

Deutsche Seeschifffahrt

Nov./Dez. 2015

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



22 | PORTRÄT



Reeder in zwölfter Generation:
Herm und Stefan Jüngerhans

38 | SCANDLINES



Hybrid-Fähren:
Zuverlässig und umweltfreundlich über die Ostsee

52 | TRANSPORT



Tabak: Von der Plantage in Südamerika bis zum Genuss in Europa

BREMERHAVEN

Kanzlerin dankt Seeleuten für Rettung von Flüchtlingen

Positive Bilanz der 9. Nationalen Maritimen Konferenz



ANZEIGE



Foto: Joerg Schwalfenberg



Schifffahrt ist Wachstumsbranche – davon profitiert hoffentlich auch der Standort.

••• Die „Seestadt“ Bremerhaven stand Ende Oktober als Veranstaltungsort der Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) ganz im Fokus der maritimen Wirtschaft. Mit diesem Namenszusatz ist nicht allein die Lage an der Nordsee gemeint. Er beschreibt das genetische Programm Bremerhavens. Mit der See, mit der maritimen Wirtschaft sind die Menschen dort von Beginn an schicksalhaft verbunden. Auch der Wohlstand der Bremer – 60 Kilometer Weser aufwärts – wäre ohne Bremerhaven nicht denkbar.

Die Bundeskanzlerin hat in ihrer Rede auf der NMK Bezug auf die Geschichte Bremerhavens als Auswandererstadt genommen. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts emigrierten sieben Millionen Menschen aus ihrer Heimat Europa in eine bessere Welt. Heute stellen uns die Flüchtlingsströme nach Europa vor große Herausforderungen.

Viele Flüchtlinge wagen unter Lebensgefahr die Überfahrt in seeuntauglichen und überfüllten Booten durch das Mittelmeer. Die Bundeskanzlerin hat sich herzlich bei der Handelsschifffahrt für die Rettung der Bootsflüchtlinge bedankt. Ohne sie wären auf dem Mittelmeer noch wesentlich mehr Todesfälle zu beklagen. Der Dank der Kanzlerin ist wichtig für unsere Seeleute, die bei vielen Rettungseinsätzen an ihre körperlichen und psychischen Grenzen geraten. Dass sich die Bundeskanzlerin für eine umfangreichere

staatliche Seenotrettung im Mittelmeer eingesetzt hat, entlastet unsere Besatzungen ganz erheblich.

Im Zuge der Auswandererwelle des 19. und frühen 20. Jahrhunderts nach Amerika waren es Reedereien wie etwa der Norddeutsche Lloyd, die mit ihren modernen Dampfschiffen groß wurden und damit erheblich zu Wohlstand und wirtschaftlicher Entwicklung in der Region beitrugen. Technische Innovationen und qualifizierte Seeleute verschafften deutschen Reedereien einen Vorsprung, der sie wirtschaftlich nach vorne gebracht hat. Dieses maritime Know-how ist auch heute noch entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Standortes Deutschland.

Die Schifffahrt ist trotz Krisenjahren keine Abbau-, sondern eine Wachstumsbranche. Die Frage ist nur, ob Reedereien vom Standort Deutschland aus in Zukunft in gleichem Maße dabei sein werden wie bisher. Die Ergebnisse der NMK stimmen zuversichtlich, dass es Politik und Wirtschaft gemeinsam gelingen wird, das maritime Know-how langfristig in Deutschland zu erhalten.

Ihr

Alfred Hartmann
Präsident, Verband Deutscher Reeder

Inhalt



14



22



26



28

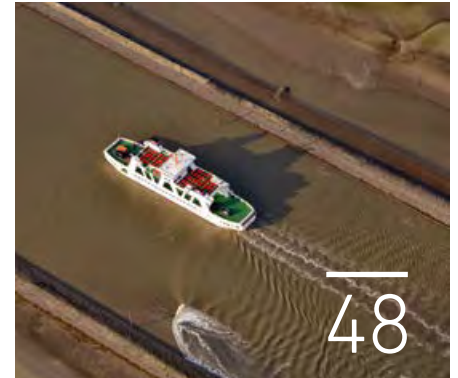


MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 14 SCHIFFFAHRT**
Nationale Maritime Konferenz bringt wichtige Fortschritte
- 20 PIRATERIE**
Abwehr: Geprüfte Sicherheit
- 22 REEDERPORTRÄT**
Stefan und Herm Jüngerhans
- 26 FLAGGENSTAATEN**
Portugals Flagge im Aufwind
- 28 UMWELTSCHUTZ**
Warum LNG Förderung braucht
- 31 ECSA**
Strategietreffen der Reederverbände
- 32 MEDIEN**
Reeder hautnah: VDR-Presseseminar
- 34 MARINE**
Manöver mit ziviler Unterstützung

MARITIME LOGISTIK

- 36 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 38 FÄHRREEDEREIEN I**
Report: Wie Scandlines erfolgreich und umweltfreundlich Deutschland mit Dänemark verbindet
- 48 FÄHRREEDEREIEN II**
Wie Norden-Frisia gegen die Versandung der Fahrrinne kämpft
- 51 NEUE SCHIFFE**
Daten und Fakten
- 52 TABAKTRANSPORT**
Genussmittel auf großer Fahrt



MARITIMES LEBEN

62 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

64 KULTUR

Buddelschiffe: Wo die jahrhundertealte Tradition noch gepflegt wird

68 GESUNDHEIT

Neue Regeln für die medizinische Ausrüstung an Bord

70 KOMMUNIKATION

Von Kokosnüssen und Pfirsichen: Interkulturelle Trainings für Reedereien

72 JAHRESÜBERBLICK

Maritime Kalender für 2016

74 PORTRÄT

Lotse Matthias Wohlers

PORTFOLIO

56 **BÖRSE IM BLICKPUNKT** Was die Kurse bewegt

58 **INDIZES** Die wichtigsten Schiffssegmente

59 **FINANZEN** Schiffsbanken und Fonds

60 **VERSICHERUNGEN** Seekasko: Erstmals wieder Gewinn

RUBRIKEN

6 **LUFTBILD** Blick aus dem All

8 **PROFILE** Personalien aus der maritimen Wirtschaft

9 **POSITION** Kommentar von Ralf Nagel

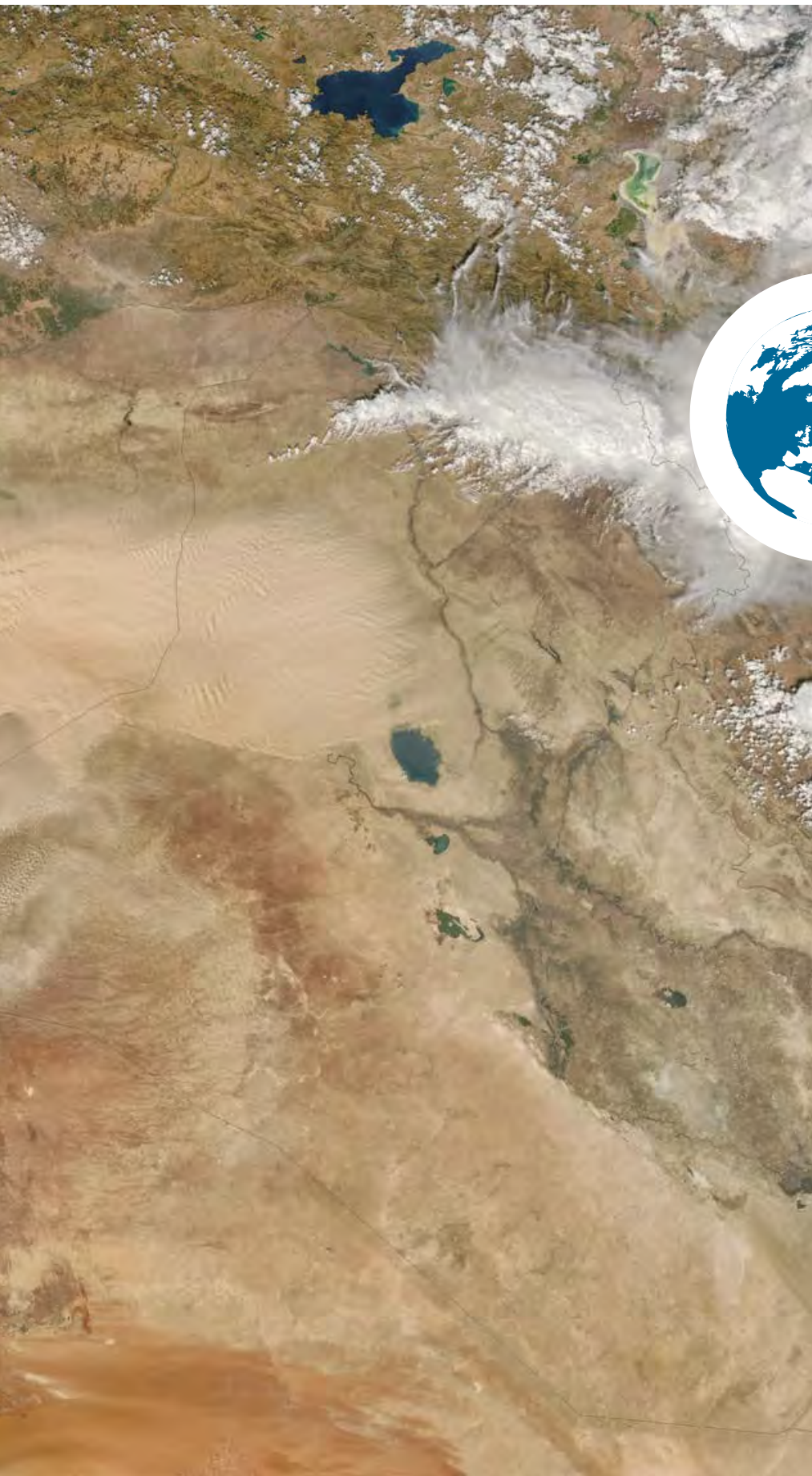
75 **KEHRWIEDER** Vor 50 Jahren

76 **PUBLIKATIONEN** Neue Bücher

78 **KALENDER** Treffpunkte der maritimen Welt

78 **IMPRESSUM** Herausgeber und Redaktion





Staubwirbel in Nahost

••• Ein gewaltiger Sandsturm hat Anfang September die stark besiedelten Gebiete im Nahen Osten und Nordafrika überzogen. Die große Staubwolke tauchte erstmals am 6. September auf den MODIS-

Satellitenbildern von Syrien

auf. Ein Tief im Nordosten des Landes habe „ungewöhnlich starke Winde“ verursacht, die den Sand aus der Syrischen Wüste „weit in die Region hineintrugen“, so Eitan Masa, der Luftqualitäts-Beauftragte des israelischen Umweltministeriums. Die

Staubwolke bedeckte am folgenden Tag das gesamte Land und breitete sich anschließend über den Nahen Osten und Nordafrika aus. In zahlreichen Ländern führte der Sandsturm zu schweren gesundheitlichen Beeinträchtigungen, in Syrien und dem Libanon gab es sogar Todesopfer. In Israel war die Schadstoffbelastung 173-mal so hoch wie im Durchschnitt. Zahlreiche Flughäfen in der Region mussten geschlossen werden, die ägyptischen Behörden sperrten wegen der schlechten Sicht vier Häfen am Roten Meer.

Als Ursache vermuten Experten neben natürlichen Ursachen wie ausgetrockneten Seen an der Grenze zwischen Syrien und dem Irak auch menschliches Handeln – hier etwa die Landwirtschaft im Osten Syriens. „Die moderne Satellitentechnik hat unser Verständnis von Sandstürmen revolutioniert“, sagt Thomas Gill, Wissenschaftler an der University of Texas in El Paso. Dazu gehören etwa Erkenntnisse darüber, welche Landschaftsformen besonders große Staubstürme hervorbringen. Das erlaubt künftig auch zuverlässigere Prognosen.

Photo: NASA

| PROFILE |



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12

RICKMERS-LINIE

Die Hamburger Rickmers-Linie, Spezialist für Stückgut, Schwergut und Projektladung, hat

1 Wouter Huybrechts zum neuen Präsidenten & CEO ihrer US-Niederlassung ernannt. Huybrechts verfügt über mehr als 30 Jahre Branchenerfahrung. Er trat 1992 ins Verkaufs- und Marketingteam der Rickmers-Linie ein und wurde 2001 General Manager Sales. 2005 avancierte er zum Geschäftsführer in Belgien. Diese Position behält er bei.

VHSP

2 Thomas Schröder ist zum stellvertretenden Geschäftsführer des Vereins Hamburger Spediteure (VHSp) ernannt worden. Schröder absolvierte eine Ausbildung als Speditionskaufmann in einer internationalen Reederei und arbeitete

dort insgesamt zwölf Jahre. Er ist seit Ende 1997 in der VHSp-Geschäftsstelle und verantwortet dort das Referat Seehafenspedition, Luftfrachtpedition und den dazugehörigen Zoll- und Umsatzsteuerbereich.

GEOMAR

Der Direktor des GEOMAR Helmholtz-Zentrums für Ozeanforschung Kiel, **3 Prof. Dr. Peter Herzig**, ist von Bundespräsident Joachim Gauck mit dem Verdienstkreuz 1. Klasse des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet worden. Herzig wird damit für sein langjähriges Engagement auf dem Gebiet der Meeresforschung geehrt. Mit seinem Wirken habe er bedeutende Impulse für die Meeresforschung gesetzt und zur Lösung wichtiger und gesellschaftlich relevanter Fragestellungen beige-

tragen, heißt es in der Widmung. Herzig ist seit 2003 GEOMAR-Chef.

HHLA

Für seine Verdienste um den Kreuzfahrtstandort Hamburg wurde **4 Dr. Stefan Behn**, Vorstandsvorsitzender des Vereins Hamburg Cruise Center e.V., mit dem Admiralitätsportugaleser der Freien und Hansestadt Hamburg ausgezeichnet. Im Hauptberuf ist Behn Hafenlogistiker HHLA.

BUSS

5 Marco Neelsen ist neuer CEO bei Buss Port Logistics. Er bekleidete zuletzt den Chefposten bei Khalifa Bin Salman Ports in Bahrain und folgt auf Heinrich Ahlers.

SEATRADE

Den Seatrade-Award als Kreuzfahrtpersönlichkeit

des Jahres erhielt der bisherige AIDA-Chef **6 Michael Ungerer**. Er wechselt zur AIDA-Mutter Carnival nach Asien.

HL-KREUZFAHRTEN

Für den Travel Industry Club hat eine 110-köpfige Fachjury aus Experten und Persönlichkeiten der Touristikbranche **7 Karl J. Pojer** zum „Travel Industry Manager 2015“ gekürt. Pojer ist Vorsitzender der Geschäftsführung von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten.

SCHOTTEL

Die Geschäftsführung der Schottel GmbH übernimmt **8 Dr. Christian Strahberger**. Der Physiker startete seine Laufbahn 2001 bei Siemens und wechselte 2009 zum Maschinenbauer Voith, wo er zuletzt als Chef von Voith Turbo Schneider Propulsion das Marinegeschäft verantwortete.

STENA LINE

9 Niclas Mårtensson, COO der Stena Line Group, hat für seine Reederei den Umweltpreis des Kieler Hafens erhalten. Mit der „Germanica“ setzt Stena das weltweit erste Schiff mit Methanol-Antrieb ein.

BUNDESTAG

Die beiden Hamburger Bundestagsabgeordneten **10 Johannes Kahrs** (SPD) und **11 Rüdiger Kruse** (CDU) sind jetzt Ehrenkapitäne der Museumsschiffs „Rickmer Rickmers“. Sie hatten eine Denkmalschutzförderung für den Dreimaster unterstützt.

NORTH P&I

North P&I-Geschäftsführer **12 Paul Jennings** wird Chef des Unterausschusses für Rückversicherung der International Group of P&I Clubs (IG). Er ist damit für den Einkauf der Rückdeckung verantwortlich.



Klarer Kurs der Kanzlerin – jetzt muss die Bundesregierung Fahrt aufnehmen.

Ralf Nagel. Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR



••• In schwerer See braucht jedes Schiff nicht nur eine gute Besatzung, sondern auch einen Kapitän, der klare – und vor allem richtige – Anweisungen gibt. Dann können Offiziere und Mannschaft danach handeln und das Schiff sicher führen.

Mit ihrer Rede auf der Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) hat die Bundeskanzlerin als Regierungschefin die richtigen Segelanweisungen gegeben, um in schwerer See den richtigen Kurs für die Zukunft der Schifffahrt am Standort Deutschland anzulegen. Sie hat gezeigt, dass sie die maritime Wirtschaft versteht und weiß, was diese braucht.

Für die Seeschifffahrt heißt das: Wir benötigen in Deutschland jetzt die Rahmenbedingungen, die bei unseren europäischen Nachbarn üblich sind, um die Beschäftigung einheimischer Seeleute besser zu unterstützen. Dann können wir den Abwärtstrend bei der Beschäftigung deutscher Seeleute stoppen.

Die zugesagten Entlassungen für die Reedereien bei der Beschäftigung deutscher Seeleute dienen dazu, das mari-

time Know-how aus der Schifffahrt für die gesamte maritime Wirtschaft in Deutschland zu sichern. Sie sind unverzichtbar, damit deutsche Reedereien trotz des brutalen Wettbewerbs weiterhin deutsche Seeleute ausbilden und beschäftigen können. Auch die Bundeskanzlerin hat deutlich gemacht, wie wichtig das nautische und technische Wissen unserer Seeleute für die gesamte maritime Wirtschaft ist.

Jetzt gilt es, Fahrt aufzunehmen.

Zusammen mit den verantwortlichen Ministerien wird der maritime Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer, nun die Fäden in der Hand halten müssen, um die unterschiedlichen Maßnahmen – Erhöhung des Lohnsteuereinhalts, Erstattung der Sozialversicherungsbeiträge und Anpassung der Schiffsbesetzungsverordnung – schnell in wirksame und verbindliche Regelungen umzusetzen. Durch die ebenfalls sehr klaren Aussagen von Minister Dobrindt und Vizekanzler Gabriel ist der Weg dafür geebnet.

Denn je schneller die Entscheidungen verbindlich in Gesetze und Verordnungen gegossen werden, desto schneller können die Reedereien daran arbeiten, das von der Bundeskanzlerin gesetzte Ziel zu erreichen: die Ausbildung und Beschäftigung von deutschen Seeleuten weiter voranzubringen und dadurch die deutsche Flagge zu stärken.



HSH Nordbank: Sorge um Schifffahrtsstandort

••• Der Verband Deutscher Reeder (VDR) warnt vor einem erneuten Aderlass der Branche. „Der internationale Warenverkehr wächst von Jahr zu Jahr. Die Frage ist nur, ob Reedereien vom Standort Deutschland aus in Zukunft in gleichem Maße dabei sein werden wie bisher“, sagt VDR-Präsident Alfred Hartmann. Hintergrund ist die Entscheidung der EU, die HSH Nordbank, also das letzte verbliebene große Geldinstitut mit Schiffskrediten, auf-

zuspalten und zu verkaufen. Als Haupteigentümer haben sich Schleswig-Holstein und Hamburg mit der EU-Kommission geeinigt, dass die Länder der Bank ein milliardenschweres Kreditpaket abnehmen.

Damit haben die beiden Nordländer eine große Last übernommen, um der HSH Kraft für die nächste Etappe zu geben. Spätestens 2018 muss sie verkauft werden. Scheitert das, muss sie abgewickelt werden. Die Brüsseler Kommission wiederum

akzeptierte in dem Beihilfverfahren die Wiederaufstockung der Ländergarantien für die HSH auf zehn Mrd. Euro. „Wir müssen gemeinsam in den nächsten zwei Jahren alles tun, um so viele Schiffe wie möglich am Standort zu halten“, sagt Hartmann. Denn an dem Verbleib der Schiffe hängen Arbeitsplätze und Wertschöpfung. „Wo stehen wir in zehn Jahren? Darüber wird jetzt beim Thema HSH entschieden.“

www.hsh-nordbank.de



Foto: HSH Nordbank



Premiere. Die „Cap Ines“ erhält als erstes Schiff das „Aquarius“-System.

Foto: Wärsilä/Shippspotting.com

Ballastwasser: Schulte rüstet Flotte aus

••• Die Reederei Bernhard Schulte hat Wärsilä beauftragt, elf Containerschiffe umzurüsten. Die Frachter sollen „Aquarius“-Ballastwassermanagementsysteme (BWMS) bekommen. Bernhard Schulte Fleet Management hat bereits seine seit 2012 übernommenen Neubauten und zwei ältere Schiffe mit BWMS ausgestattet. In den kommenden fünf Jahren sollen insgesamt 38 Schiffe BWMS erhalten.

www.bs-shipmanagement.com

Ehrung für die ganze Branche

Lloyd's List Awards
Global | 2015 

••• Normalerweise geht der „Lloyd's List Global Award for Seafarer of the Year“ an besonders mutige Einzelpersonen. In diesem Jahr wurden alle Seeleute welt-

weit – und die Reedereien als ihre Arbeitgeber – ausgezeichnet. Anerkannt werden damit ihre selbstlosen Anstrengungen, dank derer Tausende von Flüchtlingen im Mittelmeer vor dem Ertrinken gerettet werden konnten. Vertreter von Reederverbänden (ICS, ECSA) und Gewerkschaften (ITF, ETF) nahmen den Preis entgegen. www.lloydslist.com

Entlastung durch die Politik

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) begrüßt die Entscheidung des Bundestages, die Erhebung von Versicherungssteuer auf Erlöspoolzahlungen dauerhaft gesetzlich auszuschließen. Mit der Aufnahme einer unbefristeten Regelung zur Freistellung von Erlöspoolzahlungen ins Versicherungsteuergesetz wird die jahrzehntelange Praxis bestätigt.

„Damit ist eine existenzgefährdende Wettbewerbsverzerrung gegenüber allen anderen Schifffahrtsstandorten vom Parlament verhindert worden“, so VDR-Präsident Alfred Hartmann.

Rückenwind hat die Branche auch durch den gemeinsamen Antrag von CDU/CSU und SPD im Bundestag sowie die Aussagen von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel auf der Nationalen Maritimen Konferenz in Bremerhaven erhalten (siehe S. 14). Reedereien sollen zukünftig vor allem bei

den Lohnnebenkosten entlastet werden, um den Jobabbau bei den deutschen Seeleuten stoppen zu können.

www.reederverband.de

Erleichterung.
Die Maßnahmen sind ein wichtiges Signal für die Beschäftigung von Seeleuten.

ANZEIGE



Management. Der Weltmarktführer setzt auf deutsches Know-how.

Foto: Maersk, E.R. Schifffahrt

Vertrauensbeweis für deutsches Schiffsmanagement

••• Doppelter Erfolg für deutsche Reedereien: E.R. Schifffahrt und Bernhard Schulte Shipmanagement übernehmen jeweils die Betreuung von sechs Containerschiffen der Reederei Maersk Line. Sie kümmern sich um die Schiffsbesetzung, den technischen Betrieb, Sicherheitsstandards, die Energieeffizienz und die Umweltbilanz der 2.500- bis 11.000-TEU-Frachter. Bisher besorgte Maersk das Management selbst. Der Vertrag sei zunächst auf fünf Jahre an-



Nils Aden, E.R. Schifffahrt

gelegt, heißt es bei E.R. Schifffahrt. CEO Nils Aden sieht den neuen Auftrag als Bestätigung dafür, das Third Party Ship Management wie geplant auszubauen. Es gebe auch von anderen großen Linienreedereien Signale, das



Norbert Aschmann, Bernhard Schulte Shipmanagement

Management ihrer Flotte verstärkt an externe Dienstleister wie E.R. Schifffahrt auszulagern, sagte Aden. Auch BSM-Chef Norbert Aschmann sieht den Maersk-Auftrag als Vertrauensbeweis in die Management-Qualität seines Unternehmens. www.er-ship.com
www.bs-shipmanagement.com



Bulker. Aktuell umfasst der Pool 14 Schiffe in den Größen von 51.000 bis 58.000 dwt.

Foto: Ahrenkiel

Vogemann und Ahrenkiel starten Supramax-Pool

••• Die Hamburger Schifffahrtsunternehmen H. Vogemann und Ahrenkiel Steamship haben einen Pool für Massengutschiffe der Supramax-Klasse gestartet. Mit der Allianz zielen die Partner auf eine deutlich effizientere Kostenstruktur ab: Durch die Synergieeffekte und die langjäh-

rige Erfahrung im Befrachtungs- und Bereederungsgeschäft rechnen die beiden Unternehmen mit Chartererlösen, die spürbar über den entsprechenden Notierungen des Baltic Supramax Index (BSI) liegen. Das Pool-Management und die Befrachtung übernimmt Vogemann.

WINGS-Kurse mit Kapazitäten

••• Berufliche Weiterbildung bleibt angesichts der gestiegenen Anforderungen an das Management moderner Seeschiffe für Kapitäne und Schiffsoffiziere ein wichtiges Thema. Die WINGS GmbH nutzt hierfür das europaweit einzigartige Simulationszentrum MSCW – Maritime Simulation Center – in Rostock-Warnemünde. Das Kursangebot im Bereich Seefahrt umfasst insgesamt 22 Schifffahrts-Kurse aus sechs Bereichen der maritimen Wirtschaft. Die Weiterbildungs- und Auffrischungskurse werden um spezielle Angebote für die Verwaltung von Reedereien ergänzt. Jeder Kurs schließt mit einem entsprechenden Hochschulzertifikat ab.

www.wings-seefahrt.de

Banker für Schifffahrt



Foto: M.M. Warburg & CO

••• Joachim Olearius, Chef der Hamburger Privatbank-Gruppe M.M. Warburg, hat sich für eine stärkere Unterstützung der Schifffahrt durch die Politik ausgesprochen. Im Interview mit dem „Hamburger Abendblatt“ äußerte er sich irritiert darüber, wie wenig

Statement.

Joachim Olearius,
Bankhaus M.M.
Warburg.

Aufmerksamkeit die maritime Wirtschaft in Berlin genieße. „Wenn ich mir zum Beispiel den Sanierungsstau am Nord-Ostsee-Kanal ansehe, dann verstehe ich das nicht.“ Die Schifffahrt brauche mehr Fürsprecher. „Schließlich handelt es sich um eine Aufgabe von nationalem Rang.“ Die 1798 gegründete Bank verwaltet mit gut 1.200 Mitarbeitern 50 Milliarden Kundengelder.

www.mmwarburggruppe.com

ANZEIGE



Chefsache. Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, eingerahmt vom Maritimen Koordinator, Uwe Beckmeyer (vorne links), Staatssekretär Enak Ferlemann (hinten) und Bremerhavens Oberbürgermeister Melf Grantz (rechts), auf dem Weg zur 9. Nationalen Maritimen Konferenz.



Aufbruch in die Zukunft

| Positive Signale | Feste Zusagen und klare Bekenntnisse: Die Bundesregierung stärkt bei der 9. Nationalen Maritimen Konferenz in Bremerhaven die maritime Branche. Der ausführliche Maßnahmenkatalog soll Anfang 2016 im Bundeskabinett beschlossen werden.

Text: Sebastian Meißner

Deutsches Auswanderhaus“, „Deutsches Schiffahrtsmuseum“, historischer „Museumshafen“, „Expedition Nordmeere – Fischereiwelten Bremerhaven“: Das Meer und die Seeschifffahrt sind in der Seestadt Bremerhaven allgegenwärtig. Während sich die zahlreichen Museen und Ausstellungen der 110.000-Einwohner-Stadt der Historie widmen, hatten die Teilnehmer der 9. Nationalen Maritimen Konferenz (NMK), die sich am 19. und 20. Oktober zahlreich in der nahe gelegenen Stadthalle einfanden, die Zukunft der maritimen Branche fest im Blick. Seit dem Jahr 2000 lädt das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie →

Fotos: BMWV/Heiler



Erwartung. Hochrangige Vertreter aus Wirtschaft, Politik und Verbänden lauschen gespannt der Rede der Bundeskanzlerin.

→ (BMWi) alle zwei Jahre zu dieser Konferenz ein, um den maritimen Standort Deutschland im internationalen Wettbewerb zu stärken und den Austausch zwischen Unternehmen, Verbänden, Wirtschaft und Energie zu intensivieren (s. Kasten).

Rund 800 Teilnehmer waren gekommen – unter ihnen auch zahlreiche Reeder, die sich positive Signale von der Bundesregierung erhofften. Schon im Vorfeld der Veranstaltung hatte der Verband

Deutscher Reeder (VDR) seine Vorschläge klar formuliert. Im Fokus stand dabei vor allem die Beschäftigung deutscher Seeleute. Das Problem: Zum Jahreswechsel 2014/15 ist die Zahl deutscher Seeleute deutlich zurückgegangen – auf rund 6.700. Gründe sind der enorme Kostendruck, der auf den Reedereien lastet, und die hohen Lohnnebenkosten für europäische Seeleute an Bord. Reedereien in anderen Ländern Europas werden bei den Lohnnebenkosten

deutlich stärker entlastet als hierzulande. Der VDR fordert deshalb, die Beschäftigung einheimischer Seeleute so zu fördern, wie es in den anderen Schifffahrtsnationen in Europa – etwa in Dänemark oder den Niederlanden – längst üblich ist. Nur so könne das maritime Know-how aus der Schifffahrt für den gesamten Standort Deutschland gesichert werden.

Insgesamt bietet der Wirtschaftszweig rund 400.000 Arbeitsplätze und sorgt für

FAKTEN

Die Nationale Maritime Konferenz

••• Im Jahr 2000 fand die erste Nationale Maritime Konferenz (NMK) in Emden statt. Seit der 2. NMK in Warnemünde 2001 findet sie im zweijährlichen Rhythmus statt – in diesem Jahr zum neunten Mal. Austragungsort war diesmal Bremerhaven. Statt der bislang im Rahmen der Konferenz organisierten Workshops

fanden im ersten Halbjahr 2015 sieben vorbereitende Branchenforen statt. Die Ergebnisse der Branchenforen flossen in eine „Maritime Strategie“ ein, die der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer, am 19. und 20. Oktober 2015 in Bremerhaven vorgestellt hat.

www.bmwi.de





„Die positiven Zusagen müssen schnell von der Bundesregierung in Gesetze gebracht werden“

... „Wir haben eine Bundeskanzlerin, die die maritime Wirtschaft versteht und weiß, was diese braucht. Sie hat deutlich gemacht, wie wichtig das nautische und technische Wissen unserer Seeleute für die gesamte maritime Wirtschaft ist. Wenn wir jetzt in Deutschland die Rahmenbedingungen bekommen, die bei unseren europäischen Nachbarn üblich sind, dann können wir den Abwärtstrend bei der Beschäftigung deutscher Seeleute stoppen.“

Die positiven Zusagen müssen von der Bundesregierung rasch in die notwendige Form als Gesetze und Verordnungen gebracht werden. Je eher wir die Entscheidungen verbindlich haben, desto schneller können die Reedereien daran arbeiten, das von der Bundeskanzlerin gesetzte Ziel zu erreichen: die deutsche Flagge zu stärken und Ausbildung und Beschäftigung von deutschen Seeleuten zu unterstützen.“

Alfred Hartmann, Präsident des VDR

einen Umsatz von mehr als 50 Milliarden Euro. Aber auch die gesamte deutsche Volkswirtschaft profitiert von einer gesunden maritimen Branche. Denn viele Bereiche an Land sind auf das nautische und technische Fachwissen angewiesen, das nur die Seeschifffahrt bereitstellen kann.

| Spürbare Entlastung | Die Rede von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel am Eröffnungstag der Konferenz machte deutlich: Die Botschaft ist in Berlin angekommen. Merkel lobte zu Beginn ihrer Rede das große Engagement der maritimen Gemeinschaft in der Bewältigung des immensen Flüchtlingsstroms, der über das Mittelmeer nach Europa kommt. Handelsschiffe hätten schon viele Menschen vor dem Ertrinken bewahrt. Merkel sprach allen, die damit in Verbindung stehen, ein herzliches Dankeschön aus.

Bei den Beschäftigungsbedingungen für deutsche Seeleute setzt die Kanzlerin auf Unterstützung: „Gut ausgebildete, qualifizierte Fachkräfte sind das solide Fundament des maritimen Standorts Deutschland“, sagte Merkel. „Wir wollen den sogenannten Lohnsteuereinbehalt von 40 Prozent auf 100 Prozent ausbauen und so den Kostendruck von den im inter- →

Fotos: BM/WI/Heller



„Wir brauchen eine starke Seeschifffahrt unter deutscher Flagge“

... „Zwischen Bund und Ländern besteht Einigkeit, dass wir eine starke Seeschifffahrt unter deutscher Flagge brauchen. Das ist einfacher gesagt als umgesetzt – die internationale Konkurrenz ist stark, der Wettbewerb ist hart. Daher wollen wir mit geeigneten Maßnahmen unseren Beitrag dazu leisten. Wir wollen den sogenannten Lohnsteuereinbehalt von 40 Prozent auf 100 Prozent ausbauen und so den Kostendruck von den im internationalen Wettbewerb stehenden Reedereien etwas nehmen. Das soll jetzt auch kurzfristig gesetzgeberisch umgesetzt werden.“

Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel



Podium. Staatssekretäre Uwe Beckmeyer (l.) und Enak Ferlemann diskutieren mit Branchenexperten über geeignete Strategien zur Stärkung der Schifffahrt.



Statement. Die „Eckpunkte einer maritimen Agenda 2025“ betonen die Bedeutung der Branche für den Standort Deutschland.

→ nationalen Wettbewerb stehenden Reedereien etwas nehmen.“ Im Gegenzug forderte Merkel ein klares Bekenntnis der Reeder zur deutschen Flagge.

Beim Adressaten kam die klare Zusage der Regierungschefin gut an. „Wir haben eine Bundeskanzlerin, die die maritime Wirtschaft versteht und weiß, was diese braucht“, sagte VDR-Präsident Alfred Hartmann. Nun müssten die positiven Zusagen von der Bundesregierung rasch in die notwendige Form als Gesetze und Verordnungen gebracht werden. „Je eher wir die Entscheidungen verbindlich haben, desto schneller können die Reedereien daran arbeiten, das von der Bundes-

kanzlerin gesetzte Ziel zu erreichen: die deutsche Flagge zu stärken und Ausbildung und Beschäftigung von deutschen Seeleuten zu unterstützen“, so Hartmann.

Positive Signale gab es auch von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU). So sollen Reeder um jährlich mehr als 100 Millionen Euro unter anderem bei den Sozialversicherungsbeiträgen entlastet werden. „Die Grundlage unseres Wohlstands ist die Schifffahrt und die maritime Kompetenz“, sagte Dobrindt. Er kündigte außerdem an, die Schiffsbesetzungsverordnung zeitgemäß anzupassen. Der VDR hatte vorgeschlagen, künftig weniger europäische Seeleute an Bord von Schiffen

unter deutscher Flagge vorzuschreiben. Dies würde Reedereien von einem zusätzlichen Kostenblock entlasten und helfen, dass mehr einheimische Seeleute beschäftigt werden könnten. „Der Weg muss dahin führen, dass sich Reeder nicht mehr fragen, ob sie es sich leisten können, deutsches Personal auf See zu beschäftigen, sondern sich vielmehr die Frage stellen, ob sie es sich leisten können, dass sie es nicht tun“, sagte VDR-Präsident Hartmann.

| Dickes Maßnahmenpaket | Auch darüber hinaus wurden im Rahmen der zweitägigen Veranstaltung zahlreiche Weichen für die Zukunft gestellt. „Wir haben auf der

„Es geht um Strategien zur Stärkung der maritimen Wirtschaft“



••• „Die maritime Wirtschaft ist einer der wichtigsten Wirtschaftszweige in Deutschland – und sie wirkt weit über die Küstenregionen hinaus. Mehr als 380.000 Beschäftigte und ein jährlicher Umsatz von rund 50 Milliarden Euro sind dafür ein beeindruckender Beleg. Die Nationale Maritime Konferenz ist das Zukunftsforum der Branche.

Es geht um aktuelle Herausforderungen und Strategien zur Stärkung der maritimen Wirtschaft: Ziel ist die Sicherung der Technologieführerschaft und der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Branche. Gerade die Chancen der Energiewende und der Bereich Offshore-Windenergie sind hier zentrale Themen.“

Sigmar Gabriel, Bundesminister für Wirtschaft und Energie



Fotos: BMWi/Heller



Aufmerksame Zuhölerin. Agnes Gerdes, Geschäftsführerin der Josef Gerdes Schiffahrtsgesellschaft in Haren.



Gespräch. Kapt. Richard von Berlepsch, Managing Director Ship Management Hapag-Lloyd (Mitte), und Helge Bartels, Geschäftsführer E.R. Schiffahrt (links).

9. NMK in Bremerhaven zentrale Maßnahmen verabredet, um die maritime Industrie im internationalen Wettbewerb weiter zu stärken“, sagte Uwe Beckmeyer (SPD), Maritimer Koordinator und Parlamentarischer Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium. Er legte eine Maritime Agenda bis 2025 vor.

Um die im Eckpapier genannten Ziele zu erreichen, wird die Bundesregierung die maritimen Förderprogramme neu ausrichten, die maritime Wirtschaft im Rahmen der Plattform „Industrie 4.0“ einbinden und die Förderung für den 2010 eingerichteten Arbeitskreis „Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Branche der Offshore-Windenergie“ fortsetzen. Im Bereich Tiefseebergbau unterzeichneten Vertreter der deutschen und französischen Regierung sowie der Wirtschaft zwei „Declarations of Intent“ zur Stärkung der Kooperation.

Für die Elb- und Weservertiefung sagte Minister Dobrindt die benötigten Mittel zu. Die Innovationsoffensive startet mit zusätzlichen Mitteln in Höhe von 70 Millionen Euro allein für 2016. Die Umrüstung von Schiffen auf umweltfreundliche Technologie soll mit 150 Millionen Euro, eine zentrale maritime Forschungseinrichtung mit drei Millionen Euro gefördert, das Förderprogramm ISETEC neu aufgelegt werden.

| Positive Bilanz | 800 Teilnehmer, zwei Tage Konferenz, ein Ziel: „Die Maritime Konferenz ist das Zukunftsforum der Branche“, sagte Sigmar Gabriel, Vizekanzler und Bundesminister für Wirtschaft und

Energie. Und wenn die Arbeit jetzt auch erst anfängt, zogen die Konferenzteilnehmer ein positives Fazit. Es sei gelungen, Weichen zu stellen und Maßnahmen einzuleiten, um die Branche für den Wettbewerb in zehn Jahren aufzustellen. „Wir dürfen nicht nur von Konferenz zu Konfe-

renz denken. Wir brauchen die mittel- und langfristige Perspektive“, sagte Beckmeyer. In seiner Schlussbemerkung versprach er, den Maßnahmenkatalog noch in diesem Jahr mit den Verbänden auszufeuern und im Frühjahr 2016 einen Beschluss des Bundeskabinetts zu erwirken. |●●●



„Wir müssen führende Schiffahrtsnation bleiben“

●●● „Deutschland ist eine der weltweit größten Schiffahrtsnationen. Diese Spitzenposition müssen wir halten, um die Wohlstandschancen durch zunehmendes Verkehrswachstum, Globalisierung und Digitalisierung zu nutzen. Wir wollen deshalb die Schifffahrt fit machen für das global-digitale Zeitalter – indem wir die Anbindung unserer Seehäfen stärken, die Wettbewerbsfähigkeit unserer Flagge steigern und auch auf dem Wasser den Sprung zur Mobilität 4.0 gestalten. Deutschland muss eine führende Schiffahrtsnation bleiben – mit einer wettbewerbsfähigen Flagge, mit einer starken Marke ‚German Shipping‘ und mit Leidenschaft und Engagement.“ **Alexander Dobrindt, Bundesverkehrsminister**

Vorbildliches System

| Piratenabwehr | Das Zulassungsverfahren für Sicherheitskräfte an Bord von Schiffen funktioniert. **Unterdessen steigt das Risiko in Südostasien.**

Text: Hanns-Stefan Grosch

Abschreckung. Das Marinefliegergeschwader 3 unternimmt mit der P-3C Orion Aufklärungsflüge.



Die Drucksache 18/5456 spiegelt eine Erfolgsgeschichte. Es geht um die „Evaluation des Verfahrens zur Zulassung von Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen gemäß § 31 der Gewerbeordnung“. Gegenüber dem Deutschen Bundestag zieht das zuständige Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (Bafa) nach zwei Jahren eine positive Bilanz: „Das Zulassungsverfahren ist zweifelsohne mit Aufwand sowohl für die Unternehmen als auch die beteiligten Behörden verbunden, sorgt jedoch für eine Qualitätsprüfung der bis dahin ohne staatliche Aufsicht operierenden Unternehmen“, so das Fazit.

| Strikte Regeln | Es geht um den Einsatz von Sicherheitsteams an Bord von deutschen Handelsschiffen, die in Gebieten – etwa am Horn von Afrika – unterwegs sind, in denen Piratenbanden ihr Unwesen treiben. Das Bafa hebt in seinem Bericht hervor, einzelne Unternehmen hätten die Zulassung nicht auf Anhieb erhalten, obwohl die Anforderungen auf Vorgaben der Sicherheitsbranche fußen. Außerdem seien die beteiligten Firmen in Sachen Erwerb, Ausfuhr und Lagerung von Ausrüstung – also z.B. Schusswaffen – durch die Bestimmungen sensibilisiert worden. Hier gelten aus außenpolitischen Gründen strikte Regeln. Von insgesamt 20 Anträgen von Sicherheitsunternehmen seien zwei Drittel positiv beschieden worden.

Auch der Verband Deutscher Reeder lobt das Vorgehen der Behörden: „Wäh-

rend in einigen anderen Ländern nach vollmundigen Versprechen die praktische Umsetzung nur zögerlich in Gang kam, hat die Bundesregierung auf unsere Initiative hin recht zügig und pragmatisch gehandelt, um den Reedern die Chance zu geben, die Sicherheitslage ihrer Schiffe in gefährdeten Gebieten zu verbessern“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied. Das Verfahren bürge für einheitliche Standards der beauftragten Safe Guards und bringe den Schifffahrtsunternehmen somit Rechtssicherheit.

Auch das Bafa sieht Deutschland hier in einer Vorreiterrolle: „Das deutsche Zulassungsverfahren, das eng an die IMO Guidance angelehnt ist, ist weltweit eines der ersten Verfahren dieser Art. Diverse Staaten innerhalb und außerhalb der europäischen Union haben inzwischen na-



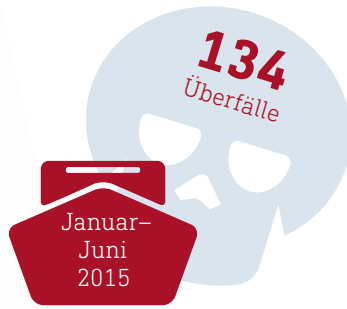
Die Gefahr für die Schifffahrt durch Piratenangriffe ist keineswegs gebannt.“

Ralf Nagel, Geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied

tionale Zertifizierungsverfahren eingeführt, wie beispielsweise Frankreich, Griechenland, Zypern, Panama oder Liberia. Diese sind nach derzeitigen Erkenntnissen nicht mit dem deutschen Zulassungsverfahren vergleichbar.“ Verbesserungsbedarf gebe es aber auch in Deutschland noch – etwa bei Vorgaben zu Schulungen des Personals und der Definition von Eskalationsstufen.

Neben den bewaffneten Sicherheitsteams ist es vor allem die Präsenz der Marineschiffe aus verschiedenen Ländern, die auf die Piratenbanden abschreckend wirkt. Das ist das Ergebnis einer gemeinsamen Umfrage des UN-Büros für Drogen und organisierte Kriminalität (UNDOC) und der Organisation Oceans Beyond Piracy unter inhaftierten Piraten in Somalia: Internationale Marinepräsenz wurde dabei häufig als entscheidender oder wesentlicher Beitrag zur Abschreckung von Piraten angegeben. Das Gleiche galt für die bewaffneten Wachen an Bord von Schiffen – wenn auch in geringerem Maße. Ein Hinweis darauf, dass ein erheblicher Abbau von Seestreitkräften das Piraterierisiko wieder deutlich verschärfen könnte.

| Drohender Abbau | Vor diesem Hintergrund müsse der faktische Abbau vor allem der EU-Militärpräsenz in der Region bewertet werden, schreibt der Fachjournalist Thomas Wiegold in seinem Blog zu Sicherheitsthemen „Augen geradeaus!“. Das seit Beginn der Anti-Piraterie-Mission „ATALANTA“ selbst gesetzte Ziel,



Hotspots. Die Grafik zeigt die fünf Länder, in denen es zu den meisten Piratenüberfällen kam. Drei Viertel entfallen auf Südostasien und Westafrika.

ANZEIGE





Schulterschluss. Herm (l.) und Stefan Jüngerhans halten die Reederei Jüngerhans auf Kurs.

Deutsche Reeder im Porträt

Zur Schifffahrt geboren

| **Teil 4** | Schifffahrt in 12. Generation. Die beiden Brüder **Stefan und Herm Jüngerhans** führen die Harener Traditionsreederei mit hohem persönlichen Einsatz durch schwierige Zeiten.

Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg

Die beiden Chefs teilen sich ein Büro: „Das hält die Wege kurz“, sagt Stefan Jüngerhans. „Wenn es etwas zu entscheiden gibt, tritt einer von uns hinter den Schreibtisch des anderen, und man guckt sich zusammen die Zahlen an“, ergänzt sein zwei Jahre jüngerer Bruder Herm.

War das schon immer so, dass beide an einem Strang ziehen? „Natürlich haben wir uns als Kinder auch mal gefetzt“, schmunzelt Herm Jüngerhans. Aber schon als junge Erwachsene haben die beiden mehr oder weniger im Gleichklang entschieden, die Verantwortung im Familienbetrieb übernehmen. Stefan Jüngerhans war da gerade mit seiner Banklehre bei der Sparkasse fertig und wechselte zum Studium nach Elsfleth. Und Herm entschied

sich für eine Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann bei Hamburg Süd.

Der Familienbetrieb: Das ist die Reederei Jüngerhans in Haren/Ems, deren Ursprünge bis ins 17. Jahrhundert zurückreichen. Als die 12. Generation um die Jahrtausendwende einsteigt, haben noch Vater Heinrich, Mutter Maria und Onkel Hermann das Sagen. Doch die Ansage von Generation 11 ist klar: „Wenn ihr jetzt hier seid, dann richtig.“ Entsprechend schnell werden die beiden Endzwanziger damals zu Geschäftsführern gemacht.

Die Arbeitsteilung hatte schon die Elterngeneration vorgelebt: Herm Jüngerhans ist in die Fußstapfen seines Vaters Heinrich getreten und kümmert sich um die nautisch-technischen →



Wir brauchen keine Investoren für die Reederei, sondern Finanzierungspartner für neue Schiffe.

Stefan Jüngerhans, Reeder



Stefan Jüngerhans

- Jahrgang 1973
- Ausbildung Sparkassenkaufmann
- Studium der Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft an der FH Oldenburg/
- Fachbereich Seefahrt in Elsfleth
- Diplom-Wirtschaftsingenieur (FH)
- Mitglied Finanz- und Steuerkommission des VDR

→ Bereiche des Schiffsbetriebs – Crewing, Chartering, Versicherungsfragen, Inspektion und Neubauentwicklung. Stefan Jüngerhans ist durch seine Bankausbildung prädestiniert fürs Kaufmännische – eine Aufgabe, die über Jahrzehnte die 2013 verstorbene Mutter wahrnahm.

Heinrich Jüngerhans, der Mitte November seinen 75. Geburtstag feiert, steht seinen beiden Söhnen bis heute mit Rat und Tat zur Seite – mischt sich aber nicht ins Tagesgeschäft ein. Den Übergang empfinden die Brüder auch im Rückblick als geschmeidig. Natürlich sei das Thema Reederei schon in ihrer Kindheit immer präsent gewesen, sagt Stefan Jüngerhans. Schließlich sind sowohl Onkel als auch Vater noch als Kapitäne zur See gefahren, und die Jungs waren oft mit an Bord. „Aber unsere Eltern haben uns immer die Wahl gelassen, auch was anderes zu machen.“

| Zweites Standbein | In die Zeit ihres Einstiegs ins Unternehmen fällt auch das größte Flottenwachstum der Reederei – die Verdoppelung von knapp 20 auf rund 40 Schiffe ist ein enormer Kraftakt. „Es war eine gemeinsame Entscheidung, die Reederei auszubauen, um langfristiges Wachstum sicherzustellen“, sagt Stefan Jüngerhans. Termine mit Werften und Banken werden anfangs noch generationenübergreifend wahrgenommen.

Alt und Jung sind sich über die Richtung einig: „Wenn das ein gutes Projekt ist, machen wir das“, erinnert sich Herm Jüngerhans. Dazu zählt auch die Entscheidung, sich ein neues Schiffssegment zu erschließen: Die kleineren Containerschiffe werden um erste Schwergutfrachter ergänzt.

Seitdem fährt die Reederei zweigleisig: Aktuell sind neben 24 Containerschiffen 20 Schwergutfrachter für Jüngerhans auf den Weltmeeren unterwegs.

Hat sich die Diversifikation bewährt? „Auf alle Fälle“, sagt Stefan Jüngerhans. Über das spezielle technische Know-how verfügten nur wenige Marktteilnehmer: „Der Schwergutmarkt ist überschaubarer und nicht so stark von der Krise getroffen.“ Das zweite Standbein hilft Jüngerhans, durch das schwere Fahrwasser zu kommen, in dem sich die Schifffahrt seit Jahren bewegt.

Auch bei der Traditionsreederei hat die angespannte Lage Spuren hinterlassen: „Wir hatten schon schlaflose Nächte, wenn es darum ging, Fortführungskonzepte für Einschiffgesellschaften zu realisieren“, sagt Stefan Jüngerhans. Wenn es im Einzelfall mal nicht geklappt hat, lag es jedenfalls nicht an ihrem Engagement.

Unternehmerische Verantwortung: Das bedeutet für die Brüder schlicht, einen guten Job zu machen: technisch wie kaufmännisch, für Mitarbeiter und Kunden ebenso wie für Investoren. Der hohe persönliche und finanzielle Einsatz wird honoriert – auch von den Banken, die in diesen Zeiten besonders wichtige Gesprächspartner sind: „Wir haben uns da einen guten Ruf aufbauen können. Das hilft, Lösungen zu finden“, sagt Stefan Jüngerhans.

Dabei geht man gemeinsam auch neue Wege: „Wir haben zuletzt sechs Schiffe, die bei einer Bank finanziert waren, zu einer Flottenholding zusammengefasst und restrukturiert.“ Das gibt den

Beteiligten wieder für eine paar Jahre Luft – und den Schiffen eine Perspektive.

| Gute Leute | Der Reederei kommt entgegen, dass ihre Flotte zu Beginn der Krise sehr jung war: „Je älter die Schiffe, desto kostenträchtiger“, sagt Herm Jüngerhans. Aber auch so bleibt die Herausforderung, die Schiffe stets in gutem Zustand zu halten – besonders die für Schwergutfrachter so wichtigen Krane. „Dafür braucht man verantwortungsbewusste Mitarbeiter, die mit einer Krise umgehen können.“ Hier zählt sich eine vorausschauende Personalpolitik aus: „Wir versuchen, junge Mitarbeiter zu gewinnen und dauerhaft ans Unternehmen



Wir haben verantwortungsbewusste Mitarbeiter, die auch in schwierigen Zeiten einen guten Job machen.

Herm Jüngerhans, Reeder

Herm Jüngerhans

- Jahrgang 1975
- Ausbildung zum Schiffsfahrtskaufmann
- Studium Internationale Wirtschaft/Deutsche Außenhandels- und Verkehrs-Akademie
- Staatlich geprüfter Betriebswirt DAV
- Vorstandsmitglied Schutzverein Deutscher Rheder

zu binden“, sagt Stefan Jüngerhans. Nautiker etwa kommen früh in Verantwortung als Zweiter und Dritter Offizier.

Qualifiziertes Personal, zuverlässige Schiffe, ordentliches Wirtschaften: Im professionellen Schiffsmanagement spielt Jüngerhans seine Stärken aus: „Niedrige Ausfallzeiten sind das A und O für eine gute Reputation im Markt“, sagt Herm Jüngerhans. Und wenn es sich mal nicht vermeiden lässt? „Dann kommt es auf die Schnelligkeit und die Flexibilität an, mit der Sie Mitarbeiter einsetzen und beispielsweise Reparaturen an Fahrtzeiten anpassen.“

Ein weiterer wichtiger Erfolgsfaktor sind Kooperationen – hier gehört die

bündeln und so Kostenvorteile realisieren. Das funktioniert mittlerweile für rund 200 Schiffe – auch als externe Dienstleistung Synergien heben: Da sehen Stefan und Herm Jüngerhans für die Schifffahrt noch einigen Spielraum – an die oft geforderte Konsolidierung der Branche glauben sie eher weniger: Dazu sei die traditionelle Unabhängigkeit in den meisten Unternehmen zu stark verwurzelt.

| Starke Partner | Zielgröße der Reederei ist nach wie vor eine

Reederei zu den Pionieren. Beispiel Befrachtung: Schon 1995 gründete Jüngerhans gemeinsam mit der ebenfalls in Harren/Ems beheimateten Reederei Wessels und Torsten Westphal das Befrachtungsunternehmen „Arkon“. Heute kümmern sich die Logistik-Profis vis-à-vis vom Jüngerhans-Gebäude erfolgreich darum, für insgesamt knapp 150 Einheiten – Containerschiffe, Bulker, Schwergutschiffe – die passende Ladung aufzutun.

Beispiel Einkauf: Zusammen mit der Bremer Reederei Harren & Partner startete Jüngerhans 2002 das Unternehmen trans-Mar-supply. Ziel: die Einkaufsaktivitäten verschiedener Reedereien

Flotte von 50 bis 60 Schiffen. „Das ist eine vernünftige Größe, die gut zu unserer Struktur passt“, sagt Stefan Jüngerhans. Obwohl die Reederei zuletzt einige Schiffe ins Management bekommen hat, liegt die Gesamtzahl infolge der Krise darunter. Der Plan ist, Neubauten zu finanzieren, um die Flotte wieder auszubauen und zu verjüngen.

Kürzlich ist es der Reederei gelungen, Investoren zu finden, mit denen sie den Bau eines weiteren Schwergutschiffes in China stemmt. Aktuell steigt hier nur ein, wer sich des unternehmerischen Risikos bewusst ist. Doch Stefan Jüngerhans glaubt, dass das KG-Modell, mit dem die Anleger bei Jüngerhans in vier Jahrzehnten überwiegend gut gefahren sind, in modifizierter Form wiederkommen wird.

Und wie geht's bei Jüngerhans weiter? Die beiden Brüder sind noch jung – und ihre Kinder mit zwischen drei und 15 Jahren erst recht. Trotzdem: „Die Vorstellung ist schön, das Unternehmen irgendwann einmal in die Hände der nächsten Generation zu legen“, sagt Stefan Jüngerhans.

Die Reederei

- Stammvater ist Heinrich Jungerhans (geb. 1615).
- Die heutige Firmengruppe geht auf Heinrich und Maria Jüngerhans (geb. 1940 bzw. 1947) sowie Hermann Jüngerhans (geb. 1942) zurück.
- 2000: Einstieg ins Schwergutgeschäft mit vier Neubauten aus Portugal.
- Mit mehr als 40 modernen Container- und Schwergutschiffen eine der deutschen Top-20-Reedereien.
- Rund 600 Mitarbeiter an Bord, 45 an Land (inklusive 3 Azubis).

„Wir würden da natürlich keinen Druck machen.“ Wenn es sich fügt, wird es gut – wie bei den beiden Brüdern, die sich Geschäftsführung und Büro teilen und die Reederei gemeinsam auf Kurs halten. |●●●



Flagge mit Anziehungskraft

| Interview | Die Euromar-Geschäftsführer Dr. Albrecht Gundermann und Jörg Molzahn über den Erfolg des von ihnen betreuten portugiesischen Registers. Text: Hanns-Stefan Grosch & Peter Lindemann

? Portugal war einst eine bedeutende Seemacht. Mit den Worten „Heróis do mar, nobre povo“ – „Helden der See, edles Volk“ – beginnt die Nationalhymne. Führen Sie die portugiesische Flagge zu alter Stärke zurück?

Albrecht Gundermann: Ganz so weit sind wir noch nicht. Aber tatsächlich ist es unserem Unternehmen Euromar gelungen, in den vergangenen 22 Monaten eine Tonnage von gut 6,5 Mio. DWT neu unter die portugiesische Flagge zu bringen – das ist eine Steigerung um rund 400 Prozent. Im internationalen portugiesischen Register mit Sitz auf Madeira sind jetzt insgesamt rund 275 Schiffe gelistet.

? Wer flaggt nach Portugal um?

Gundermann: 38 Reedereien haben bisher insgesamt 150 Schiffe eingebracht. Die Liste unserer Kunden liest sich wie das Who's who der deutschen Schifffahrt: August Bolten, Bernhard Schulte, Carsten Rehder, E.R. Schifffahrt, Hammonia, Norddeutsche Reederei, NSB, Oldendorff, Rickmers, Oltmann – um nur einige zu nennen.

Containerschiffe, Bulker, Tanker: alles dabei. Besonders stolz sind wir auf die zahlreichen Neubauten und die vielen jungen Schiffe. Das Durchschnittsalter der unter unserer Verantwortung hinzugekommenen Schiffe beträgt weniger als neun Jahre.

? Was sind die Motive der Reeder für einen Wechsel zu Portugal?

Jörg Molzahn: Portugal ist ein EU-Staat, der sich sehr zupackend für die Stärkung der maritimen Komponente seiner Wirtschaft engagiert. Die Reeder erwarten eine hohe Qualität des Registers, eine umfassende Serviceorientierung und attraktive Kosten. Das bekommen sie bei uns.

? Stichwort Qualität: Bei der Hafenstaatkontrollstatistik von Paris MoU steht Portugal nicht auf der Weißen Liste, die für viele Reeder ja ein wichtiger Maßstab ist.

Gundermann: Das hat historische Gründe und hängt mit der Insolvenz einer portugiesischen Reederei vor drei Jahren zusammen – da kam es zu Arresten, die bei

der damals sehr kleinen portugiesischen Flagge natürlich dramatische Auswirkungen auf die Statistik hatten. Bei der nächsten Erhebung im kommenden Jahr werden wir wieder auf der Weißen Liste landen – nicht zuletzt dank der hohen Qualität der eingeworbenen Schiffe deutscher Reedereien. Im Übrigen: Paris MoU ist ein wichtiger, aber nicht der einzige Maßstab.

? Was heißt das?

Molzahn: Deutsche Reedereien sind international unterwegs. Da haben auch die Hafenstaatregimes Tokyo MoU und US Coast Guard große Bedeutung. Hier schneidet Portugal schon heute besser ab als viele Wettbewerber.

? Für die Anwendung der Tonnagesteuer fordert die EU-Kommission im Falle Deutschlands, dass der Anteil der Flotte unter EU-Flagge sich positiv entwickelt. Welche Rolle spielt das bei den Wechselüberlegungen der Reeder?

Gundermann: Eine bedeutende. Mehr als die Hälfte der über uns umgeflaggten



Portugal definiert sich ausdrücklich als europäisches Qualitätsregister.

Albrecht Gundermann, Euromar



Flaggenbetreuung. Die Euromar-Geschäftsführer Jörg Molzahn (l.) und Albrecht Gundermann verstehen sich als „Kümmerner“.

Schiffe fuhr zuvor unter einer Nicht-EU-Flagge. Für eine europäische Qualitätsflagge sprechen aber auch Image, Regeltreue und Nachhaltigkeit. Diese Aspekte gewinnen bei den Reedereikunden zunehmend an Bedeutung. Außerdem profitiert der Operator durch die europäische Flagge häufig von Kostenvorteilen – etwa durch niedrigere Hafengebühren bei wichtigen EU-Handelspartnern.

? In welcher Form profitiert Portugal vom Aufstieg seiner Flagge?

Molzahn: Für Portugal steht die Positio-

nierung als maritimer Standort ganz oben auf der politischen Agenda. Die Stärkung des internationalen portugiesischen Registers ist hier ein wichtiger Baustein. Nebenbei steigt nicht nur das Gewicht Portugals, sondern der Einfluss der EU insgesamt bei internationalen Organisationen wie der IMO, je mehr Tonnage man in die Waagschale werfen kann.

Die portugiesische Regierung erzielt durch die Gebühren außerdem Einnahmen, ohne einen Cent zu investieren. Unsere Erfahrung zeigt auch: Schifffahrtsunternehmen, die auf die portugiesische Flagge setzen, sind an dem maritimen Know-how der Menschen interessiert. Die legendäre Academia Nautica von Heinrich dem Seefahrer in Sagres hat ihre moderne Entsprechung in Lissabon. Das eröffnet jungen Portugiesen Karrierechancen an Bord – ein wichtiger Aspekt in Zeiten hoher Jugendarbeitslosigkeit.

? Welche Funktion hat Ihr Unternehmen Euromar dabei?

Gundermann: Wir sind quasi die Vertriebsabteilung der portugiesischen Flagge. Der Staat Portugal hat die hoheitliche Gewalt. Wir treten als Verwaltungshelfer zwischen Regierung und Schifffahrtsunternehmen und machen es Reedern möglichst leicht, unter portugiesischer Flagge zu segeln. Deren Ziel ist, es ihr wertvolles Anlagevermögen immer am Laufen zu halten. Wir helfen dabei, indem wir schnell reagieren, gut erreichbar sind und schnell die nötigen Papiere beschaffen, um alle administrativen und regulatorischen Anforderungen zu erfüllen. Zugleich navigieren wir als exklusiver Servicepartner auch den Flaggenstaat durch den Markt: Denn schließlich darf nicht jedes Schiff Grün-Rot am Heck hissen.

? Was sind denn die Kriterien für eine Aufnahme ins Register?

Molzahn: Schiffe, die zu alt sind oder schlechte Werte in der Statistik der Hafenstaatkontrolle haben, würden die Reputation der Flagge beschädigen. Die lehnen wir ab. Hier hilft uns unser Know-how und unsere langjährige Erfahrung. Wir beide und einige aus unserem Team waren lange in verantwortlicher Position für LISCR tätig und haben die liberianische Flagge mit groß gemacht. Wir kennen den Markt.

? Wie schnell geht ein Flaggenwechsel vonstatten?

Molzahn: Wir haben das schon mal mit weniger als fünf Tagen Vorlaufzeit geschafft – ein neuer Charterer wollte unbedingt eine EU-Flagge. Die Dauer hängt aber natürlich auch davon ab, wie schnell die alte Flagge die Lösungsbestätigung schickt. Da geht es vielfach noch sehr bürokratisch zu. Portugal ist in Sachen Verwaltungsvereinfachung schon deutlich weiter.

? Wie geht es weiter mit der portugiesischen Flagge?

Gundermann: Wir erwarten ein stetiges, starkes Wachstum. Unser Ziel ist es, in fünf Jahren bei etwa 1.000 Schiffen zu sein.

? Im Vergleich zu Flaggenstaaten wie Liberia und Panama mit rund 4.000 bzw. 8.000 Schiffen ist das immer noch eine kleine Hausnummer.

Gundermann: Portugal definiert sich ausdrücklich als Qualitätsflagge. Wachstum um jeden Preis wäre da der falsche Weg. Wir laden Reedereien, die auch gegenüber ihren Kunden in Sachen Sicherheit, Zuverlässigkeit und Service Flagge zeigen wollen, ein, Teil der Erfolgsgeschichte zu werden. |•••

Maritime Symbolik

••• Portugals Flagge ist im Verhältnis 1:2 vertikal zweigeteilt dunkelgrün und scharlachrot. Darauf prangt eine Armillarsphäre – ein Navigationsgerät in Form einer stilisierten Weltkugel aus fünf schmalen goldenen Bändern (Äquator, Wendekreise des Krebses und des Steinbocks, Meridian); ein doppelt so breites Band stellt die Ekliptik bzw. den jährlichen Sonnenlauf dar. Die Armillarsphäre gilt als Symbol des Zeitalters der Entdeckungen. Sie ist mit einem rot-weißen Doppelschild belegt. Das internationale Flaggenregister Portugals hat seinen Sitz auf Madeira – Schiffe tragen als „Heimathafen“ den Inselnamen.



Warten auf den Startschuss

| LNG | Weltweit rüstet sich die Schifffahrt für den Einsatz Flüssiggas. Deutsche Verbände fordern eine staatliche Anschubfinanzierung. Text: Sebastian Meißner



Die Herausforderung ist gewaltig: 2020 soll gar kein konventionelles Schweröl mehr verbrannt werden. Die strengen Grenzwerte gelten zunächst in den Kontrollgebieten (ECAs) in der Nord- und Ostsee sowie entlang der nordamerikanischen Küste. Andere Regionen – etwa das Mittelmeer – werden bald folgen.

Mehr als 60.000 Schiffe müssen bis dahin auf schwefelarmen Kraftstoff wechseln. Nachhaltig, ökologisch, bezahlbar: Kein anderer Treibstoff vereint die Ansprüche der modernen Schifffahrt so gut wie Liquid Natural Gas (LNG) – Erdgas, das auf –163 Grad Celsius heruntergekühlt und damit flüssig wird. „Der Ausstoß von Stickoxi-

den ist deutlich geringer als bei Schweröl. Zudem verursacht LNG keine Schwefel- und Feinstaubemissionen“, sagt Georg Ehrmann, Geschäftsführer der Maritimen LNG Plattform – einer Initiative, die von mehr als 60 Unternehmen und Verbänden, darunter auch der Verband Deutscher Reederei (VDR), getragen wird.

| Starthilfe benötigt | Doch der große Durchbruch ist LNG in Deutschland noch nicht gelungen. Grund sind die Mehrkosten beim Einbau eines entsprechenden Antriebs von rund 20 bis 30 Prozent, die sich nicht durch den Betrieb des Schiffes

Einsatzgebiete.

Die nachgerüstete Fähre „Ostfriesland“ (oben) fährt mit LNG. In den Häfen von Antwerpen und Hirtshals werden Terminals errichtet.



Brunsbüttel drückt aufs Gas

••• Noch verfügt der Industriestandort Deutschland über keinen eigenen LNG-Import-Terminal. Doch das könnte sich nun bald ändern. Der Hafen Brunsbüttel kommt offenbar bei seinen Bemühungen voran, sich hier als Standort zu positionieren – und die große Abhängigkeit vom Erdgaslieferanten Russland deutlich zu verringern. Am

Elbehafen gibt es nicht nur die nötigen Flächen, sondern mit den Unternehmen im landesweit größten Industriegebiet auch ausreichend potenzielle Abnehmer. „Die Sicherstellung der Gasversorgung ist aus Sicht der Unternehmen des ChemCoast Parks Brunsbüttel auch



eine Aufgabe des Bundes“, sagte Dr. Frank Nägele, Staatssekretär im Kieler

Verkehrs- und Wirtschaftsministerium bei den Brunsbütteler Industriegesprächen Mitte September. Auch Uwe Beckmeyer, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft, zeigte sich begeistert: „Die Voraussetzungen des Standortes Brunsbüttel sind gut. Diese gilt es nun zu nutzen.“



Der Antrieb mit LNG wird sicherlich in Zukunft erhebliche Marktanteile gewinnen.

Prof. Dr. Burkhard Lemper,
Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik

refinanzieren lassen. Auch eine Umrüstung ist sehr kostspielig. „Dafür kommen aufgrund des Aufwands aktuell nur sehr junge Schiffe infrage, denn je älter die Schiffe sind, desto weniger Zeit bleibt für die Amortisation der Investitionen“, sagt Prof. Dr. Burkhard Lemper vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen. Die Maritime LNG Plattform fordert deshalb von der Bundesregierung, dass sie Neu- und Umbauten mit bis zu 15 Millionen Euro pro Schiff fördert. Dazu soll der Staat jährlich 150 Millionen Euro bereitstellen – nicht als Dauersubvention, sondern als An-

schubfinanzierung. „Mit der steigenden Zahl von LNG-Schiffen wird sich der Förderbedarf durch Skaleneffekte verringern“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR. Weitere Forderung der Initiative: Die öffentliche Hand, die rund 700 Schiffe betreibt, soll verstärkt in LNG-Schiffe investieren, zum Beispiel beim Zoll und der Wasserschutzpolizei. Auch beschleunigte Zulassungsverfahren nach einem festen Muster sowie einheitliche rechtliche Standards für die Zulassung von LNG-Infrastruktur in den Häfen sehen die Verbände als unverzichtbar an.

| Impulse aus aller Welt | Ob Schiffe, Häfen oder Tankfahrzeuge: Überall auf der Welt macht sich die Schifffahrt bereit für LNG. In Antwerpen etwa – dem zweitgrößten Seehafen Europas – erhielt der LNG-betriebene Spezialtanker „Serafina“ (87 Meter lang, 15 Meter breit) der niederländischen Reederei Chemgas BV als erstes Seeschiff den neuen Sonderrabatt zur Senkung der Luftschadstoffbelastung im Scheldehafen. Neben Antwerpen und Zeebrugge beschäftigt sich in Belgien auch der kleinere Küstenhafen Ostende mit dem Thema LNG.

Im Hafen von Hirtshals entsteht die erste LNG-Produktionsanlage Dänemarks. Hinter dem Projekt steht neben dem Hafen und HMN Gashandel auch die Reederei Fjord Line, deren Kreuzfahrtschiffe „Stavangerfjord“ und „Bergensfjord“ bereits mit LNG fahren.

Auch in der Kreuzfahrt ist LNG weiter auf dem Vormarsch. Beispiel AIDA: Während ihrer Liegezeit Ende Mai am Kreuzfahrtterminal Hafen-City (CC3) in Hamburg wurde die →



→ „AIDAsol“ zum ersten Mal über die LNG Hybrid Barge „Hummel“ von Becker Marine Systems mit Strom versorgt. Die Barge funktioniert wie ein schwimmendes Kraftwerk und kann eine Leistung von maximal 7,5 Megawatt bereitstellen. Das System wird auch die „AIDAprima“ nutzen. Die beiden neuen Kreuzfahrtschiffe, die AIDA jüngst bei der Meyer Werft in Papenburg bestellt hat, werden zu 100 Prozent mit Flüssigerdgas (LNG) betrieben.

| Innovationen und Impulse | In San Diego lief Ende August die „Perla del Caribe“ vom Stapel – nach dem Schwedenschiff „Isla Bella“ das weltweit zweite Containerschiff mit LNG-Antrieb. Der 3.100-TEU-Kahn ist das derzeit sauberste Schiff seiner Art und Größe weltweit.

Die erste neu gebaute Fähre mit LNG-Antrieb in Deutschland ist die „Helgoland“ der Cuxhavener Reederei Cassen Eils, die

zur AG Ems-Gruppe gehört. Gebaut wurde sie auf der Fassmer-Werft in Berne.

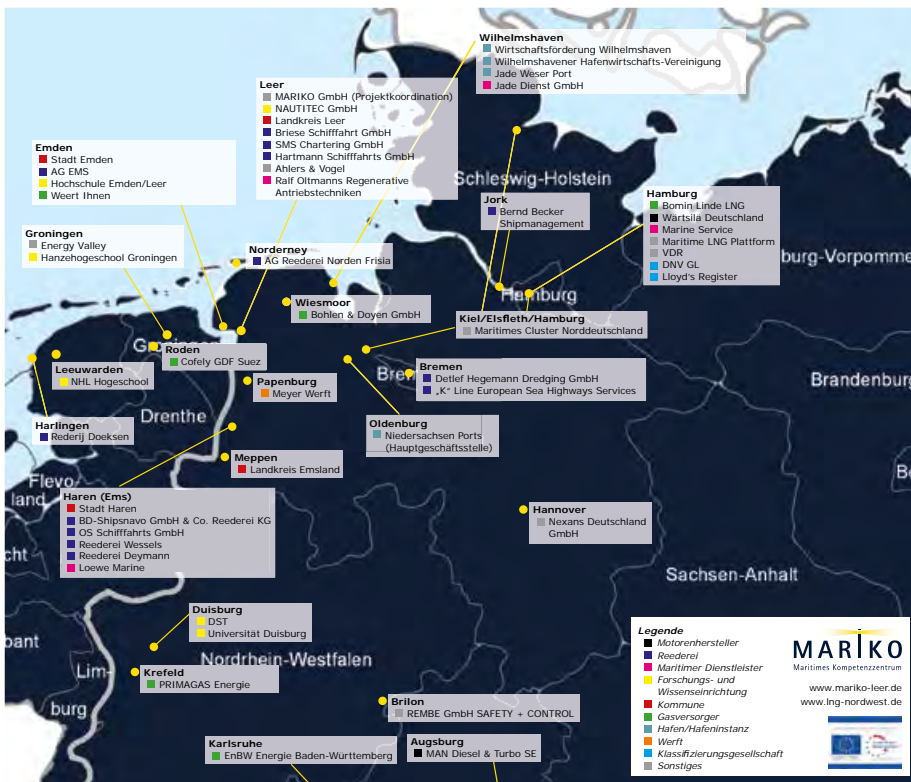
Die LNG-betriebenen Bordstromgregate sind Prototypen, die zum ersten Mal überhaupt an Bord eines Schiffes zum Einsatz kommen und einen zeitaufwendigen Genehmigungsprozess hinter sich haben. Bereits im Einsatz ist die nach neunmonatigem Werftaufenthalt auf LNG umgerüstete Fähre MS „Ostfriesland“ der AG Ems, die zwischen Emden und Borkum pendelt.

LNG wird kommen, die Branche ist bereit. Fehlt noch der Impuls aus der Politik. Bisher ist in ganz Europa kein einziges LNG-Schiff ohne staatliche Zuschüsse in Fahrt gebracht worden. „Ohne ein breites Förderprogramm der Bundesregierung werden sich die Barrieren für den Markteintritt nicht abbauen lassen. Deutschland sollte als führender maritimer Standort zu den Vorreitern gehören“, sagt Nagel. |●●●



Ohne ein Förderprogramm des Bundes werden sich die Barrieren für den Markteintritt nicht abbauen lassen.

Ralf Nagel, Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des VDR



Partner der LNG-Initiative-Nordwest

●●● Die LNG-Initiative Nordwest unterstützt Unternehmen beim Übergang in die gasangetriebene Schifffahrt.

Die Initiative setzt sich zusammen aus mehr als 60 Partnern – darunter Reedereien, Werften, Häfen, Forschungseinrichtungen, Technologieentwickler, Motorenhersteller, Klassifikationsgesellschaften, Gasversorger und Kommunen. Durch Wissensvernetzung, Technologietransfer und Forschung soll die Innovationsfähigkeit – insbesondere der kleinen und mittleren Unternehmen – erhöht werden. In verschiedenen Handlungsfeldern bereiten sich Unternehmen im Netzwerk gemeinsam auf die gasangetriebene Schifffahrt der Zukunft vor. Koordinator des Innovationsnetzwerks ist die MARIKO GmbH in Leer. Mehr Infos unter: www.lng-info.de



Zusage. Staatssekretär Enak Ferlemann versprach die Ratifizierung der Schiffsrecycling-Konvention durch Deutschland.

Seeluft in Berlin

Fotos: ECSA, VDR

| Zusammenkunft | Für zwei Tage trafen sich die Spitzen der europäischen Reederverbände in der Bundeshauptstadt. Im Vordergrund: Die Arbeit an einer Strategie zur neuen EU-Schifffahrtspolitik ab 2017. Text und Fotos: Christof Schwaner

Welcome to Berlin!" Gut gelaunt begrüßte Thomas Rehder, Präsident des europäischen Reederverbandes ECSA, Ende September mehr als 50 Vorstände und Geschäftsführer der nationalen Mitgliedsverbände zu ihrer Strategieklausur und Jahreshauptversammlung des europäischen Verbandes. Unweit des Reichstags arbeiteten die Verbandsmanager an Vorschlägen für die EU-Kommission zu zentralen Fragen – zum Beispiel: Wie kann Europa seine Attraktivität als Schifffahrtsstandort behaupten? Mit welchen Initiativen kann die EU innovative Umwelttechnik an Bord vorantreiben? Wie kann der Kurzstreckenseeverkehr besser unterstützt werden?

Gastredner Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, sagte zu, die Bundesregierung werde die Hong-

kong-Konvention für sicheres und umweltfreundliches Schiffsrecycling ratifizieren. Peter Hinchliffe, Generalsekretär des Weltreederverbands ICS, lobte das Engagement der europäischen Reeder für den Klimaschutz. Zuvor hatte Dr. Pierre Sames, Director Technology and R&D der Klassifikationsgesellschaft DNV GL, technische Innovationen für weitere CO₂-Einsparungen in der Zukunft präsentiert.

| Amtsübergabe | Seit zwei Jahren steht Thomas Rehder, der das Hamburger Schifffahrtsunternehmen Carsten Rehder führt und dem Präsidium wie auch dem Verwaltungsrat des VDR angehört, an der Spitze des europäischen Dachverbands in Brüssel. Zum Jahresende übergibt er den Stab turnusgemäß an seinen designierten Nachfolger, Niels Smedegaard, Präsident und CEO der dänischen Reederei DFDS.



Effizienz. ICS-Generalsekretär Peter Hinchliffe sprach pointiert über den Beitrag zum Klimaschutz.

VDR-Chef Ralf Nagel würdigte Rehders Einsatz: „Thomas Rehder hat den strategischen Kurs der ECSA in Brüssel neu ausgerichtet und die Durchschlagskraft deutlich erhöht. Die Bedeutung der Schifffahrt für Arbeitsplätze und Wohlstand in Europa blinkt bei den politischen Entscheidern nun erheblich stärker.“ |●●



Von Europa aus managen wir 40 Prozent der Welthandelsflotte. Die EU muss unsere globale Wettbewerbsfähigkeit sichern.

Thomas Rehder, Präsident der European Community Shipowners' Associations (ECSA)



Engagement.

VDR-Präsident Alfred Hartmann forderte mehr Unterstützung für den maritimen Standort.



Fotos: VDR

Datennutzung. Isabelle Rickmers, E.R. Schiffahrt.

Schlaglichter der Schifffahrt

| Information | Das VDR-Presseseminar in Hamburg bot Journalisten einen Überblick über aktuelle Themen der maritimen Wirtschaft. Text: Sabrina Junge

Medienvertreter für die Situation der deutschen Seeschifffahrt zu sensibilisieren: Das ist die Idee des VDR-Presseseminars. „Wir setzen Schlaglichter auf möglichst viele Themen, um den Teilnehmern die gesamte Vielfalt unserer Branche zu zeigen“, sagt VDR-Pressesprecher Christof Schwaner zum Konzept. Entsprechend abwechslungsreich war das Programm der Veranstaltung Ende September.

Was ist ein Schiff, was ist eine Reederei? Was sind die zentralen Herausforderungen? Im Rahmen der „Maritime Academy“ vermittelten VDR-Geschäftsführer Dr. Max Johns und das Geschäftsführende Präsidiumsmitglied Ralf Nagel Basiswissen zur Branche. Nagel wies auf die schwierige wirtschaftliche Situation der Reedereien hin und forderte mehr politische Unterstützung für den maritimen Standort.

Anschließend erfuhren die Seminarteilnehmer, wie das System der Hafenstaatkontrolle funktioniert. Ein weiterer Beitrag widmete sich LNG als möglichem



LNG-Expertise. Dr. Bernhard-Broms, AG „EMS“

Schiffsbrennstoff der Zukunft. Bei Hapag-Lloyd besichtigte die Gruppe das neue Fleet Support Center, wo auf großen Monitoren die Schiffsbewegungen weltweit dargestellt werden. „Wir sehen, wohin sich die Schiffe bewegen, mit wie viel Knoten sie unterwegs sind oder wie die Wetterlage ist“, sagt Julia Kühnbaum, Director Fleet Support Center. „So können wir den Kapitänen wichtige Hinweise geben.“

| Zukunft im Blick | „Ich wollte mich nur vergewissern, ob ich noch ein Mensch bin.“ Maike Puchert, Deutsche Seemannsmis-

sion, International Seamen's Club Duckdalben erzählt von dem Telefonat mit einem Seemann, der an Bord eines Containerschiffes Zeuge der Flüchtlingskatastrophe im Mittelmeer geworden ist. „Die Besatzung eines Containerschiffes ist für diese Situation nicht geschult – traumatische Erlebnisse bleiben da nicht aus“, sagt auch Kapitän zur See Thorsten Mathesius, Kontingentführer des Deutschen Einsatzkontingentes EUNAVFOR MED.

Innovationen standen im Mittelpunkt des zweiten Seminartages. Vier Reedereien präsentierten ihre Projekte.

- NSB: Widenung von Containerschiffen;
- E.R. Schiffahrt: „Big Data“ – Effizientes Ship Management;
- AG „EMS“: Die LNG-Fähre „Helgoland“
- Auerbach: „E-Ship 1“ – Das Schiff mit Flettnerrotoren.

Nach einem anregenden Lunch-Talk mit Thomas Rehder, Präsident der European Community Shipowners' Associations (ESCA), ging es weiter zur abschließenden Podiumsdiskussion bei E.R. Schiffahrt. E.R.-Chef Nils Aden begrüßte VDR-Präsident Alfred Hartmann, Petra Heinrich (Reederei Heinrich), Alexander Tebbe (Auerbach Schiffahrt) sowie Dr. Klaus Stoltenberg, Global Head of Shipping bei der Deutschen Bank.

Die Teilnehmer waren sich über den hohen Stellenwert des maritimen Know-hows für den Standort Deutschland einig. Alfred Hartmann mahnte gemeinsame Anstrengungen von Politik, Gesellschaft, Banken und maritimer Wirtschaft an, um diesen wichtigen Wissensvorsprung über die aktuelle Krise hinaus zu erhalten und auszubauen. |●●●

ANZEIGE



Profis auf beiden Seiten

| Übung | Beim NATO-Manöver „Northern Coasts“ erproben Marineverbände auch die Zusammenarbeit mit der Handelsschifffahrt. Eine Schlüsselrolle spielen hier Nautiker, die als Reserveoffiziere im Einsatz sind. Text: Eigel Wiese

Die Bekleidung der 18 Mann am Marinestützpunkt Kiel ist nicht so einheitlich, wie die Bezeichnung Uniform es erwarten lässt. Blaue Dienstpullover sind ebenso dabei wie Anzüge mit blaugrauem oder grünem Fleckentarnmuster. Ihre Ärmelaufnäher weisen sie als Niederländer, US-Amerikaner und Deutsche aus. Aber trotz der Unterschiede agieren sie als Team. Das ist auch notwendig, denn die vielen Aufgaben, die während des zweiwöchigen Marinemanövers „Northern Coasts“ vor ihnen stehen, sind nur in Teamarbeit zu bewältigen.

Insgesamt nehmen 16 Nationen mit rund 3.600 Soldaten und 37 Marineschiffen an dem 14 Tage dauernden Manöver teil, wobei Deutschland mit 940 Soldaten als in diesem Jahr gastgebende Nation den größten Anteil stellt. Aufgabe der 18 Mann ist es unter anderem, während dieser zwei Wochen die Handelsschiffe im Manövergebiet über das Vorgehen der Marineschiffe zu informieren.

Dafür gehen so genannte Briefing-Teams direkt an Bord von Handelsschiffen im Kieler Hafen oder in den Kanalschleusen von Holtenau, um mit den Kapitän-

nen selbst über die Manöverabläufe zu sprechen. Es sind Gespräche zwischen Profis auf beiden Seiten. Denn die damit betrauten Marineangehörigen sind Reserveoffiziere, die während des Manövers die Marineuniform angezogen haben und normalerweise selbst auf der Brücke von Schiffen stehen. Deshalb wissen sie auch, welche vielfältigen Aufgaben ein Nautiker zu erfüllen hat und wie wenig Zeit ihm dabei bleibt. Daher fassen sie sich kurz. Oft gelingt es ihnen sogar, einen Kapitän dazu zu bewegen, mit seinem Schiff an dem Ma-

növer teilzunehmen, indem er bestimmte Positionsmeldungen und Angaben über sein Fahrzeug an die Marine übermittelt.

| Notwendiger Schutz | „Die Resonanz ist überwiegend positiv“, sagt Heiko Jacobi, der eigentlich als Nautiker bei der Reederei Buss fährt, aber während dieser Tage als Oberleutnant der Reserve eingesetzt ist. Reedereien nehmen solche Gelegenheiten zunehmend wahr, um die eigenen Sicherheitskonzepte während einer solchen intensiven Übung zu überprüfen oder die Crews in den entsprechenden Verfahren auszubilden.

Auf einem Kreuzfahrtschiff erlebten die Briefing-Teams sogar, dass sich die angesprochenen Nautiker selbst für eine Ausbildung zum Reserveoffizier interessierten. Die enge und erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Handelsschifffahrt und Marineeinheiten in der Pirateriebekämpfung am Horn von Afrika hatte hier positive Effekte. Außerdem ist allen klar, dass die Schifffahrt auch in Friedenszeiten von kriminellen oder terroristischen Organisationen bedroht werden kann und Schutz von Marineeinheiten benötigt.



Lage. Unterschiedliche Outfits, die gleichen Ziele.



Überblick. Die Karte zeigt die Operation der Marineverbände im Manövergebiet.

| Genaue Erkundung | Während des Manövers Northern Coasts fahren sogenannte Port Assessment-Teams in vorher festgelegte Häfen, um deren Infrastruktur zu erkunden. Das kann nach militärischen Aktionen ebenso notwendig sein wie bei Hilfeleistungen nach Naturkatastrophen, wenn die bestehenden Hafenanlagen zerstört wurden.

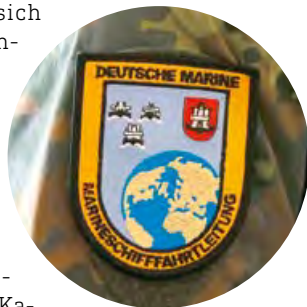
Diese Teams aus erfahrenen Seeleuten erkunden von See her, inwieweit die Hafenanlagen noch den bestehenden Seekarten und Hafenhandbüchern entsprechen und ob sie sich überhaupt noch für die Anlieferung von Hilfsgütern mit zivilen Schiffen eignen. Auch bei dieser Überprüfung von Seekarten und Hafenanlagen sind tiefgehende praktische Kenntnisse von Nautikern gefragt.

Einer der hier eingesetzten Reserveoffiziere ist Kapitän zur See d.R. Friedrich Fuchs: „Mit dem Wissen um meinen Zivilberuf als Hafenbetriebsleiter hat mich die Dezernatsleitung der Marineschiffahrtsleitung in Hamburg 2012 damit beauftragt, ein Konzept für das Port Assessment zu entwickeln, da bislang kaum detaillierte Planungsmaßnahmen für Hafenerkundungen vorlagen. Mit einem kleinen Team begannen wir mit den Vorbereitungen, unter anderem der Ausarbeitung von Checklisten zur Hafenbeurteilung, die zum ersten Mal 2013 in Schweden erprobt wurden. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse erweiterten wir unsere Checklisten, erstellten ein Handbuch und erarbeiteten eine Befehlsstruktur.“ Dies alles wurde anschließend im Frühjahr 2014 erfolgreich einer Generalprobe im Stader Hafen unterzogen, sodass daraus ein Ausbildungsmodul für zukünftige Port Assessment-Teams entwickelt werden konnte. Aus dieser Arbeit entwickelte sich

daraufhin das Port Assessment-Handbuch, das zum Leitfaden für alle NATO-Marineverbände wurde.

| Enge Kooperation | Für den Verband Deutscher Reeder nutzte Constantin Martens als Referent für Piraterie das Manöver, um sich auf Einladung von Fregattenkapitän Kai Michael Knafla des Marinekommandos ein Bild von der Zusammenarbeit zwischen ziviler und mili-

tärischer Schifffahrt zu machen. Kapitän Knafla und der Leiter im Übungshauptquartier des Maritime Operation Center Glücksburg, Flottillenadmiral Georg von Maltzan, verdeutlichten das Engagement der Marine für die Handelsschifffahrt. Es sei sinnvoll, dass zivile Schiffe mit der Deutschen Marine kooperierten und sich an solchen Manövern beteiligten, wie in diesem Jahr etwa ein Schiff der Reederei Hartmann. |●●●



Abzeichen. Das Dezernat Marineschiffahrtsleitung ist als Teil des Marinekommandos auf nationaler Ebene das Bindeglied zwischen der zivilen Seeschifffahrt und der Deutschen Marine.



Dangerous Goods inkl. HazMat
Computer Based Training
Zeit, Kosten und organisatorischen Aufwand minimieren

Dr. Ulrike Eisman
 Tel: (040)75 60 8 – 652
 ulrike.eisamnn@ma-co.de



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

Rotterdam.

Europas bedeutendster Hafen erlebte nur 2009 einen kräftigen Einbruch.

Häfen der Niederlande weiter an der Spitze

••• Die Niederlande haben die beste Hafeninfrastruktur der Welt. Dies lässt sich dem Bericht „The Global Competitiveness Report 2015–2016“ des World Economic Forum entnehmen. Die Niederlande sind damit bereits zum vierten Mal in Folge auf Platz 1. Singapur bleibt auf dem zweiten Platz, die Vereinigten Arabischen Emirate stehen wie im Vorjahr auf dem dritten Platz. Belgien bleibt an 6., Deutschland an 14. Stelle. Unterdessen haben einige europäische Containerhäfen der Nordrange

empfindliche Einbußen hinnehmen müssen: Im 1. Halbjahr 2015 verlor Bremerhaven 3,5 Prozent, in Hamburg ging der Umschlag sogar um 6,8 Prozent zurück. Am stärksten traf es mit minus 26 Prozent Zeebrugge. Dort hatte es in der Vergangenheit allerdings ein teilweise stürmisches Wachstum gegeben, so Prof. Theo Notteboom von der Dalian Maritime University: In den Jahren 1985 und 2015 war der Hafen gleich zehn Mal um mehr als 15 Prozent gewachsen.

www.weforum.org

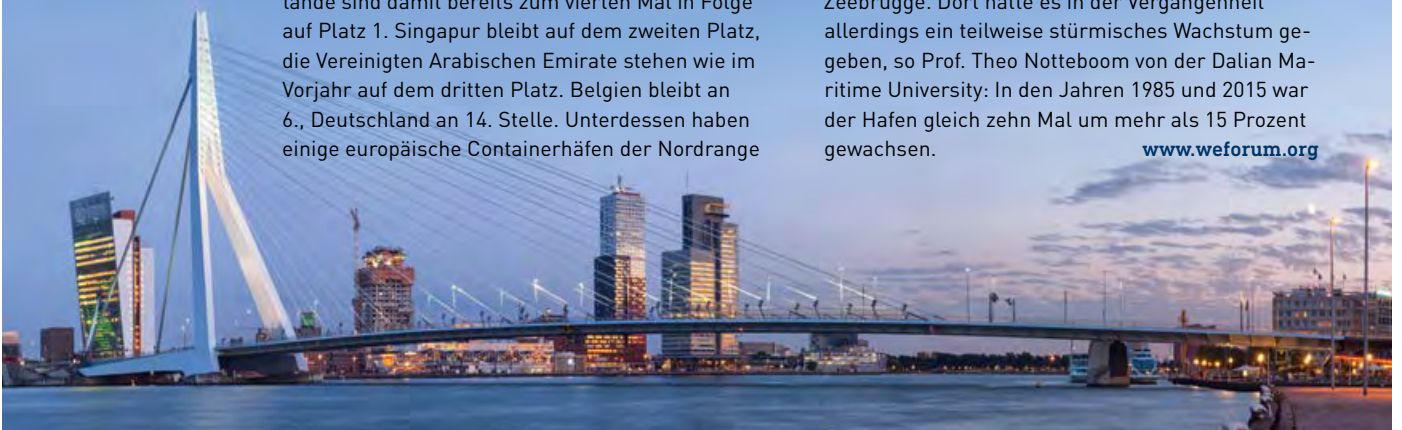


Foto: Massimo Catarinella - CC BY 3.0

Panama auf gutem Weg

••• Die Arbeiten am Panamakanal sollen wie geplant im April 2016 abgeschlossen werden. Bei umfangreichen Belastungstests war zwar eine Bruchstelle entdeckt worden, die auf den Einsatz von fehlerhaftem Stahl zurückzuführen war. Aber das Baukonsortium GUPC will trotzdem im Plan bleiben. Dagegen mehren sich beim Konkurrenzprojekt Nicaragua-Kanal die Fragezeichen, seit der chinesische Investor Wang Jing durch Chinas Börsenturbulenzen massiv Kapital verloren hat.

www.pan canal.com

Engstelle. Nach der Erweiterung passen deutlich größere Schiffe durch die Schleusen.



Foto: Canal de Panamá



Foto: Femern A/S

Zukunftsmusik. Die Fertigstellung des Tunnels verschiebt sich weiter.

Milliarden-Tunnel: erneute Verzögerung

••• Der deutsche Planfeststellungsbeschluss für den Fehmarnbelttunnel wird erst 2017 vorliegen. Bei der Planung sind rund 3.000 Einwendungen von Projektgegnern zu berücksichtigen. Die EU steht trotz der Verzögerungen zum Tunnel. Die Verbindung sei ein wichtiger Bestandteil des europäischen Verkehrskorridors, der Skandinavien mit dem Mittelmeerraum verbindet, so EU-Koordinator Pat Cox. Die EU fördert auch den Bau der Bahnstrecke mit 40 Prozent der Kosten. Die dänische Regierung hatte mit 50 Prozent kalkuliert. Der teure Bau soll 2024 fertig sein (s. S. 36).



Foto: HHLA

Steuerung. Der Containerumschlag der HHLA sank stärker als erwartet.

HHLA erwartet Gewinneinbruch

••• Nach einer Gewinnwarnung ist der Aktienkurs des Hamburger Hafenlogistikers HHLA unter Druck geraten. „Aufgrund der anhaltend schwachen und weiterhin rückläufigen Mengenentwicklung im Segment Container wird nunmehr ein Konzernbetriebsergebnis (EBIT) im

Bereich von 150 Mio. Euro erwartet (bislang: auf dem Niveau des Vorjahres, Ist 2014: 169,3 Mio. Euro)“, teilte das Unternehmen mit. Die HHLA leidet unter dem schwachen Russland-Geschäft sowie Rückgängen im Asienverkehr. Der Intermodalverkehr bleibt aber stark. www.hhla.de

Hapag-Lloyd als Vorbild



Foto: Hapag-Lloyd

Know-how. Maersk Line setzt auf Hapag-Lloyd.

••• Hapag-Lloyd und Maersk Line kooperieren, um die Sicherheit von Gefahrguttransporten weiter zu verbessern. Die Dänen planen, ein System nach dem Vorbild von Hapag-Lloyds Watchdog-Programm in ihre Geschäftsprozesse zu integrieren. Gemeinsam mit dem Freight Information System (FIS) von Hapag-Lloyd durchsucht die Software kontinuierlich die Ladungsdaten nach Auffälligkeiten.

Die Datenbank des Systems mit inzwischen mehr als 6.000 Schlüsselwörtern wird kontinuierlich ergänzt und präzisiert. Ungenau, falsch oder gar nicht deklarierte Gefahrgüter bergen großes Risikopotenzial für Crews, Schiffe, Umwelt und andere Ladung an Bord. „Die Zusammenarbeit ist ein bedeutender Schritt hin zu mehr Sicherheit in der Branche“, so Hapag-Lloyd-COO Anthony F. Firmin. www.hlag.com

ANZEIGE



Hybrid-Vögel auf der Ostsee

| **Scandlines** | Am Fehmarnbelt ziehen dunkle Wolken auf. Aber die Schlacht um die Vogelfluglinie ist noch nicht geschlagen. Während die Tunnelbauer in ihren Planungsbüros hocken, pendeln die Scandlines-Fähren unbeeinträchtigt zwischen Puttgarden und Rødby. Komme unter Wasser, was da wolle. Text und Fotos: Karsten Klama



Brückenfunktion. Die Scandlines-Fähre FS „Deutschland“ auf dem Fehmarnbelt in der Ostsee, Route Puttgarden – Rødby. Im Hintergrund: Tief „Zoran“.



Kapitän Norbert Weber bindet sich einen Zopf. Gleich bleibt nichts mehr an seinem Platz, was nicht sturmfest gesichert ist. Tief „Zoran“ hat über den Britischen Inseln Anlauf genommen. Bei sommerlichen Temperaturen rütteln jetzt Gewitter mit Sturmböen und Hagel an der FS „Deutschland“. Das Panoramadeck ist geschlossen. Ein Tornado deckt am Abend in der Kleinstadt Bützow die Dächer ab. Auf der Brücke bleibt es ruhig: Kapitän und Offiziere zücken ihre Handys. So eine schwarze Wand bekommen sie auch nicht

alle Tage zu fotografieren. „Wir fahren bis Windstärke 12, sind aber keine Haudegen“, sagt Kapitän Weber. Allein der niedrige Wasserstand in den Häfen mache ihnen bei bestimmten Wetterlagen zu schaffen.

Ungemach droht von anderer Seite: Ein fast 18 Kilometer langer Tunnel – eingegraben im Ostseegrund – soll Kapitän Weber und seiner Crew Konkurrenz machen. Mit zwei Spuren für die Eisenbahn und vier für die Straße wird es das größte Infrastrukturprojekt in Nordeuropa. Auf dänischer Seite wird bereits gebaut: In



Rødbyhavn entstehen erste Verkehrswege, die Hauptwasserversorgung für die Tunnelbaustelle und eine neue Pumpstation. Je nach Startschuss für den Tunnelbau sollen im Jahr 2021 oder 2028 täglich etwa 9.500 Fahrzeuge durch die Röhren rollen.

| Scharfe Kurven | „Wir fahren trotzdem weiter“, sagt Scandlines-Geschäftsführer Søren Poulsgaard Jensen an Bord der „FS Deutschland“. Er bereitet Mannschaft und

Maschinen auf den direkten Wettbewerb vor. Denn die Tunnelzufahrten werden gleich östlich der Fährhäfen Puttgarden und Rødbyhavn liegen. Der Scandlines-Chef wünscht sich faire Bedingungen: „Unser größtes Thema sind die Landanbindungen in den Fährhäfen.“ Die Tunnelpläne sehen vor, dass die Zufahrten zu den Fährterminals verschoben werden. „Lkw-Fahrer müssten durch zwei scharfe Kurven auf unsere Schiffe fahren. Das ist ein →

Tiefgarage. Zufahrt zum Deck der „Deutschland“. Hier finden 364 Pkws Platz.

Kämpfernatur. Scandlines-Chef Søren Poulsgaard Jensen engagiert sich mit guten Argumenten gegen den Tunnelbau.



Wettererprobt. Kapitän Norbert Weber zurrut die Haare sturmsicher fest – Tief „Zoran“ zieht heran, die Fähre fährt bis Windstärke 12.

Vogelfluglinie

- 1963 eröffnet
- Abfahrten von beiden Häfen alle 30 Minuten, 24/365
- 34.000 Abfahrten pro Jahr
- Überfahrtszeit: 45 Minuten
- Transportzahlen 2014:
 - ~ 1,6 Mio. Pkws
 - ~ 400.000 Frachteinheiten
 - ~ 13.000 Zugwaggons
 - ~ 6 Mio. Passagiere

→ „Unding!“, sagt Poulsgaard Jensen. Er kommt gerade von einem Termin aus Lübeck und nutzt die Überfahrt auf der FS „Deutschland“ zur Mittagspause. Beim Kaffee schaut er sich im gut gefüllten Bordrestaurant um: „Das größte Argument für den Bau der festen Querung war bisher immer eine halbe Stunde Zeitersparnis für Autos und Lkw. Dabei brauchen die Fernfahrer die Zeit auf der Fähre, um ihre vorgeschriebene Pause einzulegen – und die Urlauber wollen die Zeit auf See, weil es Teil ihres Urlaubserlebnisses ist.“

So sieht es auch André Sobotka. Der Lasterlenker aus München transportiert kostbare Fracht: Im Bauch der Fähre steht sein MAN-Truck voller Bentleys. „Ich habe 600 Euro für das Fährticket bezahlt, da ist das kleine Frühstück an Bord doch ein netter Ausgleich“, sagt er verschmitzt. In der Cafeteria bekommen es die Trucker gratis. Gleich will er sich noch etwas in die Ecke legen. 45 Minuten Pause – dann geht es viereinhalb Stunden auf die Autobahn Richtung Kopenhagen.

So macht das auch Johan Sloterdijk. Er hat Gemüse nach Kopenhagen, Helsingborg, Malmö und Oslo geliefert. Nun ist der Trucker Richtung Süden unterwegs: „Ich ruhe mich in Lübeck noch mal neun Stunden aus und will dann zurück nach Groningen.“ Durch eine Röhre ginge es zwar schneller. Aber er kennt das vom Kanaltunnel in England: „Da ist es eng, und im Truck fühlst du dich nicht wirklich sicher.“

| Starke Argumente | Noch tobt der Konkurrenzkampf zwischen Fähre und Tunnel an Land. In Diskussionen, Präsentationen und auf Pressekonferenzen geht es zwischen Befürwortern und Gegnern hin und her. Scandlines hat Ende Juni wieder einen Treffer gelandet: Die Ökonomen von DIW Econ, einer Consulting-Tochter des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung, untersuchten für die Fährlinie, ob die Kosten für den Tunnelbau – mehr als 10 Milliarden Euro – gerechtfertigt sind.

Projektleiter Dr. Ferdinand Pavel ist skeptisch: „Durch Mauteinnahmen allein ist die feste Beltquerung nicht mehr zu bezahlen.“ Wenn die Rechnung nicht aufgeht, zahlt sie der dänische Steuerzahler. Er haftet mit den Staatsgarantien, die Dänemark für den Tunnelbau bereitstellt. →



Erholung. An Bord beginnt der Urlaub. Im Tagesmittel kommen mehr als 1.700 Bordershopper auf die FS „Deutschland“.



Routiniert. Schiffsmechaniker Nils Jahn lässt das Tor herunter. Die Sicherheitsstandards an Bord sind hoch.

Schlankheitskur für zwei Neubauten

••• Die Reederei Scandlines betreibt auch die Fährverbindung zwischen Rostock und Gedser auf der dänischen Insel Falster. Dafür hatte sie die beiden modernen Großfähren „Berlin“ und „Copenhagen“ in Auftrag gegeben. Da die beiden 169 Meter langen Schwesterschiffe beim Bau auf der inzwischen insolventen P+S-Werft in Stralsund jedoch bedeutend zu schwer gerieten, wäre ein Einlaufen im Hafen von Gedser voll be-

laden nicht möglich gewesen. Die Schiffe werden daher einer extremen Schlankheitskur unterzogen – jeweils 700 Tonnen muss jede Fähre verlieren. Scandlines und die dänische Fayard-Werft verantworten zusammen das Projektmanagement, G+H Marine ist für die Inneneinrichtung zuständig. Die Kapazität der neuen Hybrid-Fähren: 1.300 Passagiere und 460 Pkws bzw. 96 Lkws. www.scandlines.de



Diät. Um Gewicht zu sparen, wurden leichte Materialien mit innovativen Konstruktionen kombiniert.



Foto: beltretter.de

Symbol. Mit dem blauen Kreuz bekunden Tunnelgegner ihre ablehnende Haltung.

INFO

Tunnel-Diskussion

●●● Rund 11.000 Seiten stark sind die Planfeststellungsunterlagen zum Fehmarnbelttunnel. Allein 233 Pläne und Skizzen sollen einen detaillierten Einblick in das Vorhaben geben. Etwa 3.100 Einwendungen und Stellungnahmen liegen dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein vor. In den Monaten Juli, September und November diskutiert man mit den Trägern öffentlicher Belange, mit Anliegergemeinden und Verbänden. Die Unterlagen sind auf pfv.femern.de einzusehen.

Die Baukosten für den Tunnel werden aktuell auf 7,4 Mrd. Euro und die Kosten für die Hinterlandanbindung auf dänischer Seite auf 1,29 Mrd. Euro geschätzt. Auf deutscher Seite rechnet das Bundesverkehrsministerium zum jetzigen Zeitpunkt mit Kosten für die Aufwertung der Straßen- und Schienenanbindung von 1,6 Mrd. Euro – ohne die zusätzlichen Kosten von 250 bis 600 Mio. Euro für die geplante neue Fehmarnsundquerung. Auch Naturschützer sehen das Projekt kritisch.



Platzhirsch.

Der Transport per Schiff hat sich in Jahrzehnten bewährt.



Die Analyse zeigt, dass der Tunnel in keinem der betrachteten Modelle Überschüsse generiert, die die erwartete Höhe der EU-Zuschüsse von 1,4 Mrd. Euro übersteigen.“

Dr. Ferdinand Pavel, Projektleiter DIW Econ





Hybrid-Technologie. Zenon Galikowski, Zweiter Technischer Offizier, inspiziert einen der Batterieräume.

➔ Scandlines CEO-Poulsen erwartet beim Tunnelbetrieb „ein Milliardengrab, sobald wir mit unseren Fähren in Konkurrenz fahren“.

Auf der FS „Deutschland“ buhlt die Crew um die Gunst der Kunden: Ob in der Küche, im Service oder Bordshop – alles ist schick. Selbst unter

Deck ist neueste Technik eingezogen. Rund 14 Millionen Euro hat die Reederei in die Hybrid-Antriebssysteme der vier Vogelflugfähren investiert. Den Auftakt machte die „Prinzessin Benedikte“ im September 2013. Als weltweit erste Fährreederei speichert Scandlines überschüssige Energie in Batterien und passt ihren Treibstoffverbrauch optimal an die Auslastung an. Positiver Effekt: Das spart bis zu 15 Prozent der CO₂-Emissionen ein.

Die Trucker: wohlverdiente Pause an Bord

••• Stefan Anderson fährt in Norrköping einen Milchlaster. Heute hat der Schwede frei und macht einen kleinen Ausflug. 1.280 km liegen hinter ihm. Sein Ziel: das wohl größte schwimmende Einkaufszentrum im Norden Europas – der Border-Shop in Puttgarden. Auf 8.000 m² bietet Scandlines hier 900 Weine, 250 Whiskysorten und rund 40 Cognacs und Weinbrände an. Anderson wird Bier und ein paar Flaschen „Famous Grouse“ mitnehmen – schwedische Sommernächte

seien so lang. Trucker Craig Bostock (Foto) lebt in Amsterdam, stammt aber aus Nottingham. Seit fast 20 Jahren ist er auf der Straße – derzeit im schweren Volvo. Selbst nach England nimmt er die Fähre: „Da ist das Essen schon bezahlt, du hast eine Kabine und bekommst einen Drink. Das ist besser, als durch einen dunklen Tunnel zu fahren“, sagt er und ergänzt: „Ich mag Schiffe.“ Er schläft daheim auf einem 30 Meter langen Motor-Clipper.



| Fernwartung aus Kanada |

Bei langsamer Fahrt oder Hafenliegezeiten produzieren die Dieselgeneratoren überschüssige Energie, die in Batterien gespeichert wird. Wird mehr Energie benötigt, als ein Dieselgenerator produzieren kann, gibt das System Energie ab. So wird erreicht, dass der Dieselmotor immer unter optimaler Auslastung arbeitet. Die Power entspricht etwa 600 Hybridautos und macht es möglich, das 8.800 Tonnen schwere Schiff – theoretisch – etwa 30 Minuten ohne Dieselmotor zu betreiben.

Im Maschinenraum merkt man davon zunächst nichts. Ohne Gehörschutz kommt hier keiner aus. Der Diesel, ein



Verbindung. Die Überfahrt dauert nur rund 45 Minuten und erfolgt das ganze Jahr rund um die Uhr.

MAK9M32C, läuft im Dauerbetrieb. Es ist warm. Dann öffnet Zenon Galikowski eine dicke weiße Tür. Sie führt zu einer Art riesigem Kühlhaus. Wo vor Kurzem noch ein MAK-Schiffsdiesel stand, sind hier 399 Akkus zu einem riesigen Block zusammengeschaltet. Samt Transformator bringen die Akkumodule 50 Tonnen auf die Waage. Luft umströmt die einzelnen Lithium-Polymer-Akkus, die jeweils je 6,5 kWh leisten. Insgesamt stehen 2,7 MWh zur Verfügung. „Solange es blau leuchtet, ist alles o.k.“, sagt der Zweite Technische Offizier Galikowski und zeigt auf die Kontroll-LEDs. Die Fernwartung per Internetzugang übernimmt Corvus Energy in Kanada.

Mit der Energie aus den Akkus läuft die FS „Deutschland“ ruhiger. „Man spürt weniger Vibrationen im Schiff, wenn die Batterie zugeschaltet ist“, sagt Kapitän Weber. Voraussetzung für die Umrüstung war, dass die Fähre einen diesel-elektrischen Antrieb hat. Mit dem vom Schiffsdiesel erzeugten Strom werden Elektromotoren angetrieben, die mit den Schiffsschrauben verbunden sind. Closed-Loop-Scrubber reinigen auf der FS „Deutschland“ die Dieselabgase und reduzieren den Schwefelaußstoß unter die in der ECA-Zone Ostsee zulässigen Grenz-

werte. Nebeneffekt: So wird die Kapitänsnase nicht abgelenkt, denn Rapsduft weht von den Feldern herüber. Kapitän Weber erkennt daran, dass er in Puttgarden anlegt. Bisher ohne Konkurrenz. Europas größter Fährhafen ist quasi sein Privat-hafen. Auf der britischen Seekarte für die Berufsschiffahrt, der GB2117, ist er gar nicht erst eingezeichnet. |●●●

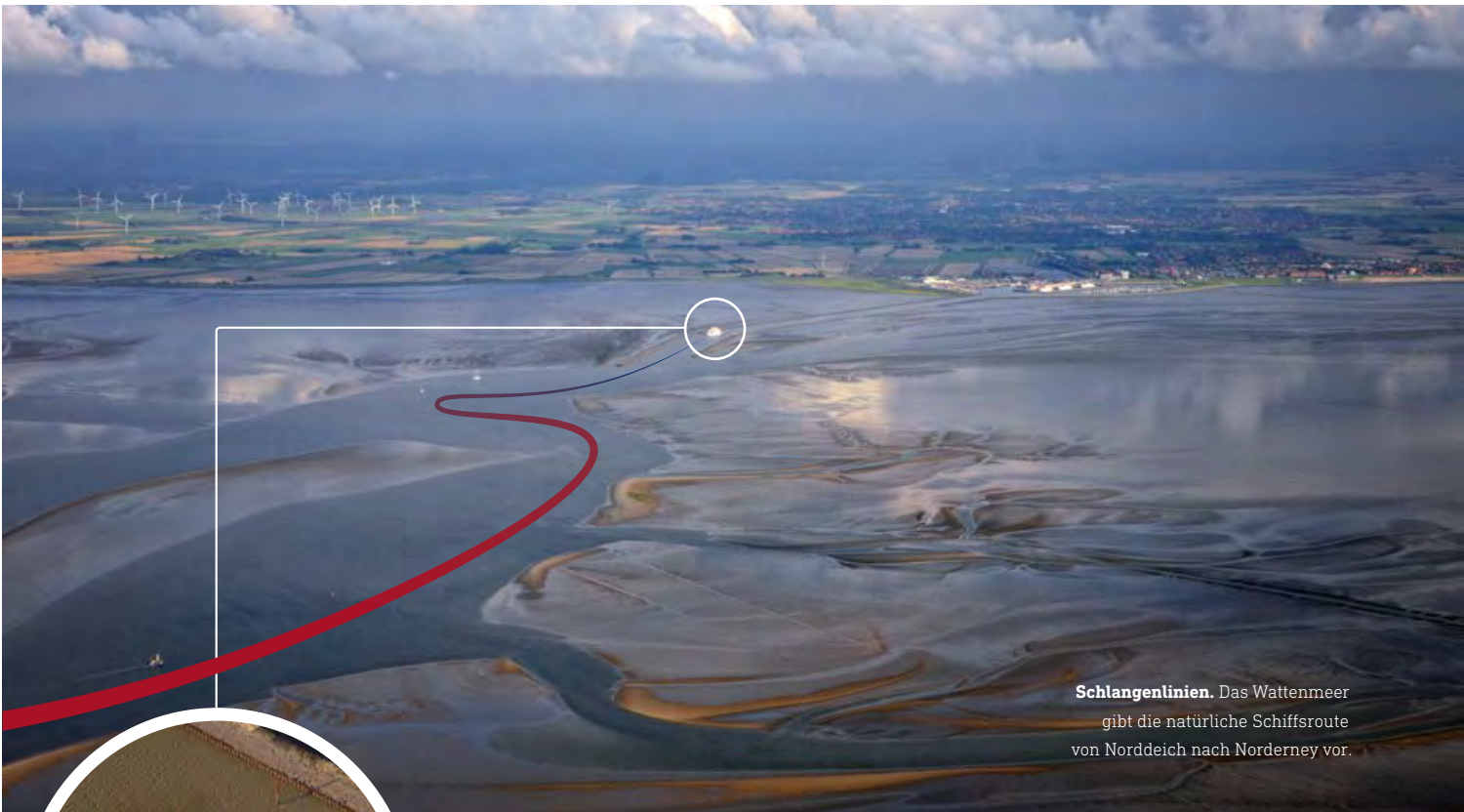


Vertrauen.

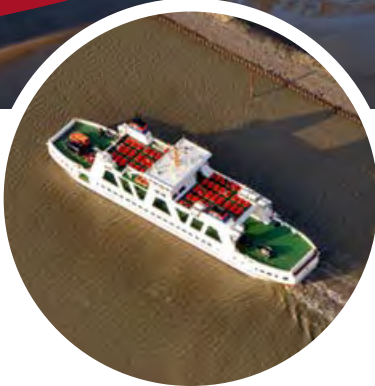
Der Transfer mit einer Scandlines-Fähre ist jedes Jahr für Millionen Reisende der Start ihres Urlaubs.

In den Sand gesetzt

| Wattenmeer | Fahrwasserversandungen setzen den Fährern der Norden-Frisia zu – und gefährden den tideunabhängigen Norderney-Verkehr. Text: Gunther Meyn



Schlangenlinien. Das Wattenmeer gibt die natürliche Schiffsroute von Norddeich nach Norderney vor.



Dauereinsatz. Die Passagier-/Auto-fähre „Frisia III“ pendelt mehrmals täglich zwischen Norden-Norddeich und Norderney.

Es geht Schlag auf Schlag: Im Stundentakt reiht sich Pkw an Pkw am Fähranleger in Norddeich und wartet auf die Überfahrt. Je nach Schiffstyp passen bis zu 1.500 Passagiere und 60 Autos an Bord der Fähre. Ihr Ziel: Die ostfriesische Insel Norderney. Rund 55 Minuten dauert die Überfahrt auf das 15 km lange und 2,5 km breite Eiland. Norderney zählt mit 3,4 Millionen Übernachtungen im Jahr zu den beliebtesten Urlaubsdestinationen in ganz Niedersachsen.

„Wir befördern täglich 5.000-6.000 Personen, in Stoßzeiten sogar bis zu 14.000“, sagt Carl-Ulfert Stegmann, Vorstand der Fährreederei Norden-Frisia. Neben der Norderney-Verbindung betreibt Frisia auch einen Linienverkehr zur Nachbarinsel Juist.

Beide Routen führen quer durch den Naturpark Wattenmeer – und zwar „quer“ im wahrsten Sinne des Wortes. Denn eine Vogelflug-Verbindung wie bei anderen Fährlinien ist in diesem flachen Gewässer nicht möglich. Stattdessen geht es im Zickzackkurs durch die natürlichen Fahrrinnen des sogenannten „Busetiefs“, die sich als Priele durch die Sandbänke ziehen. Wie eng der befahrbare Korridor tatsächlich ist, wird erst richtig sichtbar, wenn die Schiffe bei Niedrigwasser zwischen den blank liegenden Sandbänken übersetzen (s.o.).

| Kostspielige Reparaturen | Da die Norderney-Route tideunabhängig – also auch bei Niedrigwasser – befahren wird, muss die Wasserstraße zu jeder Zeit tief genug

für die Frisia-Fähren mit ihrem Tiefgang von bis zu 1,83 m sein. Leider ist das nicht immer der Fall. Regelmäßig kommt es an engen Stellen zu Versandungen der Fahrinne. Die Folge sind Grundberührungen und ein schneller Verschleiß der Schiffsschrauben. Laut Frisia-Chef Stegmann belaufen sich die Instandhaltungskosten für die malträtierten Propeller auf 100.000 Euro jährlich – ein schmerzhafter Kostenfaktor für die Reederei. Denn in ausreichend tiefen Gewässern halten Propeller normalerweise ein Schiffsleben lang durch.

| Logistische Lebensader | Schuld an den regelmäßigen Fahrwasserverengungen ist die morphologische Struktur des Meeresbodens. „Das Wattenmeer unterliegt ständigen Veränderungen“, erklärt Dr.-Ing. Andreas Wurpts, Leiter der Forschungsstelle Küste beim Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN). „Durch die Gezeitenströmungen und die Seegangenergie werden ständig große Mengen Sand und Schlick im Wattenmeer bewegt.“ Ein Teil davon lagert sich in der natürlichen Fahrinne der Frisia-Fähren ab. Als Folge starker Ostwinde kommen häufig besonders niedrige Wasserstände hinzu.

Im schlimmsten Fall führt das zum Ausfall von Fährverbindungen. Dann blei-

ben in Nordeich und Norderney die Passagier- und Pkw-Brücken hochgeklappt. Passiert dies – wie im letzten Winter – ausgerechnet über die Weihnachtsfeiertage, müssen Hunderte Menschen bis zur nächsten Überfahrt ausharren. „Zwar können wir in solchen Situationen flexibel mit unseren kleineren Juist-Fähren aushelfen“, so Stegmann. „Für Pkws und Lkws aber ist die Zwangspause mitunter deutlich länger.“ Für sie heißt es: warten aufs Hochwasser – bis die großen Schwesterschiffe „Frisia III“ und „Frisia IV“ mit ihren Autodecks genug Wasser unterm Kiel haben.

Eine Unterbrechung, die sich die bevölkerungsreichste und mit Abstand meistbesuchte ostfriesische Insel kaum leisten kann. Schließlich wird die gesamte Güterversorgung über die verschifften Lkws und Kleintransporter abgewickelt. Egal ob frische Lebensmittel, Materialnachschub für Baustellen oder dringend benötigte Medikamente – bei jedem Schiffsausfall droht den Insulanern ein kritischer Versorgungsengpass.

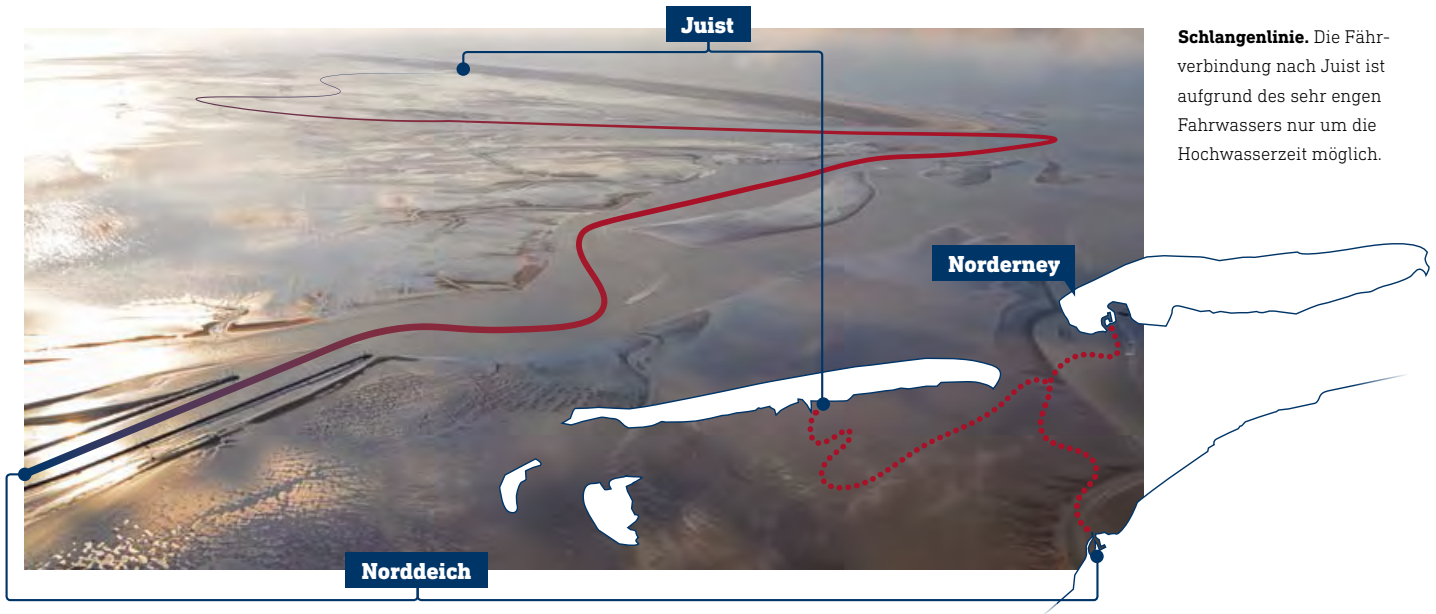
| Teurer Baggereinsatz | Um die Wasserstraße auch bei Ebbe wieder befahrbar zu machen, müssen die betroffenen Abschnitte regelmäßig freigebaggert werden: Je nach Maßnahme werden dabei bis →



Seit 2004 haben wir rund 700.000 Euro für Baggermaßnahmen ausgegeben.

Carl-Ulbert Stegmann, Vorstand AG Reederei Norden-Frisia

ANZEIGE



Schlangenlinie. Die Fährverbindung nach Juist ist aufgrund des sehr engen Fahrwassers nur um die Hochwasserzeit möglich.

➔ zu 50.000 Kubikmeter Sand entnommen und im Wattenmeer verklappt. Ein teures Unterfangen: „Die Charterkosten für einen Saugbagger liegen bei rund 13.000 Euro pro Tag“, so Stegmann. Hinzu kommt der bürokratische Aufwand. Für jeden Baggereinsatz benötigt Frisia eine behördliche Genehmigung.

Und nicht immer sind die Eingriffe langfristig von Erfolg gekrönt. Stegmann erinnert sich: „Im letzten Herbst haben wir eine Engstelle im nördlichen Busetief ausbaggern lassen. Bereits wenige Wochen später fiel nach einem Sturm die Fahrrinne innerhalb kürzester Zeit wieder zu.“ Fazit: Rund 400.000 Euro wurden sprichwörtlich in den Sand gesetzt.

| Tiefere Gräben | Eigentlich fällt die Bundeswasserstraße nach Norderney in den Zuständigkeitsbereich des Wasser- und

Schiffahrtsamts (WSA), das dem Verkehrsministerium unterstellt ist. Doch dessen Etat ist begrenzt. „Für Ausbaggerungsarbeiten im Wattenmeer stehen uns jährlich 153.000 Euro zur Verfügung“, erklärt Markus Jänen, Sachbereichsleiter Bau, Betrieb und Unterhaltung beim WSA in Emden: „Diese Summe wurde bereits 1990 vertraglich mit dem Bundesverkehrsministerium, der Wasser- und Schifffahrdirektion Aurich, der Stadt Norderney und Frisia vereinbart.“ Das bedeutet: Reicht das Geld in einem Jahr nicht aus, muss Frisia zusätzlich notwendige Baggerkosten selbst tragen.

Weiteres Problem: Das WSA garantiert eine einschiffige Fahrinnenverbreiterung von maximal 30 Metern. Die Reederei benötigt jedoch ein zweischiffiges Fahrwasser, um eine ausreichende Manövrierfähigkeit ihrer Fähren zu gewährleisten. Für die

zusätzliche Verbreiterung und Vertiefung der Fahrrinne muss Frisia deshalb ebenfalls draufsatteln – und das seit Jahren. Stegmann rechnet vor: „Seit 2004 haben wir rund 700.000 Euro für Ausbaggerungsmaßnahmen ausgegeben.“ Zwar konnte in diesem Jahr der nördliche Engpass durch die Verlegung der Fahrrinne bislang behoben werden. Zwei weitere kritische Nadelöhere im mittleren Fahrabschnitt und oberhalb der Hafenausfahrt Norden machen den Norderney-Fähren aber nach wie vor zu schaffen. Bis zur nächsten aufwendigen Baggermaßnahme ist es also nur noch eine Frage der Zeit.

Klare Sache: „Die Wasserstraßen zu den deutschen Inseln instand zu halten, ist eine öffentliche Aufgabe – und nicht die von einzelnen Unternehmen“, fordert Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR. |●●●



Deformation. So kann eine Schiffsschraube nach der Berührung mit einer Sandbank aussehen.

Fährreederei Norden-Frisia

●●● Die Reederei Norden-Frisia wurde 1871 in Norden gegründet. Die Reederei verfügt über eine Flotte von zehn Schiffen, darunter acht Fahrgastschiffe und zwei RoRo-Frachtschiffe. Zu ihrem Kerngeschäft zählt die Personen- und Fahrzeugbeförderung nach Norderney und Juist. Der reedereieigene Luftverkehrsbetrieb FLN Frisia-Luftverkehr befördert im Liniendienst nach Juist und Wangerooge mehr als 120.000 Fluggäste im Jahr. Außerdem ist die Reederei mit der Tochter Frisia-Offshore im Bereich Crew-Transfer und Verkehrssicherung für Windparks auf See im Geschäft. www.reederei-frisia.de



Hauptsitz. Die Zentrale der Norden-Frisia liegt auf Norderney.

| NEUE SCHIFFE |

| R.C. RICKMERS |

| | |
|-----------------------|---------------------------|
| IMO-Nummer | 9679892 |
| Reederei | Rickmers Group |
| Flagge | Singapur |
| Ablieferung | August 2015 |
| Typ | Containerschiff |
| Tonnage | 83.731 BRZ |
| Tragfähigkeit | 102.931 TDW |
| Ladekapazität | 9.448 TEU (1.500 Reefer) |
| Werft | STX Korea (ROK) |
| Länge/Breite/Tiefgang | 299,99 m/48,20 m/15,0 m |
| Motor/Leistung | MAN 8S90ME-C9.2/34.740 kW |
| Geschwindigkeit | 21 Knoten |
| Klasse | DNV GL |



| PERFECT |



| | |
|-----------------------|----------------------------------|
| IMO-Nummer | 9684756 |
| Reederei | URAG Unterweser |
| Flagge | St. Vincent & The Grenadines |
| Ablieferung | Dezember 2014 |
| Typ | Hochseeschlepper |
| Tonnage | 268 BRZ |
| Tragfähigkeit | 150 TDW |
| Pfahlzug | 72 Tonnen |
| Werft | Damen, Gorinchem (NL) |
| Länge/Breite/Tiefgang | 24,47 m/11,33 m/3,60 m |
| Motor/Leistung | 2x Caterpillar 3516C-HD/4.200 kW |
| Geschwindigkeit | 12 Knoten |
| Klasse | Lloyd's Register |

| SAN CLEMENTE |

| | |
|-----------------------|-----------------------------|
| IMO-Nummer | 9699189 |
| Reederei | Hamburg Süd |
| Flagge | Liberia |
| Ablieferung | 2014 |
| Typ | Containerschiff |
| Tonnage | 94.930 BRZ |
| Tragfähigkeit | 112.231 TDW |
| Ladekapazität | 9.034 TEU |
| Werft | Hyundai, Ulsan (ROK) |
| Länge/Breite/Tiefgang | 299,92 m/48,20 m/14,50 m |
| Motor/Leistung | Wärtsilä 9X82/36.440 kW |
| Geschwindigkeit | 22 Knoten |
| Klasse | American Bureau of Shipping |





Kleines Laster, großes Schiff

| **Transport** | Tabak ist eines der ältesten Genussmittel der Welt. Den weiten Weg von der Plantage in Südamerika legen die begehrten Blätter per Schiff zurück – und die Reedereien kümmern sich darum, dass die Ware sicher nach Europa kommt.

Text: Sabrina Junge

Edler Genuss. Mutterland der Zigarre ist Kuba. Dort wird die besondere Tabakware in akribischer Handarbeit gefertigt.



Lange bevor Kolumbus einen Fuß auf amerikanischen Boden setzte, hatte die indigene Bevölkerung die Vorzüge der Tabakpflanze für sich entdeckt. Im Vordergrund stand dabei allerdings weniger der Genuss. Vielmehr versuchten Priester und Medizinmänner, die Götter durch Rauchopfer gnädig zu stimmen. Im 16. Jahrhundert brachten Seeleute, die zwischen Neuer und Alter Welt pendelten, erstmals den bizarren Stoff, der aus der Tabakpflanze entsteht, in die Häfen Europas. Damit legten sie den Grundstein für eine Erfolgsgeschichte: die Verschiffung des Tabaks über die Weltmeere.

Importiert werden die aromatischen Blätter bis heute meist aus Südamerika – und sind schon deshalb traditionell ein bedeutendes Transportgut für die Hamburg

Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft: „Die Verschiffung von Tabak ist seit jeher Thema bei Hamburg Süd. Das gehört genauso zu unserer Geschichte wie die ‚Cap San Diego‘, sagt Senior Sales Manager Matthias Schütt. Der 39-Jährige ist schon fast 20 Jahre bei der Reederei.

Zum größten Teil transportieren die Hamburger den Stoff als sogenannten „Leaf Tobacco“, also Rohtabak. „Der gepresste Tabak ist ein Massenprodukt und wird in der Regel in 40‘-Standard-Containern verschifft“, erklärt Schütt. „Lediglich ausgewählte Zigarrentabake kommen in Container mit speziellem Belüftungssystem.“ Die größten Gefahren, die beim Transport auftreten können, sind Feuchtigkeit, Fremdgeruch und Tabakkäfer in den Containern. Ist nur ein Karton im →



Prozess. Von der Ernte über die Trocknung bis zur Fermentation durchläuft der Tabak zahlreiche Stationen.



Fotos: Mario Markovt - Fotolia; rti - Fotolia

→ Container von den Käfern befallen, breiten sie sich schnell auf die ganze Ladung aus. Zur Vorbeugung wird der Tabak mit Phosphorwasserstoff begast.

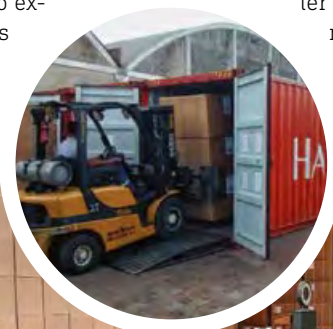
Wo der Tabak wächst | „Brasilien ist eines der wichtigsten Anbauggebiete. Zur Tabaksaison werden uns allein von einem Kunden bis zu 100 Container pro Woche auf die Schiffe gestellt“, erklärt der Senior Sales Manager. „Da muss alles gut getimt sein“, sagt Schütt.

Aromaschutz ist Trumpf: Um die nötige Geruchsreinheit zu gewährleisten, werden die Metallboxen leer in die brasilianischen Häfen gebracht oder vor Ort speziell für den Tabaktransport aufbereitet. Diese Expertise wird auch im kleinen Maßstab geschätzt: So exportiert Hamburg Süd aus Baden-Württemberg eine

geringe Menge Wasserpfeifentabak nach Ägypten. 2014 hat die Reederei 250.000 Tonnen Rohtabak über die Weltmeere verschifft. Auch andere Schifffahrtsunternehmen sind hier aktiv – Deutschlands größte Linienreederei Hapag-Lloyd etwa kam auf knapp 8.000 TEU mit „Leaf Tobacco“.

Der Tabakmarkt hat in den letzten Jahren eine starke Konsolidierung durchlebt. „Noch vor einigen Jahren gab es noch mehr als zehn große Tabakhersteller auf dem Markt, heute sind es gerade mal vier“, erklärt Schütt. Zu diesen „Big Four“ zählen neben Branchenprimus Philip Morris auch British American Tobacco, Japan Tobacco International und die Imperial Tobacco Group, zu der seit 2002 Reemtsma gehört.

Der Hamburger Zigarettenhersteller blickt auf eine über 100-jährige Geschichte zurück. „Hanseatische Tugenden wie



Fotos: Reemtsma, Hamburg Süd

Qualitätscheck. In den Rohtabaklagern wird der „Leaf Tobacco“ erneut von Experten geprüft.

Von der Pflanze zum Genuss

Anbau. Bei günstigen klimatischen Bedingungen braucht die Tabakpflanze zwei bis drei Monate auf dem Feld, um zu reifen.

Ernte. Während man Virginia- und Orient-Tabak sorgfältig Blatt für Blatt erntet, wird beim Burley-Tabak die gesamte Pflanze abgeschnitten.

Trocknung. Dieser Prozess ist für die spätere Qualität und den wesentlichen Charakter des Tabaks von großer Bedeutung. Luft-, Heißluft-, Feuer- oder Sonnentrocknung: Der Trocknungsvorgang bestimmt Farbe und Geschmack.

Fermentation. Einige Tabake werden anschließend fermentiert. Während des mehrwöchigen Prozesses werden Eiweißstoffe abgebaut – durch den chemischen Prozess bildet sich das endgültige Aroma des Tabaks heraus.

Einkauf. Der getrocknete Tabak wird nun nach Qualität sortiert und gebündelt. Die Tabakeinkäufer wissen genau, worauf es bei gutem Tabak ankommt: Sie riechen, schmecken und fühlen die Qualitätsunterschiede.

Transport. Der Rohtabak wird entweder in durchschnittlich 200 Kilo schweren C-48-Kartons oder in seltenen Fällen in Juteballen verschifft. Die damit befüllten Container werden anschließend mit Lkws zum Hafen gebracht und auf die Schiffe geladen.

Feinschliff. Die getrockneten und in Ballen verpackten Blätter kommen in Rohtabaklager, wo sie weiter lagern und nachreifen. Dort werden die gewünschten Blends zusammengestellt, zerkleinert, erneut angefeuchtet und zu Zigaretten verarbeitet oder als Volumentabak in Dosen oder Beutel abgefüllt.

Zuverlässigkeit und Bodenständigkeit, die in dieser Zeit wurzeln, spielen noch immer eine große Rolle“, sagt der International Transport Manager aus dem Bereich Global Logistics – und prägen auch die Zusammenarbeit mit Reedereien wie Hamburg Süd.

| Florierender Schmuggel | Der 44-Jährige ist seit 2001 bei Reemtsma. „In erster Linie bin ich für den Einkauf und die Abwicklung sämtlicher internationaler Transporte der Imperial Tobacco-Gruppe zuständig“, sagt Poser. Den Tabak importiert das Unternehmen aus rund 40 Ländern. Gemessen an der bezogenen Menge sei Brasilien dabei das mit Abstand wichtigste Anbaugelände, so Poser. Weitere bedeutende Gebiete: China, Indien oder afrikanische Länder wie Malawi und Tansania. Da die meisten Rohabake aus Übersee importiert werden, eignet sich das Transportmittel Schiff am besten. Dabei arbeitet der Konzern mit verschiedenen Reedereien zusammen.

„Der Rohabak wird entweder in Kartons oder in seltenen Fällen noch in Juteballen verschifft“, erzählt Poser. Neben Feuchtigkeit ist die Sicherheit der Ware die größte Herausforderung. „Rohabak ist ein begehrtes Gut für Kriminelle, die daraus Schmuggelware herstellen“, so Poser. „Daher müssen wir auf unseren Transportwegen den Sicherheitsaspekt immer mit bedenken.“

Das gilt auch für das Tabak-Endprodukt: die Zigarette. Ein Container voller Zigaretten enthält etwa zehn Millionen Sticks – ein beträchtlicher Wert. Um den immer professioneller agierenden Banden so wenig Angriffsfläche wie möglich zu bieten, sind nicht nur die Container, sondern auch die Lagerhallen von Reemtsma gut gesichert: Monitore, Sicherheitstüren und Alarmschalter sollen das Diebstahlrisiko auf ein Minimum reduzieren.

| Vom Rohabak zur Zigarette | Insgesamt vertreibt Reemtsma über 100 verschiedene Zigarettenmarken. Am bekanntesten



Experte. Matthias Schütt, Senior Sales Manager bei Hamburg Süd, kennt sich mit Tabak aus. Er war für das Unternehmen auch im Anbaugebiet Argentinien tätig.

sind in Deutschland die Sorten JPS, Gauloises und West. „Jede Marke besteht dabei aus einer ganz eigenen Tabakmischung, den sogenannten Blends“, erklärt

Sven Poser. „Der Blend setzt sich wiederum aus einer Vielzahl verschiedener Komponenten zusammen. Bei unserer erfolgreichsten Zigarettenmarke JPS sind es rund 30.“ Damit jede Marke ihren typischen Geschmack behält, wird der Blend nach jeder Ernte neu gemixt – denn Tabakpflanzen wachsen jede Saison unterschiedlich. Um diese Geschmacksabweichungen auszugleichen, muss die Komposition permanent geändert werden.

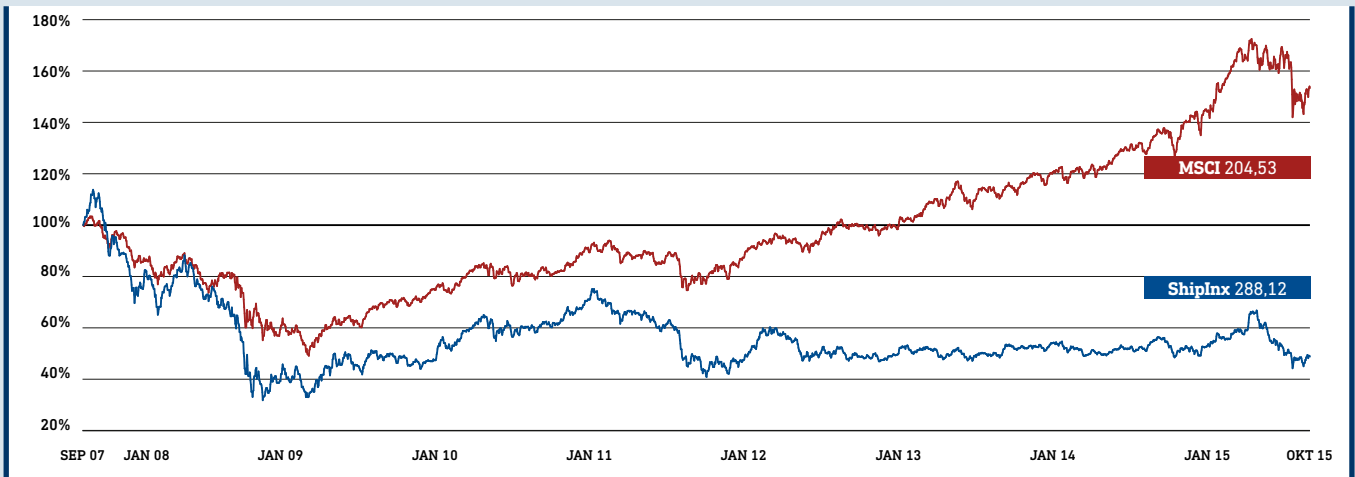
Auch der Trocknungs-

prozess spielt bei der Geschmacksentfaltung eine entscheidende Rolle. Nach der Ernte wird der Tabak entweder per Luft-, Heißluft-, Feuer- oder Sontrocknung bearbeitet. Einige Tabake werden zusätzlich fermentiert. „Die getrockneten und in Ballen verpackten Blätter kommen dann in unsere Rohabaklager, wo sie weiter lagern und nachreifen“, erzählt Poser. Im Lager in Langenhagen werden schließlich die gewünschten Blends zusammengestellt, zerkleinert oder zu Zigaretten verarbeitet. Im Finanzjahr 2014 produzierte die Imperial Tobacco-Gruppe ca. 250 Milliarden Zigaretten. Nach der Verarbeitung zum Glimmstängel macht sich ein Gutteil des Tabaks wieder per Container auf den Weg. Diesmal zum Kunden, der die Zigarette dann hoffentlich bewusst und mit Verantwortung genießt. |•••



Erfahrung. Bereits seit 14 Jahren ist International Transport Manager Sven Poser für den Hamburger Zigarettenhersteller Reemtsma tätig.

ANZEIGE



Quelle: YAHOO (links), Structured Solutions AG, Stand: 21.10.2015

Umdenken in Korea, unfreiwilliger Pennystock an der NASDAQ, LNG-Aktien abgewertet

Der Hamburger Hafendienstleister → **HHLA**, musste einen Rückgang der zu erwartenden Ladungsmengen verkünden. Die notwendigerweise gekappten Gewinnziele schickten die HHLA-Papiere zunächst auf Talfahrt. Wenig hilfreich waren hier die chinesischen Handelsdaten. Das Management hatte die Erwartungen an das operative Ergebnis um 13 Prozent auf 135 Millionen Euro für 2015 gesenkt. Die HHLA leidet seit geraumer Zeit unter der Krise in Russland und der schwächelnden chinesischen Wirtschaft; zudem ist über den seit Jahren erhofften Fahrinnenausbau der Elbe immer noch nicht entschieden. Kleiner Trost: Die Com-

merzbank beließ die Empfehlung auf „hold“.

In Korea mehren sich unterdessen die Anzeichen, dass die Regierung die strauchelnde Werftenindustrie nicht mehr unbegrenzt unterstützen will. Nach Medienberichten über angeblich weit höhere Verluste als erwartet ist die Aktie des südkoreanischen Schiffbauers DSME an einem Tag um dramatische 30 Prozent in den Keller gerauscht. Südkoreas auflagenstärkste Zeitung „Chosun Ilbo“ hatte zuvor unter Berufung auf Regierungsbeamte berichtet, Daewoos Verluste im zweiten Quartal 2015 beliefen sich auf umgerechnet etwa 1,6 bis 2,4 Milliarden Euro. Das Minus habe das Unternehmen

aber bisher nicht im vollen Umfang ausgewiesen. Grund für die Verluste seien Schiffe und Offshore-Anlagen, die zu niedrigen Preisen verkauft worden seien.

Ins Schlingern geraten ist die Aktie von → **Dryships**. George Economou musste das Listing an der NASDAQ eilig in ein anderes Segment verlegen, um etwas Zeit zu gewinnen. Der Aktienkurs hatte mehr als 30 Tage deutlich zu niedrig notiert. Dem unfreiwilligen Pennystock droht das Delisting. Üblicherweise wird das Problem mit einem „Reverse Stock Split“ beantwortet – wie zuletzt bei Euroseas im Juli 2015.

Schwierige Wochen haben börsennotierte LNG-Carrier hinter sich. Vor allem,

wer Schiffe am Spot-Markt fahren hat, muss sich derzeit die Zuneigung der Investoren schwer verdienen. Sowohl Golar LNG mit Tor Olav Trøim als auch → **GasLog** mit Peter Livanos mussten ihren Kurs steil absinken sehen, zeitweilig um mehr als 10 Prozent an einem Tag. Schuld war die äußerst kritische Berichterstattung über den Commodity-Riesen Glencore, bei dem zeitweise ein Klumpenrisiko vermutet wurde. Glencore hatte versucht, ein großer Spieler auf dem LNG-Spotmarkt zu werden, und wollte es mit den Platzhirschen von Trafigura und Vitol aufnehmen. Da das nicht zu klappen scheint, drohte auch der bislang kaum existierende LNG-Spotmarkt wieder in

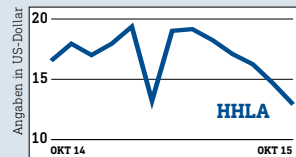
Foto: Engel&Gleier/VDR



Experte. Dr. Max Johns kommentiert für die Deutsche Seeschiffahrt die Entwicklung der maritimen Börsenwerte.

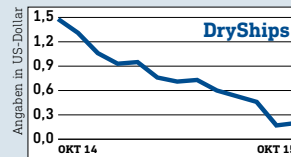
sich zusammenzusackern, bevor er überhaupt entstanden war. Aktien beider Reedereien werden rund 60 Prozent niedriger gehandelt als zu besseren Zeiten im Laufe des vergangenen Jahres.

Es ist erst wenige Wochen her, dass GasLog und Golar LNG zusammen mit Dynagas einen LNG-Carrier-Pool unter dem Namen „The Cool Pool“ formiert haben, um besser am Sport-Markt agieren zu können. |•••



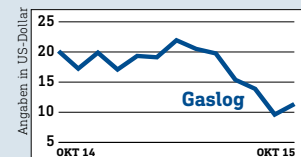
HHLA

••• Die Russlandkrise und die deutliche Abkühlung auf dem chinesischen Markt haben die Aussichten im Hamburger Hafen gedämpft. Investoren betrachten die Lage derweil noch zuversichtlich.



Dryships

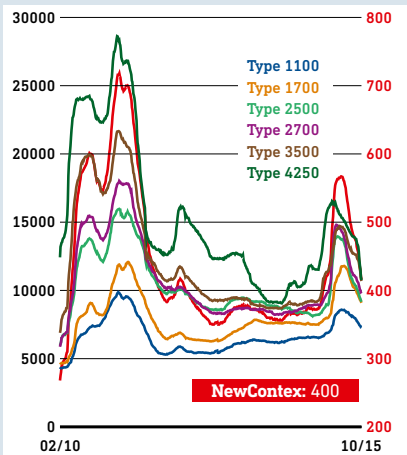
••• Der Spezialist für Bulker steht mit einem Bein auch im Offshore-Geschäft. In beiden Bereichen läuft es nicht gut, sodass aus „DRYS“ ein Pennystock wurde. George Economou ist gefragt, um die Bewertung schnell wieder anzuheben.



GasLog

••• Zwar hat sich der Kurs der LNG-Reederei seit dem Frühjahr halbiert, doch scheint das Tal von Ende September überwunden – und der Ausblick für die Spotfahrt ist wieder etwas positiver.

ANZEIGE



Quelle: VHSS; Stand: 23.10.2015

NEW CONTEX

New ConTex gibt zum wiederholten Male nach

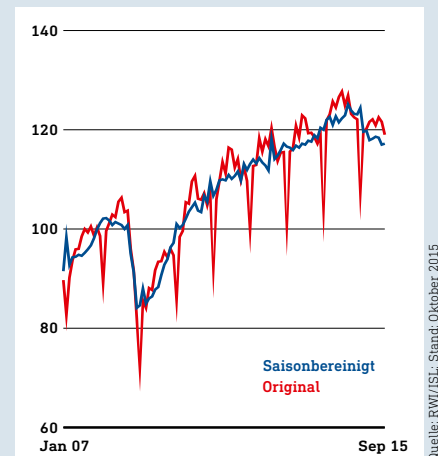
Der negative Trend im Chartermarkt für Containerschiffe hält weiter an. In der Folge verlor der von der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. herausgegebene New ConTex weitere 16 Punkte und schloss zum Redaktionsschluss Ende der 43. Kalenderwoche bei 400 Punkten. Allein im Verlauf des Oktobers ist der Index damit um 40 Punkte gesunken. Erneut war bei den Panamax-Einheiten der größte Rückgang zu beobachten, die im kurzfristigen Bereich 8,9 Prozent zur Vorwoche und knapp 30 Prozent zum Vormonat verloren. Aber auch bei den anderen Segmenten sind die Vorzeichen rot. Die Rückgänge liegen hier zwischen 2,6 (1.100 TEU) und 5,7 Prozent (3.500 TEU). Derzeit sind keinerlei Anzeichen ersichtlich, die auf eine zeitnahe Verbesserung des Marktumfeldes hoffen lassen. Immerhin liegt der Index nach wie vor etwas über dem Vorjahresniveau.

www.vhss.de

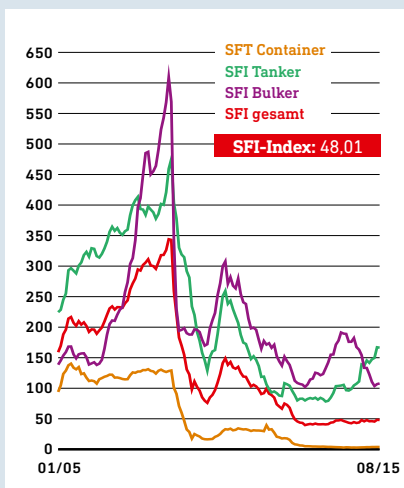
RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

Abwärtstrend beim Welthandel hält an

Im September hat sich der Abwärtstrend des Containerumschlag-Index des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) fortgesetzt. Er ist von (revidiert) 117,3 auf 117,2 gesunken. Abgesehen von kurzzeitigen Schwankungen ist der Index damit in der Tendenz seit einem Jahr rückläufig. Dies weist auf eine außergewöhnliche Schwäche des Welthandels hin. Die aktuelle Schnellschätzung für September stützt sich auf Angaben von 35 Häfen, die gut 70 Prozent des im Index abgebildeten Umschlags tätigen. Der Augustwert wurde gegenüber der Schnellschätzung um 0,3 Punkte nach oben revidiert. Berechnungen zeigen, dass der Containerumschlag-Index sehr eng mit den Angaben zum Welthandel korreliert, die vom Internationalen Währungsfonds (IWF) veröffentlicht werden.

www.isl.org www.rwi-essen.de


Quelle: RWI/ISL; Stand: Oktober 2015



Quelle: TKL-Fonds; Stand: Oktober 2015

SFI-INDEX

Schwacher Dollar drückt Containerschiffe und Tanker

Im August ging der SFI Gesamtindex leicht um 0,6 Prozent zurück. Im Containersegment fielen die Charraten in allen Größenklassen teilweise deutlich. Die Neubaupreise blieben auf dem Niveau des Vormonats, nur bei den 2.750- und 3.500-TEU-Schiffen sanken sie leicht. Auch die Second-Hand-Preise blieben konstant oder fielen leicht. Bei den Tankern stiegen die Charraten in fast allen Größenklassen, die für Aframax-Tanker stagnierten. Die Neubaupreise verharrten in allen Größenklassen auf Vormonatsniveau, nur bei den Handymax-Tankern gingen sie leicht zurück. Die Second-Hand-Preise blieben in den meisten Größenklassen konstant, teilweise nahmen sie leicht zu. Bei den Bulkern stiegen die Charraten durch die Bank – außer für Panamax-Bulker. Die Neubaupreise gingen durchgehend zurück. Die Second-Hand-Preise hingegen nahmen in fast allen Größenklassen zu. Infolgedessen landete der Index im Bulker-Segment als einziger im Plus.

www.boersenag.de www.zweitmarkt.de

Günstige Kreditkonditionen für Hapag-Lloyd

••• Hapag-Lloyd hat gemeinsam mit einem Bankenkonsortium einen Kreditvertrag über 372 Millionen US-Dollar mit einer Laufzeit von 12 Jahren unterzeichnet. Die Gesellschaft wird das Darlehen dazu verwenden, fünf neue Schiffe zu fi-

nanzieren, die im April 2015 bestellt wurden und deren Auslieferung zwischen Oktober 2016 und Mai 2017 erfolgen soll. Das Gesamtinvestitionsvolumen der Bestellung liegt bei einem mittleren dreistelligen Millionen-Dollar-Betrag. www.hlag.de

Positive Entwicklung bei Schiffsbeteiligungen

••• Die Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG verzeichnet im September einen Umsatz von 12,82 Mio. Euro. Dabei konnten für den Bereich der Schiffsfonds steigende Transaktionszahlen und Handelskurse beobachtet werden. Der Durchschnittskurs stieg auf 33,59 (August: 27,38) Prozent.

www.zweitmarkt.de



Foto: Salamon AG

Salamon AG: Tanker-Investoren profitieren

••• Die Dortmunder Salamon AG hat erstmals seit der Schifffahrtskrise Auszahlungen auf das Neukapital durchgeführt, mit dem Anleger zwei Schifffahrtsgesellschaften durch die schwierige Zeit gebracht haben. Die Flotte habe im ersten Halbjahr „die

besten Charterergebnisse aller Zeiten eingefahren“, teilte das auf Tanker spezialisierte Unternehmen mit. Auch einige Gesellschafter-Darlehen konnten vorzeitig zurückgezahlt werden, wodurch die Kostenbelastung deutlich sinke. www.salamon-ag.de

ANZEIGE

Positives Ergebnis „keine neue Normalität“

| IUMI-Konferenz | Seekasko-Versicherung erzielte 2014 erstmals seit Langem wieder ein Plus – doch das Geschäft bleibt hart umkämpft.

Erstmal seit 18 Jahren haben die Transportversicherer in der Seekasko-Versicherung wieder einen technischen Gewinn gemacht. Es gebe aber keine Trendwende im hart umkämpften Seekasko-Geschäft, hieß es auf der diesjährigen Jahrestagung des Transportversichererverbands International Union of Marine Insurance (IUMI) in Berlin.

Die Konferenz ist der wichtigste Branchentreff. Dieses Jahr kamen mehr als 500 Teilnehmer, um über aktuelle Themen zu sprechen. „Die IUMI vertritt 48 verschiedene nationale Versicherungsorganisationen und repräsentiert damit rund 90 Prozent der Transportversicherungsprämien weltweit“, sagte Dieter Berg, IUMI-Präsident und Transport-Experte beim Rückversicherer Munich Re.

| Große Schäden | Das gute Ergebnis für 2014 sei vor allem durch eine außergewöhnlich geringe Schadenbelastung zustande gekommen, sagte Astrid Seltmann, stellvertretende Vorsitzende des IUMI-Statistikkomitees und Analystin beim skandinavischen Transportversichererverband Cefor. Die Schadenquote habe in der Seekasko-Sparte unter 70 Prozent gelegen. Auch andere

Bereiche wie die Warentransportversicherung und die Sparte Offshore und Energie erzielten positive Ergebnisse.

Seltmann warnte davor, das historische Ergebnis überzubewerten. „Es ist eine absurde Situation. Wir haben das erste Mal seit Langem positive Ergebnisse, aber wir wissen, dass das jetzt



Risiko. Bei Explosionen wie in Tianjin werden auch viele Container zerstört.

nicht die neue Normalität ist.“ Schon 2015 würde voraussichtlich ganz anders ausfallen, betonte sie.

Denn die Transportversicherer hatten dieses Jahr bereits mit einer ganzen Reihe von Großschäden zu kämpfen. Der schwerste davon – die Explosion im Hafen von Tianjin in China – könnte sogar zum größten Einzelschaden in der Transportversicherung über-

haupt werden. Bei dem Unglück am 12. August wurden mindestens 139 Menschen getötet und geschätzt 8.000 Autos zerstört, davon viele aus deutscher Produktion. Dazu kommen Tausende zerstörte oder mit Chemikalien verunreinigte Container.

Der Schaden wird die Assekuranz höchstwahrschein-

haben, warnte die IUMI-Statistikexpertin. Denn ein Teil der zerstörten Waren sei wahrscheinlich noch unter 2014 gezeichneten Policen transportiert worden.

| Weniger Einnahmen | Die Prämieinnahmen in der Transportversicherung sanken im vergangenen Jahr um 3,2 Prozent auf 32,6 Mrd. Dollar. Der Rückgang sei allerdings auch durch den starken Dollar zu erklären, sagte Seltmann. Die IUMI-Mitgliedsverbände machen einen Großteil ihres Geschäfts in Lokalwährungen, die Statistik wird auf Dollar-Basis berechnet.

Besonders stark fiel der Rückgang in der Seekasko-Versicherung aus. Die Prämien sanken hier um 5,8 Prozent auf 7,6 Mrd. Dollar. Das könnte bedeuten, dass die Preise in dem Segment zuletzt noch weiter zurückgegangen sind. „Der Markt ist extrem kompetitiv, die Preise sind konstant unter Druck“, sagte IUMI-Präsident Berg.

Seekasko ist mit einem Anteil von 23,2 Prozent der Transportprämien die zweitgrößte Sparte der Transportversicherung. Die Warentransportversicherung kommt auf 51,9 Prozent, Offshore und Energie auf 18,2 Prozent, Haftpflicht ohne P&I (Marine Liability) auf 6,6 Prozent. ■■■



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

US-Küstenwache warnt vor Tianjin-Kontaminierung

••• Die US-Küstenwache hat angekündigt, alle Waren und Schiffe, die aus dem Hafen von Tianjin in den USA ankommen, auf mögliche Kontaminierungen zu untersuchen. Die Aktion betrifft alle Schiffe, die zwischen dem 12. und 15. August im Hafen von Tianjin waren oder die Ladung, etwa Container, an Bord haben, die zum fraglichen Zeitpunkt dort war. Der norwegische P&I Club Gard rät Reedereien, sich auf die Kontrollen vorzubereiten. Sie müssen geeignete Vorsichtsmaßnahmen nachweisen.

„Rena“ wird zweit- teuerste Bergung

••• Die Bergung des vor Neuseeland havarierten Containerschiffs „Rena“ wird 317,2 Mio. Dollar kosten, so Eigner Daina Shipping, eine Tochter der griechischen Reederei Costamare. Die Operation wäre damit die zweitteuerste nach der „Costa Concordia“. Laut IHS Fairplay hat die Reederei beantragt, die Reste des Wracks auf dem Otaiti-Riff zu lassen. Neuseelands Behörden machen Crew und Schiffsmanager für die Havarie verantwortlich.

Shipowners' Club mit Svensk Assurans

••• Der Londoner P&I Club The Shipowners' Club kooperiert mit dem schwedischen Assekurateur Svensk Assurans. Der Shipowners' Club ist spezialisiert auf kleinere Tonnage und Spezialschiffe, die Schweden bieten vor allem Kriegsversicherungen und TLO-Deckungen, die nur den Totalverlust eines Schiffes abdecken. Risikoträger ist der US-Versicherer Travelers. Im Zuge der Kooperation will Svensk Assurans ein neues P&I-Produkt anbieten.

ANZEIGE

Scandlines setzt auf Stromantrieb

••• Die Reederei Scandlines plant für ihre Fähren auf der Vogelfluglinie (s. S. 36) eine kleine Revolution. „In wenigen Jahren, vielleicht 2018 oder 2019, wollen wir die Schiffe komplett abgasfrei und elektrisch betreiben“, so Betriebsleiter Claus Nikolajsen. Die Reederei habe dafür Investitionsmittel von 50 bis 60 Millionen Euro vorgesehen.

Das wäre in dieser Größenordnung ein Novum in der internationalen Schifffahrt. Bislang fahren nur in Norwegen reine Elektrofähren, die allerdings deutlich kleiner sind als die 140 Meter langen Scandlines-Schiffe. Die vier Fähren auf der Route von Puttgarden nach Rødby haben bereits einen Hybridantrieb. Für 25 Millionen

Euro wurde jeweils einer der fünf Dieselmotoren entfernt und durch 399 Siemens-Batterien mit einer Gesamtleistung von 2,7 MWh ersetzt. Sie werden nicht an Land, sondern über die Dieselmotoren auf See geladen. „Damit sinkt der Treibstoffbedarf der Fähren um 15 bis 20 Prozent“, sagt Siemens-Experte Stefan Kraus. Die Abgase werden zudem durch eine Rauchgasreinigung (Scrubber) um bis zu 90 Prozent reduziert.

Bislang fehlen aber noch einige Voraussetzungen für den reinen Elektroantrieb. So braucht Fehmarn einen leistungsstarken Netzanschluss, um die Fähren innerhalb der kurzen Hafenedauer mit Strom zu versorgen. www.scandlines.de

Fährverkehr.
Die Schiffe kommen künftig noch sauberer ans Ziel.

Foto: Scandlines



Foto: Duckdalben

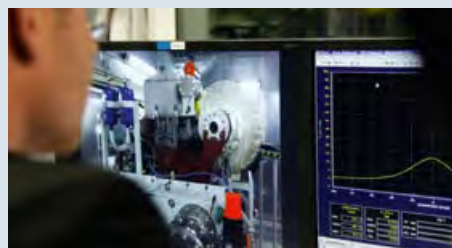
Schlüsselübergabe. Sacha Rougier (Cruise Gate Hamburg), Senator Frank Horch, Markus Wichmann (Leiter Seafarers' Lounge) und Jens Meier (HPA).

Die Seeleute im Mittelpunkt

••• Der Kreuzfahrtstandort Hamburg wird immer attraktiver – nicht nur für die Passagiere, sondern auch für die Crews an Bord der Luxusliner. Einen wichtigen Beitrag dazu leistet die neue Seafarers' Lounge im Kreuzfahrtterminal Steinwerder. Die in der HafenCity existiert schon fünf Jahre. „Die Lounge ist eine kleine Oase, in der Crews auftanken, Dinge für den täglichen Bedarf kaufen oder auch via Skype mit ihren Familien in Kontakt treten können“, sagt Jens Meier, Chef der Hamburg Port Authority. Leiter der Lounge ist Markus Wichmann. www.seafarers-lounge.de

Riesiger Forschungsdiesel fertig

••• An der Universität Rostock ist einer der größten Forschungsmotoren der Welt in Betrieb gegangen. An dem vier Meter hohen Ein-Zylinder-Schiffsdieselmotor war zwei Jahre lang gebaut worden. Mit dem Projekt der Fakultät für Maschinenbau und Schiffstechnik soll die Entwicklung von Schiffsmotoren mit geringeren Schadstoffemissionen vorangetrieben werden. Hintergrund ist der Druck auf die Schifffahrts- und Schiffbaubranche, die Schadstoffemissionen zu senken. Der Motor ist in Zusammenarbeit mit mehreren anderen Instituten der Universität sowie einem in Rostock ansässigen Hersteller entstanden. www.uni-rostock.de



Kontrolle.
Techniker der Uni Rostock prüfen die Performance des neuen Motors.

Foto: Universität Rostock



NAUTISCHE REDENSARTEN

„Mach endlich klar Schiff!“

••• Wenn der Himmel aufklart, ist das selbst für sturm-erprobte Seeleute ein Zeichen dafür, dass man das übelste Wetter wahrscheinlich überstanden hat – zumindest vorerst. Etwas Klares (von lat. clarus: hell, rein) ist also in der Regel etwas Gutes oder etwas, das in Ordnung gebracht worden ist. So wird das Schiff „klar zum Auslaufen“ oder „klar zum Gefecht“ gemacht, also gut vorbereitet, um in See zu stechen oder den Kampf mit einem feindlichen Pott aufzunehmen.

Wer „klar Schiff“ macht, räumt den schwimmenden Untersatz auf oder reinigt ihn gründlich, für welchen Zweck auch immer. Umgangssprachlich drückt die Anforderung „Mach lieber ein für alle Mal klar Schiff!“ aus, dass der Betreffende gut daran täte, einen bedrohlichen, unklaren Zustand zu bereinigen – zum Beispiel, indem ein seit Wochen mit Vorwürfen traktierter Politiker oder Vorstandsvorsitzender endlich alle Karten auf den Tisch legt, auch die gezinkten.

Erst wenn auf diese Weise „klar Schiff“ gemacht worden ist, kann der lange Zeit Belastete endlich wieder aufgeräumt in die Zukunft schauen und kraftvoll aufgetakelt neue Ziele ansteuern. Wenigstens dann, wenn das Klarmachen seines Schiffs keinen allzu üblen Unrat ans Tageslicht befördert hat.

Foto: Smalljim – Public Domain

Neues Forschungsschiff ersetzt zwei alte

••• Der Erhalt einer modernen Flotte von Forschungsschiffen ist für die wissenschaftliche Arbeit ein zentraler Baustein. In vergangenen Jahren wurden bereits wichtige Fortschritte erzielt. Dazu zählt der Neubau des Forschungsschiffes „Maria S. Merian“ (2006) ebenso wie die Ende vergangenen Jahres in Dienst gestellte „Sonne“ und der Ersatz des Forschungseisbrechers „Polarstern“, wo das Ausschreibungsverfahren läuft.

Da es sich gezeigt hat, dass das Einsatzspektrum von Forschungsschiffen heute dank

modernster Technik deutlich erweitert werden kann, hat das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) entschieden, bis 2020 ein weiteres Schiff zu bauen, das dann die mehr als 40 Jahre alte „Poseidon“ und die mehr als 30 Jahre alte „Meteor“ ersetzen soll. Dadurch können die Forschungsaufgaben der beiden künftig auf einem Schiff konzentriert werden, das in Kiel stationiert sein soll. Mit der Planung dieses Ersatzbaus soll im kommenden Jahr begonnen werden. www.deutsche-meeresforschung.de

Oldies. „Meteor“ und „Poseidon“ haben zusammen sieben Jahrzehnte auf dem Buckel.



Montage: C. Kersten, GEOMAR







Hingucker. Großdimensioniertes Exponat im Buddelschiffmuseum Neuharlingersiel.

Schiffe flaschenweise

| Buddelschiffe | Dem maritimen Kunsthandwerk droht der Untergang – doch noch wird die jahrhundertealte Tradition gepflegt. Text & Fotos: Bernd Ellerbrock

An der Ostseeallee mitten im Seebad Boltzenhagen liegt eine ganz besondere Flotte vor Anker: Hier betreibt Jürgen Kubatz ein Buddelschiffmuseum und lässt sich in seiner Werkstatt auch über die Schulter schauen.

Vor die Türe des urigen Häuschens hat jemand eine Tüte mit Leergut gestellt, die der 71-Jährige sichtet. Im Laufe der Jahre habe es sich rumgesprochen, dass er Flaschen braucht – vielleicht ist diesmal eine besondere dabei. Dann wird Kubatz die Buddel wieder füllen: mit einem Miniaturschiff, mühselig in filigranter Feinarbeit und mit Engelsgeduld gefertigt. In die Flasche hineinbugsiert, geht die Fummel- und Friemelarbeit dann weiter, bis der Flaschenhals versiegelt oder mit einem Zierknoten versehen werden kann. Bei Kubatz baumeln die dazu erforderlichen und selbst gefertigten endoskopischen XXL-Metallbestecke vorm Fenster: Zangen, Pinzetten, Schaber, Löffelchen.

| Angestaubtes Image | Buddelschiffbau ist nichts für Zappelphilipps und braucht vor allem eins: unendlich viel Zeit. An seinem Meisterstück, einem breiten Kabelleger, hat Kubatz 450 Stunden gewerkelt. Nicht ohne Grund hießen die Vorläufer der Buddelschiffe denn auch „Geduldsflaschen“: Sie wurden im Allgäu und im Erzgebirge hergestellt, wo vor allem Krippen- und Passionsszenen in Flaschen eingebaut wurden, lange bevor Seeleute dies als Zeitvertreib auf Reisen für sich entdeckten.

Kubatz gehört einer Zunft mit angestaubtem, altmodischem Image an. Zu-

sammengeschlossen in der ehrwürdigen „Deutschen Buddelschiffergilde“, zu deren Gründung 1988 Delegationen aus Ost und West im Warnemünder Hotel „Neptun“ zusammenkamen, werden sie immer weniger. Denn Nachwuchs ist weit und breit nicht in Sicht, berichtet Peter Hollander. Der Feinmechaniker aus Hamburg-Lurup ist Sprecher des Gilderates. Seine Miniaturnurwerk befindet sich in der Besen- kammer einer Hochhauswohnung; dort hat er seine Utensilien wie feine Bohrer, Papiere, Sekundenkleber, Schleifpapier, Polystyrolplättchen, Nähgarn, Farben, Pinsel, Lupen usw. auf engstem Raum untergebracht. „Wir sind eine Gilde von Graumelierten“, lächelt er das Problem ein wenig weg. Das Durchschnittsalter liege deutlich über 60.

Verstorben 2001: Hans Euler, der fleißigste Buddelschiffbauer aller Zeiten, der laut Guinness-Buch der Rekorde 16.517 Schiffe eingebuddelt haben soll. Zu DDR-Zeiten verdiente Euler sich seinen →



Unikum. Hans Euler lebte als Selbstständiger in der DDR vom Buddelschiffbau.

Hobby. Vollschiiff „Danmark“ in 20-Liter-Laborflasche vom „King of Bottleship“, Jonny Reinert.



→ Lebensunterhalt tatsächlich mit dem Bau von Flaschenschiffen. Sein Nachlass ist im Heimatmuseum von Tangerhütte zu bestaunen. Darunter ein Großmodell, für das Euler eine ganze Armada durch den engen Hals eines 50-Liter-Weinballoons zwängte, um eine Seeschlacht des 18. Jahrhunderts darzustellen. Da zersplittern Masten mit Segeln aus fixiertem Fotopapier, Schiffe gehen im Plastilinmeer unter.

| Unvergesslicher Ferienspaß | Verstorben 2004: „King of Bottleship“ Jonny Reinert, ein Perfektionist aus Herne. Nach der Arbeit als Hauer auf einer Zeche und einem Aufenthalt in Hamburg (angeblich im Knast) entdeckte Reinert Ende der 50er-Jahre seine Liebe zum Buddelschiffbau und baute wohl 800 Modelle, angefangen von der Schnapsflasche bis hin zu seinem Weltrekord, einer 129-Liter-Flasche, die eine Walfangszene zeigt. Für das Buddelschiffmuseum im Fischerdorf Neuharlingersiel fertigte er als Auftragsarbeit eine Serie unter dem Titel „Vom Einbaum zum Atom-U-Boot – eine Schifffahrtsgeschichte in Flaschen“. Darunter Nelsons Schiff „Victory“ und das Fünfmast-Vollschiiff „Preußen“.

Das Kleinod an der Nordseeküste bietet in der Ferienzeit Mitmachaktionen für Kinder an, die hier lernen, wie ein Segelschiiff in die Flasche kommt und dass man dazu nicht den Boden abtrennen muss. Sondern, indem Masten samt Rahen, Segeln und Takelage mit winzigen Drahtscharnieren zusammengeklappt am Schiffsrumpf angebracht und nach Einschleiben in die Flasche – immer das Heck voran – mithilfe langer Zugfäden wieder aufgerichtet werden.



Netzwerk. Der Hamburger Peter Hollander ist Sprecher der ehrenwerten „Buddelschiffergilde“.



Bauanleitung. Die Buddelschiff-Kurse für Kinder erfreuen sich großer Beliebtheit.

Auch zu Jürgen Kubatz kommen in der Urlaubszeit Kinder einen Nachmittag und schnippeln, schnitzen, kleben, pinseln unter seiner Anleitung. Stolz wie Oskar nehmen sie ein kleines Flachmann-Buddelschiffchen aus Zahnstochern, Schaschlikspießen, abgewetztem Bettuch und vorgefertigten Rümpfen aus Lindenholz mit

nach Hause: als Urlaubsmitbringsel, das wohl ewig in Erinnerung bleiben wird.

Fragt man heute nach den wirklich „Großen“ im Buddelschiffbau, fällt immer wieder der Name Albertus Looden aus Lüneburg. Der Greetsieler aus einer Krabbenfischerfamilie und ehemalige Kapitän einer Borkum-Fähre fertigt ausschließlich

INFOS

Schätze und Superlative im Museum

••• Das älteste Buddelschiff ist von 1725 und im Lübecker Holstentor ausgestellt (www.museum-holstentor.de). Das größte Buddelschiff der Welt gehört zur „Sammlung Peter Weber“. Eingbracht in eine mundegeblasene Ballonflasche von 129 Litern Volumen ist der Walfänger „Lagoda“ im Museum

„Windstärke 10“ in Cuxhaven ausgestellt (www.windstaerke10.net). Speziell dem Thema widmen sich die Buddelschiffmuseen in Neuharlingersiel (www.buddelschiffmuseum.de), Boltzenhagen, Tangerhütte und – als größtes – das im niederländischen Enkhuizen (www.flessenscheepjesmuseum.nl).



Feinmotorik. Die Tischlupe ist ein wichtiges Arbeitsgerät für Kapitän Albertus Looden aus Lüneburg, einen der Großen der Zunft. Michaela Richter aus Hamburg (oben) baut Buddelschiffe nach Wunsch (www.buddelschiffwerft.de). Ein Verkaufsschlager ist die „Alexander von Humboldt“ in einer original Beck's-Flasche.

Auftragsarbeiten für Reedereien, Museen, private Schiffseigner und Liebhaber – und das mit einer Akribie, die mit intensiver Recherche und beim Beschaffen alter Bauzeichnungen, Fotografien und Unterlagen beginnt. Looden ist ins Detail verliebt wie kaum ein anderer: Seine aus Fensterkitt modellierten Wellenkämme haben fotorealistische Qualität, seinen Figuren aus dem H0-Sortiment verleiht der Meister echte Gesichtszüge.

| Modernes Modell | Und dann gibt es noch die 39-jährige Michaela Richter aus Hamburg-Uhlenhorst, wo sie eine kahle Halle in einem Gewerbehof angemietet hat, in der

die Flaschen gleich palettenweise gelagert sind. Als sie Ende zwanzig war, machte sie sich mit einer Geschäftsidee selbstständig, die das Buddelschiffbauen im 21. Jahrhundert ankommen ließ. Ihren in Serie handgefertigten Modellen (wie die „Gorch Fock“) verpasst sie nach Vorgaben ihrer Kunden bedruckte Segel, Flaggen mit Logos oder gravierte Messingschilder.

Ihren Handel betreibt sie fast ausschließlich über das Internet. Seefahrtafine Unternehmen, Reedereien oder Hotels bestellen bei ihr „individualisierte“ Präsenze, Giveaways und Werbegeschenke zu moderaten Preisen. Ihren Renner aber verkauft sie nun ausgerechnet an jugendliche

Kunden, für die eine „Alexander von Humboldt“ in einer original Beck's-Bierflasche wegen der TV-Werbung Kult sei. Mit einer zeitgemäßen Neuinterpretation gehen die Buddelschiffe wohl doch nicht unter. |●●●



Nachlass. Buddelschiffmuseum in Tangerhütte.





Übung. Ein Ersthelfer kümmert sich um einen scheinbar kollabierten Seemann.

Foto: BG Verkehr

Vom Pflaster bis zum Notfallkoffer

| Maritime Medizin | Bei einem Notfall auf hoher See kann die richtige medizinische Ausrüstung lebensrettend sein. Die deutsche Flagge hat jetzt ihre Vorgaben aktualisiert. Text: Christian Bubenzler

Medizin auf See – wer denkt da nicht sofort an den grau melierten Schiffsarzt in seiner makellos weißen Uniform? Dieses Bild stimmt aber nur in den wenigsten Fällen. Bei fast allen Handelsschiffen ist der Kapitän oder der Zweite Offizier für die medizinische Betreuung der Personen an Bord verantwortlich. Bei einer Erkrankung oder Verletzung auf hoher See dürfen sie als medizinische Laien sogar rezeptpflichtige Medikamente verabreichen.

| Neue Notfalltasche | Umso wichtiger ist eine praxismgerechte medizinische Ausstattung. Für die deutsche Flagge legt seit gut zwei Jahren der „Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt“ den Umfang der Ausrüstung fest. Jetzt hat der Ausschuss unter der Geschäftsführung des Seeärztlichen Dienstes der BG Verkehr die Vorgaben für das medizinische Rüstzeug an Bord aktualisiert. Die größte Neuerung ist die tragbare Notfalltasche mit

farbigen Modulen für verschiedene Notfall- und Einsatzsituationen (Atmung, Kreislauf, Verletzung, Diagnostik).

Mit der Tasche kann der behandelnde Offizier schnell auf alle wichtigen Medikamente und Hilfsmittel zugreifen – ein unschätzbare Vorteil für die Erstversorgung, wenn sich ein Besatzungsmitglied zum Beispiel im Maschinenraum verletzt hat und die Bordapotheke weit entfernt ist. Auf Rettungswagen an Land gehören solche Notfallrucksäcke mittlerweile zum vertrauten Bild. Die Notfalltasche ist vorgeschrieben für alle Schiffe

- in der Weltweiten Fahrt,
- in der Europäischen Fahrt (entspricht der früheren „Kleinen Fahrt“) und
- in der Küstennahen und Nationalen Fahrt ab 100 Personen an Bord.

Die meisten Artikel in der Notfalltasche werden auf die Bordapotheke angerechnet; die Reeder müssen sie also nicht noch einmal für die Bordapotheke vorhalten. Auf Fahrgastschiffen mit über 400 Passagieren

an Bord enthält die Notfalltasche ein zusätzliches Arztmodul.

Denn bei einer so hohen Personenzahl wird unter den Fahrgästen immer ein Arzt sein, der anders als medizinische Laien Nebenwirkungen von Medikamenten abschätzen kann und durch seine Ausbildung mehr Möglichkeiten bei der Erstversorgung hat. In der Luftfahrt sind solche Arztkoffer für Notfälle weit verbreitet, und die IMO empfiehlt sie seit 2002 für Ro-Ro-Schiffe. Kein Wunder also, dass viele Fährreedereien sie bereits angeschafft haben.

| Sisyphus-Arbeit | Am meisten Mühe bereitet dem Ausschuss die komplette Überarbeitung der Arzneimittelverzeichnisse. „Wir sind jedes Medikament einzeln durchgegangen und haben geprüft, ob es noch aktuell und an Bord sinnvoll verwendbar ist – das war teilweise Sisyphus-Arbeit“, so Jan Schultz, Geschäftsführer des Ausschusses. Neben der Anpassung der Ausstattung an die Personenzahl an Bord fügte der Aus-



Foto: BG Verkehr/Dr. Philipp Langenbuch

Orientierung. Jan Schultz leitet den „Ausschuss für medizinische Ausstattung“.

schuss die bisher getrennten Verzeichnisse für Fahrgastschiffe (früher: BE und CE) in die drei großen Verzeichnisse A (Weltweite Fahrt), B (Europäische Fahrt) und C (Küstennahe und Nationale Fahrt) ein.

Bei der Überarbeitung der Arzneimittelverzeichnisse hat der Ausschuss viel Wert auf Praxisnähe gelegt. So sind Medikamente mit möglichen gravierenderen Nebenwirkungen mit einem Telefonsymbol gekennzeichnet, sodass der Kapitän oder Schiffsoffizier im Notfall genau weiß, wann er auf jeden Fall den Funkärztlichen Beratungsdienst kontaktieren sollte.

Außerdem hat der Ausschuss den „Dauerbrenner“ Rettungsmulde entschärft: Die Krankentrage ist bei Fahrgastschiffen in der Nationalen und Küstennahen Fahrt (Verzeichnis C) nicht mehr verpflichtend vorgeschrieben. In der Vergangenheit hatten viele Seeleute und Reeder kritisiert, dass die Krankentrage wegen der Enge der Gänge an Bord von kleineren Schiffen kaum einsetzbar sei. Außerdem benutzen die professionellen Retter (Seenotkreuzer,



Foto: BG Verkehr

Rettungshubschrauber) im Notfall ihre eigenen Rettungsmulden. Früher mussten Sanitätskästen auf Rettungsbooten plombiert werden. Jetzt reicht ein gut sichtbares, witterungsbeständiges Etikett mit dem Prüfdatum, das dem jüngsten Medikamenten-Ablaufdatum entspricht.

In vielen Arztpraxen und Krankenhäusern ist es inzwischen üblich, Einwegartikel zu verwenden, statt medizinische Instrumente wieder aufzubereiten. Auch an Bord von Seeschiffen werden Kapitäne und Schiffsoffiziere künftig auf steril verpackte Einmalartikel zurückgreifen können; das aufwendige Sterilisieren entfällt damit.

| Gute Balance | Die Reeder deutschflagger Schiffe müssen die neuen Vorgaben

INFOS

Mehr Informationen zu den neuen Ausstattungs-vorgaben

••• Die neuen Vorgaben zur medizinischen Ausstattung im Detail sind im Internet auf der Website der deutschen Flaggenstaatverwaltung zu finden: <http://bit.ly/1X9sBQ3>

erst bei der nächsten jährlichen Überprüfung umsetzen, bei einigen Instrumenten sogar erst bei der nächsten Inventur oder vor Ablauf der Eichung.

Mit den neuen Ausrüstungsvorgaben setzt die deutsche Flagge weltweit Maßstäbe für die medizinische Ausstattung. Dabei muss gut nicht gleich teuer sein: Die Mehrkosten für neu hinzugekommene Medikamente und Instrumente werden durch den Wegfall überflüssiger Ausrüstung ausgeglichen. Entsprechend lautet das Resümee von Jan Schultz: „Ich denke, dem Ausschuss ist eine gute Balance zwischen einer optimalen medizinischen Versorgung der Seeleute an Bord und einer breiten Akzeptanz durch die Reeder und Seeleute gelungen.“ |••

Der Medizinische Ausschuss

••• Die Mitglieder des „Ausschusses für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt“ sind Experten der maritimen Medizin oder früher zur See gefahren: Folgende Institutionen sind vertreten:

- Seeärztlicher Dienst der BG Verkehr (Geschäftsführung)
- Funkärztlicher Beratungsdienst
- Hamburg Port Health Center
- Arbeitskreis der Küstenländer für Schiffshygiene

- Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte
- Arzneimittelkommission der Deutschen Apotheker
- Arzneimittelkommission der deutschen Ärzteschaft
- Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Nautiker)
- Verband Deutscher Reeder (Nautiker)
- ver.di (Nautiker)
- BG Verkehr (Jurist, ohne Stimmrecht)
- Zwei Apotheker (ohne Stimmrecht)

- Deutsche Gesellschaft für Maritime Medizin (ohne Stimmrecht).



Foto: BG Verkehr

Von Kokosnüssen und Pfirsichen

| Kommunikation | Interkulturelle Verständigung gehört immer noch zu den vernachlässigten Themen – auch in der Schifffahrt. Spezielle Trainings schärfen hier das Bewusstsein. Text: Martina Schweizer



Zum Tagesgeschäft von Kerstin Hansen und anderen interkulturellen Trainern gehört es, Deutschen und ihren ausländischen Kollegen zu vermitteln, wie sie im Geschäfts- und Alltagsleben erfolgreich und achtsam miteinander umgehen und Missverständnisse vermeiden können.

Auch für die Schifffahrt ist das wichtig. Deshalb setzt der VDR interkulturelle Themen auf die Agenda seiner Inspektorenseminare. „Menschen für sich gewinnen: Interaktives zu den Themen Handlungsfähigkeit und Persönlichkeitsentwicklung“ hieß etwa der Workshop, zu dem Kerstin Hansen, Inhaberin von „interact! Sprachen verbinden“, eingeladen hatte.

Sie erarbeitete dabei mit den Teilnehmern Möglichkeiten eines konstruktiven und zielführenden Umgangs mit unterschiedlichen Mentalitäten und Charakteren am Arbeitsplatz. Ziel: konstruktive Überlegungen zur Optimierung von Zusammenarbeit und Kommunikationsstrukturen in gemischten Teams, die das „Führen des Unternehmensschiffes“ erst ermöglichen.

Um Einblicke in kulturelle Unterschiede und Gemeinsamkeiten zu vermitteln und Strategien für erfolgreiche Teamarbeit zu entwickeln, wurden zunächst mithilfe des Spiels „Pfirsiche und Kokosnüsse“ Kulturprofile erstellt. Wie virulent das Thema ist, zeigte sich, als die in „Pfirsiche“ und „Kokosnüsse“ aufgeteilte Gruppe den Charakter von Frucht und Nuss, wie man ihn am Arbeitsplatz erlebt, beschreiben sollte.

| Alpatier und Follower | Die emotionalen Wogen schlugen hoch, als die „Pfirsiche“ mit Begriffen wie „Elternzeitnehmer“, „Softi“ und „Warmduscher“ belegt, die „Kokosnüsse“ wiederum als „Stromberg“, „Antreiber“ oder „Machtmenschen“ betitelt wurden. Die anschließende Frage: „Was nervt, was erschwert die Kommunikation?“, erübrigte sich da fast schon, denn beim Sammeln der Wortmeldungen hatte sich bereits herausgestellt, dass die „Kokosnüsse“ das Klischee des Alpatiers und die „Pfirsiche“ das des Followers erfüllten.

Während der Arbeitsstil der „Kokosnüsse“ als konfrontativ, aufgaben- und

lösungsorientiert eingeschätzt wurde, beschrieb man den der „Pfirsiche“ wegen ihres eher offenen und hilfsbereiten Verhaltens als diplomatisch, behutsam und beziehungsorientiert. Damit deckten sich die Erfahrungen der Teilnehmer am Arbeitsplatz weitgehend mit der Beschreibung von kulturellen Unterschieden durch Sozialwissenschaftler.

Das Bild der „Peaches and Coconuts“ geht auf den Sozialpsychologen Kurt Lewin zurück. Er beschrieb in den 1950er-Jahren „Pfirsichmenschen“ als solche, die zunächst freundlich, verbindlich und vertrauensvoll wirken. Missversteht man diese Umgangsform jedoch als echte Freundschaft oder Intimität, trifft man rasch auf einen harten Kern, der das Innere dieser Menschen umschließt und schützt. „Kokosnussmenschen“ hingegen zeigen nach außen hin eine härtere Schale und ein steifes, brüskeres Auftreten. Dahinter lassen sich jedoch echte Zugänglichkeit und menschliches Interesse entdecken.

Auf interkultureller Ebene gelten Amerikaner, Spanier und Filipinos eher als

Kokosnussmenschen

Charakter

- steif
- brüskierend
- klar
- undiplomatisch
- aufgabenorientiert
- unverbindlich

Nationalitäten

- Franzosen
- Russen
- Deutsche

„Pfirsiche“: Sie treten im Umgang tendenziell verbindlich und beziehungsorientiert auf, beherrschen den freundlichen Small Talk und verhalten sich eher diplomatisch.

Franzosen, Deutsche und Russen dagegen werden den „Kokosnüssen“ zugeschlagen. Sie gelten als direkt, undiplomatisch und hart im Umgang. Sie verhalten sich aufgabenorientiert und unverbindlich, ziehen sich privat stark zurück und agieren defensiv beim Aufbau privater Beziehungen. „Pfirsiche“ werden von „Kokosnüssen“ als oberflächlich und unehrlich wahrgenommen, da die nach außen gezeigte Offenheit nicht für echte Freundschaft steht. „Pfirsiche“ wiederum sehen „Kokosnüsse“ als unhöfliche Zeitgenossen an, die sich weigern, den Lauf des sozialen Getriebes mit dem Öl zwischenmenschlicher Freundlichkeit zu schmieren.

Tatsächlich stecken hinter dieser Wahrnehmung nur unterschiedliche Gewohnheiten im Hinblick auf öffentliche und private Sphäre. Sich das bewusst zu

machen, kann bereits Missverständnissen vorbeugen.

| Anschaulich und erheiternd | Der Pfirsich-Kokosnuss-Vergleich arbeitet wie jeder Versuch, die Menschheit in zwei Gruppen zu teilen, mit Stereotypen. Doch im Kontext eines interkulturellen Trainings hat er sich als sehr nützlich erwiesen – und kann nebenbei für viel Erheiterung sorgen. Der niederländische Organisationstheoretiker Fons Trompenaars, der ihn für diese Zwecke populär gemacht hat, argumentiert, er veranschauliche am besten alle Arten von Animositäten, die interkulturelle Kommunikation im privaten, geschäftlichen und diplomatischen Bereich bewusst oder unbewusst belasten können.

Die Hamburger Sprachschule „interact!“ bietet seit



Kurt Lewin.
Begründer der experimentellen Sozialpsychologie.

Jahren erfolgreich eine Workshop-Reihe zum Thema Interkulturelle Kommunikation/Cultural Awareness an. Die Erfahrung zeigt: Die kulturelle Kompetenz ihrer Mitarbeiter ist für international operierende Unternehmen elementar. Fachwissen und Sprachkenntnisse reichen oft nicht aus, um Fettnäpfchen zu umschiffen. Es geht darum, Sprache und Kultur der Geschäftspartner zu verstehen und zu entschlüsseln.

Und wie erging es nun den Teilnehmern des Workshops? Sie kamen übereinstimmend zum Ergebnis, es sei zielführender, offen und freundlich-konfrontativ miteinander umzugehen, als sich zu verschließen. Sowohl „Pfirsiche“ als auch „Kokosnüsse“ sollten Verhaltensmuster der jeweils anderen Gruppe übernehmen und in Entscheidungsprozessen einen Umgang auf Augenhöhe etablieren. Gemischte Teams funktionieren mit einem stärker beziehungsorientierten und involvierenden Verhalten im Arbeitsalltag langfristig besser. Gerade Deutsche sollten im globalen Einsatz etwas mehr Zeit in die Entwicklung von Arbeitsbeziehungen stecken, um Unterstützung zu bekommen.

Denn nur gemeinsam lässt sich ein Schiff erfolgreich führen. |•••

Pfirsichmenschen

Charakter

- freundlich
- verbindlich
- vertrauensvoll
- beziehungsorientiert
- diplomatisch

Nationalitäten

- Amerikaner
- Spanier
- Filipinos



Mit maritimen Motiven durchs Jahr 2016

| Kalender | Licht und Wind halten das scheinbar Ewige kraftvoll in Bewegung. Ob Künstler oder Literat, Fotograf oder Seemann – jeder preist sein eigenes Erleben, das ihm Meer und Küste, Schiff und Leuchtturm schenken.



„Leuchttürme 2016“, Korschverlag, ISBN 978-3-7318-0738-4, 13 farbige Blätter, 28,5 x 69 cm, 19,95 Euro



„Stürmische See 2016“, Philip Plisson, Delius Klasing Verlag, ISBN 978-3-667-10072-6, 13 farbige Blätter, 80 x 40 cm, 69,00 Euro



Fotokalender 2016 der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule Priwall:
Bestellungen an: info@seemannsschule.landsh.de, Fax 04502/515224,
13 Seiten, 29,7 x 43 cm, 12,00 Euro inklusive Versand



„Hafenlicht Hamburg. Docksider Art 2016“, Sönke Lorenzen, Edition Alpha/PALAZZI Kalender, ISBN 978-3-9593-8001-0, 13 farbige Blätter, 50 x 70 cm, 44,80 Euro



Jahreskalender der Nautikstudenten der Hochschule Emden-Leer,
13 Blätter, Format A3, Spiralbindung. 30€ inkl. Versand.
Bestellungen bis Ende Dezember an: kalender@nauteo.de



„Mit Hamburger Schiffen durchs Jahr 2016“. Von Thomas Kunadt. KJM Buchverlag.
ISBN 978-3-9454-6514-1, 53 farbige Blätter, 17,7 x 24,1 cm. 18,00 Euro



Literarische Ostsee, Christine von Soden (Hg.),
Axel Gehrke (Fotograf) Edition Ebersbach, ISBN
978-3-86915-106-9, 53 s/w-Blätter,
24 x 32,9 cm. 22,00 Euro



„Lighthouses 2016“, Delius Klasing Verlag, ISBN 978-3-667-10069-6,
13 farbige Blätter, 70 x 57 cm. 39,90 Euro



„Meeresblicke 2016“, marebuchverlag, ISBN 978-3-866-48235-7,
13 farbige Blätter, 80 x 58 cm. 49,00 Euro



„Windjammer 2016“, Edition Alpha, ISBN 978-3-8407-6400-4,
13 farbige Blätter. 19,95 Euro

| PORTRÄT |

Allein in den letzten zehn Jahren hat sich die durchschnittliche Größe der Bremerhaven anlaufenden Seeschiffe verdoppelt. Es sind die dicksten der dicken Pötte, die hier festmachen – und die haben es Matthias Wohlers besonders angetan. Im Oktober 2014 war so ein Glückstag: Da fiel die Lotsung des niegelagerten, auf der Meyer Werft gebauten drittgrößten Kreuzfahrtschiffs der Welt in seine Schicht. Sicher brachte er die „Quantum of the Seas“ zur Endausrüstung an die Kaje vorm Columbus Cruise Center, wo Tausende von Schaulustigen das Schiff der Superlative begrüßten. Das Ereignis musste natürlich dokumentiert werden: Erinnerungsfotos zeigen einen strahlenden Wohlers nebst Kapitän und Offizieren nach geglücktem Manöver auf der Brücke.



Glücksbringer.
Bei Ozeanriesen ist Matthias Wohlers in seinem Element.

Lotse im „Triple A“-Revier

| Matthias Wohlers | Bei rund 7.000 Schiffsankünften pro Jahr haben er und seine knapp 30 Kollegen in Bremerhaven reichlich zu tun. Text und Foto: Bernd Ellerbrock

„Anspruchsvoll, abwechslungsreich, anstrengend“, bringt Wohlers seinen Job auf den Punkt. „Triple A sozusagen“, schmunzelt der 38-Jährige, der 2011 seinen Dienst als Hafentotse antrat – als Zweitjüngster seiner Zunft. Da konnte er bereits auf elf Jahre Fahrtzeit auf Containerschiffen zurückblicken, davon vier als Kapitän. Zuvor der klassische Werdegang: Schule, Schiffsmechanikerlehre, Kapitänspatent, Hochschuldiplom. Die Wahl durch die Lotsenbrüderschaft brachte dem zweifachen Vater schließlich die gewünschte Nähe zur Familie. Jetzt geht er seiner Lieblingsbeschäftigung nach: dem Manövrieren.

Und das ist nicht ganz einfach in einem der nautisch anspruchsvollsten Reviere weltweit. Immer wieder sei er während seiner sechsmonatigen „Aspirantenzeit“ vor der endgültigen „Bestallung“ als Lotse in Schweiß geraten, räumt Wohlers ein. Vor allem die schwierigen

Strömungsverhältnisse der Unterweser, Ebbe und Flut, die häufig heftigen Winde an der Nordsee, schlechte Sicht durch Nebel und die beengten Verhältnisse an den Schleusen erfordern einiges an Erfahrung und Können.

| Diffizile Manöver | Eine echte Herausforderung stellen zum Beispiel die klobigen, windanfälligen Autocarrier dar. Nur mit Schlepperunterstützung und in einem bestimmten Winkel in den Strom gedreht, gelangen sie sicher in eine der beiden großen Schleusen zur Weiterfahrt an die Terminals – bei Ebbe stets das Heck voran. „Kapitäne von Autotransportern kennen aber nur vorwärts“, meint Lotse Wohlers, der derlei Millimeterarbeit inzwischen routiniert beherrscht, indem er die Schlepper so dirigiert, dass schon nichts passiert.

„Das Reizvolle an Bremerhaven ist die Vielfalt: Werften, Fischereihafen, Autotverladung, Containerterminals, Offshore,

Kreuzfahrer“, schwärmt Wohlers. Er liebe eben die Abwechslung. Mehrfach brachte Lotse Wohlers auch die neuen Containergiganten an die Kaikante. Nur rund 250 Meter des knapp 400 Meter langen Schiffsrumpfes seien wirklich plan, weiß er. Einfach seien die diffizilen Anlegemanöver solcher Schiffe mit gleich drei Schleppern wahrlich nicht – er sei immer wieder froh, wenn die Leinen endlich fest seien.

Hat Wohlers zwei Schiffe gelotst, macht er sich auf den Heimweg und wartet auf seinen nächsten Einsatz, in wie vielen Stunden auch immer. Jetzt sind erst mal 15 andere Kollegen an der Reihe. Ein wenig unet sei dieses Leben schon, anstrengend und nervenaufreibend. Doch nach sechs Tagen Dienst hat er vier Tage Pause und alle drei Monate für drei Wochen Freizeit: Zeit für Hobbys, Frau und seine beiden quicklebendigen Jungs. Dem Leben auf großer Fahrt – „Tür zu und Ruhe war“ – trauert Matthias Wohlers nur selten nach. ●●●

| VOR 50 JAHREN |

Die ganzen (erhaltenen) Ausgaben: www.reederverband.de/vor50jahren.html
oder einfach mit dem Smartphone den QR-Code scannen



KEHRWIEDER 11/1965

Lang und breit und Hochs und Tiefs

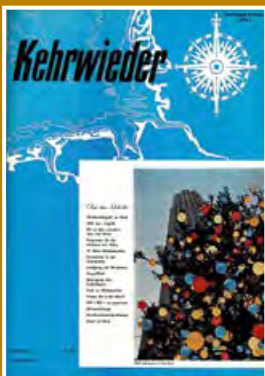


••• Die „vernünftig humane Betrachtungsweise des betriebswirtschaftlichen Geschehens an Bord“ bzw. „personelle psychologisch-wissenschaftlich fundierte Navigation“ meint, wonach es klingt: harte Arbeit zwischen Reedern und Bordpersonal nach demokratischen Regeln, Bestandspflege wieder mal. Die bundesdeutsche Konjunktur scheint zu sinken. Deutsche Seeleute schlagen vor Rio de Janeiro 25 Piraten in die Flucht, die es auf die Ladung Reis der „Helga Witt“ abgesehen haben, und besteigen erstmals den Fudjijama. Das Forschungsschiff „Meteor“ untersucht entlang des 30. Meridians bis 10° Süd atmosphärische Zirkulationen der Luftschichten bis 30 km Höhe und Ionosphärenschichten in 100 bis 140 km Höhe. In Lomé steht ein neues Seemannsheim.



KEHRWIEDER 12/1965

Dohl von dat Schipp! Dalli, dalli!

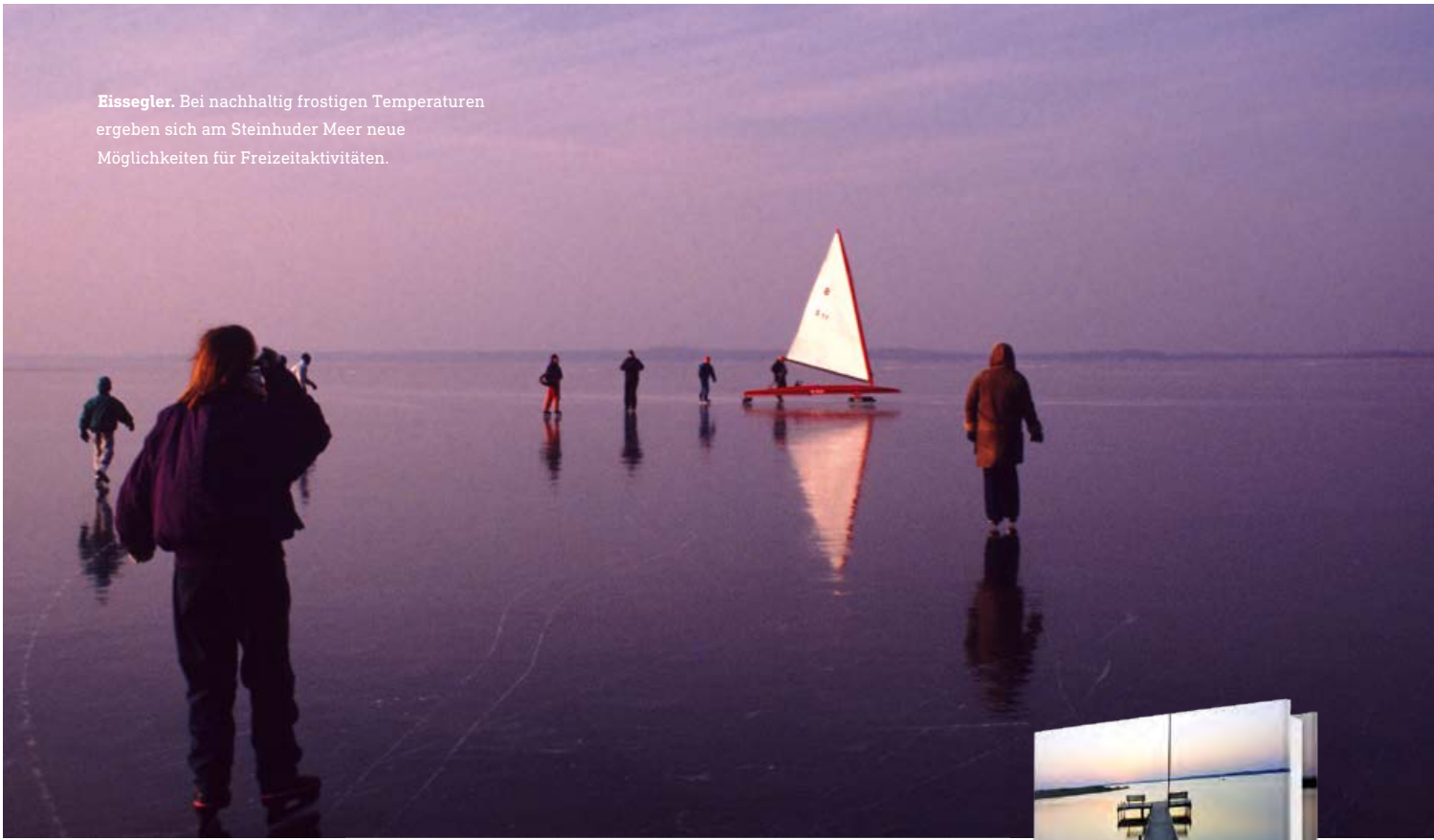


••• Zu Leuchttürmen und Feuerschiffen kommt die Bundesmarine als Weihnachtsmann. Die Lehrgänge der Seefahrt- und Schiffsingenieurschulen sind bis 1967 teils voll besetzt. Große Sorgen bereitet der Nachwuchsmangel bei der Besetzung von Mannschaftsgraden nach den Richtlinien der See-BG, der wird nur durch Anheuern ausländischer Seeleute ausgeglichen. Die USA bilden Allround-Schiffsoffiziere für die nautische und technische Laufbahn gleichermaßen aus. Ein Stapellauf verursacht einen Orkan an Land. Der Erste Offizier eines Handelsschiffes küsst seine Frau bei Ankunft im Hafen Rio de Janeiro stets lang und heftig, die fischt danach immer einen Diamanten aus ihrem Mund. Solche Männer gibt's heute leider nicht mehr – echt schade! Der Zoll ...



| PUBLIKATIONEN |

Eissegler. Bei nachhaltig frostigen Temperaturen ergeben sich am Steinhuder Meer neue Möglichkeiten für Freizeitaktivitäten.



BILDBAND



Namensvetter. Fotograf Heinrich Hecht dokumentiert den respektablen Fang eines Fischers.

Wirklich ein toller Hecht

••• Das Steinhuder Meer in Niedersachsen ist das Herzstück des gleichnamigen Naturparks. Das Gewässer hat sich über viele Jahre als geschätztes Ausflugs- und Erholungsziel erwiesen und begeistert Naturliebhaber wie Wassersportfans gleichermaßen. Als größter Binnensee Nordwestdeutschlands vereint es vielfältige und geschützte Naturbereiche mit zahlreichen offen zugänglichen Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten.

Der neue Bildband „Faszination Steinhuder Meer“ ist wieder einmal ein „toller Hecht“. Heinrich K.-M. Hecht verblüfft mit seinen fotografischen Pers-

pektiven nicht nur den typischen Naturliebhaber oder Kenner des Steinhuder Meeres, er stellt die Eindrücke und Schönheit dieser Landschaft auch auf seine, künstlerisch anspruchsvolle Art und Weise dar.

Die Farbaufnahmen illustrieren die Texte von sieben Koautoren, die in der Umgebung des Gewässers heimisch sind. Die Texte in deutscher und englischer Sprache reichen im Spektrum von einem historischen Einblick über die naturgeschichtliche Entwicklung des Steinhuder Meeres bis hin zu wissenswerten Einblicken in die traditionellen Berufe rund um den Naturpark.



Heinrich Hecht fotografiert seit seinem 11. Lebensjahr. Nach mehreren Arbeitsjahren in der Computerbranche macht er 1986 sein Hobby zum Beruf. Seitdem fotografiert der begeisterte Segler alle Facetten von Küsten, Gewässern und Natur, und wenn er dafür buchstäblich in die Luft geht für den Blick auf die Welt aus seiner Perspektive.

Heinrich Hecht: Faszination Steinhuder Meer. Fotobildband, 208 S., geb., Texte deutsch und englisch, Heinrich Hecht Verlag, 39,95 Euro

Fotos: Heinrich Hecht

Überblick. Dr. Ines Lasch beleuchtet für die Deutsche Seeschiffahrt die maritimen Neuerscheinungen auf dem Buchmarkt.



Mannwerdung nach viktorianischer Prägung

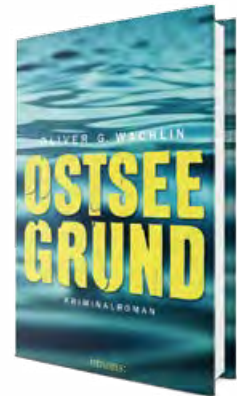
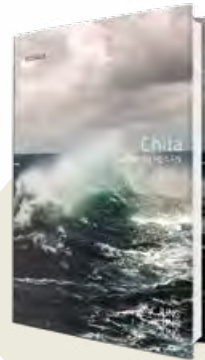
••• Am 30. Dezember 2015 würde Rudyard Kipling 150 Jahre alt. In dem Entwicklungsroman von 1897 („A Story of the Grand Banks“) verarbeitet er seine Eindrücke und Erfahrungen aus Amerika. Die Liebe des Vaters gibt es gegen Mannwerdung nach viktorianischem Vorbild: körperliche Abhärtung, Selbstbeherrschung, Gehorsam, gelegentlich eine Tracht Prügel. – Harvey Cheyne, schnöseliger Millionenerbe, fällt während der stürmischen Atlantiküberfahrt auf dem Weg zur weiteren Erziehung in Europa über Bord und damit aus seinem Leben ohne Bodenhaftung und Verantwortung. Der Kabelaufischer aus Gloucester „We're here“ rettet ihn vor Neufundland – rau, robust und kälteunempfindlich wie der Fisch selbst. Cheynes Leben nimmt schlagartig Fahrt auf. Ein Klassiker, hier erstmals kunstvoll illustriert.

Rudyard Kipling, Gisbert Haefs (Hg. und Übersetzer), Christian Schneider (Illustrationen):
Über Bord. Roman. 310 Seiten, gebunden. *edition* Büchergilde. 25,00 Euro

Die Kavallerie des Ozeans – grandios erzählt

••• Je gewaltiger das Naturschauspiel, desto lebensbejahender, farbenprächtiger, ja zärtlicher schildert Lafcadio Hearn das Geschehen 1889. Chita weiß nicht, wer sie ist. Ein spanischer Fischer findet das Mädchen nach einem Hurrikan vor New Orleans am Strand und pflegt es mit seiner Frau zu Hause. Der Wirbelsturm – die Kavallerie des Ozeans – fegt auch durch die Herzen der Menschen.

Lafcadio Hearn, Alexander Pechmann (Übersetzer): Chita. Roman, 135 Seiten, gebunden, Verlag Jung und Jung, 17,90 Euro



Trüb, weitab vom Kurs...

••• Als kombiniertes Fracht- und Passagierschiff 1950 in Belgien für Fahrten in den Kongo gebaut, fährt die MS „Georg Büchner“ seit 1967 im Dienst der DDR-Handelsmarine und dient ab 1977 als Ausbildungsstätte und Touristenattraktion in Rostock. Auf dem Weg zur Verschrottung in Litauen bekommt das Schiff 2013 vor Polens Küste Schlagseite und sinkt; der Schlepper macht sich dabei frei ... Befand sich jemand an Bord der „Georg Büchner“ und löste die Havarie aus? – Der Bogen von Rostock über den Bodden vor Barth bis zum Meer vor der Halbinsel Hela überzeugt. Die Klischees zu Rostocks politischen, politischen und maritimen Milieus bremsen den Plot und nehmen leider viel Spannung, dennoch bleibt die Geschichte aufklärend unterhaltsam.

Oliver G. Wachlin: Ostseegrund.
Kriminalroman, 232 S., Broschur,
Emons Verlag, 14,95 Euro



Der Hauptgewinn und die Schwarzen Lo(P)foten

••• Merlins Mama gewinnt eine Luxus-Kreuzfahrt – für sechs Personen! Er darf also zwei Freunde mitnehmen zu den Lofoten. Mit an Bord – oh nee! – Familie Penkwitz, dreist und vorlaut wie an Land. Zudem verschwindet Hund Hugo aus Merlins Rucksack, und ein Boot schießt auf das Kreuzfahrtschiff zu, drei finstere Typen an Bord. Detektivbüro „Schwarze Pfote“ nimmt die Suche auf, wird dabei Zeuge seltsamer Vorgänge an Deck bei Nacht. Das Herz beginnt zu rasen...

Benedikt Weber: Ein Fall für die Schwarze Pfote. Piraten! 137 S., geb., TULIPAN Verlag,
für Kinder ab 8 Jahren, 10,95 Euro

ANZEIGE

19.11. HAMBURG



Foto: Hansa International Maritime Journal

Event. Auch in diesem Jahr trifft sich die Branche wieder beim HANSA-Forum.

19. HANSA-Forum leuchtet Marktnischen aus

••• 2015 ist ein Jahr der zwei Gesichter für die Containerschiffahrt – mit einem rasanten Anstieg der Zeitcharterraten im ersten Halbjahr und einem Einbruch im zweiten Halbjahr. Laut einer PwC-Umfrage waren die deutschen Reeder Mitte des Jahres noch in Investitions-laune. Wie sich die Marktlage entwickelt, ob und wann es

sich lohnt, in neue Schiffe oder Nachrüstung alter Einheiten zu investieren und wie sich Banken und Investoren zu neuen Engagements bei Containerschiffen, MPP und Bulk Carriern positionieren, wird auf dem 19. HANSA-Forum Mitte November mit prominenter internationaler Besetzung diskutiert. Das Spektrum der Speaker reicht

von Hapag-Lloyd, DVB und Reederei Nord bis Seamax, Clarksons Platou und Ocean Yield. Zu dem Event – einer der größten Schifffahrtskonferenzen in Deutschland – werden wieder Hunderte Teilnehmer erwartet.

HANSA-Forum 2015
www.hansa-online.de

NOVEMBER 2015

03.11. HAMBURG
KPMG's Global Shipping Conference
home.kpmg.com
03.11.–06.11. ROTTERDAM (Niederlande)
Europort
www.europort.nl
04./05.11. AMSTERDAM (Niederlande)
World Crane And Transport Summit
www.khl-group.com/events/wcst
05.11. ATHEN (Griechenland)
Navigator 2015
navigatorltd.gr
10.11. STUTTGART
15. DVZ Paletten Symposium
www.dvz.de

10.11.–12.11. HAMBURG
Gasfuelled Ships 2015
www.motorship.com/gfsconference
12.11. LONDON (Großbritannien)
Automotive Supply Chain Global Awards
www.automotivesupplychain.org
16.11. LONDON (Großbritannien)
Logistics & Supply Chain's 19th European Supply Chain Excellence Awards
www.supplychainexcellenceawards.com
17.11.–19.11. HAMBURG
Intermodal Europe 2015
www.intermodal-events.com
17.11.–19.11. HAMBURG
RO-RO Verkehrsmesse
www.intermodal-events.com/ro-ro

18.11. HAMBURG
BIMCO's Annual Conference & Awards Dinner
hamburg2015.bimco.org
18.11.–20.11. ISTANBUL (Türkei)
Logitrans 2015
www.logitrans.com.tr
19.11. HAMBURG
HANSA-Forum 2015
www.hansa-online.de
26./27.11. BREMEN
3. Bremer Konferenz zum Maritimen Recht
maritimes-cluster.de
26./27.11. ANTWERPEN (Belgien)
Inland Terminals
www.managementproducts.com

DEZEMBER 2015

01./02.12. SÃO PAULO (Brasilien)
Breakbulk South America
www.breakbulk.com
01.12.–03.12. GENÈVE (Schweiz)
Global Energy 2015
www.globalenergygeneva.com
info@globalenergygeneva.com
01.12.–04.12. SHANGHAI (China)
Marintec China 2015
www.marintechina.com
marintec-hk@ubm.com
02./03.12. BRÜSSEL (Belgien)
3rd Ship Recycling Summit 2015
www.wplgroup.com
03./04.12. MUMBAI (Indien)

Project Cargo 2015
www.projectcargoindia.com
07./08.12. OSLO (Norwegen)
Flexible Marine Power and Propulsion Solutions
www.informamaritimeevents.com
08.12. HANNOVER
Zukunftswerkstatt INDUSTRIE 4.0
www.euroforum.de
08./09.12. DUBAI (Vereinigte Arabische Emirate)
TOC Middle East
tocevents-europe.com

08./09.12. LONDON (Großbritannien)
Salvage Law & Practice Seminar
www.lloydsmaritimeacademy.com
08./09.12. LONDON (Großbritannien)
Ballast Water Management Technology
www.informamaritimeevents.com
09./10.12. LONDON (Großbritannien)
Offshore Accommodation & Access
www.informamaritimeevents.com
09.12.–11.12. LONDON (Großbritannien)
Salvage & Wreck Removal
www.informamaritimeevents.com

IMPRESSUM

Deutsche Seeschiffahrt

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-seeschiffahrt.de

Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

BMW/i/Heller

Druck

Merkur Druck GmbH
Oststraße 49, 22844 Norderstedt

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 IWG
geprüft
gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier**