleinere kann auch der Kontakt zu Family Offices, also den Vermögensverwaltungen von Privatinvestoren, eine attraktive Alternative sein.

DS: Ein Kritikpunkt lautet, die kleineren Reedereien gingen nicht mit der Zeit und hätten beispielsweise ihre betriebswirtschaftlichen Zahlen nicht im Griff.

Heinrich: Wir haben uns schon sehr verändert und den aktuellen Gegebenheiten angepasst. Es gibt jetzt nicht mehr nur Kapitane und Ingenieure, sondern auch Kaufleute in den Reedereien, die das geforderte Reporting und Controlling beherrschen.

Moje: Uns fehlt die Innenfinanzierungskraft größerer Unternehmen. Zugang zu frischem Eigenkapital ist aber darstellbar mit den Strukturveränderungen, die die kleineren Reedereien angestoßen haben – viele von uns haben die Zeit genutzt. In der Vergangenheit hat es durch das Fondsmodell Übertreibungen beim Wachstum gegeben. Aber das betrifft ja nur einen überschaubaren Zeitabschnitt, wenn man bedenkt, dass etliche Reedereien über 100 Jahre alt sind.

Jan Breuer: Oft ist es ja auch nicht eine Frage der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens, sondern der neuen Situation der Bank. Die haben durch die strengeren Regularien eigene Probleme.

Nagel: Nun kommt da häufig der Vorwurf, die Kleinen seien nicht anpassungsfähig

genug und wollten sich nicht ändern. Haben Sie denn Ideen?

Heinrich: Es gibt bereits zahlreiche Beispiele für verschiedene Kooperationen, die erfolgreich arbeiten. Da kann man bestimmt noch mehr tun. Das geht vom gemeinsamen Einkauf über Erlöspools bis dahin, zusammen Projekte zu finanzieren. Das ist aber nicht mit jeder Bank möglich.

Moje: Im Einzelfall geht es natürlich auch darum, ein auf den ersten Blick notleidendes Projekt wirtschaftlich zu drehen – doch da spielt nicht jede Bank mit. Wer bei der falschen Bank ist, kann da Pech haben. Seitens der Banken wäre hier oftmals mehr Flexibilität wünschenswert.

Klar ist ja auch: Wenn der Branche im großen Stil Schiffe verloren gehen, büßen wir auch das maritime Know-how ein.

Breuer: Es gibt in allen Segmenten Schiffe, die man wirtschaftlich betreiben kann. Viele sind nur wegen der hohen Finanzierungskosten unter Wasser. Es ist an den Unternehmen, Strukturen zu schaffen, die den Finanzierungspartnern zeigen, dass es funktionieren kann.

Freese: Das kann dazu führen, dass wir Schiffe erhalten können – aber das bedeutet noch keine Zukunftsfähigkeit. Man sichert die Schiffe, und man sichert sein Einkommen. Wenn aber die Zeitcharter gerade mal für OPEX (Betriebskosten) plus Zinsen reicht, kann der Bereederungsbetrieb keine Liquidität aufbauen. Und für Investoren geht es natürlich um einen stabilen Cashflow.

Nagel: Könnte denn statt der Beteiligung an einzelnen Schiffen die an der ganzen Reederei ein Modell sein – nach dem

Vorbild der jungen Gründer der Reederei Auerbach, die für ihr Unternehmen private Investoren ins Boot geholt haben? Die beiden betonen ja auch immer, wie wichtig der Zugang zur Ladung ist.

Heinrich: Zugang zur Ladung kriegt man vielleicht vereinzelt im Projektladungsgeschäft, mit drei Feederschiffen sieht das schon anders aus.

Freese: Die Grundidee ist aber richtig; der (Rück-)Weg zur klassischen Reederei mit dem kompletten Know-how. Unsere Kernkompetenz ist zweifellos das Ship Operating, für das andere wie Reporting etc. brauchen wir fähige Partner, die möglichst Kapital mitbringen. Und dann kommt es darauf an, Schiffe nur gegen Beschäftigung anzuschaffen und nicht spekulativ.

Moje: Das war ja auch in der Vergangenheit die große Stärke vieler mittelständischer Reedereien: dass sie vernünftig und mit Augenmaß agiert haben – auch bei Investitionen.

Nagel: Weltweit gibt es eine Menge Kapital, das nach lukrativen Anlagemöglichkeiten sucht. Gut gemanagte, moderne Schiffe bieten auch finanziell attraktive Perspektiven. Warum ist das so schwer, das zusammenzubringen?

Heinrich: Wir sind an diesem Thema ganz intensiv dran und haben schon einige Spuren in die Richtung verfolgt. Aber für die Bank ist natürlich der Rang bei der Beleihung wichtig.

Freese: Wenn man im Geld ist, lässt die Bank auch über ein Nachrangdarlehen mit sich sprechen. Doch wenn sie ein Projekt schon als notleidend ansieht, möchte sie sich natürlich nicht hinten anstellen. →



„Bei den etlichen Sondervorschriften braucht man ja inzwischen fast einen Paper-Officer an Bord.“

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR

→ **Moje:** Im Prinzip ist jedes Schiff ein Einzelfall, der dann auch noch vom Goodwill der beteiligten Banken abhängt.

Heinrich: Und das macht auch die geforderten Zusammenschlüsse so komplex, weil es ja im Prinzip für jedes einzelne Schiff Lösungen geben muss.

Nagel: **Es gibt bei den Reedereien eine unstrittige Expertise im operativen Geschäft; und kleine und mittlere Unternehmen sind für bestimmte Kapitalgeber interessant. Es wäre jetzt also aktive Unterstützung der Banken gefragt.**

Moje: Viele Dinge sind möglich, aber die Banken sind eher an Paketlösungen interessiert. Das zeigt sich ja beispielsweise auch beim Abbau der Schiffsportfolios in ihren Bilanzen.

Freese: Oft wäre es für Reeder möglich, ein fremdes Schiff zu stützen. Einzeltickets stehen bei den Banken aber nicht im Fokus, da wird der Aufwand als zu groß eingeschätzt.

Moje: Bei uns geht es typischerweise um recht moderne Feederschiffe und damit um Beträge im mittleren siebenstelligen Bereich – Deals in neunstelliger Größenordnung, wie sie den Banken vorschweben, werden wir kaum schnüren können.

Nagel: **Zum operativen Geschäft: Neben den weltweiten Standards für Umwelt, Sicherheit, Ausbildung und Soziales gibt es etliche regionale und nationale Sondervorschriften: Man braucht ja inzwischen fast einen Paper-Officer an Bord.**

Heinrich: Für alles gibt es praktische und pragmatische Lösungen, wenn man wie wir nah am Schiff ist. Dass wir über ein so breit gefächertes Wissen verfügen, ist ei-

ner unserer großen Vorzüge. Da kann man vieles schlank organisieren. Bei komplexen Fragen hilft uns beispielsweise auch der VDR mit seiner Expertise weiter.

Moje: Als kleine Reeder sind wir Allrounder. Je fachspezifischer das Personal, desto praxisferner arbeitet es. Große Unternehmen haben deutlich mehr Abstimmungsbedarf und Reibungsverluste.

Breuer: Ich war lange als Kapitän an Bord. Da schauen Sie auch mal selber in die Maschine rein und entscheiden nach Rücksprache mit dem Motorenhersteller auf Basis ihrer langjährigen Erfahrung. Das eröffnet z. B. beim Austausch von Teilen gewisse Spielräume – ohne Abstriche in Sachen Zuverlässigkeit oder Sicherheit.

Freese: Das betrifft auch den Umgang mit dem Personal: Die Leute kennen den Geschäftsführer persönlich, da wird fair miteinander umgegangen – und Geld ist nicht die einzige Motivation.

Heinrich: Diese praktische Erfahrung macht sich auch auf der Kostenseite bemerkbar. Deswegen haben wir auch kein Kostenproblem, sondern ein Erlös- und ein Finanzierungsproblem.

Moje: Nach einer Krise kommt auch wieder eine gute Zeit. Nur wer heute den Grundstein dafür legt, kann vom Aufschwung profitieren. Es wird auch wieder Neubaufinanzierungen geben. Neben Drittinvestoren muss da auch der Reeder Eigenkapital einbringen – das schafft Vertrauen. Wir sind schließlich Reeder und nicht Bereederer und wollen unternehmerisch verantwortlich sein.

Breuer: Klar: Wir wollen ja mit dem Schiff Geld verdienen und nicht an dem Schiff. |•••

Die Teilnehmer der Gesprächsrunde

Für den VDR:

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied
Christof Schwaner, Pressesprecher

Für den Redeerverein Unterelbe e.V.:

Vorsitzende: Petra Heinrich,
H.H. Shipping
1. stellv. Vorsitzender:
Kai Freese, Freese Shipping
2. stellv. Vorsitzender:
Jens Moje, Moje Bereederung
Kassenwart:
Jan Breuer, Reederei Jan Breuer
(nicht dabei:
Schriftwart Heino Winter,
Reederei Heino Winter)

Studieren in Elsfleth

Im Fachbereich Seefahrt der Jade-Hochschule werden die Fach- und Führungskräfte von morgen ausgebildet.

Als die Seefahrtsschule 1831 gegründet wurde, war Elsfleth einer der größten deutschen Reedereiplätze. Sie ist bis heute der größte Ausbildungsstandort für Nautiker in Deutschland. Absolventen können sowohl an Bord als auch an Land in Reedereien, Häfen und Behörden arbeiten. Aktuell studieren 375 junge Menschen Nautik, 20 Prozent davon Frauen. Im ersten Semester erhalten sie die wesentlichen Inhalte der Ausbildung zum Schiffsmechaniker. Durch Anerkennung der Ausbildung besteht dadurch für Schiffsmechaniker die Möglichkeit, das Studium bereits nach fünf Semestern abzuschließen.

Tradition trifft modernste Technik

Herzstück der Schule ist das moderne Trainingscenter mit innovativer Simulationstechnik. Der Schiffsführungssimulator verfügt über fünf komplett ausgestattete Schiffsbrücken, die mit Sichtsystemen, je zwei ARPA-Radarge-

räten sowie einer elektronischen Seekarte ausgerüstet sind. Außerdem profitieren Schüler von Simulatoren für Dynamic Positioning und Liquid-Cargo-Handling sowie einem hochmodernen Manöverbecken. Zum praktischen Teil gehören auch zwei 14-tägige Ausbildungsfahrten mit dem Schulschiff.

„Die fortschreitende Globalisierung sowie strukturelle Veränderungen in der Verkehrsabwicklung erfordern gut ausgebildete Fach- und Führungskräfte in allen Bereichen“, sagt Professor Dr. Ralf Wandelt, der als Dekan seit dem 1. März den Fachbereich Seefahrt leitet. In den Bachelor-Studiengängen „Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft“ und „Internationales Logistikmanagement“ lernen Studierende das nötige Know-how für diese Aufgaben. Der Master-Studiengang „Maritime Management“ bereitet auf Managementaufgaben in maritimen Unternehmen und auf Tätigkeiten im Höheren Dienst in Behörden vor.



Chance auf Promotion

Im Bereich Weiterbildung soll ein berufs begleitender Master-Studiengang angeboten werden. Die Testphase für „International Maritime Management“ soll zum Wintersemester 2015/2016 beginnen. Besonders attraktiv: In Forschungs- und Entwicklungsprojekten bietet der Fachbereich in Kooperation mit der Uni Oldenburg die Möglichkeit zur Promotion an.

www.jade-hs.de/fachbereiche/seefahrt



Kapitän wird man nicht automatisch. Die Reederei bestimmt, ob ein angestellter Nautischer Offizier zum Kapitän berufen wird. Wer den Studiengang Nautik an der Hochschule Emden/Leer absolviert, hat jedoch beste Chancen, das Ziel zu erreichen. „Die Studierenden werden bei uns nach dem aktuellen Forschungsstand unterrichtet und praxisorientiert auf ihren Beruf vorbereitet“, sagt Prof. Dr. Marcus Bentin, Dekan des Fachbereichs Seefahrt. Entsprechend den späteren Aufgabengebieten reichen die Lehrinhalte vom Navigieren

Die Erfolgsgaranten

Am Fachbereich Seefahrt der Hochschule Emden-Leer sichern Praxisnähe und moderne Infrastruktur den Erfolg

und Manövrieren bis hin zu Schiffstechnik, BWL, Ladungstechnik, Meteorologie, Seerecht und Personalführung. An den Hochleistungssimulatoren wird die Bewältigung komplexer Lagen unter Zeitdruck geschult. Darüber hinaus verfügt die Hochschule unter anderem über eine Strömungsrinne für Sedimenttransport, ein Werkstofflabor sowie ein CFD-Labor.

Voraussetzung für ein Nautik-Studium in Leer ist die Seediensstauglichkeit. Denn das Studium beinhaltet zwei Praxissemester auf See. Absolventen können später auch Positionen in maritimen Landberufen ausüben, z. B. bei Reedereien, in der Schifffahrtsverwaltung oder als Lotsen im internationalen Umfeld.

Interdisziplinäre Forschung

Im zweiten Studiengang „Schiffs- und Reederei-management“ lehren und forschen Professoren der Disziplinen Nautik, Schiffbau, Wasserbau, Maschinenbau und Physik gemeinsam. Sie vermitteln ingenieurwissenschaftliche Kompetenzen



wie etwa die Untersuchung von Strömungsfeldern im Nahfeld von Schiffen und Wasserbauwerken, LNG-Antriebe und Windhybridsysteme, Life Cycle Analysis und Materialwissenschaften sowie Wasserbau und Meerestechnik. Ein weiterer Schwerpunkt sind wirtschaftliche Abläufe. „BWL im maritimen Kontext und alle rechtlichen Aspekte der Schifffahrt sind den Absolventen ebenso vertraut wie der Einsatz innovativer Logistikkonzepte“, erläutert Bentin. Beide Studiengänge schließen mit einem Bachelor of Science ab.

www.hs-emden-leer.de/fachbereiche/seefahrt



FÖRDERUNG

Stiftung unterstützt die Berufsausbildung

••• Eine Berufsausbildung kostet Geld. Vor allem kleine Reedereien können wegen der wirtschaftlich angespannten Lage im Markt jede Unterstützung gebrauchen. Die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland fördert bereits im dritten Jahr die Berufsausbildung von nautischem und technischem Seepersonal mit finanziellen Zuschüssen. Mit Erfolg: „Es

ist der Stiftung gelungen, die Ausbildungszahlen im Jahr 2014 nachweislich zu stabilisieren und im Vergleich zu 2013 mehr jungen Menschen einen Einstieg in die Seeschifffahrt zu ermöglichen“, sagt Michael Behrendt, Vorsitzender des Kuratoriums der Stiftung. Die Unterstützungsbeträge für die Ausbildung von Offizieren liegen bei 8.000 Euro pro Quartal. Fort-

bildungsmaßnahmen für nautische und technische Seeleute werden mit bis zu 3.000 Euro gefördert. „Es ist ein beachtlicher Erfolg, dass die Stiftung bereits im zweiten Jahr ihrer Tätigkeit mehr als 20 Millionen Euro für die Unterstützung der Berufsausbildung von Seepersonal auskehren konnte“, sagt Ralf Nagel, Vorstandsvorsitzender der Stiftung.

| Ausbildung | Jedes Jahr im Sommer starten viele Nachwuchskräfte ihre Seefahrer-Ausbildung. Einige davon haben zuvor bereits bei einer Ferienfahrt erste Erfahrungen gesammelt. Ein Modell, das sich bewährt. Text: Sebastian Meißner

Der Traum von der Seefahrt ist fast so alt wie die Menschheit selbst. Bis heute hat das Meer nichts von seiner Faszination verloren. Auch die Arbeit an Bord eines Schiffes ist für viele Menschen ein echter Traumberuf. Deutsche Schüler können sich diesen Traum erfüllen und in den Sommerferien als Praktikant auf einem Schiff anheuern. Die einzigen Bedingungen für Bewerber: Sie müssen das 16. Lebensjahr erreicht haben, brauchen einen gültigen Reisepass und einen Erste-Hilfe-Kurs sowie eine Bescheinigung von einem Arzt, dass sie seetauglich sind.

Ob Fähre, Schlepper oder Containerfrachter, ob eine Woche oder die gesamten Ferien: Das Ferienfahrer-Programm des Verbandes Deutscher Reeder bietet flexible Gestaltungsmöglichkeiten – und ist heiß begehrt bei Mädchen und Jungen. „Im letzten Jahr sind 122 Bewerbungen eingegangen. Gut die Hälfte der Schüler bekam einen Platz an Bord“, sagt Christof Schwaner, Pressesprecher des VDR. Dort lernen sie das Einmaleins der Seeschifffahrt. Die Erfahrungen auf hoher See haben bei den meisten Ferienfahrern einen bleibenden Eindruck hinterlassen: 80 Prozent von ih-

nen sind an einer Ausbildung interessiert. „Die meisten streben eine Schiffsmechanikerausbildung und den anschließenden Erwerb des nautischen Befähigungszeugnisses an“, sagt Schwaner.

Klar: Kapitän ist für viele das Ziel. Aber auch der Werdegang zum Technischen Schiffsoffizier bzw. zum Leiter der Maschinenanlage steht hoch im Kurs. Welche Erfahrungen die Ferienfahrer Britta Schippmann und Friedrich Wegmann an Bord der Schiffe gemacht haben und welche Karrierewege ihnen offenstehen, lesen Sie auf den folgenden Seiten. |••

BRITTA SCHIPPMMANN



LASSE GAWANDE



FRIEDRICH WEGMANN





BRITTA SCHIPPMANN

6 Wochen als Ferienfahrerin

Mein Name ist Britta Schippmann, ich bin 17 Jahre alt und lebe in Bochum. Wenn man im Ruhrgebiet jemandem erzählt, dass man nach der Schule Nautik studieren möchte, wird man oft zunächst fragend angeschaut. Wenn man dann erklärt, dass es sich um Navigation in der Seefahrt handelt, verwandelt sich die Reaktion in Verwunderung. (...)

Als eine Freundin meiner Mutter in der Zeitung von dem Ferienfahrer-Programm des VDR gelesen und uns davon erzählt hatte, wusste ich sofort: Da muss ich mich auf jeden Fall bewerben! Gesagt, getan. Als knapp zwei Wochen nach Bewerbungsschluss die Zusage kam, waren die Freude und die Aufregung riesengroß.

Ich sollte auf einem Containerschiff der deutschen Traditionsreederei Hapag-Lloyd, der „Düsseldorf Express“, sechs Wochen lang einmal in den Golf von Mexiko und wieder zurück fahren.

So stand ich dann furchtbar aufgeregt mit meinem Vater am Eurogate-Terminal in Bremerhaven und wartete darauf, dass die „Düsseldorf Express“ endlich anlegte. Hier lernte ich auch gleich meinen Ferienfahrer-Kollegen Lasse kennen. Dann ging alles ganz schnell: eben noch verabschiedet, rein in den Shuttlebus, und schon war man auf seinem neuen Zuhause für die nächsten sechs Wochen. Es folgte Anmusterung, Zuweisung der Kabine, und ehe man sichs versah, half man auch

schon in der frisch erhaltenen Arbeitskleidung beim Einlagern des Proviants. Am nächsten Tag ging es dann richtig los. Nachdem wir durch den Schiffsmechaniker-Azubi Markus eine Schiffsführung und eine Sicherheitseinweisung durch den Vierten Offizier erhalten hatten, begann das Auslaufen aus Bremerhaven. Für mich hieß das: zum allerersten Mal auf der Brücke bei einem Auslaufmanöver dabei sein. Ich wurde dann auch direkt zum Bell-Book-Schreiben – eine unserer Hauptaufgaben bei Manöverfahrten in den nächsten sechs Wochen – eingespannt.

Noch nicht mal einen Tag später kamen wir in Le Havre an. Hier wurde unter der Aufsicht von Chief Mate Henseler (der auch unser Ausbildungsbeauftragter war) ein Test des Freifallrettungsbootes durchgeführt. Mit der Aussicht, aus zehn Meter Höhe auf die Wasseroberfläche zu fallen, und das auch noch rückwärts, war ich dann doch froh, nur zuzugucken. Alleine das Drinsitzen und Sich-Anschnallen hatte Achterbahncharakter.

Von Le Havre ging es fast zwei Wochen lang über den Atlantik in den Golf von Mexiko. Die Zeit mit nichts als Wasser um sich herum verging wesentlich schneller als gedacht. Die erste Woche verbrachten wir in der Maschine mit Arbeiten, die

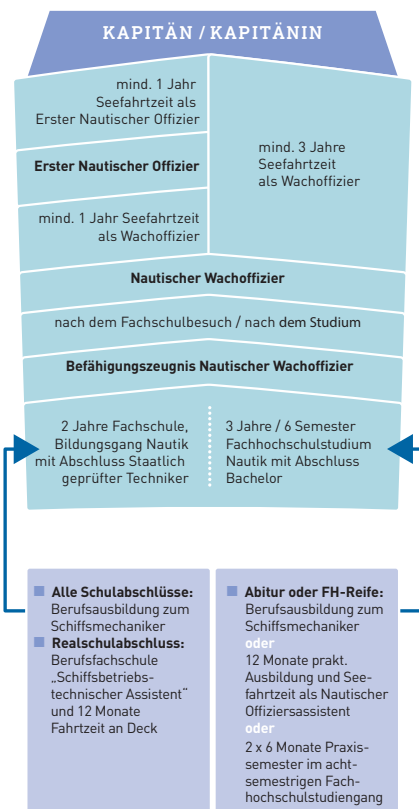


Fotos: Britta Schippmann

Gastgeber. Die „Düsseldorf Express“ der Reederei Hapag-Lloyd hat eine Kapazität von 4.612 TEU und fährt unter deutscher Flagge.

Kapitän/in – Chef auf See

••• Er hat an Bord das Sagen. Vom Geschick des Kapitäns auf der Kommandobrücke hängt der Erfolg der gesamten Mission ab. Er muss nicht nur navigieren, manövrieren und Fahr- und Lieferpläne einhalten, sondern auch mit den Offizieren die Arbeiten im Schiffsbetrieb planen und die Mannschaft im Griff haben. Der Hightech-Job erfordert Führungsqualität, Verantwortungsbewusstsein, Belastbarkeit und diplomatisches Geschick. Kapitän können nur Nautiker werden, die von Reedereien das Vertrauen erhalten, ein Schiff eigenverantwortlich zu führen. Nach Erhalt des Befähigungszeugnisses müssen Nautische Wachoffiziere ein Jahr lang fahren, um das Befähigungszeugnis „Erster Offizier“ zu erhalten. Damit haben sie gute Chancen auf die Führungsposition.



Chefetege. Die Ferienfahrerin Britta Schippmann und ihr Mitstreiter Lasse Gawande dürfen auf der Brücke der „Düsseldorfer Express“ unter Anleitung eines Offiziers probeweise das Schiff steuern.

vom Entrosteten und Neu-Anmalen von Verdampferteilen über das Einbauen von Türschlössern bis zum Reinigen der Zwischenböden der Hauptmaschine reichten. So lernten wir das Engine Department von allen Seiten kennen. In der zweiten Woche über den Atlantik war dann Decksarbeit an der Reihe. Persönlich fand ich dabei das Spleißen eines neuen Auges für eine der Leinen mit am interessantesten. Hierbei arbeiteten wir auch zum ersten Mal gemeinsam mit dem Bootsmann, der uns immer die Aufgaben an Deck zuwies und von

Lasse und mir sofort ins Herz geschlossen wurde, da er immer durch gute Laune bestach und nebenbei noch super erklären konnte. So war auch die Erläuterung des Aufbaus von Leinen kein Problem, und das, obwohl Englisch für keinen von uns die Muttersprache war.

(...) Entlang der Ostküste ging es dann über Altamira weiter nach Houston, wo wir dank der Organisation unseres Kapitäns Herrn Scheer mit einem Teil der Besatzung einen Ausflug in das NASA Space Center machten. (...) Nach zwölf →

Navigation.
Mit-Praktikant Gawande stellt bei der Orientierung anhand des Kartenmaterials sein Können unter Beweis.





Teamgeist. „Die Crew hat uns sofort freundlich aufgenommen und gab uns immer das Gefühl, vollwertige Mitglieder der Besatzung zu sein. Mit Freude wurde alles erklärt und uns unter die Arme gegriffen.“

→ Stunden Manöverfahrt für den Kapitän den Mississippi hinauf, von denen wir auch vier Stunden auf der Brücke verbracht haben, erreichten wir New Orleans. (...) Nach Charleston mit der für mich schönsten bis dato erlebten Revierfahrt am frühen Morgen ging es dann nach bereits einem verbrachten Monat an Bord wieder zurück gen Europa.



Fotos: Britta Schippmann

Es hieß wieder anderthalb Wochen überall Wasser. Doch Zeit, darüber nachzudenken, hatten wir eher wenig. Im Verlauf der Seereise entwickelten sich meine Interessen mehr in Richtung Deck, und so durfte ich auf eigenen Wunsch nur noch im Deck Department arbeiten. Dort war ich vor allen Dingen mit Malen und anstehenden Reinigungsarbeiten beschäftigt. In dieser Zeit durften wir auch zum ersten Mal in einen der Laderäume unter Deck. Wenn man dort unten steht, werden einem die Dimensionen eines Containerschiffes erst so richtig bewusst, denn schließlich sind unter Deck noch mehr Container verstaут, als man an Deck sieht. Besonders interessant war auch die Begehung eines Ballastwassertanks zusammen mit dem Chief Mate und dem Bootsmann. (...) |•••

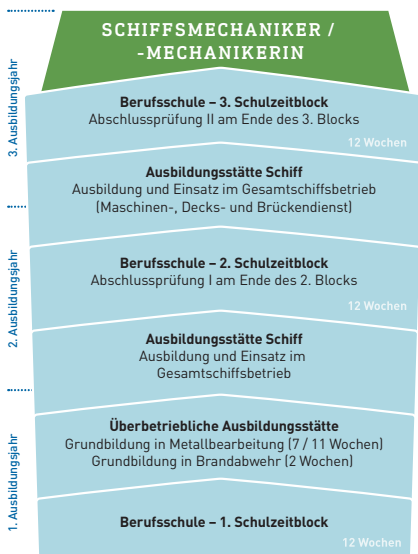
Fazit. Britta Schippmann (rechts) fühlt sich durch die Erlebnisse an Bord in ihrem Berufswunsch „mehr als bestätigt“.

Chief – Meister der Maschinen

••• Wenn es um Fragen des technischen Schiffsbetriebes geht, ist er die absolute Autorität: Der Leiter der Maschinenanlage sorgt für einen reibungslosen Ablauf des Maschinenbetriebs im Rahmen der internationalen Regeln und Gesetze. Somit ist er eine wichtige Stütze des Kapitäns. Angehende Chiefs müssen neben der notwendigen Persönlichkeit und Qualifikation auch hohes technisches Verständnis, einen reichen Erfahrungsschatz und das geeignete Befähigungszeugnis vorweisen können.

Die Laufbahn zum Chief hat mehrere Etappen und beginnt beim Technischen Schiffsoffizier. In dieser Funktion muss er mindestens zwölf Monate lang fahren, bevor er das Patent „Zweiter Technischer Wachoffizier“ erhalten kann. Um das Befähigungszeugnis als Leiter der Maschinenanlage zu bekommen, fährt er mindestens ein Jahr in dieser Position bzw. 36 Monate als Technischer Offizier in verantwortlicher Funktion.





Voraussetzungen und Eigenschaften

- Mindestens Hauptschulabschluss
- Seefähigkeit für den Decks- und Maschinendienst
- Ein Alter von mindestens 16 Jahren
- Bei Minderjährigen: Einverständniserklärung der Eltern für die Berufsausbildung in der Seeschifffahrt
- Handwerkliches Geschick und technisches Interesse
- Gute bis zufriedenstellende Noten in Mathematik und Physik
- Die Bereitwilligkeit und Fähigkeit zur Arbeit im Team
- Die Fähigkeit und Bereitschaft, sich in Englisch zu verständigen

Stand 02/2014

Schiffsmechaniker/in – Allrounder

••• An Deck kontrollieren sie die Sicherheitseinrichtungen. Auf der Brücke übernehmen sie Wachdienste. Im Maschinenraum bedienen, reparieren und warten sie die technischen Anlagen und Maschinen: Schiffsmechaniker sind echte Allround-Talente. Sie arbeiten außer bei Reedereien auch bei Hafen- und Schiffbaubetrieben.

Die Ausbildung eignet sich für alle Schulabschlüsse und dauert drei Jahre. Bewerber müssen mindestens 16 Jahre alt sein und brauchen neben einem Seefähigkeitszeugnis für den Decks- und Maschinendienst auch technisches Verständnis. Der praktische Teil der Ausbildung erfolgt auf Seeschiffen, die Theorie an einer Seemannsschule. Nach der Ausbildung können sich die Absolventen entscheiden, ob sie weiterkommen wollen. Um das Technische oder das Nautische Befähigungszeugnis zu erwerben, brauchen Anwärter den Schiffsmechanikerbrief. Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker ist Voraussetzung für den Besuch einer Fachschule.



FRIEDRICH WEGMANN

An Bord der „Hansa Ludwigsburg“

Unser Ziel hieß Hongkong, wo wir an Bord der „Hansa Ludwigsburg“ gehen sollten. (...)

Als wir den Kai erreichten, legte die „Hansa Ludwigsburg“ gerade an, nach dem Festmachen kamen bereits einige Mitglieder der Crew die Gangway hinunter, um uns beim Tragen unseres Gepäcks zu unterstützen. Nachdem wir mit diesem unsere Kabinen bezogen hatten, wurden wir vom Kapitän herzlich begrüßt, erhielten unsere Arbeitskleidung und eine Sicherheitsbelehrung durch den Zweiten Offizier, der uns zeigte, wie Schwimmwesten und Überlebensanzüge anzulegen sind und man sich im Falle eines Feuers aus dem Fenster abseilen muss.

Nachdem am nächsten Morgen die letzten Container verladen worden waren, begann meine erste Fahrt an Bord eines Containerschiffes. Während des Manövers durften wir dem Lotsen und dem Kapitän auf der Brücke bei der Arbeit zusehen, wobei ich einen ersten, lang ersehnten →

Brückenhaus. Die „Hansa Ludwigsburg“ der Reederei Leonhardt & Blumberg ist gut 175 m lang und knapp 28 m breit.

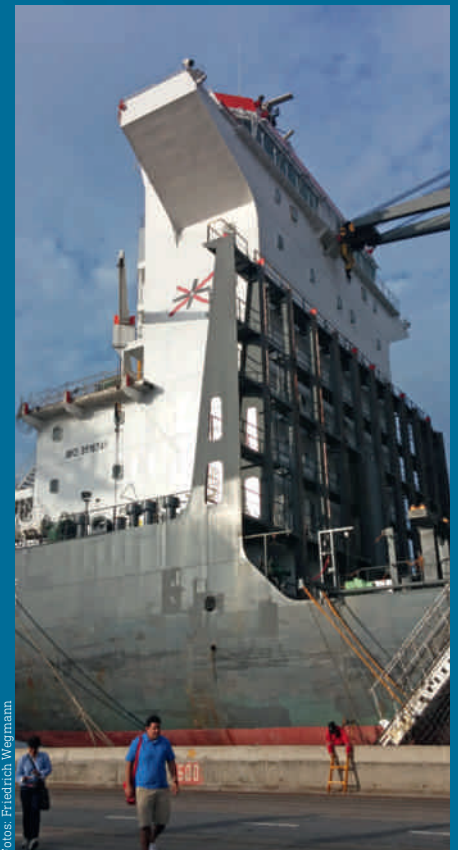


Foto: Friedrich Wegmann



→ und hautnahen Eindruck von der Arbeit erhielt, die ich in Zukunft machen möchte. Wir wurden von der Crew herzlich aufgenommen, wodurch wir uns an Bord sofort wohl und willkommen fühlten. Bereitwillig wurden uns Arbeitsabläufe erklärt sowie die vielen Geräte auf der Brücke und dem restlichen Schiff.

Keine Frage blieb unbeantwortet, so dass wir vom ersten Moment an viel von dem lernten, was uns so sehr interessiert. In den darauffolgenden Tagen machten wir uns mit dem Schiff vertraut, erkundeten jeden Raum und ließen uns eine Menge erklären. Als wir am zweiten Tag die dröhnende Hauptmaschine besichtigten hatten und anschließend im Maschinenkontrollraum mit den Ingenieuren einen Kaffee tranken, wurden uns von ihnen viele Systeme erklärt und Zahlen und Fakten genannt, wie dass wir täglich 40 t Schweröl verbrauchten. Interessiert wurde von uns der gesamte Maschinenraum besichtigt und neben der knapp 20.000 PS starken Hauptmaschine auch die drei Hilfsdiesel,

die Rudermaschine, das Frischwassersystem und das Hydrauliksystem bewundert. Wir sammelten Tag für Tag unzählige Eindrücke, entdeckten neue interessante Dinge an Bord und wurden in unserem Wunsch bestätigt, hier auch beruflich arbeiten zu wollen.

Einmal erklärte der Zweite Offizier uns die Funktionsweise eines Sextanten, woraufhin wir versuchten, unsere Position ohne GPS zu bestimmen. Wir hatten jederzeit die Möglichkeit, uns auf der Brücke oder andernorts nach Belieben umzusehen und mitzuwirken. Nach drei Tagen auf See erlebten wir unser erstes Anlegemanöver. Nachdem wir kurz vor der Küste unseren Lotsen aufgenommen hatten, passierten wir die Hafeneinfahrt von Laem Chabang, bevor wir von der Brückennock aus Anlegemanöver und Festmachen verfolgten.

Während des Löschvorganges ließen wir uns vom Dritten Offizier im Cargo Office die Ladungsüberwachung erklären. Jeder Container musste an den ihm zugewiesenen Platz, für dessen Auswahl viele Kriterien relevant sind. Unter anderem müssen dabei der Zielhafen, das Gewicht und die Gefahrgutklasse berücksichtigt werden. (...) Neben den Gefahrgutcontainern gibt es auch Kühlcontainer, die über eigene Kompressoren und Temperierungssysteme verfügen, allerdings eines 400-V-Stromanschlusses und ständiger Überwachung bedürfen. (...) Im Cargo Of-

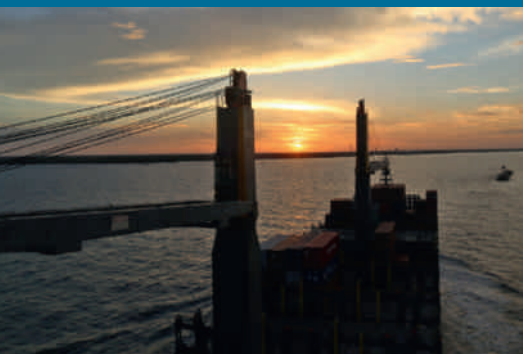
Romantik. Immer wieder ergeben sich auf einer Seereise traumhafte Ausblicke – wie hier beim Sonnenuntergang vor Bangkok.



Austausch. Durch den intensiven Kontakt zur Crew ergab sich immer wieder die Gelegenheit zu interessanten Gesprächen über das Seemannsleben.

fice zeigte man uns die Kontrolleinheit für das Ballastwassersystem, welches die Balance des Schiffes während der Löschung gewährleistet, sowie einige EDV-Programme für beispielsweise die Verwaltung der Kühlcontainerdaten. (...) In den darauffolgenden Tagen unterstützten wir die Crew bei diversen Arbeiten – wir halfen in den Häfen beim Wieder-Einholen und Sichern der Gangway, säuberten das Deck und meldeten uns zum Lackieren und Rostentfernen. (...) Auf dem Weg von Laem Chabang nach Hongkong betrat ich häufig nachts die Brücke, um den Offizieren bei den manuellen Manövern zuzusehen. (...)

Das Praktikum im Rahmen des Ferienfahrer-Programms war für mich eine einmalige und ideale Möglichkeit, Erfahrungen an Bord zu sammeln und ein näheres Bild von meinem Traumberuf an Bord zu gewinnen. |●●



Fotos: Friedrich Weymann

Schiffahrtskaufmann/-frau – Strippenzieher an Land

••• Es ist einer der ältesten landseitigen Berufe in der Seeschifffahrt: Schiffahrtskaufleute steuern die Durchführung aller Aufgaben, die mit der Ausrüstung, dem Betrieb und dem Einsatz von Seeschiffen verbunden sind. Dazu zählen unter anderem die Organisation der Abfertigung von Seeschiffen im Hafen, die Bearbeitung von Schadens- und Versicherungsfällen, die Buchung von Stückgutladungen oder die Entwicklung marktgerechter Leistungsangebote.

Dabei stehen sie in weltweitem Kontakt mit Kunden, Lieferanten, Bordpersonal und anderen Dienstleistern der Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft. Verhandlungssicheres Englisch ist da natürlich eine Grundvoraussetzung. Dafür können sich Schiffahrtskaufleute

ihren Einsatzort nahezu frei auswählen – ideal also für Weltenbummler. Die meisten Schiffahrtskaufleute landen im Management einer Reederei. Die Ausbildung bei einer Reederei dauert in der Regel drei Jahre, kann je nach Vorbildung aber auf zweieinhalb bzw. zwei Jahre verkürzt werden.

In Deutschland wird der Schiffahrtskaufmann in dualer Ausbildung theoretisch und praktisch unterwiesen. Er beginnt als Azubi in einer Reederei, einer Schiffsmaklerei oder bei einem Linienagenten und besucht ein- bis zweimal wöchentlich eine entsprechende Berufsschule. Voraussetzung für diese Laufbahn ist der Realschulabschluss bzw. mittlere Reife, ein Fachabitur oder Abitur.



Vielfalt.
Die Schifffahrt
eröffnet zahlreiche
Karrierewege.

Foto: corepics - Fotolia; VDR



Cottbus und Halle – erfolgreicher Start ins Messejahr

••• Regelmäßig informiert der VDR auf Ausbildungsmessen über seemannische Berufsbilder – wie auf der „Impuls“ in Cottbus, wo über 6.300 Interessenten im Januar die führende Bildungsmesse in Südbrandenburg und Nordsachsen besuchten, auf der sich über 200 Aussteller präsentierten. Die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt und der VDR hatten an beiden Messetagen alle Hände voll zu tun.

Es folgte die „Chance“ in Halle, mit knapp 250 Ausstellern größte Bildungs-, Job- und Gründermesse Sachsen-Anhalts. An zwei lebhaften Messetagen kamen rund 10.000 Besucher – Rekord! Am VDR-Stand informierte sich eine Vielzahl junger Menschen. Etwa 80 wurden intensiv beraten und zeigten starkes Interesse.



Alle Informationen zum Thema Ausbildung sowie ein Verzeichnis aller Seefahrt- und Fachschulen finden Sie unter ausbildung.reederverband.de

Infos zum Ferienfahrerprogramm des VDR bekommen Sie bei [Manuela Waßmann@reederverband.de](mailto:wassmann@reederverband.de)

**Deutsche
Reeder
im Porträt**

Prinzip Verantwortung

| Teil 1 | In einer neuen Serie stellt die Deutsche Seeschifffahrt Persönlichkeiten aus der deutschen Reederschaft vor. Den Anfang macht **Rörd Braren**, Reeder in Kollmar/Elbe und Mitglied im VDR-Präsidium.

Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg





Familienbetrieb: Wer die Reederei Rörd Braren in Kollmar an der Elbe besucht, versteht sogleich die tiefere Bedeutung des Wortes. Das Unternehmen residiert in einem weißen Wohnhaus direkt hinter dem Deich. Nur die Reederei-Flagge und das Klingelschild weisen auf den Firmensitz hin. In einer Art Wohnzimmer steht neben einer schweren Leder-garnitur auch der Schreibtisch von Rörd Braren. Ein alter Maschinentelegraf und ein Kompass geben dem Raum maritimes Flair – und die Ölgemälde von Schiffen der Braren-Flotte an den Wänden machen klar, um welches Geschäft es hier geht.

Auf dem Schreibtisch ein Foto, das zwei Frauen zeigt: die Gattin des Reeders, gelernte Schifffahrtskauffrau und Co-Managerin; und die 23-jährige Tochter, die gerade bei der Reederei Aug. Bolten lernt und irgendwann ins Unternehmen einsteigen wird. „Ich denke in Generationen“, sagt Rörd Braren, der passenderweise die Ahnenforschung zu seinen Hobbys zählt. Drei Kinder hat der gebürtige Föhler – und derzeit drei Enkel. Tendenz: steigend. Klar treibe ihn auch persönlicher Ehrgeiz an sagt der groß gewachsene, schlanke Mann mit dem sonnengebräunten Gesicht und den dichten grauen Haaren: „Im Vordergrund steht aber der Wille, der nächsten Generation ein geordnetes und prosperierendes Unternehmen zu übergeben.“

| Ausbildungsbetrieb | Auch dass er die Firma vor 25 Jahren überhaupt gegründet hat, hatte mit der Familie zu tun: „Ich wollte an Land.“ Da traf es sich gut, dass er als Unternehmensstart das Schiff in Bereederung nehmen konnte, auf dem er als Kapitän gefahren war, und zeitgleich ein weiteres Schiff von den Schwiegereltern kaufen konnte. Rund zwei Dutzend Jahre ist Rörd Braren zur See gefahren – und genauso lange mittlerweile Unternehmer.

Die Flotte besteht aktuell aus elf Mehrzweckfrachtern, darunter zehn eigene Schiffe und eines unter Bereederung. Fünf der Schiffe fahren derzeit unter deutscher Flagge. Wenn die Reform zur Lohnsteuer für deutsche Seeleute kommt, sollen drei weitere folgen. „Die deutsche Flagge genießt auch im Ausland eine hohe Reputation“, sagt Braren. Außerdem gebe es hierzulande ein gutes Reservoir erstklassig ausgebildeter Seeleute.

Ausbildung ist überhaupt ein großes Thema für Braren: „Wir bilden sehr viele junge Leute aus.“ 15 bis 20 angehende Schiffsmechaniker und nautische oder technische Offiziersanwärter lernen in seiner Reederei. Insofern weiß der 62-Jäh-

rige, wovon er spricht, wenn er als Vorsitzender der Berufsbildungskommission des Verbands Deutscher Reeder (VDR) aktiv wird. „In der Kommission besprechen wir alle Belange der Ausbildung und des Seemännischen Nachwuchses.“

Für Braren bleibt die maritime Branche etwas ganz Besonderes: „Der Charme der Schifffahrt bestand für mich als Seemann darin, fremde Menschen und Länder und die Faszination der Naturgewalten zu erleben.“ Zum Bei-

spiel als frischgebackener Kapitän mit 26 Jahren – seine „herausforderndste Reise“ ging von Lübeck nach Singapur mit Stückgut und über Rangun zurück nach Antwerpen. In guter Erinnerung blieb ihm auch die Jungfernfahrt der „Elene Braren“: Beladen mit einem Spezialkabel ging es von Europa via Panamakanal zu den Fidschi-Inseln. Ein Highlight: Eisfahrten. „Mein Schiff nach sehr anstrengenden Tagen und Nächten mit oder ohne Eisbrecher sicher in den Hafen gebracht zu haben, gab mir eine tiefe Befriedigung“, sagt Braren.

Auch als Reeder schätze er das maritime Flair, die Internationalität und die abwechslungsreichen Herausforderungen.

„Emotionale Höhepunkte waren der Stapellauf meines ersten Neubaus auf der Peterswerft im Jahr 1996 und die Verleihung des sogenannten EU-Umwelt-Oskars 2004 in Brüssel“, erzählt der Reeder.

| Kundenbeziehung | Umweltschutz wird bei der Reederei seit jeher groß geschrieben. Mehrere Schiffe wurden mit dem „Blauen Engel“ als Zeichen für umweltschonende Schifffahrt ausgezeichnet. „Cellus“ und „Timbus“, die Papier und Zellulose für den schwedischen Zellstoffkonzern Södra transportieren, sind schon seit Jahren mit einem SCR-Katalysator ausgerüstet. Die Anlage reduziert die Stickoxide im Abgas sowie unverbrannte Kohlenwasserstoffe (HC), Ruß und Geräusche. Zusätzlich wurden die beiden Vorzeigeschiffe jetzt mit Trocken-Scrubbern ausgerüstet, die die Schwefelemissionen auf einen Bruchteil der seit Jahresbeginn in den ECA-Zonen von Nord- und Ostsee geforderten 0,1 Prozent drücken. „Die Schadstoffe werden auf den Schiffen durch Kalk gebunden, neutralisiert und so chemisch in Gips umgewandelt, der dann etwa in der Bauindustrie verwendet werden kann“, erklärt Braren.

Das Verfahren wurde bereits 2010 mit einer Testanlage auf der „Timbus“ erprobt. Wegen des hohen Platzbedarfs und des Gewichts von 150 Tonnen eignet es sich allerdings nicht für jeden Schiffstyp. Investitionskosten einschließlich notwendiger Stabilitätsberechnungen und Einbaukosten auf der Werft: rund 1,2 Millionen Euro pro Schiff. Allein könne eine Reederei so ein Projekt nicht stemmen: „Dazu braucht man den richtigen Charterer, der das mitträgt“, sagt Braren. Über die Jahre reche sich die Sache für beide. Die langfristigen Charterverträge sind ein wesentlicher Faktor in der Erfolgsgeschichte der Reederei, zu deren Geschäftspartnern auch die Bremer Reederei E&B und die im Westafrikadienst tätige BOCS-Linie zählen.

Auch wenn Braren den geltenden Umweltstandards oft schon einen Schritt voraus ist: „Die ständig neuen Regularien und die ausufernde Bürokratie machen uns das Leben schwer und untergraben den Unternehmerrgeist.“ So würden die Schiffe bei den Hafenstaatskontrollen laufend gecheckt – trotzdem seien die Prüfungen durch die

Die Reederei

- gegründet 1990
- Bereederung von elf Mehrzweckfrachtern mit Kranen mit 4.300 bis 28.500 Tonnen Tragfähigkeit; Neubau in Planung
- rund 180 Mitarbeiter, 8 an Land
- Haupteinsatzfeld Europa und Afrika mit Holz, Zellulose und Agrargütern
- Einsatz von innovativer Umwelttechnologie wie Katalysatoren und Scrubber
- 2002 „Blauer Engel“, 2004 „Clean-Marine-Award“ der EU

www.reedereibraren.de

”

Der Charme der Schifffahrt bestand für mich als Seemann darin, fremde Menschen und Länder und die Faszination der Naturgewalten zu erleben.

Rörd Braren, Reeder

Flaggenstaaten beibehalten worden. „Wir sind an einem Punkt angekommen, wo sich die Schiffsleitungen vor lauter Papierkram kaum noch ums Schiff kümmern können“, klagt Braren. Angesichts der wachsenden Vielfalt der Aufgaben müssten Kapitäne heute geradezu Genies sein.

| Traumberuf | Stünde er vor der Entscheidung, würde er trotzdem wieder den Beruf wählen: „Seeschifffahrt ist eine weltweit wachsende Branche. Ich hätte das Selbstvertrauen, meine Ziele bei nationalen oder internationalen Reedern zu erreichen. Gehalt oder Bequemlichkeit wären nachrangig – das kommt später automatisch.“

Auf Komfort verzichten kann er bis heute: Vor ein paar Jahren hat er sich im Urlaub einen Traum erfüllt und ist als Decksmann auf einem Donau-Binnenschiff mitgefahren. Klar hat er „ordentlich angepackt“ – das hat Braren schließlich als Matrose gelernt. Kritisch sieht er deshalb bei der aktuellen seemännischen Ausbildung, dass die Praxis auf den Schiffen zu kurz kommt. „Die Auszubildenden sind länger an Land als an Bord.“ Dass die Zahl geeigneter Bewerber zurückgeht, führt der erfahrene Reeder auch auf die andauernde Branchenkrise zurück.

Braren wünscht sich, dass endlich der notwendige Aufschwung am Frachtenmarkt kommt und der deutsche Seemann am Ende nicht auf der Strecke bleibt. Seinen Teil trägt er dazu bei – er will im Rahmen einer „Family-and-Friends“-Finanzierung bald ein weiteres Mehrzweckschiff mit schweren Kranen ordern und als Ausbildungsschiff unter deutscher Flagge betreiben. |●●●

Rörd Braren

- geboren 1952 auf der Insel Föhr
- der Vorname Rörd kommt nur auf Föhr vor
- verheiratet, drei Kinder, drei Enkel
- Ausbildung zum Matrosen bei den Reedereien Hermann Wulff und Hapag-Lloyd
- Studium zum Kapitän auf großer Fahrt in Hamburg
- Fahrtzeit (weltweit) als Nautischer Offizier und Kapitän
- seit 1990 selbstständig als Reeder in Kollmar/Elbe
- seit 1995 Mitglied im Verwaltungsrat des VDR, seit 2001 im VDR-Präsidium; Vorsitzender der Berufsbildungskommission; außerdem im Nautischen Verein aktiv

AUSZEICHNUNG

Hamburg Süd mit Bestnote

••• Die Hamburg Süd ist von dem weltweit tätigen Transport- und Logistikkonzern Panalpina erstmals mit dem „Carrier of the Year“-Award ausgezeichnet worden. Die Auszeichnung des Unternehmens mit Hauptsitz in Basel nahm Peter Frederiksen, Mitglied der Geschäftsführung der Hamburg Süd, in der Reedereizentrale in Hamburg entgegen.

Die Panalpina-Auszeichnung ist das Ergebnis des „Panalpina Ocean Freight Carrier Survey 2014“. Das Unternehmen befragt dabei weltweit rund 1.700 Mitarbeiter, die ihre täg-

liche Zusammenarbeit mit den verschiedenen Linienreedereien nach unterschiedlichen Kriterien bewerten. Die Hamburg Süd erzielte die höchste Gesamtpunktzahl und wurde mit Bestnoten in den Kategorien Produktivität und Effizienz, kommerzielle Zusammenarbeit, Informationsfluss und allgemeine Geschäftsbeziehungen beurteilt.

„Die Hamburg Süd und Panalpina sind seit vielen Jahren erfolgreiche Geschäftspartner und arbeiten in der ganzen Welt zusammen. Wir freuen uns sehr über diese Auszeichnung, denn sie ist eine Belohnung für die



Foto: Hamburg Süd

Übergabe. Jörg Twachtmann (Panalpina), Peter Frederiksen (Hamburg Süd) und Frank Hercksen (Panalpina) – von links nach rechts.

intensiven Anstrengungen aller unserer Mitarbeiter, Panalpina stets den höchsten Qualitätservice zu bieten“, sagte Peter Frederiksen.

Unterdessen haben die Hamburger den Kaufvertrag

zur Übernahme des Container-Liniengeschäfts von CCNI einschließlich der zugehörigen Agenturaktivitäten von Agunsa mit Sitz in Valparaiso und Santiago de Chile unterzeichnet.

www.hamburgsud.com



Seltenheit. Bisher nutzen nur wenige Reedereien den JWP.

Foto: Hero Lang

BASF setzt auf JWP

••• Der Tiefwasserhafen JadeWeserPort hat ein weiteres schlechtes Jahr hinter sich, schöpft aber Hoffnung. Die Zahl der umgeschlagenen Container sank von 76.000 TEU (2013) auf nur noch 67.000 TEU. Der Hafen ist auf 2,7 Mio. TEU ausgelegt. Immerhin verstärken einige Unternehmen ihr

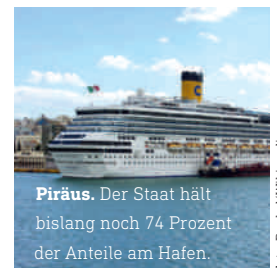
Engagement: So verschifft BASF künftig Überseecontainer Richtung Japan über den JWP. Und auch Tchibo erwägt, Waren über Wilhelmshaven umzuschlagen. Die Verantwortlichen halten mittlerweile einen Umschlag von 500.000 TEU in diesem Jahr für denkbar. www.jadeweserport.de

Optimierung beim Einkauf

••• Um das Beschaffungsmanagement seiner Kunden noch weiter zu verbessern, hat der dänische Anbieter Logimatic das System ShipServ in seine Software Sertica integriert. „Reedereien vermeiden dadurch einen zeitaufwendigen und riskanten Datenaustausch zwischen mehreren inkompatiblen Systemen“, sagt Sales Manager Hans Christian Jense. www.logimatic.com

Bleibt Piräus staatlich?

••• China hat „sehr besorgt“ auf die Ankündigung von Griechenlands neuem Ministerpräsidenten Alexis Tsipras reagiert, der Hafen von Piräus bleibe griechisch. Im Zuge der geplanten Privatisierung wollte der chinesische Investor Cosco die Mehrheit an dem Hafen übernehmen.



Piräus. Der Staat hält bislang noch 74 Prozent der Anteile am Hafen.

Foto: Bigabel/Wikimedia

Nord-Ostsee-Kanal boomt

••• Rund 32.600 Schiffe (+ 4,8 Prozent) haben im vergangenen Jahr auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) eine Gesamtladung von gut 99,1 Mio. Tonnen (+ 4,6 Prozent) transportiert. Damit erreichte der Kanal das drittbeste Ergebnis seiner Geschichte: 2008 hatte die Ladungsmenge 105 Mio. Tonnen betragen, 104 Mio. waren es 2012. Im Jahr 2013 hatten unerwartete Reparaturen, Streiks und eine größere Kollision den Schiffsverkehr auf der rund 100 Kilometer langen Wasserstraße zwischen Kiel und Brunsbüttel teils erheblich behindert. Die Größe der Schiffe gemessen in BRZ stieg um 3,4 Prozent. www.kiel-canal.de



Foto: dedi - Fotolia

HHLA: intermodal stark

••• Noch nie wurden auf den Hamburger Containerterminals der HHLA so viele Container per Bahn umgeschlagen wie 2014: Mit mehr als 1,6 Mio. TEU dürften die Terminals in Altenwerder, am Burchardkai und Tollerort mehr Eisenbahncontainer abgefertigt haben als jeder andere Hafen Nordeuropas. www.hhla.de



Foto: HHLA



WINGS-WEITERBILDUNG
AN DER HOCHSCHULE WISMAR

SPEZIALISIERTES SIMULATORTRAINING ZUR ERHÖHUNG DER SCHIFFSSICHERHEIT

Im METC - dem europaweit einzigartigen Simulationszentrum kann der nautische und technische Schiffsbetrieb unter gleichzeitiger Einbeziehung der landseitigen Verkehrszentralen trainiert werden. Das Kursangebot umfasst 22 Weiterbildungs- und Auffrischkurse.

NÄCHSTE SCHIFFFAHRTSKURSE 2015

ECDIS | 23.03. - 27.03.

ARPA | 18.05. - 20.05.

HAZMAT | 02.04.

GMDSS-Refresher | 04.05. - 07.05.

GOC | 01.06. - 12.06.

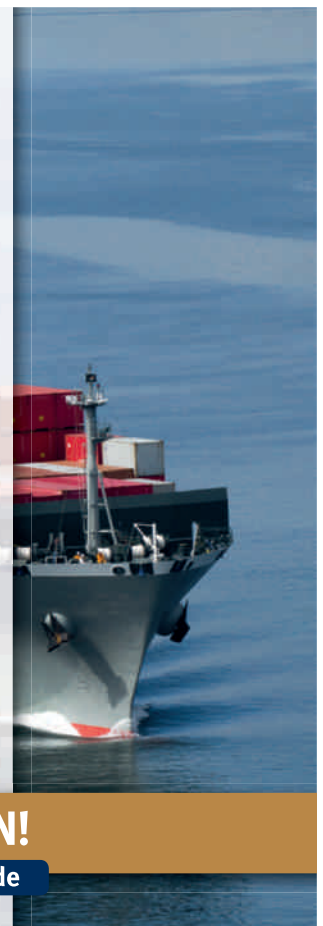
NEU Ice-Navigation | individuell



MIT UNS AUF KURS BLEIBEN!



www.wings-seefahrt.de



Rückenwind für deutsche Reeder

Der neue Code für Offshore-Regeln bringt endlich Klarheit für Reedereien wie die AG Ems, die Serviceleistungen für Windparks auf See erbringen.

Text: Hanns-Stefan Grosch

Es ist ein großer Schritt für die Reederei AG Ems – und ein wichtiges Signal für die gesamte Branche: Die jüngst in Dienst gestellte „Windea Three“ hat als erstes Schiff das Zertifikat nach dem neuen „Code für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Offshore-Servicefahrzeugen“ erhalten.

Die „Windea Three“ ist für die AG Ems der dritte Katamaran innerhalb von 15 Monaten – und setzt eine Erfolgsgeschichte fort. „Seit das erste Schiff im September letzten Jahres in Dienst gestellt wurde, waren die Schiffe an keinem einzigen Tag ohne Beschäftigung“, sagt Knut Gerdes, CEO

der Ems Maritime Offshore GmbH (EMO), einer Tochter der AG Ems Gruppe. Das spreche für das technische Konzept des CTSV (Crew Transfer and Service Vessel) und die gute Performance der Besatzung.

| Fairer Wettbewerb | Der knapp 26 Meter lange Neubau verfügt über ein großes Vordeck mit etwa 90 m² Fläche und kann je nach transportierter Personenzahl und Tankinhalt rund 10 bis 15 Tonnen Ladung aufnehmen. Üblicherweise wird das für bis zu 24 Servicemitarbeiter ausgelegte Fahrzeug jedoch für Versetzdienste von Personal eingesetzt. Das Trianel-Windkraftwerk

„Borkum“ hat die „Windea Three“ von der Taufe weg gechartert. Wie seine beiden Schwesterschiffe fährt die „Windea Three“ unter deutscher Flagge.

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) und der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) haben das Inkrafttreten des nationalen „Codes für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Offshore-Servicefahrzeugen“ begrüßt. Er beseitigt die Wettbewerbsnachteile für deutsche Reedereien im Bereich der Offshore-Windenergie. 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. „Dank der guten Zusammenarbeit zwischen dem VDR, dem VSM und dem Bundesverkehrsministerium haben wir ein praxisgerechtes Regelwerk auf den Weg gebracht, das die besonderen Bedingungen für die Schifffahrt im Bereich der Offshore-Windparks angemessen berücksichtigt.“

Windpark. Aufsichts- und Wartungspersonal sichert auch bei widrigen Witterungsbedingungen den Betrieb der Anlagen.

Foto: Alpha Ventus, Damen, Windea



Katamaran. Die „Windea Three“ schafft 25 Knoten; AG-„EMS“-Vorstand Dr. Bernhard Brons, Taufpatin Miranda van Laar-Prikkel, Paul van Laar (van Laar Maritime) mit Tochter, EMO-Geschäftsführer Knut Gerdes und SSC-Wind-Chef Hinrich Eden bei der Taufe (v. l.)

VSM-Geschäftsführer Ralf Sören Marquardt erwartet, dass der Code den Hightech-Schiffbau voranbringen kann: „Unsere Stärke ist der Bau innovativer Schiffe für die anspruchsvollen Bedingungen in Offshore-Windparks, die höchste Sicherheitsstandards mit großer Wirtschaftlichkeit verbinden. Für ein Level Playing Field müssen die neuen Regeln internationalisiert und Substandard-Schiffen der Zugang zur deutschen AWZ verwehrt werden.“

Für die hohen deutschen Baustandards steht etwa Jens Schädler, Geschäftsführer der Schiffswerft Diedrich. Das Unternehmen hat für die Reederei Frisia Offshore den ersten Katamaran, die „Wind Force I“, gebaut. Das Schwesterschiff „Wind Force II“ entstand unter Diedrich-Lizenz in Estland.

Offshore-Servicefahrzeuge befördern Aufsichts- und Wartungspersonal mit Geschwindigkeiten von über 20 Knoten zu den Windenergieanlagen auf See. Bislang hätten diese Schiffe mit mehr als zwölf Personen an Bord unter deutscher Flagge den Bau- und Ausrüstungsstandard eines Passagierschiffes erfüllen müssen, der auf für Notfälle untrainierte Touristen ohne Seetauglichkeitsnachweis ausgerichtet ist.

| Hochwertige Arbeitsplätze | Nun dürfen auch die deutschen Schiffe bis zu 60 Personen an Bord nehmen, wenn ihre Bauweise die für ihr Einsatzgebiet verbindlichen Sicherheitsvorgaben der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) erfüllt. Zudem muss ein mit den Behörden abgestimmtes Schutz- und Sicherheitskonzept vorliegen, um im Falle eines Unfalls schnell

und effektiv zu reagieren. Die Offshore-Servicemitarbeiter müssen seetauglich sein, ein besonderes Sicherheitstraining absolviert haben und an Bord eine persönliche Schutzausrüstung mit sich führen. Die BG Verkehr zertifiziert Schiffe nach den neuen Vorgaben.

Rund 20 deutsche Reedereien betätigen sich national und international als Dienstleister der Offshore-Windenergiebranche und damit aktiv an der Energiewende. Sie bereedern Fahrzeuge für die Errichtung von Offshore-Windparks und stellen Schiffe für Wartungsarbeiten und den Transport von Arbeitskräften in den Windparks zur Verfügung. „Derzeit sichern sie dadurch auf rund 50 Schiffen etwa 1.500 hochwertige Arbeitsplätze während der gesamten Betriebsdauer der Windparks“, so Ralf Nagel. ■■■

Sturmerprob: Medizinisches Versorgungskonzept für Offshore-Windparks

■■■ Die medizinische Versorgung der Mitarbeiter von Offshore-Windparks ist wegen der großen Entfernungen zum Festland eine echte Herausforderung. Alle benötigten Dienste müssen stringent ineinandergreifen, um eine sichere und effektive akut- und notfallmedizinische Versorgung zu gewährleisten.

Das ganzheitliche Konzept WINDEAcare wurde in Zusammenarbeit verschiedener Kompetenzträger aus Akut- und Notfallmedizin, eines Flugbetriebes und

der maritimen Wirtschaft speziell für die Versorgung von Offshore-Windparks entwickelt. Kürzlich bestand es seine Feuerprobe: Ein Arbeiter war auf einer Konverterplattform mehr als 130 km vor der Küste von einer Leiter gestürzt und zog sich schwere Schnittverletzungen zu. Der rund um die Uhr auf der Plattform anwesende WINDEAcare-Rettungsassistent alarmierte die Offshore-Notfall-Leitstelle VentusMEDIC. Weil ein Sturm den Transport per Hubschrauber oder Schiff verhin-

derte, erhielt der Rettungsassistent per Internet vom Klinikum Oldenburg genaue Anweisungen zur Versorgung des Verletzten. Einige Stunden später konnte der Hubschrauber auf der Plattform landen und ihn in die Klinik bringen. „So ein Unfall macht klar, worauf es ankommt. Damit die Rettungskette auch unter erschwerten Bedingungen funktioniert, müssen alle Komponenten aufeinander abgestimmt sein“, so Rüdiger Franz, ärztlicher Leiter von WINDEAcare. www.windea.de

„Eisdecke voraus!“

| **Eisfahrt** | Der neue Polarcode der IMO bringt noch mehr Sicherheit und Umweltschutz für die Schifffahrt im Eis. Unterdessen gewinnt etwa die Nordostpassage aber nur langsam an Bedeutung.



NEUE IMO-REGELN



Was bedeutet der Polarcode für das Schiff?

Material. Schiffe, die in niedrigen Temperaturen operieren, müssen aus geeigneten Materialien gefertigt sein.

Training. Kapitäne, Chefs und verantwortliche Offiziere müssen spezielle Kurse absolviert haben.

Zertifikat. An Bord sind ein Polarschiff-Zertifikat und ein spezielles Handbuch vorgeschrieben.

Navigation. Empfang von Informationen zu den Eisbedingungen.

Struktur. Bei eisverstärkten Schiffen muss die Struktur mit verschiedenen Belastungen zu-recht kommen.

Feuerschutz. Ausrüstung funktioniert auch bei frostigen Temperaturen; mit dicker Kleidung handhabbar.

Schiffskonstruktion. Eine von drei Schiffskategorien, für die der Betrieb in Eisgewässern zulässig ist.

Stabilität. Stabile Konstruktion, die Berechnungen müssen Besonderheiten des Eiseinsatzes einkalkulieren.

Fenster. Scheiben auf der Brücke müssen frei von geschmolzenem Eis, gefrierendem Regen, Schnee etc. sein.

Rettungsboote. Nur Rettungsboote in teilweise oder vollständig geschlossener Ausführung zulässig.

Kleidung. Angemessener Kälteschutz für alle Personen an Bord erforderlich.

Kleidung II. Auf Passagierschiffen einen Überlebensanzug oder Kälteschutz-Hilfsmittel für jede Person an Bord.

Eisbeseitigung. Spezialausrüstung zur Eisbeseitigung: elektrische oder pneumatische Geräte, Äxte etc.



Unabhängig vom Verkehrsmittel: Abkürzungen sind gefragt, um Zeit und Geld zu sparen. Die direkten Wege für die Schifffahrt waren in der Vergangenheit allerdings häufig von Eis bedeckt und dadurch mit zu großen Risiken behaftet. Doch der Klimawandel verändert die Situation. „Die Erschließung von wichtigen Öl- und Gasvorkommen wird einfacher und sicherer“, sagt Christof Schwaner vom Verband Deutscher Reeder (VDR). Die Zahl der Schiffe, die über die Nordostpassage (NOP) den Seeweg nach Asien verkürzen, sei allerdings noch sehr überschaubar. Dabei spart die Alternative zur gängigen Europa-Asien-Route via Suezkanal etwa 3.100 Seemeilen – ein gutes Drittel der Strecke zwischen Shanghai und Hamburg.

Nach Angaben der russischen „Administration of the Northern Sea Route“ haben 2013 gerade mal 71 Schiffe den eisigen Seeweg genutzt – das ist zwar siebenmal so viel wie 2010, aber gegenüber den 18.000 Suezkanal-Passagen kaum der Rede wert. Schwaner nennt als Gründe unter anderem den bürokratischen Aufwand. Für die Durchfahrt seien umfangreiche Anga-

ben zu Schiff, Ladung, Besatzung und Route erforderlich. Weiterer Kostenfaktor: „Für Schiffe ohne Eisklasse ist die Begleitung durch einen Eisbrecher vorgeschrieben.“ Dazu kommen niedriges Tempo, Wartezeiten und erhöhte Risiken, die sich auch auf Versicherungsprämien auswirken. So dürfte die Strecke erst bei zunehmender Erwärmung stärker in den Fokus der Schifffahrt geraten. Immerhin rechnet „The Arctic Institute“ bis 2030 mit einer Vervierzigfachung der Warenströme durch die NOP.

| Neues Regelwerk | In Sachen Sicherheit geht es immerhin voran, seit die Internationale Schifffahrtsorganisation (IMO) im vergangenen November den Polarcode angenommen hat. Die technischen Regeln (s. Grafik links) treten Anfang 2017 in Kraft. Sie werden in der ersten Phase für Handels- und Passagierschiffe über 500 BRT in internationaler Fahrt gelten.

Geltungsbereich für die antarktischen Gewässer ist die Region südlich von 60. Grad Süd, für das Arktische Meer fehlt eine klare Abgrenzung noch. Der Polarcode enthält einen verbindlichen Regelsatz sowie

Empfehlungen. Die Bestimmungen werden in die Regelungen von SOLAS als Kapitel XIV und in MARPOL eingearbeitet.

Schiffe, die eine Reise teilweise oder ausschließlich in polaren Gewässern durchführen, müssen den Code einhalten. Je nach geplantem Einsatzgebiet werden Schiffe in drei Kategorien eingeteilt:

- A** – für polare Gewässer mit Minimumeignung mittleres einjähriges Eis mit eingeschlossenem älteren Eis;
- B** – für polare Gewässer mit Minimumeignung einjähriges Eis;
- C** – für offenes Wasser mit Eisbedeckung, aber nicht in polaren Gewässern.

Die Kategorien sollen die bisherigen Definitionen der Eisklasse der Länder bzw. Versicherer ersetzen. Jedes Schiff, das polare Gewässer befahren will, muss sich vorher einer Bewertung unterziehen, ob es für die dort zu erwartenden Verhältnisse taugt. Schiffe wie das Kreuzfahrtschiff „Hanseatic“ haben da keine Probleme: Es erfüllt bereits die Anforderungen der höchsten Eisklasse E4 – und hat im vergangenen Jahr erfolgreich die Nordostpassage absolviert. | ●●●




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



Revolutionäre Verbindung

| Nicaragua-Kanal | Mit Chinas Geld und Know-how soll ein gigantischer Wasserweg durch Nicaragua entstehen.

Text: Gunther Meyn

Es ist nicht weniger als das größte Bauprojekt des noch jungen Jahrhunderts: Eine 278 Kilometer lange Wasserstraße durch Nicaragua soll dem Panamakanal Konkurrenz machen. Aus logistischer Sicht ein durchaus sinnvolles Vorhaben. Die 100 Jahre alte Ozeanquerung ist längst an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen. Containerschiffe der Post-Panamax-Klasse (ab 4.400 TEU) können den Kanal gar nicht befahren und müssen einen 15.000 Kilometer langen Umweg rund um Südamerika nehmen. Zwar hat man inzwischen mit dem Bau von zwei neuen Schleusen begonnen. Allerdings ist das Expansionsprojekt aufgrund von Finanzierungsproblemen, Streiks und technischen Herausforderungen mächtig ins Stocken geraten.

Aber selbst wenn die neuen Schleusen wie geplant Anfang 2016 stehen, wäre der Kanal nicht für alle Schiffe dieser Welt



Kooperation. Nicaraguas Staatspräsident Daniel Ortega (l.) und HKND-Präsident Wang Jing verkünden den Bau des gigantischen Kanalprojekts.

passierbar. Für Containerriesen mit über 13.000 TEU sind auch sie zu klein.

Ganz andere Dimensionen bietet der geplante Nicaragua-Kanal: Die Passage soll 278 Kilometer lang, 30 Meter tief und zwischen 230 und 530 Meter breit werden. Damit wird er dreimal so lang wie der Pa-

namakanal und soll von Schiffen mit einer Ladekapazität von bis zu 400.000 Tonnen befahrbar sein. Selbst die neuesten 400-Meter-Containerfrachter mit 19.000 TEU würden locker durch die neue Ozeanquerung kommen. Beginnen soll die Wasserstraße an der Flussmündung des Rio Punta Gorda an der Karibikküste Nicaraguas. Von dort aus wird sie durch das Landesinnere, durch den Nicaraguasee bis hin zur Mündung des Rio Brito in den Pazifik verlaufen. Zwei Schleusen sollen die Wasserstandsunterschiede ausgleichen.

Die Fahrt durch die neue Passage würde mit etwa 30 Stunden zwar deutlich länger dauern als durch Panama (Fahrzeit: 15 – 17 Stunden). Dafür dürfte die neue Ozeanverbindung zu einem Wettbewerb mit der südlichen Konkurrenz führen. „Konkurrenz belebt natürlich das Geschäft“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder.

Ozeanquerung.
Die neue Passage hätte Platz für sämtliche Schiffsgößen

„Niedrigere Kanalgebühren wirken sich spürbar auf die Kosten aus. Derzeit müssen die Reedereien durchschnittlich etwa 250.000 Dollar für die Passage bezahlen.“

| Hoffnung auf Aufschwung | Neu ist die Idee einer Ozeanverbindung durch Nicaragua übrigens nicht. Bereits 1858 hatten die Mittelamerikaner den Franzosen Félix Bely mit dem Kanalbau beauftragt. Die Pläne wurden damals jedoch auf militärischen Druck der US-Regierung jäh beendet.

Auch heute geht es nicht ohne ausländische Partner. Geplant, finanziert und

gebaut wird das mit 50-Milliarden-Dollar veranschlagte Mega-Projekt von dem chinesischen Konsortium HKND (Hong Kong Nicaragua Development). Die Kooperation ist nicht unumstritten. Denn die Asiaten werden die Schiffspassage anschließend bis zu 100 Jahre betreiben, Nicaragua die Nutzungshoheit über seine eigene Wasserstraße also für viele Jahrzehnte opfern.

Außerdem müssen für das gigantische Bauvorhaben Zehntausende Menschen umgesiedelt werden. Viele Anwohner haben deshalb Angst vor Enteignungen. Auch Naturschützer sind besorgt. Grund: Die Fahrrinne führt durch den Nicaraguasee. Dadurch könnte Salzwasser in das größte Süßwasserreservoir Südamerikas einfließen – eine Gefahr für das empfindliche Ökosystem. Außerdem müssten für den Kanal Tausende Quadratkilometer Urwald abgeholzt werden. So gibt es bereits landesweit gewaltsame Proteste gegen den erst im letzten Dezember begonnenen Bau.

Dennoch steht die Mehrheit der Bevölkerung hinter dem nationalen Großprojekt. Wie Präsident Daniel Ortega erhoffen sie sich zahlreiche Arbeitsplätze. Kanal-Beauftragter der Regierung ist Ortegas Sohn Laureano. Er hat den Deal mit dem Investor aus dem Reich der Mitte eingefädelt. Zudem wurde vereinbart, dass HKND neben dem Kanal auch die notwendige Infrastruktur errichtet – unter anderem Autobahnen, zwei Häfen, ein internationaler Flughafen sowie eine Freihandelszone.

Ob sich die Chinesen aber tatsächlich als die erhofften Heilsbringer herausstellen, bleibt abzuwarten. Kritiker bezweifeln, dass das in Infrastrukturvorhaben recht unerfahrene Hongkonger Konsortium das Megaprojekt überhaupt stemmen kann. Eine seriöse und detaillierte Finanzplanung kann HKND bislang jedenfalls nicht vorweisen. Auch mangelt es an Studien zur technischen Machbarkeit und zur Umweltbelastung des Großprojekts. |...



KANÄLE IM VERGLEICH

Platz für dicke Pötte: Die neue Ozeanquerung wird länger, breiter und tiefer

... Das Ziel ist ambitioniert. Bereits im Jahre 2020, also in fünf Jahren, soll der neue Kanal nach Angaben der Planer fertiggestellt sein. Doch das erscheint angesichts der vielen offenen Fragen, zahlreichen Probleme und wachsenden Konflikte im Vorfeld des gigantischen Bauvorhabens alles andere als realistisch – die Verzögerungen beim Ausbau des Panamakanals sind hier ein mahnendes Beispiel.

Nicaragua-Kanal (geplant)

Länge: 278 km

Schleusenmaße

Länge: 500 m

Breite: 60 m

Tiefe: 27,6 m

Kapazität

Containerschiffe: bis 25.000 TEU

Frachtschiffe: bis 400.000 dwt,

Öltanker: bis 320.000 dwt

Baukosten: ca. 50 Mrd. US\$

Fertigstellung: 2020 (geplant)

Panamakanal (ausgebaut)

Länge: 82 km

Schleusenmaße

Länge: 427 m

Breite: 55 m

Tiefe: 18,3 m

Kapazität

Containerschiffe: bis 13.000 TEU

Frachtschiffe: bis 200.000 dwt,

Öltanker: bis 120.000 dwt

Baukosten: ca. 5,2 Mrd. US\$

Fertigstellung: 2016 (geplant)

| NEUE SCHIFFE |

| TRAVIATA |

IMO-Nummer	9633939
Reederei	GEFO Hamburg
Flagge	Luxemburg
Ablieferung	Oktober 2014
Typ	Chemikaliertanker
Tonnage	4.696 BRZ
Tragfähigkeit	6.326 TDW
Ladepazität	-
Werft	Tersan, Istanbul (TUR)
Länge/Breite/Tiefgang	104,96 m/17,00 m/7,45 m
Motor/Leistung	MAN-B&W 7L32/44CR/3.920kW
Geschwindigkeit	12,8 Knoten
Klasse	Germanischer lloyd



| CARLOTTA BOLTEN |



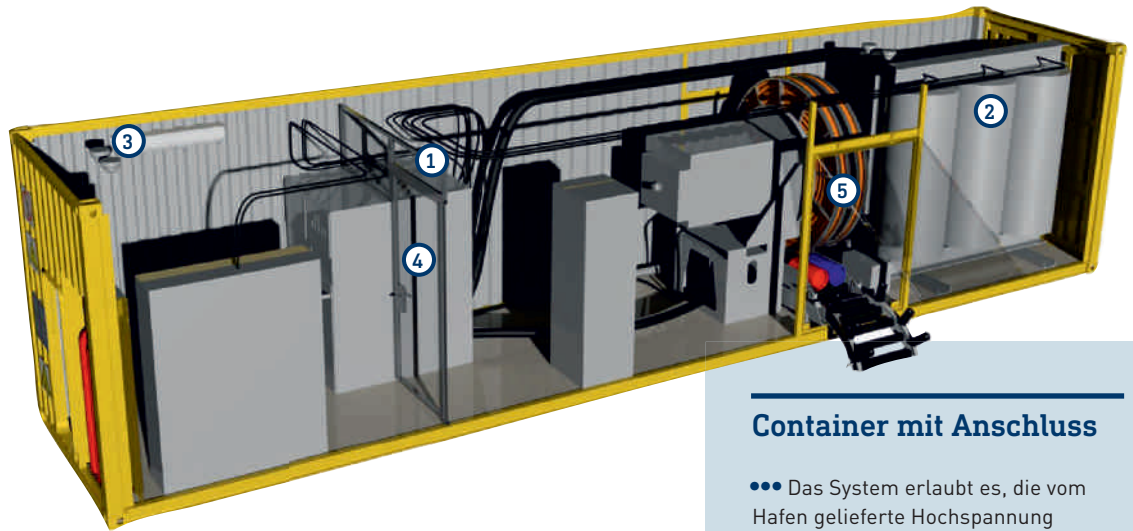
IMO-Nummer	9718442
Reederei	Aug. Bolten Wm. Miller's Nachf.
Flagge	Portugal
Ablieferung	Januar 2015
Typ	Massengutfrachter
Tonnage	24.212 BRZ
Tragfähigkeit	37.489 TDW
Ladepazität	1.650.294 Kubikfuß (Korn)
Werft	Yangzhou Guoyu Shipb. (CHN)
Länge/Breite/Tiefgang	180 m/30 m/10,65 m
Motor/Leistung	Wärtsilä 5RT-Flex50-D/6.350kW
Geschwindigkeit	14 Knoten
Klasse	Bureau Veritas

| CAP SARAY | VINCENTE PINZÓN

IMO-Nummer	9625396
Reederei	Hamburg Süd
Flagge	Liberia
Charterer	Alianca/Hamburg Süd
Typ	Containerschiff
Tonnage	47.799 BRZ
Tragfähigkeit	57.882 TDW
Ladepazität	4.800 TEU (600 Reefer)
Werft	Shanghai Shipyard (CHN)
Länge/Breite/Tiefgang	254,87 m/37,30 m/12,50 m
Motor/Leistung	MAN-B&W 8S70ME-C8/26.160kW
Geschwindigkeit	21,5 Knoten
Klasse	Germanischer Lloyd



Fotos: Hasenpuech (2), Bolten



Container mit Anschluss

••• Das System erlaubt es, die vom Hafen gelieferte Hochspannung entsprechend dem Bedarf an Bord anzupassen (1). Der Trafo (2) ist wassergekühlt, der Container klimatisiert und mit Sicherheitsvorrichtungen wie Rauchmelder (3) und Sicherheitstür (4) ausgerüstet. Die integrierte Kabeltrommel (5) fasst bis zu 50 Meter Kabellänge.

Clevere Kiste

| Landstrom | HMB LINTEC marine liefert eine intelligente Lösung für die Energieversorgung im Hafen.

Dicke Luft im Hafen? Dafür sind immer seltener Schiffe verantwortlich. Seit Anfang 2010 dürfen in allen europäischen Häfen an der Pier nur noch Marinediesellole verbrannt werden, die einen Schwefelmassenanteil von höchstens 0,1 Prozent haben. US-Häfen wie Los Angeles verlangen von Reedereien, dass ein bestimmter Teil der Flotte über Landstromanschluss verfügt. Entsprechende hafenseitige Kapazitäten sind vorhanden.

Daran mangelt es in Deutschland allerdings vielfach noch – auch wenn beispielsweise an den Kreuzfahrtterminals im Hamburger Hafen die Vorbereitungen auf Hochtouren laufen, die Schiffe künftig mit Strom zu versorgen, der in Kraftwerken an Land produziert wird. Auch hier kommt es zwar auf den richtigen Strommix an, wenn die Lösung wirklich sauberer sein soll – doch der wachsende Anteil an erneuerbaren Energien wirkt sich positiv aus. Eine weitere beliebte Alternative sind zunehmend sogenannte Power-Barges – schwimmende Kraftwerke, auf denen die Energie für die Schiffe im Hafen etwa mit Flüssigerdgas (LNG) erzeugt wird.

Neben der hafenseitigen Bereitstellung kommt es aber auch auf das richtige

Equipment an Bord an. Nicht jedes Schiff verfügt über die notwendige Anschluss-technik.

| Sichere Funktion | Als Lösung hat HMB LINTEC marine bereits vor Jahren einen Container entwickelt, der flexibel auf Containerschiffen eingesetzt wird und die notwendige Technik aufnimmt, um das Schiff mit Landstrom zu verbinden. Erste Spezialcontainer wurden bereits 2006 an die Reederei NSB ausgeliefert. „Die Container sind seitdem kontinuierlich weiterentwickelt worden und erfüllen nun aktuelle Offshore-Standards für einen sicheren permanenten Gebrauch des Equipments



Foto: HMB LINTEC

an Bord unter schwierigsten Wetterbedingungen“, sagt Henning Strümpell, Sales Manager bei HMB LINTEC marine.

Das Unternehmen ist seit über 30 Jahren spezialisiert auf die Entwicklung und den Bau von hydraulisch und elektrisch angetriebenen Hebezeugen inklusive Kranen. Seit 2008 gehört das Traditionsunternehmen zur Linnhoff Schiffahrt. In der breit aufgestellten Unternehmensgruppe sind u.a. die Schlepp-Reedereien URAG (Bremerhaven) und Lütgens & Reimers (Hamburg) vertreten.

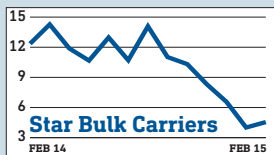
Den Landstrom-Container gibt es in zwei Versionen, je nachdem, ob er in der Mitte des Schiffes oder hafenseitig untergebracht werden kann. Bei der flexibleren Mittschiffs-Variante lässt sich das Kabel nach zwei Seiten ausrollen. Sie ist in einer halben Stunde einsatzfähig und kostet ab etwa einer halben Million Euro. Die elektrische Ausrüstung liefern renommierte Hersteller wie Siemens oder ABB. Die Container stammen von Linstal im polnischen Jasien – ebenfalls ein Mitglied der Linnhoff-Gruppe. |•••

Innenleben. Der Landstrom-Container von HMB LINTEC enthält das komplette erforderliche Equipment.



Euronav

••• Der erfolgreiche Börsengang versetzt Euronav in die glückliche Lage, eine kostspielige Anleihe abzulösen, mit der das Unternehmen die Übernahme von 15 Groß-tankern finanziert hatte.



Star Bulk Carriers

••• Das griechische Unternehmen leidet stark unter der Depression an den Bulk-Märkten – zumal die Ablieferung weiterer Neubauten ins Haus steht. Aber die Altinvestoren stützen ihre Firma weiter tapfer.

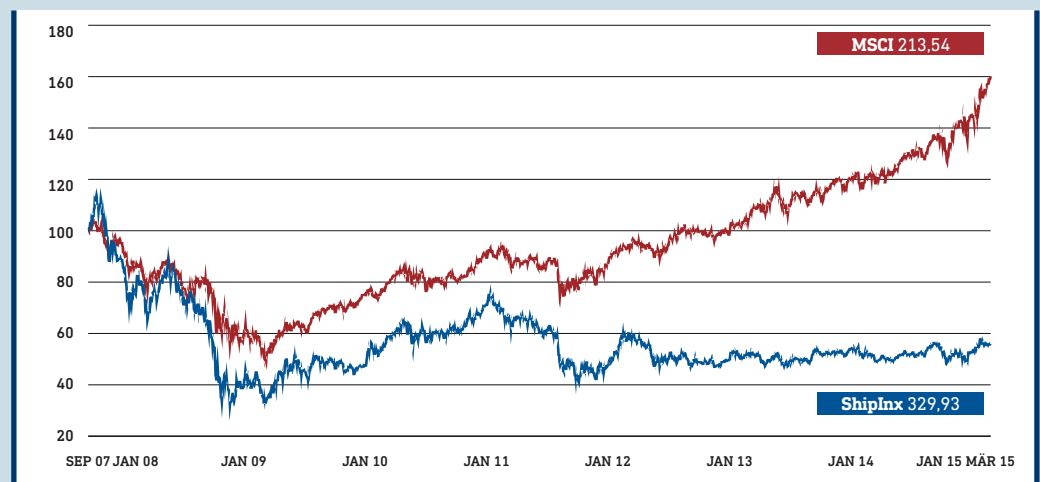


Maersk

••• Die dänische Nummer 1 der weltweiten Containerlinien zeigt, dass es im Markt nach oben geht. Dank höherer Frachtraten und niedrigerer Kosten legte sie gute Zahlen vor.

BLICKPUNKT BÖRSE

Günstige Ölpreise geben den Tankermärkten Impulse



Quelle: YAHOO (links); Structured Solutions AG; Stand: 27.02.2015

Es war ein reichlich holpriger Start, bis Euronav es schließlich an die Börse geschafft hatte. Der IPO hatte sich mehrfach verzögert. Ende gut – alles gut kann man sich getrost in der Antwerpener Zentrale sagen. Denn mit dem IPO an der NYSE hat die Tankreederei genug Kapital in die Kassen gespült bekommen, um die auslaufende Anleihe in Höhe von 235,5 Millionen US-Dollar zurückzahlen. Damit waren vor gut einem Jahr die 15 VLCCs bezahlt worden, die **EURONAV** von Maersk übernommen hatte. Auf die Dauer wäre die Anleihe die Belgier teuer zu stehen gekommen, denn von anfänglich 5,95 Prozent sollte

der Kupon bald auf 11 Prozent steigen.

Dank des bereits seit Wochen andauernden Contangos können Reedereien mit freien Tankerkapazitäten frohlocken. Die Raten sind in den letzten 12 Monaten um rund 150 Prozent auf ein sehr auskömmliches Niveau gestiegen. Davon profitieren logischerweise die Aktienkurse all jener Reedereien, die stark auf Tanker setzen. So kann sich Navios Maritime Acquisition (NYSE: NNA) glücklich schätzen, zuletzt eher etwas spekulativ in Tanker investiert zu haben. Der Mut dürfte sich auszahlen und eine Menge freien Cashflow produzieren. Analysten erwarten alleine für

2015 rund 60 Millionen Dollar. Nun kann man raten, ob Navios damit Schulden abträgt (bei 69 Prozent Debt/Capital Ratio) oder Aktien zurückkaufen wird.

| Schwache Bulker | Während Öltanker eine sichere Wette sind, liegen die Bulkmärkte darnieder. Zahlreiche Neubauten stoßen auf verhaltene Nachfrage. Die stark unelastische Nachfrage führt zu depressivierenden Raten. Logisch ist daher der dramatische Schritt, den fünf der größten Operators vorgenommen haben. Unter dem sprechenden Titel „Capesize Chartering“ wollen neben Star Bulk künftig John Fredriksens Golden

Ocean, Golden Union Shipping, CTM und Bocimar ihr Angebot bündeln. Auswirkungen sind eher mittelfristig zu erwarten. Die Börse reagierte zunächst desinteressiert, da die fünf neuen Freunde nur rund fünf Prozent der Tonnage kontrollieren.

Für **|STAR BULK|** alleine könnte die Gruppe allerdings hilfreich sein. Denn soeben wurde ein arg unterdurchschnittliches Secondary Offer

ring abgeschlossen, das den Aktienkurs kräftig absacken ließ. Und schon vorher hatte der Kurs rund 40 Prozent an Wert verloren. Zudem stehen zahlreiche Neubauten bis 2016 ins Haus, die beschäftigt sein wollen. Aktionäre macht man momentan anders glücklich. Zumindest wird Star Bulk weiterhin tapfer von den Altinvestoren Oaktree, Monarch Alternative Capital und der Familie des Reedereichefs

Petros Pappas gestützt. Sie kaufen auch die meisten der neu ausgegebenen Aktien vom Markt.

Weißer Rauch schließlich kam auch aus Kopenhagen. Der hellblaue Platzhirsch **|MAERSK|** konnte in der Linienfahrt schwarze Zahlen schreiben. Der Gewinn der Dänen stieg auf knapp 5,2 Milliarden US-Dollar. In der Schifffahrt verdiente der Marktführer vor allem

dank höherer Frachtraten als erwartet und gesenkter Stückkosten mehr. Im vierten Quartal 2014 transportierte Møller-Maersk vor allem über die Nord-Süd-Routen fast zehn Prozent mehr Container über die Weltmeere als im Vorjahreszeitraum. Für 2015 erwarten die Dänen in der Schifffahrt ein noch besseres Ergebnis, was ein gutes Vorzeichen für das ganze Segment sein dürfte. ■■■

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

Erste Börsengänge von Reedereien erwartet

| Tagung | Es scheint aufwärtszugehen in den Containermärkten, so der Tenor auf der Marine-Money-Konferenz in Hamburg. Claus-Peter Offen überraschte mit Gedanken an einen Börsengang in den USA. Text: Dirk Max Johns

Es brauchte nicht einmal der markanten Worte von George Logothetis, CEO der Libra Gruppe, der zwar ein Armageddon in den Bulkmärkten sieht, zugleich aber den Wiederaufstieg der Containermärkte. Paul Dowell von Howe Robinson konnte mit seinem quantitativen Ausblick auf die Märkte das Gefühl mit Zahlen untermauern. Verblüffend empfand er selbst die Entwicklung der Charterraten für Panamax, die in den letzten 24 Monaten um 76 Prozent zugelegt haben. Viel wichtiger aber ist seine Prognose: Danach blieben die Ablieferungen bis 2018 um bis zu zwei Prozent hinter der Nachfrage zurück. Das verspricht anziehende Märkte.

Der Fokus gleich mehrerer Panels lag auf den Chancen von und mit Private Equity speziell im deutschen Markt. Gelobt wurden die bekanntesten Deals von Rickmers, der Hartmann AG, Hammonia, der Schulte Group und der Reederei Nord. Sorgfältig geplante Partnerschaften haben dafür gesorgt, dass tatsächlich nur erste Adressen wie Apollo, KKR, Oaktree, Blackstone, Tennenbaum, AMA oder Tufton in Deutschland angedockt haben. VDR-Präsident Alfred Hart-



„Die mittelständischen Reeder haben die Krise bemerkenswert erfolgreich überstanden.“

Alfred Hartmann, Präsident des VDR

Foto: Hartmann AG

mann bestätigte, diese Deals trügen dazu bei, auf beiden Seiten Vertrauen zu schaffen.

| Ungenutzte Chance | Barbara Richter von Goldman Sachs legte ihren Finger in eine Wunde: Private Equity aus den USA hätte gerne Schiffskredite von den Banken gekauft. In größerem Stil sei das aber nur im Ausland passiert, deutsche Schiffsbanken haben die – allerdings teure – Chance bislang ungenutzt gelassen.

Für die größte Überraschung der Konferenz sorgte Claus-Peter Offen: „Für neues Kapital müssen wir über die Grenzen schauen. Daher beschäftigen wir uns mit einem IPO in den USA.“ Diese wohlplatzierte Sensation wäre der erste transatlantische

Börsengang einer deutschen Reederei, ein Weg, den viele familiengeführte griechische Konkurrenten vorgemacht haben. Offen würdigte das KG-Modell, das 40 Jahre Erfolg beschert habe. Der KG-Markt werde sich in kleinerem Rahmen erholen – aber erst langfristig. Er wolle weiterhin in Großcontainerschiffe investieren. Eine Serie könne leicht über eine Milliarde Dollar kosten – da brauche es die breitere Investorenbasis.

Alfred Hartmann hob hervor, dass die mittelständischen Reeder die Krise bemerkenswert erfolgreich überstanden hätten. Auch er halte Börsengänge für ein realistisches Szenario, das aber nur für wenige Reeder infrage komme. Dr. Kurt Klemme von der sonst

eher still agierenden Reederei Nord verfolgt eine ganz andere Strategie, die ebenfalls auf US-Kapital baut. Die nur sehr gering verschuldete Flotte habe dank der Tochter OOI inzwischen mehrere Pensions und Hedge Funds sowie Family Offices mit an Bord. Einen öffentlichen Zugang zum Kapital brauche er wohl kaum. Der geplante Zuwachs von zwei bis vier Schiffen pro Jahr sei auch so gut zu finanzieren.

Bei aller Euphorie über anziehende Märkte brachte Logothetis eine Portion Nachdenklichkeit in die Debatte: „Menschliches Handeln zeigt sich besonders in schwierigen Zeiten. Nach der Krise müssen wir damit leben, wie wir uns während der Krise verhalten haben.“ |●●

Ebel setzt positives Signal

Die Schifffahrt nimmt Fahrt auf!“ Mit dieser Aussage setzt der Hamburger Reeder Hermann Ebel ein positives Signal inmitten der anhaltend schwierigen Lage der Branche. Seine Reederei Hansa Shipping kann derzeit alle Schiffe zu schon teilweise deutlich verbesserten Raten beschäftigen.

Weltweit wuchs die Nachfrage nach Schiffsraum im vergangenen Jahr stärker, als neue Tonnage in den Markt kam (6,8 zu 3,7 Prozent). Zudem nutze die steigende Nachfrage Afrikas nach Konsumgütern der Containerschifffahrt. Auch der Intra-Asien-Verkehr habe zugenommen. Daher führen momentan drei Viertel seiner Schiffe in diesen Breiten. Den-

| Markt | Reeder Hermann Ebel sieht Entspannung bei Tankern und kleineren Containerschiffen. Text: Marten Hussels

noch berge eine Verbesserung der Lage für die Reedereien generell eine Gefahr für solche Schiffe, die krisenbedingt mit Zins und Tilgung im Rückstand sind: Steigende Schiffswerte machten es den Banken leichter, ihre Schiffsportfolien abzubauen, so Ebel. Sein Unternehmen profitiere vom starken Preisanstieg im Tankermarkt aufgrund des niedrigen Ölpreises. Mit guten Abschlüssen bei den vier Aframax-Tankern in Ebel's Flotte kann die Reederei positiv auf

das kommende Jahr blicken. „Wir haben durch Neubauablieferungen sowie den gezielten Verkauf von Schiffen unsere Flotte modernisiert und gestärkt“, betont der Hamburger. „Unsere Schiffe sind gut für die Zukunft aufgestellt.“

| Neue Projekte | Die fahrende Flotte von Hansa Shipping, die zurzeit aus 49 eigenen Schiffen besteht, konnte im Verlauf der zurückliegenden Jahre sogar Zuwächse generieren. So hat die Hansa Treuhand 13



Foto: VDR

Erfahrung. Hansa-Treuhand-Chef Hermann Ebel zeigt Optimismus.

Schiffe vom befreundeten Reeder Projex, der aus Altersgründen aus dem Bereederungsbetrieb ausschied, übernommen.

Ebel, der sich klar zum Standort Hamburg bekennt, arbeitet trotz momentan niedrigen Brennstoffkosten an zukunftssträchtigen Projekten. So wurde bereits ein Balticmax mit LNG-Antrieb entwickelt. |●●●

Thinking
about
ropes.



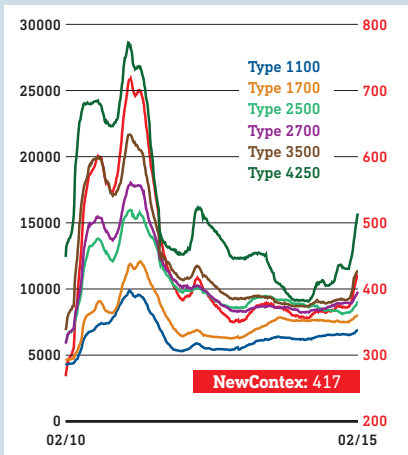
Made in Germany

Drahtseilwerk GmbH

Auf der Bult 14 – 16
27574 Bremerhaven (Germany)

Fon: +49 471 / 93 189-0 · Fax: +49 471 / 93 189-39
mail@drahtseilwerk.de · www.drahtseilwerk.de

DRAHTSEILWERK
Vom Hofe Group



Quelle: VHSS, Stand 27.02.2015

NEW CONTEX

Markt weiter im Aufwind – Panamax-Schiffe stark gefragt

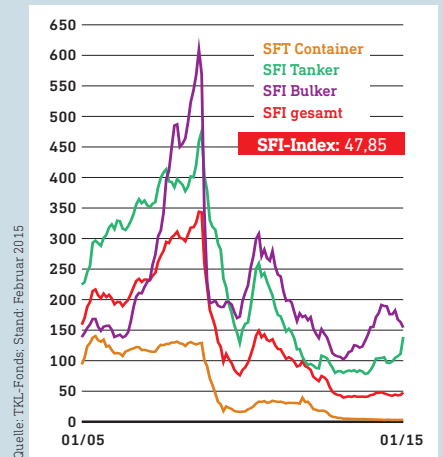
Der von der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. herausgegebene New ConTex konnte Ende Februar erneut zulegen und erreichte 421 Punkte (+ 4). Nahezu alle im Index erfassten Containerschiffsegmente verzeichneten weitere Zuwächse.

Erneut war bei den 4.250 TEU-Einheiten ohne Ladegeschrir der größte Zugewinn zu beobachten. Bei den kurzen Laufzeiten (12 Monate) konnte dieses Segment um 578 US-Dollar (4,3 Prozent) zulegen. Auch bei den längeren Laufzeiten war zuletzt ein Zuwachs von 450 US-Dollar (+2,9 Prozent) zu verzeichnen. Einzig die 1.700 TEU-Einheiten erlitten einen leichten Rückgang von -0,1 Prozent. Auch die kleinsten im Index erfassten Einheiten, die 1.100 TEU-Schiffe, verbuchten einen Ratenzuwachs von 41 US-Dollar. Ein Plus gab es auch bei den 2.500 TEU-Schiffen (+ 80 US-Dollar) und den 2.700 TEU-Einheiten (+ 175 US-Dollar). www.vhss.de

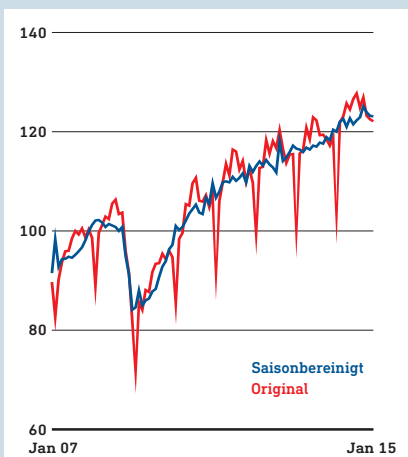
SFI-INDEX

Dollar und Tankermarkt beflügeln Index

Im Januar stieg der SFI Gesamtindex – auch wegen des stärkeren Dollars – um 7,09 Prozent. Die Charterraten in fast allen Containerschiffs-Größenklassen stiegen leicht oder blieben konstant. Ein leichtes Minus gab es bei 2.500- und 2.750-TEU-Schiffen. Die Neubaupreise blieben zu meist unverändert oder fielen leicht. Die Second-Hand-Preise blieben konstant – ein Plus gab es in der 5.100-TEU-Klasse. Bei den Tankern stiegen die Charterraten in fast sämtlichen Größenklassen teilweise deutlich. Lediglich bei den Handysize-Tankern blieben sie konstant. Die Neubaupreise gingen außer bei den Suezmax-Tankern in allen Größenklassen leicht zurück. Die Second-Hand-Preise stiegen. Bei den Bulkern fielen die Raten in allen Größenklassen teilweise deutlich. Die Neubaupreise blieben konstant oder gingen leicht zurück. Die Second-Hand-Preise fielen in allen Größenklassen. www.boersenag.de www.zweitmarkt.de



Quelle: TKL-Fonds, Stand: Februar 2015



Quelle: ISL, Stand: Februar 2015

RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

Wachstum des Welthandels verlangsamt sich weiter

Im Januar ging der Containerumschlag-Index des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) nochmals leicht von (revidiert) 123,2 auf 123,1 Punkte zurück.

Der Rückgang im Dezember stellt sich allerdings nach Vorliegen fast aller Daten weniger ausgeprägt dar als in der vor einem Monat veröffentlichten Schnellschätzung – der Wert wurde um 0,5 Punkte nach oben revidiert. Das Ausmaß dieser Revision liegt im Bereich der Erfahrungswerte: Im Durchschnitt der vergangenen drei Jahre wurde der Index im jeweiligen Folgemonat gegenüber der Schnellschätzung um 0,6 Punkte verändert. Auch angesichts dieser Unschärfe spricht der aktuelle Index für eine zwar deutlich verlangsamte, aber nicht unbedingt rückläufige Entwicklung des Welthandels. www.isl.org www.rwi-essen.de

HSH bringt Schiffspfandbrief

••• Die HSH Nordbank hat erstmals seit 2008 wieder einen großvolumigen Schiffspfandbrief öffentlich platziert. Das Orderbuch des Benchmark-Pfandbriefs (Laufzeit drei Jahre, Kupon 0,5 %) über 500 Mio. Euro war rasch überzeichnet. Basis ist ein diversifiziertes Schiffsportfolio.

www.hsh-nordbank.de

König & Cie stellt sich neu auf

••• Mit einer neuen Unternehmensstruktur will König & Cie. künftig die gesamte Dienstleistungskette einer modernen Reederei abbilden. Dazu dient etwa die Gründung eines Joint Ventures mit OSM Ship Management und die Kooperation mit der isländischen Reederei Eimskip.

www.koenig-cie.de

Commerzbank baut Schiffsportfolio ab

••• Die Commerzbank hat sich 2014 zügig von weiteren Schiffskrediten mit einem Volumen von insgesamt zwei Mrd. Euro getrennt. 2013 waren es 4,5 Mrd. Euro. Damit sank der Darlehensbestand in der Sparte Schiffsförderung 2014 um 16 Prozent auf zwölf Mrd. Euro.

www.commerzbank.de

Buss verkauft 175.000 Container

••• Buss Capital, Spezialist für Container-Investments, hat Boxen aus sechs Beteiligungsgesellschaften an einen institutionellen Anleger in den USA verkauft. Dies war der zweitgrößte Deal in der Firmengeschichte. Das Transaktionsvolumen belief sich auf 363 Mio. US-Dollar.

www.buss-capital.de

STRATEGIEWECHSEL

Aus Lloyd Fonds soll Reederei werden

••• Das Investmenthaus Lloyd Fonds plant wie bereits 2013 eine Neuausrichtung als börsennotierte Schiffsfahrts AG. Rund 16.000 Anleger sind eingeladen, ihre KG-Anteile in Aktien einzutauschen.

Der Plan: Aus elf bisherigen KG-Schiffen – sechs Containerschiffen und fünf Tankern in unterschiedlichen Größenklassen – soll ein diversifizierter Flottenverbund entstehen. Im ersten Schritt wird den elf von Lloyd Fonds initiierten Schiffahrtsgesellschaften das Angebot gemacht, ihre Schiffe in die Lloyd Fonds AG im Rahmen einer Sachkapitalerhöhung einzubringen. Im Gegenzug erhalten die KG-Gesellschaften Aktien der Lloyd Fonds AG, die dann an die Kommanditisten ausgegeben werden sollen. Hierzu

soll der Hauptversammlung eine Kapitalerhöhung mit Bezugsrecht für die Altaktionäre durch Ausgabe von neuen Aktien zu einem Preis von 3,54 Euro je Aktie vorgeschlagen werden. Aktien, die die Altaktionäre im Rahmen des Bezugsangebots nicht zeichnen, sollen den elf Schiffahrtsgesellschaften gegen Sacheinlage ihres Schiffsbetriebs angeboten werden. Angefragt sind nur finanziell vollständig gesunde Schiffs-KGs.

Wenn alle Gesellschaften das Angebot annehmen, hat die Sachkapitalerhöhung ein Volumen von 162 Mio. Euro. „Es ist höchste Zeit, den Anlegern von KG-Schiffen eine zukunftsfähige Perspektive für ihr Investment anzubieten“, so Torsten Teichert, Vorstand der Lloyd Fonds AG.

www.lloydfonds.de



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

Autotransporter: Assekuranz in Sorge

| Großschäden | Havarien von Autotransportern haben sich zuletzt gehäuft. Das beunruhigt Versicherer wie die Munich Re, die in dem Segment nun vorsichtiger agiert.

Die Versicherungswirtschaft macht sich Sorgen über die Risiken von Autotransportern. „Wir sehen regelmäßig hohe Schäden bei Car Carriern“, sagt Dieter Berg, Transportversicherungsexperte beim weltgrößten Rückversicherer Munich Re. Berg ist auch Präsident des Branchenverbandes International Union of Marine Insurance (IUMI). „Die Schiffe haben bis zu 8.000 Fahrzeuge an Bord, das sind riesige Warenwerte“, sagt er.

Die Versicherer stehen nach der Havarie der „Hoegh Osaka“ gerade vor einem möglichen Großschaden. Der mittlerweile geborgene Autotransporter hatte 1.400 Autos

an Bord, darunter sollen 1.200 Luxusautos von Range Rover und Jaguar gewesen sein, so Berg. Sollten die Fahrzeuge zum Totalschaden erklärt werden, bedeutete das für die Versicherer einen Schaden von mehr als 90 Mio. US-Dollar, schätzen Branchenkreise.

| Gewaltige Dimension | In den vergangenen zehn Jahren haben Autotransporter regelmäßig für hohe Schäden bei den Transportversicherern gesorgt. 2014 führte ein Feuer an Bord der „Asian Empire“, die 4.600 Neuwagen an Bord hatte, zu einem Warenschaden von 85 Mio. US-Dollar. 2012 verursachte die Havarie der „Baltic Ace“ einen Scha-

den zwischen 30 und 40 Mio. US-Dollar, 2006 zahlten die Warenversicherer 117 Mio. US-Dollar für die Autos an Bord der „Cougar Ace“. „Diese Reihe von Ereignissen zeigt, welche Schadensdimension hier sehr schnell erreicht wird“, sagt Berg.

Ob die „Hoegh Osaka“ für die Transportversicherer zu einem Großschaden wird, ist aber laut Berg noch unklar. Die Fahrzeuge seien wohl äußerlich nahezu unbeschädigt aus dem Schiff geborgen worden, bis zur Bergung aber in Schiefelage gewesen. „Autohersteller fürchten Produkthaftungsansprüche“, sagt Berg. Sogenannte Brand-Protection-Klauseln in den Versicherungsverträgen geben den Herstellern die Möglichkeit, in solchen Fällen einen Totalschaden anzumelden.

Besonders viele Schäden habe es bei koreanischen Reedern gegeben, so Berg. „Das hat dazu geführt, dass Munich Re sich von der Deckung koreanischer Car Carrier zurückgezogen hat“, sagt er.

Berg sieht bei den hohen Autotransportern mit relativ wenig Tiefgang grundsätzliche Konstruktionsprobleme. „Car Carrier sind schwierig zu navigieren und zu beladen.“ Die Schiffe haben in der Regel keine Querschotten, dadurch

besteht die Gefahr, dass sie nach einem Wassereintrich schnell sinken. Zudem gebe es durch die Konstruktion als Ro-Ro-Schiff meist zwei große Klappen, die bei hohem Seegang auch anfällig seien. „Als Versicherer würden wir es natürlich gern sehen, dass bei der Konstruktion mehr Wert auf Risikomanagement gelegt wird“, sagt Berg. Dem stehe aber das Interesse der Verlader und Reeder an einem schnellen Be- und Entladen des Schiffs gegenüber.

Aber nicht nur der Transport auf See bereitet den Versicherern Kopfzerbrechen. Auch bei der Lagerung der Fahrzeuge in Verladehäfen wie Emden oder Bremerhaven drohen hohe Schäden: „Seit 2004 hatten wir 20 Hagelschäden, bei denen Transportversicherer gezahlt haben“, sagt Berg. Der Sturm Sandy, der 2012 die US-Ostküste traf, hat gezeigt, was Sturmfluten in Häfen anrichten können. „Der Sturm hat 650 Mio. US-Dollar Schaden allein an Fahrzeugen verursacht“, so Berg. 16.000 Neuwagen und 3.000 Lkws im Hafen von New Jersey mussten als Totalschaden verbucht werden – ein Schaden von 3 Mrd. US-Dollar. „Der größte Naturkatastrophenschaden in der Transportversicherung“, so Berg.

Auf die Prämien haben solche Großschäden dennoch nur begrenzt Einfluss. „Der Markt ist sehr kompetitiv“, sagt er. Zudem seien die Autohersteller häufig Prestigekunden, die in einer guten Verhandlungsposition sind. ■■■



Giganten. Die meisten Autotransporter sind rund 200 Meter lang. Die Kapazität beträgt bis zu 8.000 Pkws.

Foto: Hasenpuech, Hagen



Experte. Patrick Hagen berichtet für die Deutsche Seeschifffahrt von den maritimen Versicherungsmärkten.

Willis übernimmt Miller Insurance

••• Der Versicherungsmakler Willis Group, weltweit Nummer drei, übernimmt die Mehrheit am britischen Maklerhaus Miller Insurance Services, das auch in der Transportversicherung tätig ist. Willis wird künftig 85 Prozent der Anteile halten, der Rest bleibt bei Miller-Partnern. Die Übernahme soll im zweiten Quartal 2015 abgeschlossen werden.

Willis-Vorstandschef Dominic Casserley setzt damit seinen Expansionskurs fort: Seit er den Chefposten

2013 übernahm, hat Willis sieben Deals vollzogen. Die Miller-Übernahme hat auch Auswirkungen auf die Transportversicherung. Miller ist ein führender Vermittler von Kriegsversicherungen (War Risks) auf dem Londoner Markt und spielt auch in der Kaskoversicherung (Hull & Machinery) eine wichtige Rolle. Außerdem ist Miller seit mehr als 50 Jahren Makler für den Großteil des Rückversicherungsprogramms der International Group of P&I Clubs.

Allied World steigt in die Reeder-Haftpflicht ein

••• Der Versicherer Allied World mit Sitz in Zug in der Schweiz will den P&I Clubs Konkurrenz machen und steigt in die Versicherung von Haftpflichtrisiken für Reeder ein. Allied World ist bislang in der Warentransportversicherung tätig.

Die Gesellschaft hat jetzt den Haftpflichtexperten Pene Reuben engagiert, der für die neue Sparte verantwortlich sein wird. Reuben war zuvor beim

britischen Versicherer Royal Sun Alliance für Marine Liability zuständig und arbeitete beim P&I Club The Shipowners Mutual.

Den Schritt begründete der Vizechef des Transportversicherungsbereichs bei Allied World, Bart Grefe, damit, dass die Gesellschaft eine umfassendere Produktpalette in der Transportversicherung anbieten wolle.

www.awac.com

KURZE MELDUNGEN

Leitlinien für Heavy Lift

••• Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS), der Industrie- und Transportversicherer der Allianz-Gruppe, und der UK P&I Club haben zusammen neue Leitlinien für das Heavy-Lift- und Projektladungssegment veröffentlicht. Unter dem Titel „Project cargo matters“ bieten sie Informationen zu Verladen, Sichern und Löschen von Projektladung. Hintergrund: In dem Segment hatte es zuletzt hohe Schäden gegeben.

Warnung vor Cyber-Risiken

••• Der Transportversicherer TT Club warnt vor wachsenden Cyber-Risiken für Logistikunternehmen. Drogen- oder Menschenhandel können neben illegaler Müllentsorgung Motive für Hackerangriffe auf Unternehmen sein, die Teil der Transportkette sind. Kriminelle Organisationen beschäftigen Hacker, die in die IT-Systeme am Zielhafen eindringen. Sie generieren Freigabecodes für die illegale Ladung.

Neue Piraterie-Deckung

••• Der britische Transportversicherungsmakler Seacurus hat eine neue Zusatzdeckung zu bestehenden Kidnap & Ransom-Policen entwickelt. Die Verträge sind speziell auf Piraterie in Südostasien und Westafrika zugeschnitten und decken den Diebstahl von Ladung, Treibstoff und Geld aus der Bordkasse. Anders als vor Somalia nehmen Piraten in diesen Gebieten selten Geiseln.



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



Umrüstung. Die neue Scrubber-Technik macht die „AIDamar“ noch umweltfreundlicher.

AIDA

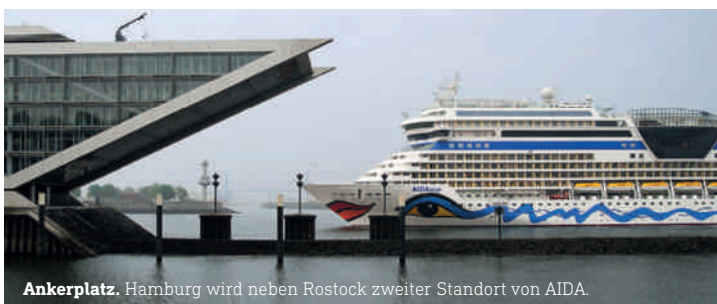
Öko-Diagnose in Hamburg

••• Als nun bereits drittes Schiff der AIDA-Flotte hat die „AIDamar“ bei einem routinemäßigen Werftaufenthalt mit zwei Scrubbern bereits die ersten Komponenten eines umfassenden Systems zur Abgasnachbehandlung erhalten. An Hauptmaschinen und Hilfsaggregaten wurden außerdem Instrumente zur individuellen Verbrauchsmessung installiert.

Die Schiffe von AIDA Cruises und deren Dachgesellschaft Costa – beide gehören zum US-Konzern Carnival – sollen von Ende 2015 an aus Hamburg per Ferndiagnose technisch überwacht werden. Die Costa Gruppe baut hier ein zentra-

les Marine Operations Center auf – eine hochmoderne, digitalisierte Unit für den Betrieb ihrer Flotte von derzeit 25 Schiffen. Chef wird Jens Lassen, derzeit Senior Vice President Marine Operations AIDA Cruises. Der Costa-CEO und frühere AIDA-Chef Michael Thamm sagt: „Der Standort Hamburg bietet uns ausgezeichneten Zugang zu Technologie und Fachwissen im maritimen Bereich.“

AIDA plant zudem von 2016 an mit einer wöchentlichen Abfahrt von Hamburg aus zu einer Nordseemetropolen-Tour als erste Kreuzfahrtreederei ein ganzjähriges Angebot. www.aida.de



Ankerplatz. Hamburg wird neben Rostock zweiter Standort von AIDA.

Fotos: AIDA Cruises

Lernort Elbehafen

••• Die Brunsbüttel Ports GmbH hat gemeinsam mit der Volkshochschule Brunsbüttel den außerschulischen Lernort Elbehafen vorgestellt. Kinder werden hier spielend zu Logistikern von morgen. Mithilfe von auf die Altersgruppen zugeschnittenen Lehrmaterialien werden alle KiTa- und Schulkinder in der Region angesprochen. Dadurch werden die bereits im Elbehafen stattfindenden regelmäßigen Besuche von Kindertagesstätten und Schulklassen in ein nachhaltiges pädagogisches Konzept eingebettet. www.schrammgroup.de



Foto: Brunsbüttel Ports

Einweihung. Vor allem das großteilige Hafenmodell begeisterte die Kinder und regte sie zu vielfältigen Hafenaktivitäten an.

Versauerung der Ozeane

••• Der pH-Wert von Wasser ist künftig auch ohne aufwendige Expeditionen zu bestimmen – per Satellit. Experten der University of Exeter haben mit Instrumenten vom Weltall aus Temperatur und Salzgehalt der Meere ermittelt – daraus lässt sich die Versauerung berechnen. Die Analyse zeigt: Der pH-Wert ist an den Polen am niedrigsten. Expeditionen sind aber weiter nötig, weil die Ferndiagnose tiefere Wasserschichten nicht erfasst.

Satellitenbild.

Blau oder grün sind Zonen mit hohem Säuregehalt.

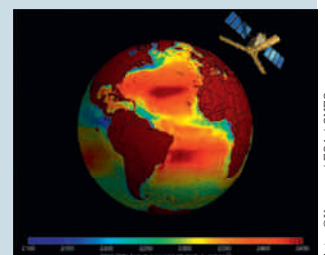


Foto: ©Ifremer / ESA / CNES



NAUTISCHE REDENSARTEN

Du Landratte!

••• Aus Sicht eines Seemanns stand unter dem Schiffsjungen nur noch die Landratte. Zu erkennen sind solche Zweibeiner an ihrem ungeschickten Gang an Bord, der dem Seemannsgang an Land gleicht. Auf festem Grund fehlt nämlich der Wellengang, der Schiffe schaukeln lässt, was ein echter Seebär auszugleichen versucht. Doch ohne Wellen schaukelt er selbst. Das wird auch nicht viel besser, wenn ein Seemann die Hafenkneipe verlässt und eine ganz besondere Ladung zurück an Bord schafft, wenn auch mit Schlagseite. Aber so etwas kommt in der modernen Seefahrt natürlich so gut wie nicht mehr vor.

DS-Autor Walter Schmidt beschreibt, wie maritime

Ausdrücke den Weg in unsere Alltagssprache gefunden haben – und was sie bedeuten.

Foto: Erica Guiliano-Nachez - Fotolia

Frisia baut neuen Insel-Terminal

••• Mehr Reisekomfort soll der moderne Abfertigungsterminal auf der ostfriesischen Insel Norderney bringen, den die AG Reederei Norden-Frisia ab 2016 realisiert. Die Baukosten des auf 1.200 Passagiere ausgelegten Gebäudes in Schalenform beziffert die Reederei auf einen hohen einstelligen Millionenbetrag. „Mit diesem attraktiven Design möchten wir einen ‚Eyecatcher‘ für alle Inselgäste schaffen und gleichzeitig die Logistik verbessern“, so Reederei-Vorstand Carl-Ulfert Stegmann. www.reederei-frisia.de



Foto: Frisia

Fahrgastabfertigung. Integrierter Sturmflutschutz und Dachkonstruktion mit Aussichtsplattform.

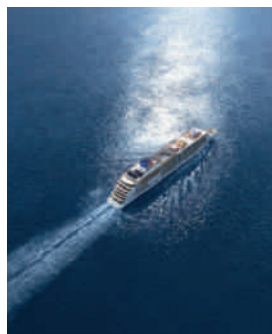


Foto: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten

Luxusliner. Buchungsstand mehr als 50 Prozent über Vorjahr.

TUI übernimmt „Europa 2“

••• TUI kauft das bisher gecharterte Kreuzfahrtschiff „Europa 2“ für 278 Mio. Euro. Das 2013 in Dienst gestellte Schiff soll die Wirtschaftlichkeit der Tochter Hapag-Lloyd Kreuzfahrten verbessern, so der weltgrößte Touristikkonzern. „Wir rechnen bereits im laufenden Geschäftsjahr mit positiven Ergebniseffekten durch die Transaktion“, erklärte Konzernchef Fritz Jousen. Der Kaufpreis setzt sich aus einer Zahlung von 67 Mio. Euro sowie der Übernahme von Schulden in Höhe von 211 Mio. Euro zusammen. www.tui-group.com

CASTROL BIO RANGE

PROTECTING VESSELS AND SUPPORTING THE ENVIRONMENT

Castrol BioStat, BioBar and BioTac make up the Castrol Bio Range. These multi-purpose greases, stern tubes, thruster and hydraulic oils are OSPAR registered and fully US 2013 VGP compliant. Castrol Bio Range is available through our port network of over 820 ports in 82 countries.



IT'S MORE THAN JUST OIL.
IT'S LIQUID ENGINEERING.

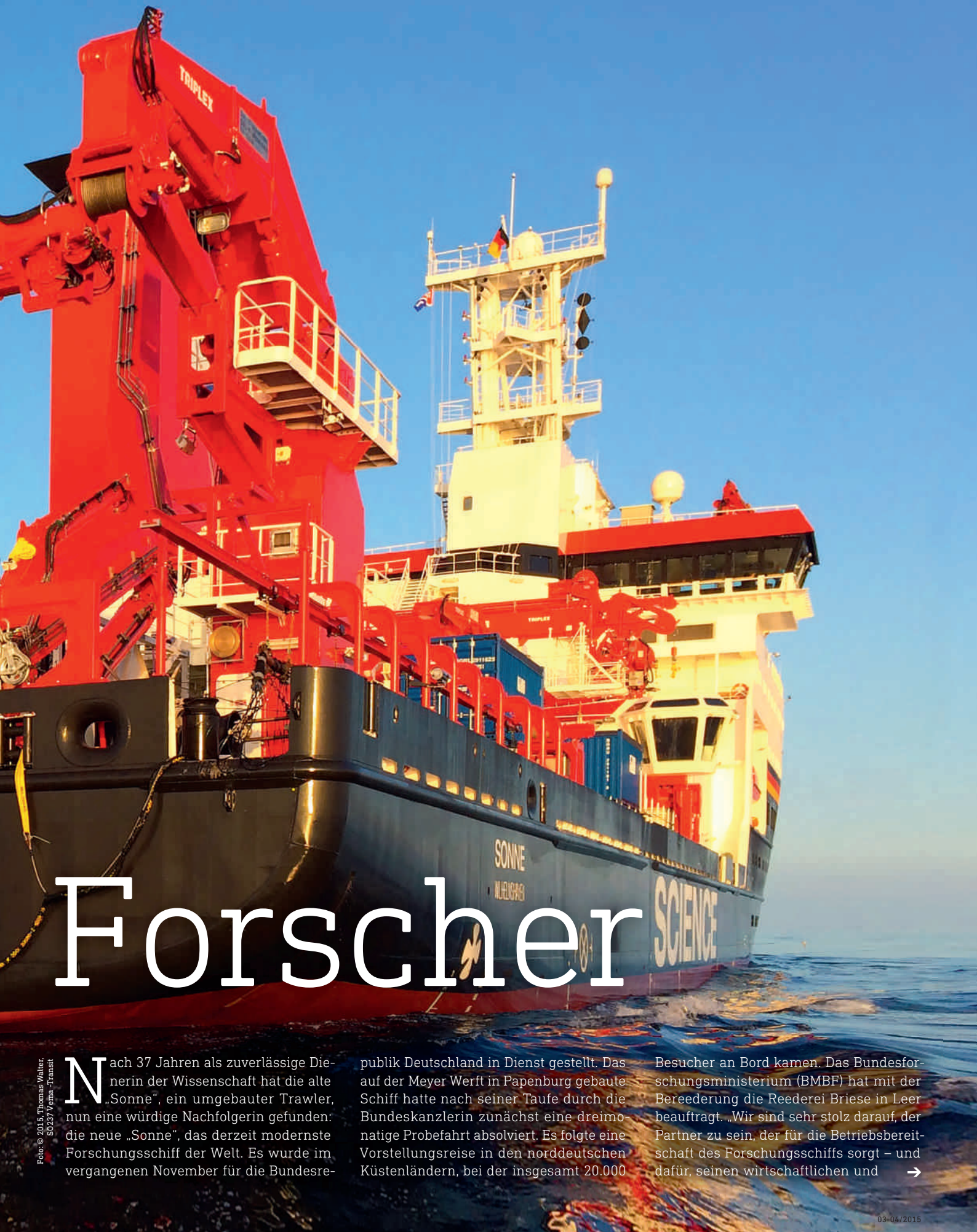


DISCOVER MORE AT
WWW.CASTROL.COM/MARINE



Highlight für

| **Forschungsschiff** | Über 70 Prozent der Erdoberfläche sind von Ozeanen bedeckt. Sie sind ein zentraler Bestandteil unseres Ökosystems, das noch viele Geheimnisse birgt. Die Erforschung dieses Systems ist Aufgabe der deutschen Forschungsflotte. Ihr neues Flaggschiff: die neue „Sonne“.



Forscher

Foto © 2015, Thomas Walter, 50237/Vema -Transit

Nach 37 Jahren als zuverlässige Dienerin der Wissenschaft hat die alte „Sonne“, ein umgebauter Trawler, nun eine würdige Nachfolgerin gefunden: die neue „Sonne“, das derzeit modernste Forschungsschiff der Welt. Es wurde im vergangenen November für die Bundesre-

publik Deutschland in Dienst gestellt. Das auf der Meyer Werft in Papenburg gebaute Schiff hatte nach seiner Taufe durch die Bundeskanzlerin zunächst eine dreimonatige Probefahrt absolviert. Es folgte eine Vorstellungsreise in den norddeutschen Küstenländern, bei der insgesamt 20.000

Besucher an Bord kamen. Das Bundesforschungsministerium (BMBF) hat mit der Bereederung die Reederei Briese in Leer beauftragt. „Wir sind sehr stolz darauf, der Partner zu sein, der für die Betriebsbereitschaft des Forschungsschiffs sorgt – und dafür, seinen wirtschaftlichen und →



Hightech. Das 116 Meter lange FS „Sonne“ hat 124 Mio. Euro gekostet.

→ wissenschaftlichen Wert zu erhalten“, sagt Klaus Küper, der die Forschungsschiffssparte des Konzerns seit ihrer Gründung im Januar 2004 leitet.

| Breites Spektrum | Zur Konzeption des Forschungsschiffes, das mindestens 30 Jahre lang wissenschaftliche Projekte ausführen kann, trugen zahlreiche Experten aus der Wissenschaft bei, die die Eigenschaften des neuen Schiffes frühzeitig

vorgaben. Folglich ist die „Sonne“ mit neuester Technologie ausgestattet. Schiff und Ausrüstung ermöglichen es, tiefe Seegräben, weite Ebenen am Meeresboden, unterseeische Bergrücken und Erdbeben und die typischen Tiefenzonen zu erforschen.

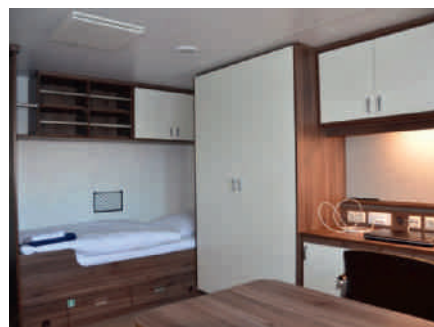
Das Schiff eignet sich für unterschiedlichste wissenschaftliche Projekte der Fachgebiete: physikalische und chemische Ozeanografie, Fischereibiologie, maritime Meteorologie, Meeresplanktonologie,

Mikrobiologie, Meereschemie, Biologie, Zoologie, Geologie, Geomorphologie und Geophysik. Dazu wird eine Vielzahl von Spezialgeräten benötigt, etwa verschiedene Sonarsysteme, mit denen Wissenschaftler z. B. in Sedimente hineinschauen, Flächen abtasten und hydrostatische Gefälle messen können. Darüber hinaus werden von der Wissenschaft verschiedenste Geräte wie ROVs, AUVs, CTDs und Lander an Bord gebracht, die sich vom Spezialschiff

Versorgung. An Bord ist rund um die Uhr Betrieb, die Kombüse liefert drei warme Mahlzeiten pro Tag.



Komfort. Insgesamt gibt es an Bord behagliche Einzelkabinen für Forscher und Seeleute.



Logistik. Die zahlreichen Utensilien der Wissenschaftler kommen in Alukisten aufs Schiff.



Fotos: © 2015, Thomas Walter, SO237/Vema-Transit

Brücke.

Auch der Arbeitsplatz der Schiffsführung ist mit modernster Technik ausgestattet..

Foto: Briese



Tiefseefänger. Das Team wäscht die Netze am Epibenthoschlitten (EBS).



Foto: Ingrid Fiebak-Kremer

Übergabe. Forschungsministerin Johanna Wanka, Reeder Roelf Briese und Werftchef Bernard Meyer.



Foto: Briese

Foto: Ingrid Fiebak-Kremer

„Wunderwerk“. Bundeskanzlerin Angela Merkel bei der Taufe der neuen „Sonne“ im Juli 2014.



Erfahrung. Klaus Küper ist Leiter der Abteilung Forschungsschiffahrt bei Briese.

aus optimal einsetzen lassen. „Abgesehen vom materiellen Wert der Instrumente, die zum Teil Unikate sind, steht hinter den Daten und Ergebnissen, die damit generiert werden, auch ein hoher wissenschaftlicher Wert“, sagt Küper.

| Qualität als Prinzip | Jedes Schiff muss ordnungsgemäß gepflegt und versorgt werden, um die technische Einsatzbereitschaft sicherzustellen. Im Fall der Forschungsflotte geht es dabei um Crew-Management, Betriebs- und Versorgungslogistik sowie die ständige planmä-

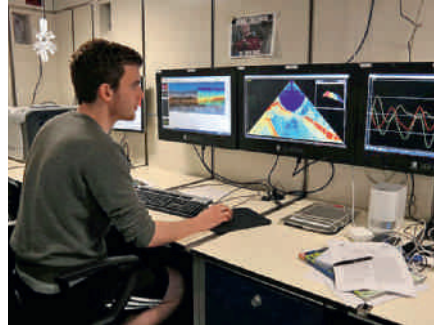
ßige und außerplanmäßige Wartung, die Überwachung von Nachrüstmaßnahmen sowie die entsprechenden Werftaufenthalte. „Schiffsmanagement-Verträge für Forschungsschiffe werden nur über europaweite Ausschreibungen befristet vergeben. Um den Zuschlag zu erhalten, müssen wir uns kontinuierlich verbessern und nachweisen, dass unser Konzept zur Qualitätssicherung im Management von Forschungsschiffen funktioniert. Zu diesem Zweck halten wir engen Kontakt mit den Nutzern, um auf ihre Ansprüche schnell reagieren zu können“, erläutert Küper.

Beispiel Werftbesuche: Bisweilen sind dabei erhebliche Budgets im Spiel, und bis zu 60 Zulieferer müssen koordiniert werden, die alle strenge terminliche Vorgaben einhalten müssen. Die Reederei trage eine hohe Verantwortung dafür, dass Besichtigungen, Umbauten oder Nachrüstungen pünktlich und spezifikationsgemäß ausgeführt werden, so der Abteilungsleiter.

„Wir haben uns in den letzten zehn Jahren als verlässlicher Dienstleister zur Bereederung von Forschungsschiffen der öffentlichen Hand profiliert“, sagt Küper. „Wir agieren für unsere Kunden aus →



Schwerelos. Im Hangar wird alle 20 bis 25 cm Porwasser aus dem Sediment entnommen.



Technik. Oxford-Doktorand Dirk Metz überprüft die Einstellungen am Multibeam-System.



Sicherheit. Obligatorisches Training vor dem Start der ersten Forschungsfahrt in Las Palmas.

Fotos: © 2015, Thomas Walter, 50237 Vema -Transit

→ Bund, Ländern und Instituten im Dienste der Wissenschaft.“

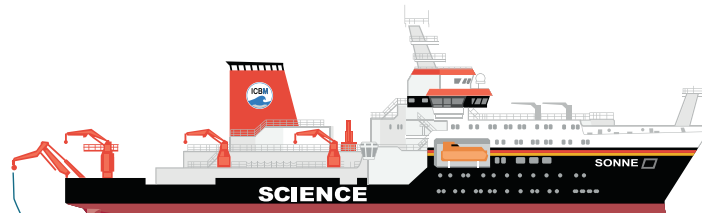
| Besondere Aufgabe | Mit dem Schiffsmanagement-Vertrag für die „Sonne“ hat sich die Forschungsschiffsabteilung von Briese Schifffahrt als Anbieter von Management-Diensten deutscher Forschungsschiffe etabliert. Die zwölf Mitarbeiter der Abteilung betreuen außerdem die Forschungsschiffe „Alkor“, „Heincke“, „Poseidon“, „Maria S. Merian“, „Elisabeth Mann Borgese“, „Meteor“, die reedereieigene „Grinna“ und im Personalmanagement die „Polarfuchs“.

Auf den Schiffen sind derzeit 250 deutsche Seeleute eingesetzt. Um den seemannischen Nachwuchs langfristig zu sichern, werden auch Ausbildungsplätze angeboten.

Mittlerweile ist die neue „Sonne“ erfolgreich von ihrer ersten großen Forschungsreise zum Mittelatlantischen Rücken zurückgekehrt. Unter der Fahrtleitung von Prof. Colin Devey vom Kieler

GEOMAR Helmholtz Zentrum für Ozeanforschung ging es unter anderem darum, das vielfältige Leben in der Tiefsee zu erforschen.

Dem Forscherteam gelang es dabei mithilfe des Epibenthoschlittens, zahlreiche Tiere aus mehr als 8.000 Meter Tiefe an Bord zu holen. Sie werden jetzt in den Laboren untersucht. |●●●



PROFIL

Das neue Tiefseeforschungsschiff „SONNE“

●●● Mit dem neuen Forschungsschiff möchten Wissenschaftler den globalen Klimawandel und die Folgen menschlichen Verhaltens für die Ozeane erforschen, aber auch den Meeresboden von Pazifik und Indischem Ozean nach Mineralvorkommen absuchen.

Die in Wilhelmshaven beheimatete „Sonne“ ist 116 m lang und 20,2 m breit. Sie verfügt über sechs Krane mit bis zu 30 Tonnen Hebekapazität und neun Win-

CTD-Instrument. Messung von Leitfähigkeit, Temperatur und Tiefe – Wasserprobenentnahme.



ROV. Ferngesteuertes U-Boot mit Videokameras und Greifern.



Multikernbohrer. Zur Entnahme von Sedimentproben vom Meeresgrund.



den, die bis zu 12 km Seil beherbergen. Eine 32-köpfige Mannschaft kümmert sich um den Betrieb.

Koordiniert werden die Expeditionen von der Leitstelle Deutsche Forschungsschiffe der Universität Hamburg. Sie ist für die wissenschaftlich-technische, logistische und finanzielle Vorbereitung, Abwicklung und Betreuung des Schiffsbetriebes verantwortlich. Sie arbeitet bei Planung und Durchführung mit den Expeditions-Fahrtleitern zusammen und wird dabei von der Reederei Briese unterstützt.

www.ldf.uni-hamburg www.briese.de

Illustration: Briese



PORTRÄT

Kapitän Oliver Meyer – Spezialist fürs Forschungsschiff-Kommando

••• Die erste Reise des neuen Schiffes hört sich fast nach Kreuzfahrtzielen an. Las Palmas und Dominikanische Republik stehen auf dem Törnplan. Aber blaues Wasser und blauer Himmel finden bei der Besatzung des gerade in Dienst gestellten deutschen Forschungsschiffes „Sonne“ nur wenig Beachtung. Die Wissenschaftler an Bord interessieren sich mehr für die Tiefe, für den Mittelatlantischen Rücken und die tiefen Brüche. Dort entfalten sich die nordamerikanische und eurasische Platte der Erdkruste zweieinhalb Zentimeter pro Jahr voneinander.

Das Kommando über das Forschungsschiff hat Kapitän Oliver Meyer, ein Mann, der seit 1996 in der Forschungsschiffahrt tätig ist. Er begann auf der „Meteor“. Aber auch auf dem ersten Schiff mit dem Namen „Sonne“ war er schon seit 2005. Sein Werdegang führte ihn auf die Schiffe „Heinke“, „Poseidon“ und „Victor Hensen“.

Von dem „Sonne“-Neubau ist er begeistert: „Ich bin wirklich sehr stolz darauf, Kapitän eines solch hochmodernen Forschungsschiffes zu sein. Zwischen den beiden Schiffen liegen Welten. Das ist auch kein Wunder, denn die neue ‚Sonne‘ hat nach 36 Jahren ihre Vorgängerin abgelöst. Jetzt treibt mich natürlich

die Neugier, dieses Schiff nun richtig in Betrieb zu nehmen und kennenzulernen. Wir müssen hier jetzt nach und nach einen Betrieb aufbauen, der es uns ermöglicht, geregelte Abläufe sicherzustellen. Das wird einerseits eine Herausforderung, andererseits aber auch eine spannende Zeit, da bin ich mir ganz sicher.“

Wenn er zu Hause in der Nähe von Verden an der Aller erzählt, er sei auf einem Forschungsschiff, denken viele gleich an Antarktis und Arktis. „Dann muss man den Leuten erst mal erklären, dass es zwischen den Polarregionen noch andere Gewässer gibt, die auch erforscht werden.“

| Sicherheit geht vor | Während seiner Arbeit bekommt Kapitän Meyer ein wenig Einblick in die Arbeit der Forscher: „Geräte wie die ferngesteuerten Unterwasserroboter, die Videoschlitten oder die TV-Greifer haben ja alle Kameras, sodass man sieht, was da unten los ist.“

Auf der „Sonne“ können 40 Wissenschaftler wohnen und arbeiten. Ihnen stehen 35 Einzelkabinen und Aufenthaltsräume zur Verfügung sowie große Laborräume und Spezialeinrichtungen. Deren Leitung hat der wissenschaftliche

Foto: Eigel Wiese



Gastgeber. Kapitän Meyer erläutert Besuchern beim „Open Ship“ den Betrieb des Schiffes.

Fahrtleiter. Das Schiff wird von 35 Seeleuten und Schiffsoffizieren geführt. Insgesamt gibt es 60 Einzelkabinen und acht Doppelkabinen.

Wenn es um Sicherheit und Ordnung geht, hat Kapitän Meyer das letzte Wort: „Wenn Geräte nicht sicher sind oder das Wetter nicht mitspielt oder, salopp gesagt, sich Leute nicht benehmen können, gehe ich zum Fahrtleiter und sage: Pass auf, entweder wird das abgestellt, oder das Experiment findet nicht statt.“ Das war bisher noch nicht notwendig. „Wir haben allerdings schon Stationen wegen des Wetters abbrechen oder absagen müssen. Es ist dann einfach zu riskant für die Leute, das Gerät ins Wasser und vor allem später aus dem Wasser wieder herauszubekommen.“

Immerhin gehören zur Ausrüstung neben Kranen, Kühlräumen und Laboren auch Tiefsee-Lotanlagen. Sie können den Meeresboden bis in eine Tiefe von 11 km vermessen. Bodenproben nehmen die Forscher mit videogesteuerten Geräten, deren Einsatz von der seemännischen Besatzung besondere Sorgfalt verlangt.

Eigel Wiese



Entdecker. Auch den Kleinen wird hier nicht langweilig – dafür sorgt der Spielbereich mit begehbarem Spielzeug-U-Boot.



Nominiertes Orkan

| **Windstärke 10** | Treibgut, Wrackteile, mitreißende Schicksale: Dieser Mix wird in Cuxhaven zur spannenden Ausstellung – und könnte sogar den „Museums-Oscar“ gewinnen.

Text: Leonard Maack



Information. Abgesehen von Wracks kann man hier auch etwas über den Alltag von Seefahrern erfahren.



Faszination. Viele Fundstücke haben eine bis heute ungeklärte Herkunft.



Aktion. Im *Windstärke 10* lässt sich der Schiffbruch hautnah erleben.

Windstärke 10 – der Name ist Programm. Auf der Skala der Windstärken nach Beaufort klassifiziert als „schwerer Sturm“, bewegt sich ein Wind dieser Größenordnung mit über 100 km/h über Land und See. Er reißt Bäume aus, verwüstet Siedlungen – oder versenkt ein ganzes Schiff.

Der Name beschreibt das Schicksal der Ausstellungsstücke des Wrack- und Fischereimuseums ziemlich treffend: In der Nordsee führten Stürme und Unwetter in den vergangenen Jahrhunderten oft zu Schiffbruch. Sie zwangen die Schiffsbesatzung in den Kampf um Leben und Tod und machten die oft harte und besonders gefährliche Arbeit auf hoher See noch riskreicher.

Und genau diese Themen greift das innerhalb zweier ehemaliger Fischpackhallen gelegene Museum auf. Museumsleiterin Jenny Sarrazin sagt: „Die Ausstellung beschäftigt sich mit zwei Extremen der Seefahrt: Mit der harten und sehr gefährlichen Arbeit an Bord der Fischtrawler im Nordmeer und mit dramatischen, nicht selten tragisch endenden Unglücksfällen auf See. Immer stehen dabei Menschen und ihre Erlebnisse in diesen Grenzsituationen der Seefahrt im Mittelpunkt.“ Die Schicksale der Schiffbrüchigen werden den Besuchern durch geborgene Ausstel-

lungsstücke, Tonaufnahmen von Zeitzeugen und andere digitale Hilfsmittel nahegebracht.

| Ausstellung mit Tiefgang | Ein lumpiger Stiefel, ein Glas steinalter Stachelbeeren, eine rosa Porzellantasse aus dem 19. Jahrhundert. Lauter Alltagsgegenstände, die man nicht in einem Museum vermuten würde. „Bei den meisten ist nicht einmal die genaue Herkunft bekannt“, sagt Sarrazin. Viele Exponate kommen aus dem Zusammenschluss des ehemaligen Cuxhavener Wrackmuseums und des „Kleinen Schiffsmuseums“ aus Duhnen.

Das Museum hat aber darüber hinaus noch einiges mehr zu bieten. Mithilfe einer Schiffbruch-Simulation auf einer Videoleinwand mit akustischer Untermalung bekommt der Betrachter das Gefühl, hilflos auf hoher See zu treiben. So macht das Museum den Besuchern das Thema zugänglich.

Dabei fällt die Familienfreundlichkeit auf: Für den Nachwuchs gibt es einen Spielbereich mit einem begehbaren Spielzeug-U-Boot und einem großen Stofftierkraken. Sarrazin freut sich über den Erfolg von *Windstärke 10*: „Bisher ist die Resonanz aus allen Altersklassen sehr positiv. Die Besucher loben vor allem die Möglichkeit, sich realistisch in die Hochseefischer

Windstärke 10

Wrack- und Fischereimuseum Cuxhaven,
Ohloggstraße 1, 27472 Cuxhaven,
www.windstaerke10.net

ÖFFNUNGSZEITEN:

Täglich 10 – 18 Uhr,
(Nov. bis März: 10 – 17 Uhr)

Eintritt:

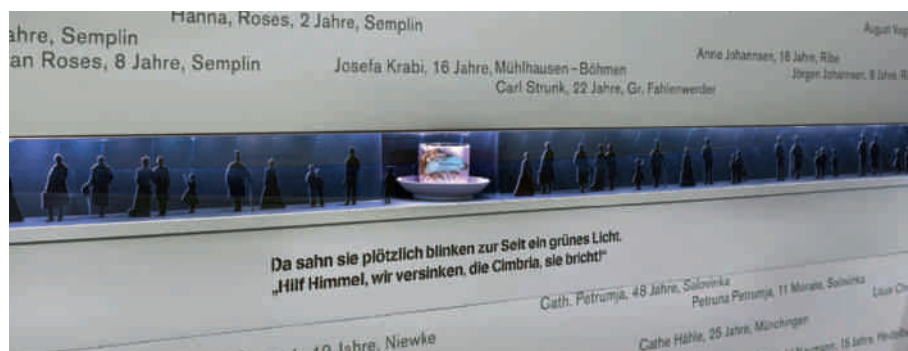
Erwachsene: 9,50 Euro;
Kinder (6-16): 4 Euro

hineinzusetzen. Im ersten Jahr kamen über 50.000, um die Ausstellung in Cuxhaven zu sehen.

| Fertig machen zum Siegen! | Die Arbeit, die hier geleistet wird, erregte unlängst auch internationales Interesse. Bereits ein Jahr nach der Gründung im Dezember 2013 wurde das Museum für den EMYA 2015 nominiert. Der „European Museum Of The Year Award“ wird als der Oscar der Museumsbranche gehandelt. Daher ist die Nominierung für das „lütte“ *Windstärke 10* eine große Ehre. „Es gibt viele Mitbewerber, auch namhafte Museen wie das Rijksmuseum in Amsterdam. Für uns ist ausschlaggebend, dass wir nominiert sind. Darauf sind wir auch sehr stolz“, sagt Sarrazin.

Ob die Ausstellung aus Cuxhaven die Segel in Richtung Triumph setzt, wird sich bei der Preisverleihung Mitte Mai in Glasgow herausstellen. Doch selbst wenn die Sache gut ausgeht, bleibt noch immer genug zu tun. Auf einer Karte im Museum sind über 2.000 bekannte Wracks in der Nordsee zu sehen – laut Sarrazin nur ein kleiner Bruchteil der gesunkenen Schiffe. Und alle haben potenzielle Exponate an Bord. ●●●

Remember me. Erinnerungen rund um das 1883 gesunkene Passagierschiff „Cimbria“.



Schwimmendes Klassenzimmer

| Lernen | Deutsch, Mathe und Englisch beim Törn auf dem IJsselmeer: Learning on Ship ist einfach cooler als übliche Nachhilfestunden.



Wir behalten von unseren Studien nur das, was wir praktisch anwenden.“ Dieser Weisheit von Johann Wolfgang von Goethe wird wohl jeder zustimmen können, der mehr oder weniger leidvolle Erfahrungen in der schulischen Bildung gesammelt hat.

Auch jeder Wassersportler weiß, dass man gute Seemannschaft durch theoretische Kenntnisse und zu einem großen Teil durch Übung in der Praxis erlernen kann.

| Neues Konzept | Nachhilfeunterricht in Mathematik, Deutsch oder Englisch ist bei Schülern nicht gerade der große Hit. Aus Haren an der Ems geht dazu jetzt ein neues Projekt an den Start. Mark Rolfes und Jan Dickebohm haben gemeinsam „Learning on Ship“ (L.o.S.) erarbeitet, das Schülern gemeinsames Lernen bei einem siebentägigen Törn über das IJsselmeer auf einem Großsegler bietet. Neu ist die Verknüpfung klassischer Schulkernfächer mit der praktischen Anwendung des Erlernen auf einem Törn.

Rolfes ist Lehrer an einer Haupt- und Realschule/Oberschule. Als langjähriger Ausbilder für den Erwerb der Führerscheine See und Binnen ist er auch als C-Trainer für Jugendliche im motorisierten Wassersport aktiv. Im LOS-Projekt betreut Rolfes zusammen mit anderen Pädagogen den Theorieunterricht und die nautische Ausbildung. Dickebohm ist beruflich in der Binnenschifffahrt zu Hause. Er ist Inhaber aller Berufspatente und kennt als Schiffsführer die europäischen Wasserstraßen

wie seine Westentasche. Auch er ist als C-Trainer für motorisierten Wassersport und als Praxisausbilder im See- und Binnenbereich tätig. Bei den Törns im Rahmen des L.o.S.-Projekts betreut Dickebohm die nautische Ausbildung und das Bordleben.

„Das Programm umfasst für die Schüler täglich vier Nachhilfestunden in den Fächern, in denen Bedarf besteht“, sagt Mark Rolfes. „In Zusammenarbeit mit den Fachlehrern der Schulen, von denen die Teilnehmer kommen, werden ihre individuellen Schwachstellen herausgearbeitet.

Daraus erstellen wir vor Antritt des Törns mit den begleitenden Lehrern einen persönlichen Förderplan für jeden Schüler.“

Worin liegt der Unterschied zu üblicher Nachhilfe? Rolfes: „Das Besondere ist die Umsetzung aller theoretischen Inhalte des Förderplans während des Segeltörns in praktisches Wissen und Handeln. Oder anders gesagt, die Schüler lernen Winkelfunktionen und Englisch und setzen dieses Wissen z.B. in Navigationsaufgaben und das Abfassen von Funksprüchen um.“ Dem Schüler werde klar, dass er theoretisch

Klipper. Die niederländische „Dageraad“ ist gut 41 Meter lang und verfügt über mehr als 700 m² Segelfläche.





Navigation.

Am praktischen Beispiel wird der Sinn von mathematischen Fertigkeiten erlebbar.

Koje.

Die Unterbringung der Schüler entspricht gutem Jugendherbergs-Standard.



ches Wissen erwerbe, das er für gute Seemannschaft in der Praxis und speziell für diesen Törn unbedingt brauche.

Nicht zu unterschätzen sei auch das gemeinsame Bordleben. „Neben den Nachhilfestunden, die durchaus Spaß machen sollen, werden durch die Arbeitsteilung an Bord zwangsläufig soziale Kompetenzen wie Teamfähigkeit, Selbstständigkeit, Verantwortung, Zuverlässigkeit und Durchhaltevermögen erworben“, sagt Rolfes. „Wir können den Schülern in Kleingruppen besondere Projektaufgaben übertragen. Wenn sie den anderen Teilnehmern als Ergebnis präsentieren können, wie z.B. ein Motor aufgebaut ist und funktioniert, hat das selbstständige Lernen voll seinen Zweck erfüllt. Das Lernen an Bord soll die Teilnehmer befähigen, die anfallenden Aufgaben auf einem Schiff richtig zu erledigen.“

| Klare Regeln | Auch Rolfes' Partner Dickebohm betont den pädagogischen Effekt des Lebens an Bord: „Um ein Schiff als ineinander verzahntes, funktionierendes System betreiben zu können, lernen die Teilnehmer schnell, dass Aufgaben wie das Fahren unter Segeln, der Decksdienst, das Reinschiffmachen und die Backschaft nur von allen gemeinsam geleistet werden können. Wenn dabei fast von selbst Mathematik, Englisch und Deutsch vom theoretischen Unterricht in die Praxis an Bord übergeleitet werden, sind die Teilnehmer mit Begeisterung bei der Sache.“

Eine umfangreiche Sicherheitsunterweisung mit entsprechenden Notfallübun-

gen sei selbstverständlich, so Dickebohm. „Das Schiff ist mit modernen Kommunikationseinrichtungen ausgestattet und im Notfall auch auf dem Törn erreichbar.“

An Bord herrscht ein besonderer Umgangston. Niemand sagt da: „Bitte reichen Sie mir doch mal das Ende des Tampens.“ Es gibt aber klare Regeln, die von allen einzuhalten sind. Das Rauch- und Alkoholverbot ist nicht nur aus Sicherheitsgründen strikt zu befolgen. Handys werden zu Beginn der Reise eingesammelt und erst zum Schluss wieder ausgegeben. „Die Teilnehmer sollen möglichst wenig von ihren Aufgaben auf dem Schiff abgelenkt werden“, sagt Rolfes. Er will mit dem Projekt Jugendliche nicht nur fürs Lernen, sondern auch für Wassersport begeistern. | ●●●



Kurs. Neben Mathe und Physik stehen auch Englisch und Deutsch auf dem Programm.

INFOS

Anfang April geht's los

●●● Der nächste Törn findet vom 3. bis 10. April 2015 statt. Die genaue Planung hängt von der aktuellen Wetterlage ab. Mindestalter: 12 Jahre. Preis inkl. Vollverpflegung: 549 Euro. An- und Abreiseort ist Meppen. Von dort bringt der Bus die

Teilnehmer nach Lemmer (NL) und auch wieder zurück. Die Mindestteilnehmerzahl liegt bei 26 Personen. Anmeldeunterlagen unter: www.los-project.de („Downloads“). Fragen per Mail an: info@los-project.de



Netzwerker aus Leidenschaft

| Christian Costa | Ohne ihn würde der Internet-Gemeinde von Schifffahrtseнтуhiasten etwas fehlen. Costa ist Mitbegründer und Chef-Administrator von „forum-schiff.de“.

Text & Fotos: Bernd Ellerbrock



MARITIME
PORTRÄTS

Folge 61

Vom Container-Aussichtsturm in Bremerhaven hat Christian Costa einen tollen Blick auf alles, was ihn mit Leidenschaft erfüllt: das Meer, die Schiffe, Hafenanlagen, Werften, Containerbrücken. Sogar seinen Arbeitsplatz beim Terminalbetreiber Eurogate kann er von hier oben sehen. Als Schiffsplaner optimiert der studierte Logistiker das Stauen von Containern, beschreibt seine komplexe Tüftelei bescheiden als „Tetris spielen für Fortgeschrittene“. Dass er auch immer wieder mal an Bord der Frachter muss, macht ihm seinen Job doppelt interessant, denn Costa ist in Schiffe regelrecht vernarrt.

Schon mit 19 schloss er sich mit drei Aktivisten der Shipspotter-Szene zusammen, gründete eine „Community“ im Netz, um zu fachsimpeln, Fotos hochzuladen und zu diskutieren. Im Jahr 2002 ging die Plattform online, ganz unspektakulär „Forum-Schiff“ genannt und ohne jedes kommerzielle Interesse. Von den Gründern ist Costa als Einziger übrig geblieben.

Heute hegt und pflegt der 32-Jährige als einer von zwei Administratoren ein maritimes Netzwerk, das als das bedeutendste deutschsprachige Forum rund um die Berufsschifffahrt im Internet gilt: Dem „Forum-Schiff“ gehören aktuell 2.172 Mitglieder („User“) an, die zu 5.600 verschiedenen Themen („Threats“) bislang insgesamt 105.000 Beiträge („Posts“) verfasst haben. Costa weiß noch genau, wo sein Faible für

Schiffe begann: als er als Elfjähriger die Brücke einer Fähre im Oslofjord besichtigen durfte. Die Familie verbrachte ihren Urlaub gern dort, wo Schiffe fahren – und Christian begann, sie alle zu fotografieren, wurde begeisterter Shipspotter.

Auf seiner Webseite oceanships.de hat er im Laufe der Jahre mehrere Tausend Schiffsfotos eingestellt. Kein Wunder, dass es ihn auch beruflich zur Küste zog. Er studierte „Spedition, Transport und Logistik“ an der dualen Hochschule Mannheim. „Aber nur wegen Schifffahrt. Ich habe meinen damaligen Arbeitgeber in Duisburg so lange gedrängelt, bis ich in einem Seehafen gelandet war“, grinst Costa.

| Profis und Laien | Für „Admin Christian“ ist das „Forum-Schiff“ Spaß und Hobby. „Und so soll es auch bleiben.“ Eine verschworene Gemeinschaft von Schiffsfoto-Freaks ist das Forum schon lange nicht mehr, auch wenn die Spotter-Szene mit knapp 2.000 Themen im Unterforum „Schiffsmeldungen“ sehr präsent ist.

Im Forum mit rund 3.000 Schifffahrt-Fachthemen tauschen sich mittlerweile kompetente Spezialisten genauso aus wie interessierte Laien: So zählt ein „Schlepper-Threat“ 1.400 Beiträge, der zur „Seenotrettung“ 400, einer zur „Schifffahrtskrise“ 560, einer für „Sietas-Fans“ 500, zum „JadeWeserPort“ sind es 150 – Infos in Hülle und Fülle. Das Thema „Gesucht wird: Wer kennt dieses Schiff?“ verzeichnete bislang über eine Million Zugriffe. Zu aktuellen Ereignissen überschlagen sich die geposteten Beiträge regelrecht: 1.300 waren es beim Unglück der „Costa Concordia“.

Geht es nach Costa, kann das Forum noch jahrelang so weiter laufen. Vielleicht müsse mal wieder etwas neu strukturiert, die Rechnerkapazität erweitert oder aus rechtlichen Gründen etwas geändert werden. Mehr aber nicht. Bleiben seine „pädagogischen Maßnahmen“, wie er es nennt. Denn auch das „Forum-Schiff“ ist nicht frei von der Anonymität nutzenden Pöblern und Provokateuren. „Denen sperre ich kurzerhand den Account, werfe sie ganz raus oder schließe den Threat.“ Denn der Kapitän an Bord vom „Forum-Schiff“ heißt nun mal: Christian Costa. |●●●

| VOR 50 JAHREN |

Die ganzen (erhaltenen) Ausgaben:
www.reederverband.de/vor50jahren.html



oder einfach den
 QR-Code scannen

KEHRWIEDER 03/1965

Werben und umworben werden I



••• Der ‚Fachausschuss Seeverkehr‘ stellt auf der Internationalen Verkehrsausstellung in München ein 8.000 BRT großes Trockenfrachtschiff in Originalgröße aus. In 57 Städten besuchen derweil 1,4 Millionen Menschen die VDR-Ausstellung „Deutsche Handelsschiffe im Modell“ mit 1.568 Filmvorführungen. Von seinen „Streifzüge(n) durch Ostblockhäfen“ berichtet ein namenloser Seemann aus Leningrad (St. Petersburg). Der VDR führt das „Kehrwieder-Interview“ ein und befasst sich ausführlich mit seiner „Bestandspflege“ – der allseitigen Entwicklung, Hege und Pflege von gut ausgebildetem, motiviertem Seepersonal. Ein Schritt dahin ist die kostenlose Abgabe des Ausbildungsbuches für die Bordausbilder, nur: Das kennen maximal fünf von 60 Schülern des Schifffahrtssoziologen mit dem passenden Namen Dr. Sorge ...



KEHRWIEDER 04/1965

Werben und umworben werden II



••• Der VDR porträtiert die Wasser- und Schifffahrtsdirektion, befasst sich erneut ausführlich mit seiner „Bestandspflege“ – der allseitigen Entwicklung, Hege und Pflege von gut ausgebildetem, motiviertem Seepersonal. Die Sorgen und Nöte von Seeleuten sind im Frühling andere: Autor Jürgen Burmeister fällt gleich in Sexologie durch, denn nicht nur der Schiffbau beeindruckt ihn mit seinen Linien und Kurven. Heinrich Schopper stellt seinem Moral(in)aufsatz „Ehe, Liebe, Sex und Bevölkerungspolitik“ erstaunlicherweise ein Zitat von Brigitte Bardot voran: „Ich lebe und liebe nur nach meinen eigenen Gesetzen. Warum sollte ich heiraten? Ich habe es zweimal versucht, jedesmal gab es eine Katastrophe. Jetzt genieße ich die Freuden der Ehe, ohne ihre Ketten zu tragen.“ – Endlich eine, die sich auskennt und die Wahrheit sagt – in der Rubrik „ALARM“ (!).



| PUBLIKATIONEN |



BILDBAND

Spiegel des Himmels

••• Das deutsch-niederländische Wattenmeer erstreckt sich über 500 Kilometer entlang dreier Küstenstaaten und ist seit 2009 Weltnaturerbe der UNESCO – nach 17 Jahren Überzeugungsarbeit des Gemeinsamen Wattenmeersekretariats. Seit 2014 gehört auch das dänische Gezeitenmeer dazu.

Das weltweit größte Wattnaturgebiet mit seinen vorgelagerten Inseln erstreckt sich über eine Fläche von 11.434 Quadratkilometern – eine Landschaft, deren natürliche Fortbewegungsart die Grenzüberschreitung ist. Weite und Wildnis reckeln sich vor Sonne, Wind und Mond permanent in wundersam

körperlichen Formen. Die Linse der Fotografen schafft viel Raum in Herz und Fantasie des Betrachters, für große Ehrfurcht ohne Traumtänzerie. Jennifer Timrott fasst die Akteure dieses lebendigen Organismus in bildhafte Porträts: das Wasser als machtvollen Landschaftsgestalter, die Brandungswellen als die Mühle mariner Sedimente, der Wind als Landschaftsgärtner der Baumwelt.

Alle Autoren eint die genaue Kenntnis sämtlicher Elemente dieses komplexen Organismus, ihrer Entstehung, Verwandlung und Bedeutung für Mensch, Flora und Fauna. Das farbenprächtige Zusammenspiel



von Licht, Sand und Wasser mutet zuweilen außerirdisch an. Irdisch: Unter freigespülten Sedimenten treten mittelalterliche Kulturspuren der Bewässerung, aber auch tragische Folgen von Unwettern von vor Jahrhunderten zutage. Dieses Juwel gehört in jede Bibliothek und jeden meeraffinen Haushalt!

Martin Stock, Pieter de Vries (Fotos und Texte); Jens Enemark, Jennifer Timrott (Texte): Wattenmeer. Farbbildband. 204 S., gebunden. Wachholtz-Verlag, 49,80 Euro.



Philosophische Freunde

••• Der Fels am Meeresstrand weiß, dass die Wellen täglich ein paar Körnchen von ihm abtragen, bis er selbst nur noch eins sein wird. Das stimmt ihn traurig – man nennt das Fatalismus. Da wagt es ein Vogel, sich ungefragt auf ihn zu setzen und einen kleinen Schatten zu werfen. Aus anfänglichem Geplänkel entwickeln sich ein Gespräch und eine echte Freundschaft.

Chew Chia Shao Wei (T.); Angee Neo (Ill.): *Der Fels und der Vogel*. 48 S., geb.
Für Kinder von 5 bis 7 J. Verlagshaus Jacoby & Stuart, 12,95 Euro.



Saudade azul

••• Lisboa hieß unter den Römern Olisipa. Heute noch atmet die Zwei-Millionen-Metropole auf den sieben Hügeln am Ufer des Tejo Glanz, Ruhm und Schwere der Vergangenheit, legt sich einen „Schleier von Gefühlen über das Herz“.

Den engen, kühlen, dunklen Gassen in der Altstadt scheint immerfort ein Seufzer zu entfahren, wenn sich die Straßenbahn hindurchzwängt – Saudade azul.

Karl Spurzem hat den Fotografien von Jan Windszus einen kurzen geschichtlichen Abriss dieses portugiesischen „gefühlssatten Moll“ vorangestellt, das sich in den stimmungsvollen Motiven wie in den Gesichtern der Menschen widerspiegelt. In einem Appendix werden die Menschen und Lissabons Schauplätze kommentiert.

Jan Windszus (Fotos); Karl Spurzem (Texte):
Lissabon. Bildband. 132 Seiten, gebunden.
mareverlag, 58 Euro.

Auf Wachstumskurs

••• Maersk hat von seinen Haushistorikern eine detaillierte Geschichte der Containerlinie schreiben lassen. Herausgekommen ist ein äußerst lesenswertes Buch, das vor allem die ersten Jahrzehnte in einen hilfreichen Kontext bettet und wirkliche Erkenntnisse liefert. Im letzten Jahrzehnt verlieren sich die Autoren dann leider in Details und folgen zu sehr den Vorgaben des Marketings.

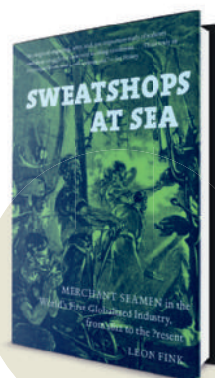
Chris Jephson/Henning Morgen: *Creating Global Opportunities: Maersk Line in Containerisation 1973 – 2013*. 469 S., geb. Englisch. Cambridge University Press, 61,53 Euro.



Geschichte der Seearbeit

••• Leon Fink zeichnet ein Bild von den Arbeitsbedingungen auf See und den ersten gewerkschaftlichen Bemühungen im 18. und 19. Jahrhundert. Aufschlussreich sind die Schilderung der Gewerkschaftsbewegung der Seeleute vor allem seit dem Zweiten Weltkrieg, die Durchsetzung des einzigen weltweiten Mindestlohns und des mitunter kolonial anmutenden Verhältnisses zwischen den ITF-Mitgliedern.

Leon Fink: *Sweatshops at Sea. Merchant Seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present*; 278 S., geb. Englisch. The Univ. of North Carolina Press, 45,41 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



Foto: TT-Line

17.03.-19.03. DANZIG

Ostsee-Schifffahrt im Wandel

••• Strengere Schwefelobergrenzen, steigende Schiffgrößen und deutliche Rückgänge im Russlandgeschäft: Im Ostseeraum überschlagen sich in jüngster Zeit die Ereignisse, und Reedereien und

Häfen stehen vor schwierigen Fragen, wie sie ihre Position am Markt verteidigen bzw. ausbauen können. Schicken noch mehr Reederallianzen ihre großen Containerschiffe in die Ostsee? Werden noch mehr Ro/Ro-Verkehre zwecks Kosteneinsparungen zusammengelegt oder gestri-

Fährverbindung. Im Rahmen ihres „Green Bridge“-Konzepts nutzt die Reederei TT-Line für Schiffe wie die „Huckleberry Finn“ schon länger schwefelarme Brennstoffe.

chen? Wo müssen Häfen und andere Transportbeteiligte investieren? An Themen wird es den Teilnehmern der fünften Transport Week in Danzig sicher nicht mangeln.

Transport Week
www.transportweek.eu

MÄRZ 2015

10.03.-11.03. SINGAPUR
Ship Recycling Forum
www.tradewindsevents.com

10.03.-12.03. LONDON (Großbritannien)
Cargo Claims in Practice course
www.lloydsmaritimeacademy.com

11.03. ISTANBUL (Türkei)
Europort Istanbul
www.europort-istanbul.com

11.03.-13.03. HALLE
Hafenhinterland-Konferenz 2015
www.logistik-sachsen-anhalt.de

11.03.-13.03. KOPENHAGEN (Dänemark)
Green Ship Technology
www.informamaritimeevents.com

15.03.-17.03.
ALEXANDRIA (Ägypten)
Marlog 2015
www.marlog-aast.org

17.03.-18.03.
KAPSTADT (Südafrika)
Africa Manning & Training
www.informamaritimeevents.com

17.03.-18.03. KÖLN
Logo 2015 – 21. Handelslogistik Kongress
www.gs1-germany.de

17.03.-19.03. MOSKAU (Russland)
Russian Automotive Forum
www.russianautomotive.com

17.03.-20.03. SHANGHAI (China)
Breakbulk China
www.breakbulk.com

18.03.-19.03. HAMBURG
Digital Ship Hamburg
www.thedigitalship.com

18.03.-19.03. LONDON (Großbritannien)
13th Logistics & Supply Chain Conference
www.logisticsandsupplychainconference.co.uk

19.03. LONDON (Großbritannien)
SHD Logistics Conference
shdlogistics.com

23.03.-24.03. LONDON (Großbritannien)
Subsea Power Cables Conference
www.ibcenergy.com

23.03.-25.03.
PONTE VEDRA (USA)
Jaxport 2015
www.jaxportconference.com

24.03.-26.03. SHANGHAI (China)
Intermodal Asia 2015
www.intermodal-asia.com

25.03.-26.03. LONDON (Großbritannien)
Damaged Ship III
www.rina.org.uk

26.03. DÜSSELDORF
CO₂-Emissionen in der Logistik
www.verkehrsrundschau.de

APRIL 2015

07.04.-09.04.
SÃO PAULO (Brasilien)
Intermodal South America
www.intermodal.com.br

08.04.-09.04. LONDON (Großbritannien)
LNG and CNG for Transport Forum
www.ibcenergy.com

13.04.-17.04. HANNOVER
Hannover Messe 2015 - Industriemesse
www.hannovermesse.de

14.04.-16.04.
SOUTHAMPTON (Großbritannien)
Ocean Business 2015
www.oceanbusiness.com

16.04. DEUTSCHLAND
Tag der Logistik
www.tag-der-logistik.de

16.04. ANDERNACH
Trimodale Logistikkreuzschiebe am Mittelrhein
www.tag-der-logistik.de

21.04.-22.04. HAMBURG
Global Liner Shipping 2015
www.globallinershipping.com

21.04.-22.04. SINGAPUR
TOC Asia
www.tocevents-asia.com

21.04.-22.04. SINGAPUR
Tech TOC
www.tocevents-asia.com

21.04.-24.04. MOSKAU (Russland)
TransRussia
www.transrussia.ru

22.04. MALTA
Mare Forum Malta
mareforum.com

23.04.-24.04. SINGAPUR
Asian Marine Casualty Forum
www.loc-group.com

28.04.-29.04. KOPENHAGEN (Dänemark)
European Manning & Training
www.informamaritimeevents.com

28.04.-29.04. LONDON (Großbritannien)
Ice Class Vessels
www.rina.org.uk

IMPRESSUM

Deutsche Seeschifffahrt

Herausgeber und Verlag

Verband Deutscher Reeder e. V.,
Burchardstraße 24, 20095 Hamburg
www.reederverband.de

Chefredakteur (V.i.S.d.P.)

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
medien@print-projekt.de
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Anzeigen

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste 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-seeschifffahrt.de

Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

Friedrich Wegmann

Druck

optimal media GmbH
Glienholtzweg 7, 17207 Röbel/Müritz

Abonnementpreis

33,00 EUR, für Schüler, Studenten und Senioren 21,00 EUR jährlich, inkl. 7% MwSt. und Zustellgebühr, Einzelheft 6,00 EUR inkl. 7% MwSt.

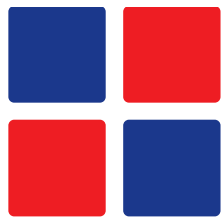
Das Abonnement gilt für mindestens ein Jahr und kann danach mit einer Frist von sechs Wochen zum Ende des Bezugszeitraumes gekündigt werden. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Filme, Fotos und Zeichnungen wird keine Gewähr übernommen.

Namensbeiträge geben die Meinung des Verfassers wieder. Sie entsprechen nicht unbedingt der Auffassung der Redaktion.

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.



**Auflage IWV
geprüft
gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier**



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

Damit Sie Ihre Ziele erreichen.

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, MAN B&W, Crepelle (Dieselmotoren)

Allweiler, Bornemann, IMO, Kral, Netzsch-Mohno, Seepex, Thune Eureka, Behrens, IRON, Azcue (Pumpen)

Atlas Copco, Bitzer, Bock, Hatlapa, Sabroe, Sauer & Sohn, Sperre, Tamrotor (Kompressoren)

Alfa Laval, RWO, B+V Turbulo, DVZ, Westfalia, Mahle NFV, Jowa (Separatoren), **Boll & Kirch, Moatti** (Filter)

Alfa Laval/ Nirex, Sondex, Jets Vacuum, EVAC, Jowa, Ueberall (Wasseraufbereitung)

WWW.MARES.DE



MARES SHIPPING

SPARE PARTS SERVICE since 1975