

Deutsche Seeschifffahrt

Jan./Feb. 2016

VDR Verband
Deutscher
Reeder

www.reederverband.de



28 | PORTRÄT



Thomas Rehder:
Mit vollem
Engagement für
die Schifffahrt

38 | RUM



Historie:
Vom Seemanns-
trunk zum
Trendgetränk

66 | SEELSORGE



Welcome:
Zu Gast bei der
Seemannsmission
in Bremerhaven

14 | PERSPEKTIVE

2016 – ein entscheidendes Jahr für die Branche



ANZEIGE



Foto: Joerg Schwalfenberg



Die Chance für den maritimen Standort nutzen

••• Zum Jahresbeginn ist es üblich, einen Ausblick auf die kommenden Monate zu geben. Nicht nur den VDR und seine Mitglieder, sondern die maritime Wirtschaft insgesamt bewegt die Frage, wie sich die Zahl der deutschen Seeleute in Zukunft entwickeln wird. Wir haben im vergangenen Jahr mit der Politik und dem Sozialpartner unser Konzept intensiv diskutiert, wie der Verlust des maritimen Know-hows in Deutschland abgewendet werden könnte.

Fest steht: Die Beschäftigung deutscher Seeleute insbesondere unter deutscher Flagge muss wettbewerbsfähiger werden. Dabei geht es um die Erhöhung des Lohnsteuereinhalts auf 100 %, die Erstattung des Arbeitgeberanteils zur Sozialversicherung für die Seeleute an Bord deutsch geflaggter Schiffe sowie um eine flexiblere Schiffsbesetzung. Oder anders gesagt: Es geht darum, in Deutschland für die Beschäftigung hiesiger Seeleute die gleichen Bedingungen zu schaffen, wie sie bei unseren europäischen Nachbarn längst üblich sind. Die Bundeskanzlerin hat dieses Maßnahmenpaket auf der Nationalen Maritimen Konferenz in Bremerhaven zugesagt.

Im Dezember hat Bundesverkehrsminister Dobrindt angekündigt, die Schiffsbesetzungsverordnung anzupassen, sodass künftig zwei europäische Seeleute unter deutscher Flagge beschäftigt werden. Damit ist der Weg frei, um wieder mehr Schiffe unter die deutsche Flagge zu bringen und dann auch deutschen Seeleuten eine bessere Perspektive zu bieten.

Auch ohne eine Beschäftigungspflicht für Schiffsmechaniker werden die Reedereien die bisherigen Jobs grundsätzlich erhalten, denn vor allem auf Schleppern und Fähren werden sie weiterhin gebraucht. Und genau dort werden die allermeisten auch heute schon eingesetzt – völlig unabhängig von gesetzlichen Vorschriften. Auch an ihrer Ausbildung halten die Reeder fest, denn sie ist eine ausgezeichnete Grundlage für eine nautische oder technische Offizierslaufbahn.

Die deutschen Reeder werden alles in ihren Kräften Stehende tun, die mit den politischen Maßnahmen eröffnete Chance für deutsche Seeleute und die deutsche Flagge zu nutzen. Wir haben das gemeinsame Ziel, den vor einem Jahr deutlich sichtbaren Abwärtstrend bei der Beschäftigung deutscher Seeleute zu stoppen.

Das wird nicht von heute auf morgen gelingen, zumal bislang noch keine der angekündigten Maßnahmen in Gesetze und Verordnungen gegossen wurde. Wenn dies aber in vollem Umfang geschieht – und die Reedereien damit eine rechtlich verbindliche Grundlage für ihre Personalplanung haben –, werden den Worten Taten folgen.

Ihr

Alfred Hartmann
Präsident, Verband Deutscher Reeder

Inhalt



14



18



22



26

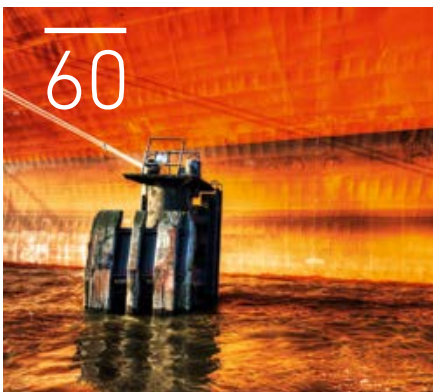
01|02
2016

MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 14 JAHRESBILANZ**
VDR-Präsident Alfred Hartmann über die Lage der Branche
- 18 GASTREDE**
Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt auf dem Reederessen
- 22 INTERVIEW**
„Küstengang“-Lotse Johann Saathoff (SPD) im Gespräch
- 26 MARKT**
Der Kreuzfahrtboom geht weiter
- 28 REEDERPORTRÄT**
Volles Engagement: Thomas Rehder

MARITIME LOGISTIK

- 32 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 34 ZULIEFERER**
Schottel, Spezialist für Ruderpropeller
- 38 TRANSPORTGUT**
Vom Seemannströster zum Kultgetränk: Der weite Weg des Rums
- 44 INFRASTRUKTUR**
Chinas Wirtschaft kühlt ab. Investitionen sollen Häfen stabilisieren
- 49 ORTSTERMIN**
Inspektoren beim Drahtseilwerk
- 50 ZWISCHENBILANZ**
Nach dem erfolgreichen Börsengang präsentiert Hapag-Lloyd gute Quartalszahlen



MARITIMES LEBEN

58 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

60 FOTOKUNST

„Dockside“: Die farbenprächtigen Hafenbilder von Sönke Lorenzen

64 AUSSTELLUNG

„Streamlines“: Kunstschau über Schifffahrt und globalen Handel in Hamburg

66 ENGAGEMENT

„Welcome“: Zu Besuch beim preisgekrönten Seemannsclub in Bremerhaven

70 VERANTWORTUNG

„World Ocean Review“: Ideen zur nachhaltigen Nutzung der Meere

PORTFOLIO

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

54 **INDIZES** Die wichtigsten Schiffssegmente

55 **FINANZEN** Bilanz des 19. HANSA-Forums

56 **VERSICHERUNGEN** Neue Regeln in Großbritannien

RUBRIKEN

6 **LUFTBILD** Blick aus dem All

8 **PROFILE** Personalien aus der maritimen Wirtschaft

9 **POSITION** Kommentar von Ralf Nagel

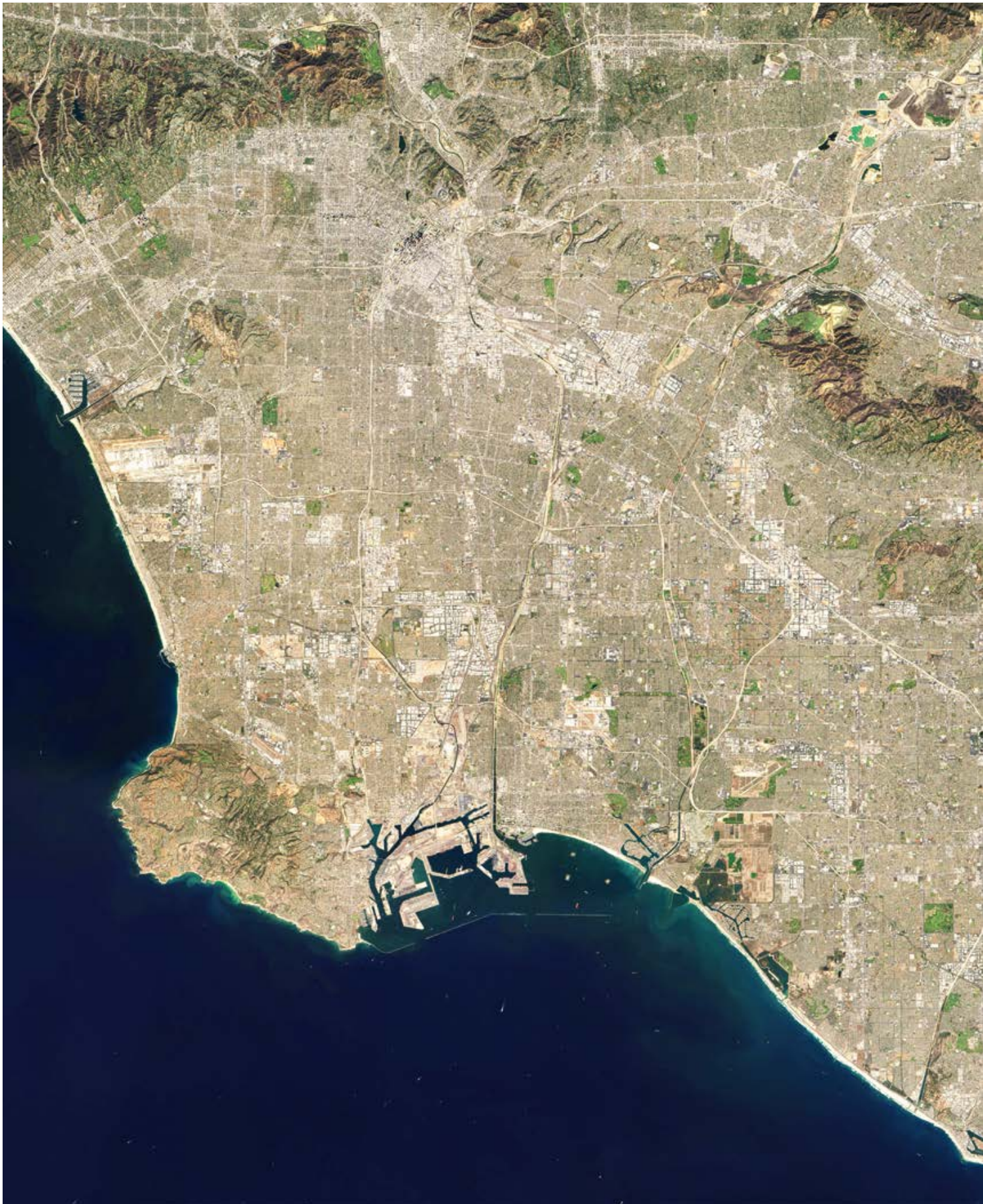
48 **NEUE SCHIFFE** Daten und Fakten

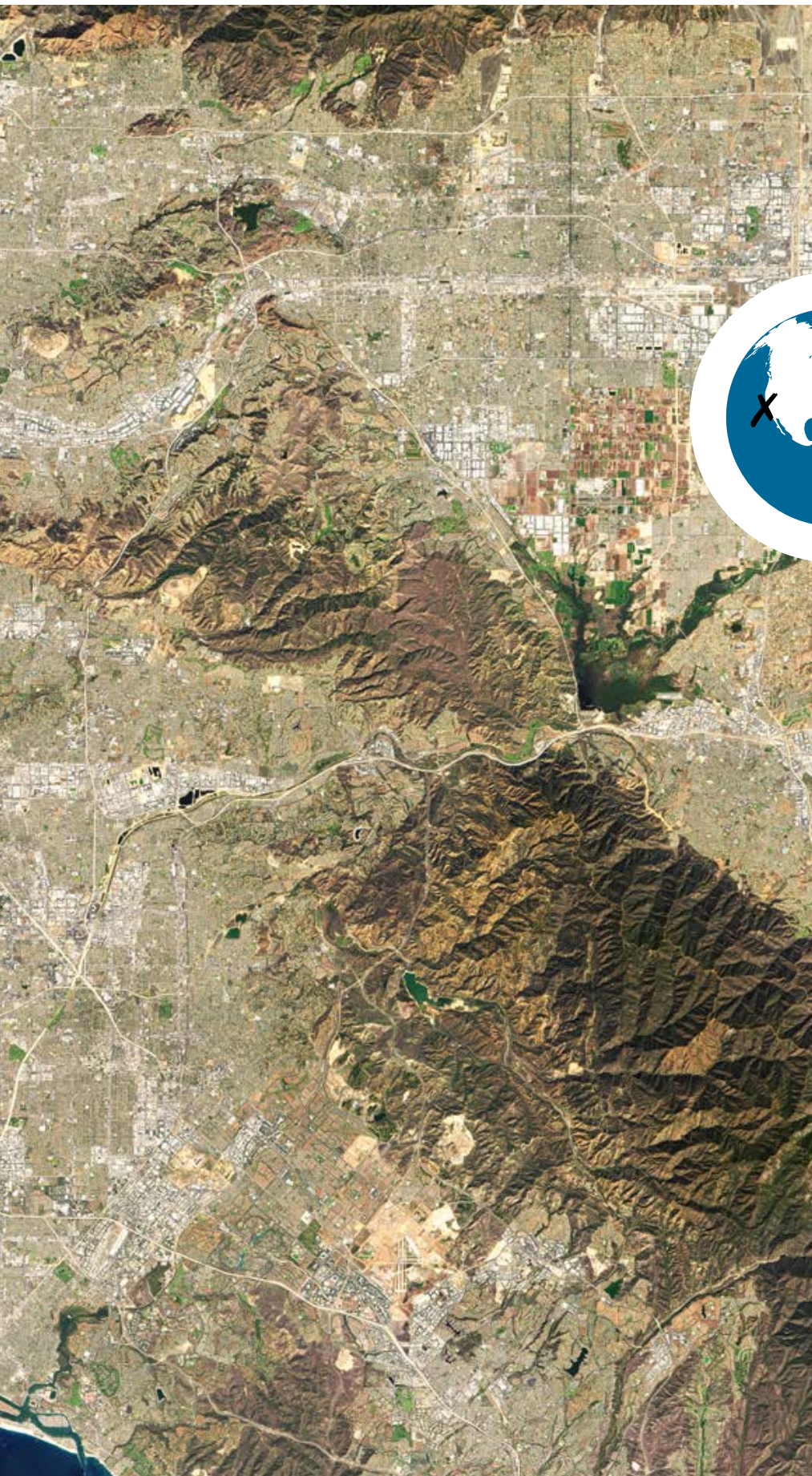
72 **PUBLIKATIONEN** Neue Bücher

74 **KEHRWIEDER** Vor 50 Jahren

75 **KALENDER** Treffpunkte der maritimen Welt

75 **IMPRESSUM** Herausgeber und Redaktion





Klimafaktor Mega-Citys

••• Wer wissen will, warum das Klima sich verändert, kommt um das Thema Städte, vor allem aber um Mega-Citys nicht herum.

Städte produzieren 70 Prozent der vom Menschen hervorgerufenen globalen Kohlendioxid-Emissionen. Die 50 größten Metropolen der Welt emittieren zusammen Treibhausgase, die 2.600 Megatonnen CO₂ entsprechen. Das ist mehr, als manche Länder insgesamt ausstoßen: Russland beispielsweise kommt auf 2.200 Megatonnen pro Jahr, bei Japan sind es rund 1.400 Megatonnen.

Viele Städte rund um den Globus weisen erstaunliche Wachstumsraten auf – einige in Asien rühmen sich eines jährlichen Bevölkerungswachstums von vier Prozent, wobei die Emissionen sogar um zehn Prozent zulegen. Demografen erwarten, dass die Zahl der Mega-Citys – also städtische Agglomerationen mit über zehn Millionen Einwohnern – bis 2025 um ein Dutzend zunehmen wird.

Im Wissen um ihren Einfluss aufs Klima haben einige Städte einschneidende Maßnahmen ergriffen, um die Emissionen einzudämmen. So sieht der „GreenLA“-Plan vor, bis 2030 die Emission von Treibhausgasen gegenüber 1990 um 35 Prozent zu senken. Etliche andere Mega-Citys sind dabei, sich im Rahmen von „Climate 40“ ähnliche Ziele zu setzen.

Relativ komplex ist die Verifikation von Maßnahmen – die Kombination von Daten vom Boden und aus der Luft könnte hier zuverlässigere Ergebnisse liefern. Dazu startet die NASA ein Projekt, das zunächst Paris und Los Angeles (Satellitenbild) links in den Fokus nimmt. Die Greater L.A. Area hat fast 18 Millionen Einwohner. |••

Photo: NASA



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12



13

RICKMERS

Im Zuge des Wechsels der Rechtsform in eine Aktiengesellschaft hat der Aufsichtsrat der Rickmers Holding AG die Verträge mit **1 Dr. Ignace Van Meenen** und **2 Prof. Dr. Mark-Ken Erdmann** um weitere fünf Jahre verlängert. Van Meenen ist seit Mai 2014 CEO von Rickmers, Erdmann amtiert seitdem als CFO des Konzerns.

DAL/ESSBERGER

3 Lutz Weber, bisher Chief Financial Officer bei der Buxtehuder Reederei NSB, wechselt in gleicher Funktion zur Hamburger Reederei Deutsche Afrika-Linien/John T. Essberger. Der Bankkaufmann und diplomierte Wirtschaftsingenieur ge-

hörte mehr als sechs Jahre der NSB-Geschäftsführung an. Ebenfalls bei DAL eingestiegen ist **4 Jan A. Hammer**. Er übernimmt die Verantwortung für das Chemikalienanker-Geschäft bei John T. Essberger von Hugo Finley. Hammer war fast 30 Jahre bei der norwegischen Tankerreederei Odfjell tätig.

CONTI

Bei der Münchner Conti-Gruppe tritt **5 Birger Meyer** neben Michael Huber in die Geschäftsführungen der Schiffsgesellschaften der fahrenden Flotte ein. Er folgt Josef Sedlmeyr. Meyer ist seit 2006 im Conti-Fondsmanagement und seit 2011 Prokurist. Seine neue Position führt ihn auch in die Conti-

Geschäftsführung an die Seite von Josef Obermeier und Christoph Wizigmann.

CARGOTEC

6 Lasse Eriksson ist neuer Vice President Digitalisation beim finnischen Experten für Ladungssysteme Cargotec. Eriksson soll dort das digitale Leistungsangebot ausbauen. Er war vorher Manager bei Konecranes.

BHV

Der bisherige Chefredakteur der DVZ Deutsche Verkehrszeitung **7 Günther Hörbst**, wird Geschäftsführer der Bremischen Hafenvertretung (BHV) und der Via Bremen Foundation. Der BHV vertritt etwa 250 Mitgliedsfirmen aus

dem Umfeld der bre-mischen Häfen.

HPA

8 Sebastian Saxe, promovierter Mathematiker und Chief Information Officer bei der Hamburg Port Authority, ist von den Fachzeitschriften „CIO Magazin“ und „Computerwoche“ als „CIO des Jahres 2015“ in der Kategorie Mittelstand ausgezeichnet worden.

GEOMAR

Bundespräsident Joachim Gauck hat dem GEOMAR-Klimafor-scher **9 Prof. Dr. Mojib Latif** den renommierten Deutschen Umweltpreis überreicht. Die Bundesstiftung Umwelt würdigt damit seine wissenschaftlichen Leistungen und sein öffentliches Engage-

ment zum Schutz der Umwelt. Latif ist auch Schirmherr von atmosfair, einer Klimaschutzorganisation, die eng mit AIDA Cruises zusammenarbeitet.

RUM CLUB

10 Johannes Pfeiffer ist in seinem Amt als Vorsitzender des Reeder und Makler Clubs Hamburg e.V. bestätigt worden. Bei der Mitgliederversammlung kamen 3.000 Euro für die soziale Einrichtung „Die Arche“ in Hamburg zusammen.

13

BUNDESBESTE AZUBIS 2015

Saskia Boljahn (Hapag-Lloyd, L.) ist Deutschlands beste Schiffskauffrau/Linienfahrt. Als beste Schiffskauffrau (Tramp) ausgezeichnet: **Elena Felk**, die bei Rhenus in Duisburg gelernt hat und zur Reederei Nord gewechselt ist.

THB

11 Eckard-Herbert Arndt ist zum stellvertretenden Chefredakteur des THB avanciert. Der gelernte Schiffskaufmann gehört der Redaktion seit 2012 an.

DVZ

Nachfolger von Günther Hörbst als DVZ-Chefredakteur wird **12 Harald Ehren**. Er kommt von der Kommunikationsagentur FischerAppelt. Zuvor war er u.a. für FAZ, „Manager Magazin“ und „Financial Times Deutschland“ tätig.



Mit frischer Kraft an die neuen Herausforderungen in Berlin, Brüssel, London und Genf.

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR



••• Der Physiker Albert Einstein hat zum Jahreswechsel einmal gesagt: „Wenn's alte Jahr erfolgreich war, dann freue dich aufs neue. Und war es schlecht, ja dann erst recht.“ Beim Blick auf die Schifffahrtsmärkte kommt man danach nicht umhin, sich ganz besonders auf das neue Jahr zu freuen. Trotz einiger Lichtblicke liegen noch schwere Zeiten vor den meisten Schifffahrtsunternehmen. Der Verwertungsdruck bei den Banken wird in diesem Jahr erheblich zunehmen. Eine erneute Abnahme der deutschen Handelsflotte steht zu befürchten. Gleichzeitig nehmen die regulatorischen Anforderungen an die Schifffahrt zu. In diesem Spannungsfeld wird sich die Arbeit des VDR bewegen.

Trotz der harten Zeiten dürfen wir nicht vergessen: Deutschland hat nach wie vor die viertgrößte Handelsflotte der Welt. Schon deshalb wird sich der VDR mit aller Kraft erneut und verstärkt für seine Mitglieder einsetzen – überall dort, wo Entscheidungen mit Einfluss auf ihre Geschäftstätigkeit getroffen werden: in Berlin, Brüssel, London und Genf.

National sind die für den Standort wichtigen politischen Zusagen zur Förderung deutscher Seeleute rasch vollständig umzusetzen. Darüber hinaus wollen wir mit der Maritimen LNG Plattform einen Durchbruch bei der Nutzung von Flüssiggas als umweltfreundlichem Treibstoff erreichen.

Auf dem Klimagipfel in Paris hat sich die Staatengemeinschaft auf ambitionierte Ziele für weniger CO₂ bekannt. Weder Schifffahrt noch Luftfahrt sind unmittelbar in der Vereinbarung enthalten, aber das 2-Grad-Ziel nimmt auch uns in die Pflicht, als internationale Branche weitere Beiträge zur Bekämpfung des Klimawandels zu leisten. Dazu bedarf es eines weltweiten Systems zur Datenerhebung, um daraufhin international verbindliche Maßnahmen entwickeln zu können – und nur internationale! Das kann allein über die UN-Seeschifffahrtsorganisation IMO gelingen. Ihrem neuen Generalsekretär Kitack Lim kommt dabei eine Schlüsselrolle zu.

Gigantische Investitionen für die bald verbindlichen Ballastwasser-Aufbereitungsanlagen, die neue Verhandlungsrunde zum weltweiten Mindestlohn bei der ILO in Genf, Pläne für eine europäische Sonderabgabe zum Schiffsrecycling: VDR und Schifffahrt brauchen 2016 einen langen Atem. Wir haben zwischen den Jahren tief Luft geholt und stehen nun mit frischer Kraft in See.



Bugsier 10. Die Schlepper sind auch mit leistungsstarken Feuerlöschsystemen ausgerüstet.

150 Jahre Bugsier: Synonym für Schlepper

••• Sie sind aus den Häfen nicht wegzudenken: die Schlepper der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft, die in diesem Jahr ihr 150-jähriges Bestehen feiern kann. Mit der größten Schlepperflotte unter deutscher Flagge hat das Unternehmen in den vergangenen anderthalb Jahrhunderten unzählige Hafentjobs an der gesamten deutschen

Küste durchgeführt. Dazu kommen die Arbeiten mit Bergungsfahrzeugen und Schwimmkranen. Die leistungsstarken Schlepper der Flotte sind seit Jahrzehnten für die europäische Öl- und Gasindustrie sowie für den Offshore-Windenergiemarkt im Einsatz. Durch die weltweit durchgeführten Projekte genießt die Reederei auch international

hohes Ansehen. Highlight der Flotte ist der von der Bundesregierung gecharterte Notschlepper „Nordic“ (ARGE Küstenschutz) – mit über 200 Tonnen Pfahlzug ein echtes Kraftpaket.

Die Reederei ist mit Recht stolz auf die hohen Standards ihrer Ausbildung, mit der sie ihre Mitarbeiter auf den komplexen Schlepperbetrieb vorbereitet.

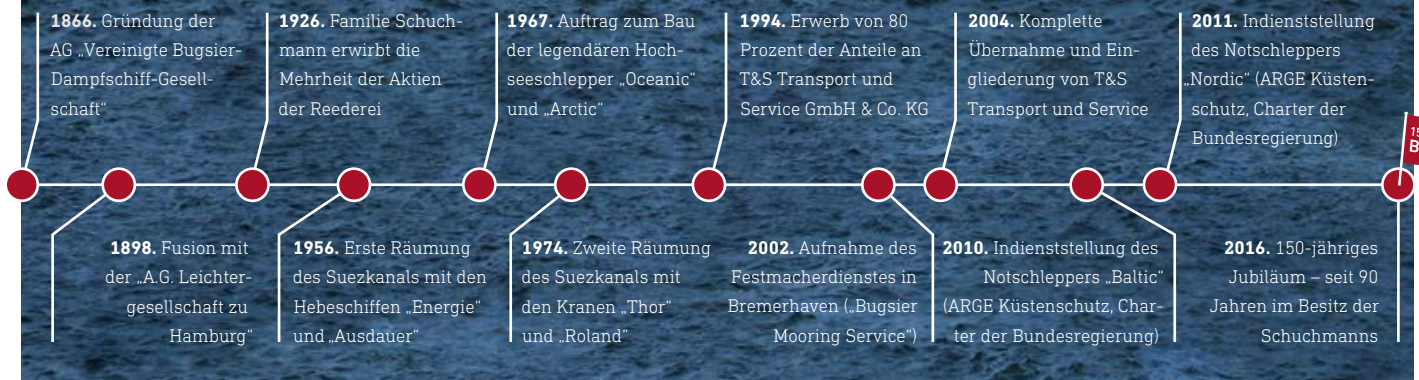


Foto: Hasenpusch

Richtlinie zur Ausbildungsförderung geändert

••• In der neuen Richtlinie zur Ausbildungsförderung sind erhöhte Fördersätze für Schiffsmechaniker (32.000 statt bisher 25.500 Euro) sowie Nautische (16.000 statt 12.700 Euro) und Technische Offiziersassistenten (21.000

statt bisher 17.000 Euro) festgeschrieben. Antragsberechtigt sind nur Reeder (§ 4 Seearbeitsgesetz), aber keine Crewingagenturen. Sie müssen die Zuschüsse vor Abschluss von Ausbildungsverträgen beantragen.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) empfiehlt, Anträge frühzeitig zu stellen, weil Ausbildungsverträge erst nach positivem Bescheid abgeschlossen werden können. www.deutsche-flagge.de



Schiffsmechaniker. Die Ausbildungsförderung steigt.

Foto: filigor - Fotolia



Meinungsaustausch. Reinhard Klingen, Abteilungsleiter Wasserstraßen und Schifffahrt beim Bundesverkehrsministerium, Kitack Lim, designierter IMO-Generalsekretär, der deutsche Botschafter Peter Ammon und Ralf Nagel, VDR-Präsidiumsmitglied (v.l.).

VDR-Präside Nagel trifft neuen IMO-Generalsekretär

••• Anlässlich der jüngsten IMO-Generalversammlung Anfang Dezember in London traf Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR), mit Kitack Lim zusammen, der von Jahresbeginn 2016 an neuer Generalsekretär der International Maritime Organization ist. Die Begegnung fand bei einem Empfang in der Deutschen Botschaft in London statt.

Der Südkoreaner Kitack Lim war Ende November 2015 offiziell zum neuen Generalsekretär der IMO als Nachfolger von Joji Sekimizu ernannt worden. Zuvor war er Präsident der Hafenverwaltung von Busan, dem fünftgrößten Containerhafen der Welt. Lim ist

für die IMO kein Unbekannter: Er war bereits von 2006 bis 2009 als stellvertretender ständiger Vertreter Südkoreas bei der Welt-schifffahrtsorganisation tätig. Von 2002 bis 2004 war er Chairman des Sub-Committee für die Umsetzung der Hafenstaat- und Flaggenstaatkontrollen.

„Die Bedeutung der IMO für die Schifffahrt kann gar nicht hoch genug bewertet werden“, sagte Ralf Nagel. „Nur weltweite Standards, wie sie die IMO auch in der Vergangenheit erfolgreich gesetzt hat, gewährleisten fairen Wettbewerb in einer global tätigen Branche.“ Der VDR freue sich auf einen intensiven Dialog mit Lim in den kommenden vier Jahren. www.imo.org

Class NK setzt auf „Big Data“

••• Um die Nutzung von „Big Data“ durch die maritime Industrie zu beschleunigen, hat die Klassifikationsgesellschaft ClassNK in Tokio ein „Ship Data Center“ ins Leben gerufen, das die Nutzung von Daten, die beim Schiffsbetrieb gesammelt werden, unterstützen soll. Durch den Service soll die Schifffahrt bei geringen Kosten mehr Nutzen aus dem Datenmaterial ziehen können. www.classnk.or.jp

Fusionen bei Containerlinien

••• Die französische CMA CGM übernimmt den Konkurrenten Neptune Orient Lines (NOL) in Singapur. Dadurch entsteht ein Gigant mit einem Jahresumsatz von rund 22 Milliarden US-Dollar. Die Franzosen würden Marktführer auf den Pazifikrouten. Eine Fusion haben auch die beiden großen chinesischen Schifffahrtsgruppen Cosco und China Shipping beschlossen.

Marke. Die NOL-Tochter APL betreibt rund 90 Schiffe.



Foto: NOL

Unfairer Wettbewerb: Stena klagt vor EuGH gegen feste Fehmarnbeltquerung

••• Nach Scandlines klagt nun auch die Stena Line vor dem Europäischen Gerichtshof gegen die Genehmigung der öffentlichen Finanzierung für den Fehmarnbelttunnel zwischen Dänemark und Deutschland durch

die EU-Kommission. Das Unternehmen sieht die Entscheidung als diskriminierend und unverträglich mit den EU-Beihilferegeln an. „Stena Line betreibt umweltfreundliche und sichere Fährrouen für Passagiere und

Fracht von und nach Skandinavien an 14 Hafenstandorten. Wir begrüßen Wettbewerb, solange er fair gestaltet ist und mit den Gesetzen in Einklang steht. Dies ist bei den Staatsbeihilfen, die für den Bau der festen Fehmarnbeltquerung gewährt wurden, nicht der Fall“, so Stena-CEO Carl-Johan Hagman. Die EU-Kommission habe staatliche Beihilfen für das Projekt für einen Zeitraum von mehr als 55 Jahre genehmigt. Das erlaube Dumpingpreise und führe zu Wettbewerbsverzerrungen gegenüber den gut funktionierenden Fährverbindungen. Unterdessen hat auch der NABU wegen „schwerer Planungsmängel“ eine Überprüfung des Projekts gefordert. www.stenaline.de



Foto: Stena Line

Pionier.

Die „Stena Germanica“ fährt mit besonders umweltfreundlichem Methanol-Antrieb.



Preisträger. Hamburg Süd-Chef Dr. Ottmar Gast (Foto links, l.) und Kapitän Horber von Columbia Shipmanagement (rechtes Foto, l., neben BIMCO-Präsident Louis-Dreyfus) erhielten Auszeichnungen.



Foto: BIMCO

BIMCO-Awards für deutsche Reedereien

Der Reederei Columbia Shipmanagement ist der „President's Award“ der Schifffahrtsorganisation BIMCO verliehen worden. BIMCO würdigte damit den außergewöhnlichen Einsatz des Unternehmens bei der Rettung von Flüchtlingen. Columbia-Kapitän Horber sagte, er

nehme den Award stellvertretend für alle Seeleute entgegen. Ausgezeichnet wurden außerdem Dr. Ottmar Gast (Hamburg Süd) als Schifffahrtspersönlichkeit des Jahres und die Lübecker Reederei Oldendorff Carriers als Schifffahrtsunternehmen des Jahres. www.bimco.org

LNG: Experten diskutieren kritische Punkte

Vorsichtiger Optimismus prägte die Diskussionen auf der 6. Motorship Gas Fuelled Ships Conference 2015, die kürzlich in Hamburg stattfand. Im Rahmen von fünf Diskussionsforen tauschten sich Experten über die Wirtschaftlichkeit von LNG als Schiffsbrennstoff, über technische und regulatorische Fragen, über das Thema Infrastruktur und die Problematik der Lieferkette aus. Am Ende wurden die Ergebnisse zu den

einzelnen Themenfeldern nach einem Ampelsystem bewertet. Es überwogen die „gelben“ Symbole, d.h., auf etlichen Gebieten sind Aktivitäten von Regierungen oder anderen Akteuren gefragt, um LNG voranzubringen. Deutlich im grünen Bereich landeten Sicherheit und Verfügbarkeit, als kritisch gelten z.B. Schnittstellenstandards. Der VDR brachte die Positionen der deutschen Reeder in die Debatte ein. www.motorship.com

Vorreiter. Die umgebaute Fähre „Ostfriesland“ der Reederei AG Ems nutzt bereits LNG als sauberen Brennstoff.



Foto: AG Ems, Rainer Kurzefer

Carl Büttner und Sloman Neptun kooperieren

Die beiden Bremer Reedereien Carl Büttner und Sloman Neptun haben für zwei 16.500 tdw-Produkten- und Chemikalien-IMO II-Tanker der Sloman Neptun-Gruppe einen längerfristigen Zeitchartervertrag geschlossen. Beide Schiffe, der MT „Sloman Hera“ und der MT „Sloman Hermes“, werden von der Tankreederei Carl Büttner vorwiegend im Rahmen des Kontrakt-Portfolios im Fahrtgebiet Nordwesteuropa eingesetzt.

Beide Reedereien wollen zudem im Laufe des ersten Halbjahrs 2016 gemeinsam überprüfen, ob und inwieweit sie ihre Kooperation weiter ausbauen können.

www.carlbuettnner.de
www.sloman-neptun.de



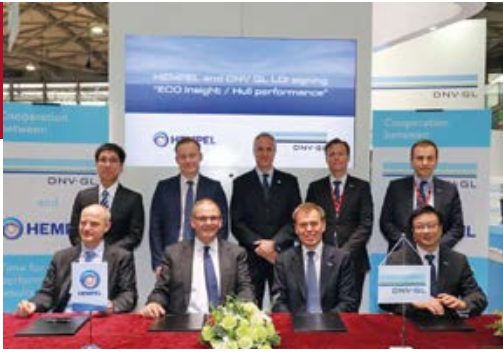
Sloman-Schiff. Beide Reedereien sind auf Tanker spezialisiert.

Foto: Sloman Neptun

Neuer „Sertica“-Auftritt

Die dänische Software-Schmiede Logimatic, ein führender Anbieter von Lösungen für Schifffahrtsunternehmen, hat zum Jahreswechsel den Web-Auftritt seiner Software „Sertica“ relaunched. Das moderne Design hilft dabei, die passenden Anwendungen schneller zu finden – ein kleiner Film gibt einen Überblick über die Programmlandschaft von „Sertica“ (Wartung, Flottenmanagement, Beschaffung, HSQE).

Unterdessen hat Logimatic das renommierte AAA-Silber-Rating erhalten – das bekommen nur Unternehmen, die fünf Jahre in Folge mit Triple-A geratet sind. In Dänemark waren das Ende des Jahres gerade mal 0,17 Prozent der Unternehmen. www.sertica.com



Vertrag. Hempel und DNV GL engagieren sich für mehr Effizienz.

DNV GL und Hempel kooperieren

••• Hempel, ein führender Hersteller von Beschichtungen für die maritime Industrie, hat mit der Klassifikationsgesellschaft DNV GL eine Vereinbarung geschlossen. Gemeinsam will man an „klaren, umfassenden und überprüfbaren“ Analyseverfahren arbeiten, um die Performance von Schiffsrumpf und Propeller zu überwachen. Ziel ist es, Kunden dabei zu unterstützen, die Effizienz ihrer Flotte zu steigern und Umweltbelastungen zu reduzieren.

Das Analysetool soll auch Hinweise liefern, wie sich Antifouling-Anstriche noch weiter optimieren lassen. Die neueste Generation bei Hempel heißt Hempasil X3+. Die Beschichtung soll bereits besonders umweltverträglich sein und eine spürbare Treibstoffersparnis realisieren. www.hempel.de

Foto: DNV GL

Foto: Hasenpusch

Auerbach: Zuschlag bei Auktion

••• Die Reederei Auerbach hat ein weiteres Schiff für ihre Flotte ersteigert: Die frühere „HHL Hong Kong“ ging für knapp 27 Millionen Euro an die Hamburger. Ihr Schwesterschiff „HHL Macao“ hatte das Team um Jungreeder Lucius Bunk bereits im Sommer ebenfalls per Auktion erworben. Die beiden 169 Meter langen Mehrzweckfrachter werden in einer fünfjährigen

Charter von einer US-Reederei im Projektgeschäft eingesetzt.

www.auerbach-schiffahrt.de



Flottenzuwachs. Die Ex-„HHL Hong Kong“ heißt jetzt „Industrial Guide“.

ANZEIGE

So viele Schiffe wie möglich erhalten!

| Jahresbilanz | Alfred Hartmann, Präsident des Verbands Deutscher Reeder, über die schwierige Situation der Branche, die Erfolge bei der Sicherung von maritimem Know-how am Standort Deutschland und die weiteren Perspektiven.

Die Lage der deutschen Seeschifffahrt bleibt angespannt. Das zeigt sich auch an der Flottenentwicklung: Seit ihrem Höchststand vor drei Jahren ist die deutsche Handelsflotte nach Tonnage um 12 Prozent geschrumpft. Die Zahl der Schiffe ist sogar um fast 17 Prozent zurückgegangen (s. Grafik Seite 16). Das ist eine beunruhigende Entwicklung!

Drei Viertel der deutschen Schifffahrtsunternehmen bereedern weniger als zehn Schiffe. Bei ihnen kann der Verlust von einzelnen Schiffen aus der Bereedung gravierende Folgen für die Geschäftstätigkeit und den Fortbestand des Unternehmens haben.

Berücksichtigt man auch die Zugänge zur deutschen Handelsflotte, ist die Zahl der Schiffe in den ersten drei Quartalen 2015 um 117 Schiffe zurückgegangen. Verschrottet wurden lediglich 13 Schiffe. Ins Ausland verkauft wurden insgesamt 182 Schiffe (s. Grafik S. 16). Diese Schiffe machen der bestehenden deutschen Handelsflotte nun Konkurrenz. Da sie in der Regel zu heutigen Marktpreisen erworben werden, sind sie darüber hinaus wettbewerbsfähiger, weil der Kapitaleinsatz wesentlich geringer als bei den Bestandsschiffen ist.

Die Fracht- und Charterraten sind weiterhin vielfach nicht auskömmlich. In

einigen Marktsegmenten – auch jenseits der Kreuzschifffahrt – gibt es zwar positive Entwicklungen. Aber insbesondere in der Containerschifffahrt – einem der wichtigsten Segmente für die deutschen Reeder – lastet ein brutaler Druck auf jedem Unternehmen, wo immer möglich Kosten zu reduzieren und Effizienzen zu heben.

| Brutaler Wettbewerb | Die meisten deutschen Reedereien leben von der Vercharterung ihrer Schiffe an Linienreedereien auf der ganzen Welt. Aber gerade die Liniereeder – egal ob aus Europa, Asien oder dem arabischen Raum – ordern selbst weiterhin moderne Großtonnage. Während die deutschen Reeder bei Neubauten eher zurückhaltend sind, wächst die Welthandelsflotte weiter – und das in Märkten, die bereits von Überkapazitäten gekennzeichnet sind. Der Wettbewerb und der brutale Kostendruck werden in den nächsten Jahren bestehen bleiben. Viele deutsche Reeder müssen um ihre Position kämpfen oder neue Geschäftsmodelle entwickeln.

Wir müssen gemeinsam in den nächsten Jahren alles tun, um so viele Schiffe wie möglich am Standort zu halten. Denn an jedem Schiff, das ins Ausland verkauft wird, hängen Arbeitsplätze und Wertschöpfung in Deutschland. Die Frage ist,

ob Reedereien vom Standort Deutschland aus in Zukunft ihren Platz in der maritimen Champions League halten können.

Ende Oktober haben sich die öffentlichen Anteilseigner der HSH Nordbank mit der EU-Kommission darauf geeinigt, die Bank zukunftsfähig aufzustellen. Bis zu 6,2 Milliarden Euro an notleidenden Schiffskrediten der Bank sollen an die Mehrheitsgesellschafter Hamburg und Schleswig-Holstein übertragen werden. Zwei Milliarden weitere Schiffskredite muss die HSH in den nächsten beiden Jahren selbst abbauen. Werden die damit finanzierten Schiffe ins Ausland verkauft, droht dem Standort Deutschland ein weiterer Verlust von Arbeitsplätzen und Wertschöpfung.

Es kommen noch harte Jahre auf die Schifffahrt zu. Unsere Branche verfügt aber auch nach sieben Jahren in schwerer See über Kreativität, Kompetenz und wirtschaftlichen Handlungsspielraum, um gemeinsam mit der Politik das Verschwinden eines Großteils der deutschen Handelsflotte zu vermeiden.

Und das ist auch aus einem anderen Grund wichtig: Mit dem Verlust von Schiffen gehen auch deutsche Seeleute für die maritime Wirtschaft verloren. Die deutschen Reeder haben sich lange erfolgreich gegen diese Entwicklung gestemmt. →



Analyse. VDR-Präsident
Hartmann erwartet ein
weiteres schwieriges
Jahr für die Branche.

➔ Aber seit gut einem Jahr fällt erstmals seit Krisenbeginn auch die Zahl deutscher Seeleute.

Ihre Beschäftigung am Standort ist ein entscheidender Faktor für den Bestand des maritimen Clusters. Die Erfahrungen und das Expertenwissen der deutschen Seeleute macht sie zu nachgefragten Arbeitskräften an Land. Von ihrem Know-how profitieren die Lotsen, die Häfen, die Schifffahrtsverwaltung sowie die gesamte Schiffbau- und Zulieferindustrie und die maritime Forschung. Dieses Wissen kann nur die Seeschifffahrt bereitstellen.

In ihrer Rede auf der Nationalen Maritimen Konferenz Ende Oktober in Bremerhaven hat Angela Merkel deutlich gemacht, wie wichtig das Know-how der deutschen Seeleute für den Standort ist. Die Bundesregierung und die Abgeordneten des Deutschen Bundestages haben gezeigt, dass sie die Bedürfnisse der maritimen Wirtschaft verstehen und entsprechend handeln. So soll der Lohnsteuereinbehalt für Seeleute

auf Schiffen unter deutscher Flagge auf 100 Prozent angehoben und der Arbeitgeberanteil für die Sozialversicherungsbeiträge der Seeleute voll erstattet werden. Die Bundesregierung nutzt damit endlich die Möglichkeiten, die von der EU-Kommission schon Mitte der 1990er-Jahre eingeräumt worden sind und die Nachbarn wie die Niederlande längst anwenden.

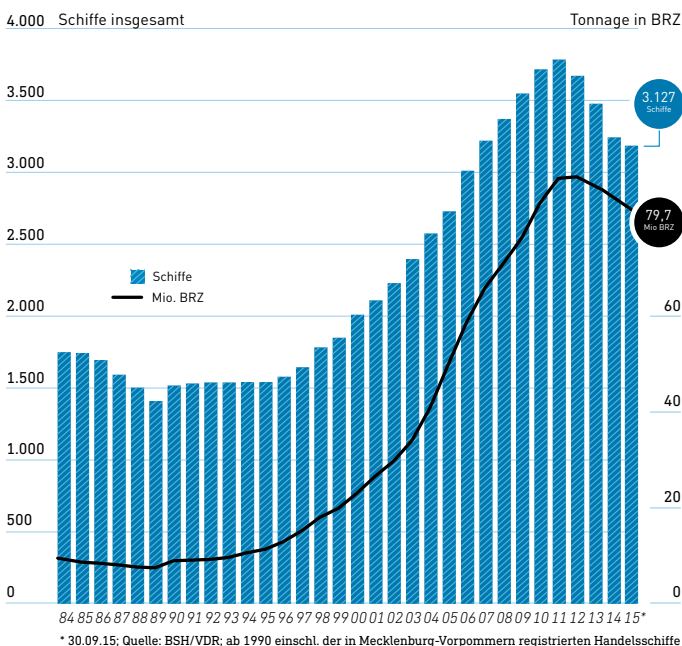
| Notwendige Maßnahmen | Der dritte Teil des Maßnahmenpaketes ist eine zeitgemäße Schiffsbesetzungsverordnung. Schiffe unter deutscher Flagge müssen derzeit mit bis zu vier EU-Seeleuten besetzt werden, einer davon muss Schiffsmechaniker sein. Das ist ein großes Problem: Der Schiffsmechaniker als deutsches Unikat erfüllt in der internationalen Seefahrt Aufgaben, die auch weniger qualifizierte Arbeitskräfte erledigen können. Während ein einfacher Mannschaftsdienstgrad den Reeder rund 16.000 Euro im Jahr kostet, sind es beim Schiffsmechaniker 60.000 Euro mehr!

Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker – als Allrounder an Maschine und Deck – ist allerdings eine exzellente Grundlage für eine nautische oder technische Offizierslaufbahn. Deswegen halten die deutschen Reeder an der Ausbildung fest und fördern sie über die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland. Man darf aber hier Ausbildung und einen Beschäftigungszwang nicht durcheinanderbringen. In der Schiffsbesetzungsverordnung hat er daher nichts verloren und ist ein wesentliches Hindernis für Reedereien, die deutsche Flagge zu fahren und dadurch mehr deutsche Offiziere zu beschäftigen. Der Bundesverkehrsminister hat den Reedern hier eine wichtige Zusage gegeben (s. S. 18).

Die beschriebenen Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit – und damit der Attraktivität – der deutschen Flagge müssen nun zügig in Gesetze und Verordnungen gegossen werden. Dann können unsere Unternehmen zuverlässig planen und den weiteren Ver-

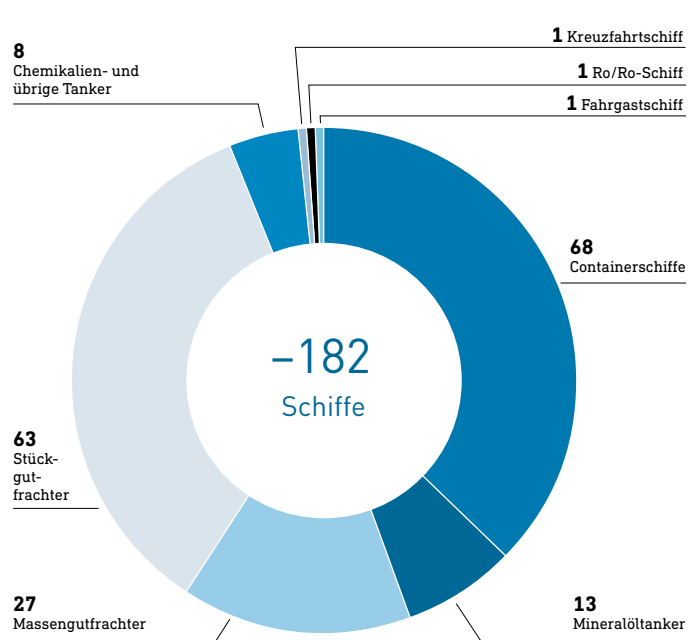
Entwicklung der deutschen Handelsflotte

Seit 2011 nimmt die Zahl der Schiffe in deutschem Eigentum ab, seit 2012 sinkt auch die Gesamttonnage. Deutschland ist hinter China auf Platz 4 der Schifffahrtsnationen zurückgefallen. Basis: Schiffe mit mehr als 1.000 BRZ



Verkäufe ins Ausland 2015

Bis Ende September gingen 182 Schiffe an ausländische Eigner. Gemessen an der Tonnage entfällt der Großteil auf Containerfrachter (44,8 %), Tanker (20,7 %) und Bulker (19,7 %). Basis: Schiffe mit mehr als 1.000 BRZ





Präsidium.

Peter Oltmann
(untere Reihe links)
kommt für Rörd
Braren.

lust deutscher Seeleute für den Standort stoppen. Planungssicherheit spielt auch in anderen Bereichen eine zentrale Rolle – etwa bei der Frage, wie sich Flüssiggas LNG als saubere Brennstoffalternative in der Schifffahrt durchsetzen kann. Noch verhindern rechtliche Hürden, dass LNG-Schiffe in jeden Hafen fahren und dort auch tanken dürfen. Dabei machen umfangreiche Sicherheitsvorschriften sowie jahrzehntelange Erfahrung die Schiffe zu den sichersten der Welt.

Ein Problem sind aber auch die höheren Investitionskosten. Besondere Motoren, zusätzliche Leitungen und Tanks: Schiffe, die auch mit Flüssiggas fahren können, sind bis zu 25 Prozent teurer. Ohne ein breites Förderprogramm für den Neu- und Umbau LNG-betriebener Schiffe werden sich die Barrieren für den Markteintritt nicht abbauen lassen. Bisher ist in ganz Europa kein einziges LNG-Schiff ohne staatliche Zuschüsse in Fahrt gebracht worden. Deutschland sollte hier als führender maritimer Standort zu den Vorreitern gehören.

Ein Thema hat unsere Besatzungen im vergangenen Jahr besonders gefordert: die Rettung von Flüchtlingen im Mittelmeer. Vor allem in der ersten Jahreshälfte haben deutsche Handelsschiffe mehr als 2.500 Menschen vor dem Ertrinken gerettet. Die Seeleute geraten dabei immer wieder an ihre körperlichen und psychischen Grenzen. Der Einsatz der Deutschen Marine und anderer hoheitlicher Rettungskräfte hat dazu beigetragen, dass die Handelsschifffahrt seit dem Sommer massiv entlastet wurde. Dafür sind wir sehr dankbar!

2016 wird erneut ein schwieriges Jahr. Trotzdem gilt: Die Schifffahrt ist keine Abbau-, sondern eine Wachstumsbranche. Die deutschen Reedereien werden ihren Weg erfolgreich weitergehen, ihre Effizienz steigern und ihre Potenziale bündeln. Darüber hinaus hat die Nationale Maritime Konferenz wichtige Impulse für bessere politische Rahmenbedingungen gegeben. Schifffahrt ist für Deutschland von elementarer Bedeutung. Ich bin zuversichtlich, dass Deutschland auch in Zukunft zu den führenden Schifffahrtsnationen gehören wird. |●●

WAHLEN

Unternehmerische Erfahrung, maritime Kompetenz

●● Die Mitglieder des Verbands Deutscher Reeder haben ihren Verwaltungsrat neu gewählt. Alfred Hartmann wurde anschließend einstimmig vom neu gebildeten Verwaltungsrat als Präsident bestätigt. Die Mitgliederversammlung erneuerte auch das Mandat des Geschäftsführenden Präsidiumsmitglieds Ralf Nagel. Unter den 25 Verwaltungsratsmitgliedern sind viele bekannte, aber auch einige neue Gesichter: Wilke Briese, Thorsten Mackenthun, Michael Thamm und Thomas Wehr gehörten bisher nicht dem Gremium an. Aus der Mitte des Verwaltungsrats wird das Präsidium bestimmt. Hier hatte Rörd Braren nicht wieder kandidiert. Die Wahlperiode läuft jeweils drei Jahre.

Das neue Präsidium

Alfred Hartmann,
Präsident
Dr. Ottmar Gast
Frank Leonhardt

Ralf Nagel,
Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied
Peter Oltmann

**Dr. Eberhart
von Rantzau**
Thomas Rehder

Die neue Zusammensetzung des Verwaltungsrats

Nils Aden,
E.R. Schifffahrt, Hamburg
Ian Beveridge, Bernhard
Schulte, Hamburg
Gerhard Binder, Aug.
Bolten Wm. Miller's
Nachfolge, Hamburg
Rörd Braren, Reederei
Rörd Braren, Kollmar
Wilke Briese, Briese
Schifffahrt, Leer
Anthony J. Firmin,
Hapag-Lloyd, Hamburg
Dr. Ottmar Gast,
Hamburg Süd, Hamburg
Alfred Hartmann,
Reederei Hartmann, Leer
Petra Heinrich, Reederei
Petra Heinrich, Jork
Jan Held, Marship Beree-
derung, Haren (Ems)

Dr. Hermann J. Klein,
CPO Containerschiffs-
reederei, Hamburg
Frank Leonhardt,
Leonhardt & Blumberg,
Hamburg
Thorsten Mackenthun,
Carl Büttner, Bremen
Axel Meynköhn,
Wyker Dampfschiffs-
Reederei, Wyk auf Föhr
Peter Oltmann, Schif-
fahrts-gesellschaft
Oltmann, Stade
Helmut Ponath, NSB
Niederelbe Schifffahrts-
gesellschaft, Buxtehude
Thomas Rehder,
Carsten Rehder Schiffs-
makler und Reederei,
Hamburg

Jan-W. Schuchmann,
Bugsier-, Reederei- und
Bergungs-Gesellschaft,
Hamburg
Nikolaus H. Schües,
Reederei F. Laeisz,
Rostock
Michael Thamm, AIDA
Cruises, Rostock
Michael Vinnen,
F.A. Vinnen, Bremen
Dr. Eberhart von Rantzau,
DAL Deutsche Afrika-
Linien, Hamburg
Thomas Weber Olden-
dorff Carriers, Lübeck
Thomas Wehr Oskar
Wehr, Hamburg
Joachim Zeppenfeld,
Bremer Bereederungs-
gesellschaft, Bremen



Statement. Minister Dobrindt sicherte den Reedern seine Unterstützung zu.

„Wirtschaft und Politik sind Partner“

| Positive Signale | Festredner beim traditionellen Reederessen in der Hamburger Handelskammer im Dezember war Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt. Wir dokumentieren den Text in Auszügen.

Es ist für mich eine ausgesprochen große Ehre, hier eingeladen zu sein. Ich weiß das enorm zu schätzen – und es ist alles andere als selbstverständlich, dass man in dieser Zeit auch ein paar Worte (...) an Sie richten darf, nämlich in einer Zeit, wo sehr schnell auch der Vorwurf formuliert wird, es gebe eine zu starke Nähe zwischen Wirtschaft und Politik (...) – wir erleben das zurzeit in einer anderen Branche.

Wenn ein Unternehmen hart betroffen ist, hart am Wind agieren muss, in Schwierigkeiten steckt, wird sofort dieser Vorwurf formuliert – und deswegen darf ich Ihnen an der Stelle sagen: Ich bin genau deswegen so gerne dieser Einladung gefolgt und bei einem der bedeutendsten Verbände der maritimen Wirtschaft heute zu Gast, weil ich weiß, dass alle diejenigen, die daraus einen Vorwurf formulieren wollen, Wirtschaft und Politik seien zu nah beieinander, die soziale Marktwirtschaft nicht verstanden haben. Wirtschaft und Politik sind Partner in der sozialen Marktwirtschaft,

und Sie haben sogar ein Anrecht darauf, (...), dass Politik Ihnen zuhört – mindestens zuhört –, als Partner mit Ihnen agiert und für unseren Wohlstand arbeitet.

| Kraftzentrum der Wirtschaft | Sie sind Leistungsträger, verehrter Herr Hartmann, mit Ihrem Verband, ein Leistungsträger in der maritimen Wirtschaft, aber auch ein Kraftzentrum für unsere Volkswirtschaft. Ich kann Ihnen versichern: Ohne Sie wäre Deutschland und Europa sicherlich etwas

anderes, als es heute ist – ein starker Wirtschaftsstandort, eine führende Exportnation, Logistikweltmeister, Wachstums- und Wohlstandsregion. (...) Das geht nicht ohne Wirtschaft, das geht nicht ohne Sie, und auch das war ein Grund, warum ich ganz gerne heute aus Brüssel hierhergekommen bin: Es tut gut, mit Menschen zusammen zu sein, die wissen, dass Wohlstand erarbeitet werden muss, und nicht nur darüber nachdenken, wie man Wohlstand verteilen kann. (...) →

Chefsache. Die Gastgeber, VDR-Präsident Alfred Hartmann (l.) und das Geschäftsführende Präsidiumsmitglied Ralf Nagel, nahmen Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt fürs Foto in die Mitte.

Fotos: Peter Vogel



→ Jeder von Ihnen weiß, dass Erfolge in einem Unternehmen nicht gesetzt sind, dass man immer wieder hart darum ringen muss, dass es immer wieder auch neue Herausforderungen gibt. Es gibt keine Zeit, die stillsteht, bei der man sich zurücklehnen und genießen kann, dass man in einer guten Situation ist. Die nächste Gefahr lauert schon, und nichts ist eine größere Gefahr für den Erfolg als der gerade stattfindende Erfolg, wenn man die Herausforderung darin nicht erkennt. (...)

Wir erleben zurzeit eine Umwälzung in unserer Wirtschaft und Gesellschaft durch die Digitalisierung. Wir erleben neuen Wettbewerb, nicht nur bei den Unternehmen, sondern auch bei den Staaten auf der Welt (...). Im 19. Jahrhundert konkurrierten die Nationalstaaten um Kolonien, im 20. Jahrhundert konkurrierten Industrienationen um Rohstoffe, im 21. Jahrhundert konkurrieren Innovationsgesellschaften um Digitalität, um Daten, um Modernität. Und all diesen Elementen ist gemeinsam, dass der Wettbewerb auch immer zugunsten derer entschieden worden ist, die eine starke maritime Wirtschaft haben, die eine starke Schifffahrtsnation sind und waren. Ich glaube, wir sollten auf diesen Erfolgsfaktor auch weiter setzen und den Wettbewerb in der Welt gemeinsam mit einer starken maritimen Wirtschaft aufnehmen.

Erinnerung: Helmut Schmidt bei Deutschlands Reedern



Gastede. Bundeskanzler a.D. Helmut Schmidt 1982 beim Reederessen.

••• Der im November verstorbene Helmut Schmidt war 1982 Festredner beim Reederessen im Hotel Atlantic – er hatte gerade sein Amt als Bundeskanzler verloren. Ölpreisschock, Wirtschaftskrise: Schmidt zeichnete ein düsteres Bild über die zukünftige Entwicklung des Welthandels und die Chancen der deutschen Seeschifffahrt auf bessere Beschäftigung. „Gegenwärtig befindet sich die deutsche Wirtschaft in der schärfsten Rezession der Nachkriegszeit. Es ist kurz vor zwölf, aber noch ist die Welt imstande, eine zweite große Depression abzuwehren.“

Foto: Congressbild H.U. Deicke

Wer kennt besser als Sie die Globalität, den Wandel, die Dynamik, das Neue? Ich glaube: keiner. Und deswegen ist es gut, dass wir uns in einer engen Partnerschaft den aktuellen Prognosen und Herausforderungen widmen. (...) Bis 2030 wächst der Güterverkehr in Deutschland um 40 Prozent. Die Transportleistung im Bereich des Seehafenhinterlandverkehrs wächst bis 2030 um 53 Prozent. (...) Seehafenhinterland: Das geht nicht ohne Häfen. Das geht auch nicht ohne Schiffe, es geht schon gar nicht ohne Reeder. Deswegen sind alle auf-

gefordert, die heute immer gerne von Güterverteilung in der Welt und in Europa reden, sich darauf zu konzentrieren, wo der Knotenpunkt auch dieser Güterverteilung ist. Und das heißt: starke Häfen, starke Schifffahrt, starkes maritimes Know-how und erfolgreiche Reeder.

Dass dies für die Zukunft möglich ist, haben wir uns zumindest in unserem Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgenommen und legen deswegen besonderen Wert darauf, dass wir auch die deutsche Flagge wettbewerbsfä-

”

„Ich bin heute so sicher wie niemals zuvor: Die Zukunft des Schiffsmechanikers wird nicht durch das Festschreiben im Gesetz gesichert. Die Zukunft des Schiffsmechanikers wird gesichert, wenn wir die Wettbewerbsfähigkeit der Reeder und der Schiffe sichern. Deswegen ist es eine richtige Entscheidung.“

Alexander Dobrindt, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur





Fotos: Peter Vogel

Grußwort. Reederpräsident Alfred Hartmann heißt Minister Dobrindt vor den 460 Gästen willkommen.



Kollegen. Minister Dobrindt begrüßt Hamburgs Wirtschaftsminister Frank Horch (links).



Nachwuchs. Exzellente Ausbildungsabsolventen gehören traditionell zu den Ehrengästen.

hig halten – nicht nur, weil wir es schön finden, sondern weil wir es notwendig finden, dass (...) die nautische Kompetenz in Deutschland erhalten bleibt. Ich habe nach einigen Gesprächen mit Ihrem Präsidenten sehr schnell eingesehen, dass dies nicht ohne Veränderung der Rahmenbedingungen möglich ist. (...)

Ich habe mir eindrucksvoll die Wettbewerbssituation der deutschen Schifffahrt erläutern lassen und bin deswegen ausgesprochen froh, dass wir es heute geschafft haben, zwischen dem Verkehrsministerium und dem Verband Deutscher Reeder eine Vereinbarung zu unterzeichnen, die an zentralen Stellen zumindest dafür sorgt, dass international gleiche Wettbewerbsbedingungen (...) hergestellt werden. Dass wir den Lohnsteuereinbehalt heute vereinbaren konnten, dass wir die Erstattung der Arbeitgeberanteile heute vereinbaren konnten, ist etwas, das Sie wissen.

Dass es uns aber auch heute gelungen ist – da bin ich sehr froh –, eine Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung zu vereinbaren, sodass wir zukünftig dafür Sorge tragen, dass es keine Benachteiligung der deutschen Reeder gegenüber den internationalen Schiffen gibt und dass wir von der bisherigen Vorschrift vier Besatzungsmitglieder uns entfernen und zukünftig noch zwei Besatzungsmitglieder aus der EU vorschreiben, ist, glaube ich, ein Weg in die richtige Richtung.

Ich habe mit einem Thema lange selber gerungen, als es um die Frage des Schiffsmechanikers ging, weil ich (...) nach der Schilderung Ihres Präsidenten gesagt habe: Wenn eine Branche sagt, (...) wenn wir ihn brauchen, (...) werden wir ihn ers-

tens auf den Schiffen haben, zweitens werden wir dafür sorgen, dass die Ausbildung weiter stattfindet und keiner der aktuellen Schiffsmechaniker seinen Arbeitsplatz verliert – dann habe ich das als überzeugend empfunden.

| Beruf mit Zukunft! Dass ich dann im Nachgang zur maritimen Konferenz, auf der ich gesprochen habe, gelesen habe, ich hätte einseitig die Vereinbarungen aufgekündigt, weil ich jetzt dafür sorgen würde, dass eine wichtige Komponente (...), nämlich der Schiffsmechaniker, keine Zukunft mehr hat, da habe ich kurz gezweifelt und mich dann noch mal mit meinen Fachleuten unterhalten. Ich bin heute so sicher wie niemals zuvor: Die Zukunft des Schiffsmechanikers (...) wird nicht durch das Festschreiben im Gesetz gesichert. Die Zukunft des Schiffsmechanikers wird gesichert, wenn wir die Wettbewerbsfähigkeit der Reeder und der Schiffe sichern, und deswegen ist es eine richtige Entscheidung.

(...) Wenn wir die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands als knapp zweitgrößte – fast größte – Exportnation für die Zukunft sicherstellen wollen, dann sind alle drei Containerhäfen für uns als leistungsfähige Häfen notwendig, und leistungsfähige Häfen brauchen auch einen sicheren seewertigen Zugang mit Zufahrten, die auch mit modernen Schiffen entsprechend befahrbar sind. Und deswegen kann ich an der Stelle auch nur sagen: Sobald

wir ein Planergänzungsverfahren bei der Elbe haben, diese Wasserstraße, dieser Zugang hat oberste Priorität. Das Geld dafür haben wir heute schon in unserem Haus zur Verfügung gestellt (...).

Ich weiß, dass es alles andere als einfach ist, wenn man in einer Branche unter diesem unglaublichen internationalen Druck sich immer wieder die Frage stellen muss: Ist es rentabel, auch jungen Menschen eine Ausbildung zu geben, um sich die nautische Kompetenz zu erarbeiten? Dass dies trotz aller Probleme immer wieder aufs Neue versucht wird, dass neue Ausbildungsverträge eingegangen werden, dass auf den Schiffen dafür gesorgt wird, dass junge Menschen eine Chance und einen Arbeitsplatz bekommen, das ist großartig! Deswegen hat mein Haus auch entschieden, dass wir mit der neuen Förderrichtlinie dafür sorgen, dass die Fördersätze für den Ausbildungsplatz auf bis zu 30.000 Euro erhöht werden können und dass wir jährlich 5,5 Millionen Euro zur Verfügung stellen. (...)

Meine Generation ist eine Generation, die im Wohlstand aufgewachsen ist (...). Daraus entsteht auch eine unglaubliche Verantwortung, dass man diese Chance auch in eine nächste Generation weitergibt. Dafür sind Sie die Vorbilder, meine Damen und Herren, die Sie da heute sitzen und nicht auf Grundlage dieser Chance erfolgreich waren, sondern deutlich mehr dafür arbeiten mussten. (...)

Danke schön, alles Gute Ihnen! |...

Engagement. Die diesjährige Spende geht an die Stiftung Deutsche Seemannsschule, deren Arbeit Vorstandmitglied Annette Suhrbier vorstellte.





„Die Maßnahmen müssen fruchten“

| Interview | Johann Saathoff, Berichterstatter für maritime Wirtschaft der SPD-Bundestagsfraktion und Lotse der „Küstengang“, über die Ergebnisse der Nationalen Maritimen Konferenz und die weitere Agenda. Text: Hanns-Stefan Grosch & Christof Schwaner; Fotos: Frank Krems

? Herr Saathoff, Sie sind Lotse der SPD-Küstengang. Was ist in dieser Funktion der Schwerpunkt Ihrer Arbeit?

Johann Saathoff: Die SPD-Küstengang ist ja schon ein Traditionsverein. Darin haben sich die sozialdemokratischen Abgeordneten aus den fünf norddeutschen Ländern Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein zusammengeschlossen, um dem Norden eine Stimme zu geben und Küstenthemen aktiv mitzugestalten. Aktuell treffen sich die SPD-Parlamentarier regelmäßig einmal im Monat, um Positionen zu maritimen Themen abzustimmen. Gemeinsam mit meiner Kollegin Birgit Malecha-Nissen koordiniere ich diese Dialog-Plattform, die auch Ansprechpartner für Wirtschaftsverbände und Sozialpartner aus der Branche ist.

? Ihr Wahlkreis Aurich-Emden ist durch die Schifffahrt geprägt: Wie sieht Ihre persönliche Verbindung zur maritimen Wirtschaft aus?

Saathoff: Ich bin da quasi familiär „vorbelastet“: Mein Großvater ist auf einem Heringslogger gefahren, mein Vater war Hafenarbeiter in Emden, zuletzt als Tallymann. Rund ums Abitur habe ich selbst



Gastgeber. Beim Emdener Johann Saathoff gibt es selbstverständlich original ostfriesischen Tee.

drei Jahre als Lascher auf Car-Carriern gearbeitet. Da habe ich nicht nur gutes Geld verdient, sondern auch eine Menge über Schifffahrt und Logistikmanagement gelernt.

Und schließlich war ich als Bürgermeister von Krummhörn mit den typischen Hafenthemen befasst – wenn auch im kleinen Maßstab: Bebunkerung, Zugänglichkeit des Hafens, Stromversorgung, Hinterlandanbindung. Dabei gab es auch schon typische maritime Interessenkonflikte etwa zwischen Leitungsbau für Offshore-Windparks und Krabbenfischern, die wir moderieren mussten. Da ist uns aber ein vernünftiger Ausgleich gelungen. →

Verantwortung. Der Bundestagsabgeordnete Johann Saathoff gestaltet die maritime Politik in Deutschland mit.

? Die Offshorewindenergie ist ein wichtiges Feld in Ihrer Region. Welche Potenziale sehen Sie da für die maritime Wirtschaft – und welche Hürden?

Saathoff: Die Branche hat zweifellos ein enormes Potenzial – schließlich geht es hier um Milliardenaufwände, die im Bereich Schiffbau, Meerestechnik und Stahlbau Wertschöpfung bringen. Meine Heimatregion ist daran leider nicht in dem Maße beteiligt, wie wir uns das erhofft hatten. So ist den Nordseewerken der Umstieg von der stolzen Schiffswerft zum Offshore-Spezialisten nicht geglückt.

Interessant ist aber zweifellos auch der Service-Sektor. Da sind deutsche Reedereien wie die AG-EMS-Tochter Windea oder Frisia-Offshore erfolgreich am Start – etwa für den Crew-Transfer zu den Windparks oder mit Sicherheitskonzepten für die Bergung von Verletzten. Die strategische Lage im Nordwesten ist hier kaum zu toppen. So betreibt Dong Energy von Norden-Norddeich aus u.a. den Windpark „Borkum Riffgrund 1“, der sauberen Strom für 320.000 Haushalte liefert.

Bis 2020 sollen laut EEG 6,5 GW Offshore-Windleistung in Nord- und Ostsee installiert werden. Das ist abgefrühstückt. Die wichtigste Aufgabe der Politik wird es jetzt sein, dafür zu sorgen, dass der Faden danach nicht abreißt. Was 2021 bis 2025 passiert, ist jetzt zu entscheiden – das gilt auch für die Netzanbindung.

? In Nord- und Ostsee ist seit knapp einem Jahr schwefelarmer Brennstoff Pflicht. Flüssiggas (LNG) bietet große Chancen für die Schifffahrt, noch sauberer und klimafreundlicher zu werden. Was kann die Politik tun, um den breiten Einsatz von LNG zu unterstützen?

Saathoff: Wir haben dazu schon eine ganze Menge gemacht. Der gemeinsame Koalitionsantrag zur maritimen Wirtschaft im Vorfeld der Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) hat hier zuletzt noch einmal deutliche Zeichen gesetzt. Darin ist von einer LNG-Strategie mit dem Aufbau einer leistungsfähigen Infrastruktur und einem Förderprogramm für Investitionen in den Neu- oder Umbau von Schiffen mit LNG-Antrieb die Rede.

Die Reederei AG Ems hat die Henne-Ei-Problematik schon beantwortet: Mit

dem Umbau der „Ostfriesland“ und dem Neubau „Helgoland“ ist sie der „first mover“. Gerade in Sachen Bunkerung müssen aber einige Fragen politisch beantwortet werden – auch auf IMO-Ebene. Wir ziehen hier als Küstengang mit den Verbänden an einem Strang.

Klar ist: Schiffe werden wegen der großen Fahrtstrecken auf See immer einen stofflichen Energieträger benötigen. LNG hat hier als – abhängig von der Produktionsweise – umweltfreundlicher, aber auch sicherer Kraftstoff absolut eine Perspektive. Es ist auch eine Aufgabe der Politik, deutlich zu machen, dass Flüssiggas nicht riskanter ist als andere Technologien: Da fliegt im Hafen nichts in die Luft. LNG, aber



Vita – Johann Saathoff

- Geboren 1967, Abitur
- Studium Verwaltung und Rechtspflege (Diplom-Verwaltungswirt)
- Bezirksregierung Weser-Ems, Verwaltung Hochschule Emden/Leer
- 2003 – 2013 hauptamtlicher Bürgermeister der Gemeinde Krummhörn
- seit 2013 direkt gewählter SPD-Bundestagsabgeordneter im Wahlkreis Aurich–Emden (Ostfriesland)
- Ordentliches Mitglied des Ausschusses für Wirtschaft und Energie sowie des Ausschusses für Ernährung und Landwirtschaft
- Berichterstatter für maritime Wirtschaft, Lotse der Küstengang
- verheiratet, fünf Kinder zwischen 10 und 25 Jahren

Gespräch. MdB Johann Saathoff (M.)
mit Interviewern Schwaner (I.)
und Grosch im Berliner
Jakob-Kaiser-Haus.

auch die Landstromversorgung sind Themen, die in eine Nationale Hafenstrategie münden müssen, die die jeweiligen Standortbedingungen berücksichtigt.

? Wie bewerten Sie die Ergebnisse der NMK in Bremerhaven?

Saathoff: Von der Konferenz und den Beschlüssen von Bundestag und Bundesrat im Vorfeld sind wichtige Impulse ausgegangen. Auch aus der Branche gab es sehr positives Feedback. Anders als noch vor einem Jahr bezweifelt heute niemand mehr, dass es wieder eine NMK geben wird. Das Konzept mit den Workshops hat funktioniert – die Ergebnisse konnten wir für den gemeinsamen Antrag nutzen. Der Rahmen in Bremerhaven war optimal: Die Anwesenheit von zwei Ministern und der Bundeskanzlerin hat den hohen Stellenwert des Themas verdeutlicht. Das ist mir als maritimem Berichterstatter natürlich sehr lieb.

Die zentrale Frage war: Brauchen wir eine deutsche Schifffahrt? Der Antrag der Fraktionen von CDU/CSU und SPD zur maritimen Wirtschaft und die NMK sagen klar: Es ist uns nicht egal, ob die Waren von einer deutschen oder chinesischen Reederei transportiert werden; es ist nicht egal, ob sie über Rotterdam oder Hamburg kommen. Das ist eine nationale Aufgabe. Angesichts des großen Anteils Süddeutschlands an der maritimen Wertschöpfung müssten wir eigentlich überlegen, ob wir die baden-württembergischen Kollegen nicht in die Küstengang aufnehmen.

? Versicherungssteuer auf Erlöspools, Lohnsteuereinbehalt, Sozialversicherungsbeiträge: Die Parlamentarier haben sich zuletzt wichtiger Probleme angenommen. Auf welchen Feldern sehen Sie weiter akuten Handlungsbedarf?

Saathoff: Wir haben durch die beschlossenen bzw. angekündigten Maßnahmen die Grundlagen dafür geschaffen, dass die deutsche maritime Wirtschaft eine Zukunft hat. Schifffahrt agiert immer im internationalen Kontext. Hier geht es darum, dass die Unternehmen jedenfalls nicht schlechter gestellt sind als ihre europäischen Wettbewerber. Dass man sich auf das Niveau begibt, das sonst wo auf der Welt herrscht, ist dagegen illusorisch – und passt auch nicht zu unseren Qualitätsstandards.



Unsere weltweit anerkannten Standards können wir nur mit deutscher Schifffahrt halten.“

Johann Saathoff, SPD

Jetzt ist der Punkt für alle gekommen, sich als ehrlich zu erweisen. Wir haben deutlich gemacht, dass wir zum maritimen Standort stehen. Wir haben Vertrauen in die Reeder gesetzt und auch viel Kritik ausgehalten. Jetzt ist es an ihnen zu zeigen, dass die Maßnahmen fruchten – in einem ersten Schritt zum Beispiel, indem sie den jungen Menschen, die an Seefahrtsschulen studieren, eine Chance geben.

? Ein Knackpunkt bleibt aber: die Schiffsbesetzungsverordnung.

Saathoff: Das ist zwischen den Sozialpartnern nach wie vor ungeklärt. Dabei geht es vor allem um das Thema Schiffsmechaniker – ein interessantes Berufsbild gerade für Quereinsteiger, die danach ja oft noch ein Studium dranhängen. Hier wird viel davon abhängen, wie man miteinander kommuniziert. Die Küstengang hatte angeboten, zwischen Unternehmensverbänden und Gewerkschaften zu moderieren. Der Bundesverkehrsminister will die Sache auf dem Verordnungswege regeln, wenn es keine Einigung gibt. Das Parlament sollte aber an dem Prozess beteiligt sein – wir bringen uns hier gern ein.

? Wie wichtig ist maritimes Know-how für den Standort Deutschland?

Saathoff: Lotsen mit exzellenten Kenntnissen spezieller Fahrtgebiete, Hafenspektoren mit hervorragender Expertise:

Maritimes Know-how ist viel mehr als die Beschäftigung auf Schiffen. Wir haben hier Standards, die weltweit anerkannt sind – und die können wir nur halten, solange es Schifffahrt gibt.

Wenn man früher von einer Fachschule für Seefahrt kam, hatte man einen garantierten Arbeitsplatz. Die Leute wurden händierend gesucht, die Reedereien waren eng an die Ausbildungsstätten angebunden. Das ist heute nicht mehr so. Die Finanzkrise im Jahr 2008 hat zu einem starken Einbruch auch beim Transport geführt und die Reedereien in Schwierigkeiten gebracht. Die Rahmenbedingungen für die Branche sind bis heute nicht rosig. Trotzdem wurde nautisches Personal ausgebildet. Das Problem: Wenn die jetzt keinen Job bekommen, wächst auch nichts nach, weil das Berufsfeld als unattraktiv gilt. Wir müssen dem Nachwuchs jetzt Perspektiven aufzeigen und zum Beispiel das Ausfahren der Patente nach dem Studium ermöglichen.

? Wie lässt sich die öffentliche Wahrnehmung der maritimen Wirtschaft verbessern?

Saathoff: Als Kind von der Küste muss man ja erst mal ein Verständnis dafür entwickeln, dass es kein Verständnis dafür gibt. Die prominente Besetzung der NMK und das Strategiepapier des Maritimen Koordinators Uwe Beckmeyer sind natürlich

gute Argumente auch in Richtung der eher binnenländisch orientierten Bundesländer. Schiffsmotoren, Elektronik, Ruderpropeller und andere Komponenten kommen aus Süddeutschland, die Häfen sind wichtig für den Warenverkehr. Als Küstenländer werben wir kontinuierlich darum, hier das Bewusstsein zu schärfen.

? Sie setzen sich intensiv für die Seemannsmissionen ein. Was ist der Hintergrund?

Saathoff: Ich engagiere mich da seit mehr als fünf Jahren in Emden im Vorstand. Die Seemannsmissionen übernehmen eine wichtige Funktion in der jeweiligen Region, sie bieten Seeleuten eine Anlaufstelle, wo sie in Kontakt mit anderen – auch ihrer Familie zu Hause – treten können. Das macht die christliche Seefahrt christlich. Die Institution steht auch im historischen Kontext für Internationalität und Menschlichkeit. Ich freue mich, dass wir deren Förderung mit der aktuellen Reform des Seearbeitsgesetzes verstetigen konnten.

? Sie haben fünf Kinder: Wie würden Sie reagieren, wenn eines davon zur See fahren wollte?

Saathoff: Ich würde ihn oder sie darin unterstützen, auch weil damit eine schöne Familientradition aufrechterhalten würde. Meine Hoffnung wäre aber auch, dass aus der Leidenschaft dann auch wirklich ein Beruf werden kann. Ausbildung und Beschäftigung in der Branche ist ja auch ein wichtiges Thema, für das ich mich als maritimer Berichterstatter einsetze. Ich hoffe, dass hier von unserem Konzept, von der NMK und von Uwe Beckmeyers Strategie nachhaltige Impulse ausgehen. Dafür setze ich mich ein. |••



Exportoffensive. Die „AIDAbella“ der Reederei AIDA Cruises wird ab Frühjahr 2017 ganzjährig von Shanghai aus starten – und so am prosperierenden chinesischen Kreuzfahrtmarkt partizipieren.

Auf See ist immer Saison

| Boomsektor | Der globale Kreuzfahrtmarkt wird auch 2016 wachsen – und deutsche Unternehmen sind vorne dabei. Text: Hanns-Stefan Grosch

Diese Branche zeigt keinerlei Ermüdungserscheinungen: Schiffsreisen werden weltweit immer beliebter. Der internationale Kreuzfahrtverband Cruise Lines International Association (CLIA) erwartet für 2016 weltweit 24 Millionen Passagiere – das sind zwei Millionen mehr als noch 2014 und zwei Drittel mehr als vor zehn Jahren. Da kein Ende des Booms in Sicht ist, planen die CLIA-Mitglieder, die insgesamt 471 Schiffe im Einsatz haben, im kommenden Jahr 27 neue Hochsee-, Fluss- und Spezialkreuzfahrtschiffe in Dienst zu stellen. Allein für die Hochseeschiffe bedeutet das ein Investitionsvolumen von mehr als 6,5 Milliarden US-Dollar.

„Die Branche möchte Kreuzfahrten zum besten Urlaubserlebnis überhaupt machen. Sie entwickelt sich weiter, um sicherzustellen, dass es für jede Reisevorliebe und jeden Geldbeutel die passende Kreuzfahrt gibt“, sagt Cindy D'Aoust, CEO von CLIA Global. „Einzigartige Schiffe, neue Reiseerlebnisse und die Vielfalt der Destinationen auf der ganzen Welt machen die Kreuzschiffahrt noch attraktiver und stärken das Wachstum der Branche.“

Der Wirtschaftsbeitrag der Kreuzfahrtbranche ist beträchtlich: 2014 betragen die

Ausgaben weltweit rund 120 Milliarden US-Dollar – einschließlich der Einkommen von 940.000 Mitarbeitern in Höhe von knapp 40 Milliarden US-Dollar.

| Rekordauftrag | Deutschland hat einen wichtigen Anteil an dem Aufschwung. 2014 haben so viele Deutsche wie nie zuvor eine Hochseekreuzfahrt unternommen. Insgesamt 1,77 Millionen Gäste verbrachten ihren Urlaub auf einem Kreuzfahrtschiff, ein Wachstum von fünf Prozent. Auch Flusskreuzfahrten gewannen an Popularität – die CLIA-Mitgliedsreedereien betreiben inzwischen 170 Fluss-Cruiser. Für 2016 sind bereits 18 weitere Schiffe bestellt.

Der Flusskreuzfahrtanbieter Crystal River Cruises hat seinen Auftrag bei der Bremerhavener Lloyd-Werft gerade erst aufgestockt. Die Werft soll nun vier statt zwei Flusskreuzfahrtschiffe für die US-Reederei liefern. Alle sollen 2017 in Dienst gestellt werden. Noch voluminöser ist die Order für drei luxuriöse Hochsee-Kreuzfahrtschiffe von Crystal – wenn sie bestätigt sind, kehrt die Lloyd-Werft auf ein vertrautes Terrain zurück. 2004 hatte ein Unfall dem Bau von Kreuzfahrtschiffen ein Ende gesetzt: Der 300-Millionen-Eu-



WICHTIGE INVESTITION

●●● Flusskreuzfahrtschiffe erweitern das Portfolio der Lloyd-Werft. Politischen Rückenwind bekommen die Ausbaupläne durch eine Infrastrukturausscheidung des Bremer Senats: Er beschloss, die Westkaje im Kaiserhafen von Bremerhaven für rund 32,7 Millionen Euro zu sanieren. Das erleichtert den Bau großer Schiffe. Im ersten Bauabschnitt sollen 440 Meter Kaifront erneuert werden. Das Projekt soll bis Ende 2017 abgeschlossen sein.



Spezialität. Die Kreuzfahrtschiffe der „Sea Cloud“-Serie sind etwas für Gäste, die das Besondere lieben.



Erfahrung. Bisher Spezialist für Modernisierungen – wie etwa bei der „National Geographic Explorer“ –, steigt die Lloyd-Werft jetzt auch wieder ins Neubausegment ein.



Erlebnis. Vielfältige Ausflugsprogramme – wie hier beim mehrfach ausgezeichneten Luxusliner „Europa“ von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten – machen eine Kreuzfahrt unvergesslich.

ro-Luxusliner „Pride of America“ war kurz vor seiner Fertigstellung bei einem Sturm gegen die Pier gedrückt worden und mit dem Heck auf den Hafengrund gesackt. Die Lloyd-Werft konnte das Schiff deshalb nicht pünktlich an Norwegian Cruise Line übergeben und musste Insolvenz anmelden. Nach aufwendigen Reparaturen wurde das Schiff schließlich abgeliefert.

Das Bremerhavener Unternehmen hat seitdem kein Kreuzfahrtschiff mehr gebaut, sich aber mit Reparaturaufträgen – auch im Kreuzfahrtsegment – erfolgreich aus der Krise gearbeitet. Nun ist die malaysische Genting Group eingestiegen. Der Meyer-Werft-Kunde will damit offenbar eigene Werftkapazitäten aufbauen. Die Reedereigruppe zählt neben Carnival und Royal Caribbean zu den großen Playern im Markt – etwa mit der nur auf dem asiatischen Markt operierenden Marke „Star Cruises – Asia-Pacific“.

Und in Asien geht die Post ab: Vor fünf Jahren hatten Reisende dort kaum etwas von Kreuzfahrten gehört. Heute wächst die Region innerhalb der Kreuzfahrtbranche am schnellsten. Zwischen 2012 und 2014 legte die Anzahl der Passagiere von 775.000 auf fast 1,4 Millionen Passagiere

zu, eine durchschnittliche Zunahme von mehr als 30 Prozent pro Jahr. Einen gewichtigen Anteil daran hat China, das zuletzt auf ein jährliches Passagierplus von 80 Prozent kam. Darauf hat neben einigen großen Playern nun auch AIDA reagiert: Ab Frühjahr 2017 stationiert die Reederei ihre „AIDAbella“ ganzjährig in Shanghai. „Mit unserem Lifestyle-orientierten und innovativen Produkt werden wir dem aufstrebenden chinesischen Urlaubsmarkt weitere wichtige Impulse geben und ganz neue Gästegruppen begeistern“, sagt AIDA-Präsident Felix Eichhorn.

| Innovationsoffensive | Aus Asien kommt auch ein Auftrag für die Meyer Werft in Papenburg, Marktführer im Bau von Kreuzfahrtschiffen: Zur Kiellegung der „Genting Dream“, die für den chinesischen Markt vorgesehen ist, reiste Anfang Dezember der Vorstandschef der Genting-Gruppe, Tan Sri Lim Kok Thay, nach Papenburg. Dort entsteht derzeit auch ein neues Mammutschiff für die Reederei Norwegian Cruises. „Wir sind bis über das Jahr 2020 hinaus ausgelastet“, sagt Werftsprecher Peter Hackmann. Anfang November hat die amerikanische Reederei Royal Ca-

ibbean Cruises Ltd. (RCL) den Bau eines fünften Schiffes der Quantum-Klasse auf der Meyer Werft bekannt gegeben. Unter dessen wurde in Papenburg der Grundstein für das neue Technologie- und Entwicklungszentrum gelegt. In dem neuen Gebäudekomplex werden große Teile der Konstruktions- und Entwicklungsarbeiten für die komplexen Neubauten der Werft gebündelt. Insgesamt arbeiten in Zukunft mehr als 500 Konstrukteure und Ingenieure an den vielfältigen Themenfeldern der Kreuzfahrtschiffe, die in Papenburg entstehen. Eines davon ist LNG: Die beiden Schiffe, die der deutsche Marktführer AIDA Cruises Mitte 2015 bei Meyer bestellt hat, werden über den umweltfreundlichen Flüssigerdgasantrieb verfügen.

Noch klimaschonender sind Segelschiffe unterwegs – etwa die Kreuzfahrtschiffe des Hamburger Reeders Hermann Ebel. Wenn es zur Aufhebung des Embargos der USA gegenüber der Karibikinsel komme, könne er sich vorstellen, einen weiteren Kreuzfahrtschiff von der Größe der „Sea Cloud II“ ausschließlich für Kubareisen anzuschaffen, so Ebel. Hauptzielgruppe wären dann US-Touristen – ebenfalls ein interessanter Markt. ●●●

**Deutsche
Reeder
im Porträt**

Mit vollem Engagement

| Teil 5 | Thomas Rehder leitet nicht nur das Schifffahrtsunternehmen Carsten Rehder, sondern ist auch beim VDR aktiv. Zuletzt war er außerdem zwei Jahre Präsident der europäischen Reedervereinigung ECSA. Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg

Dass Thomas Rehder quasi die Gattungsbezeichnung seines Berufsstandes trägt, fällt ihm selbst am allerwenigsten auf. In Dithmarschen, woher seine Familie stammt, sei der Name nicht selten, sagt der Geschäftsführende Gesellschafter der Reederei Carsten Rehder. „In Hamburg gab es sogar mal einen Friedhofsgärtner, der Carsten Rehder hieß – da riefen die Leute immer bei uns an, um noch schnell einen Kranz zu bestellen.“

Thomas Rehder ist Reeder in vierter Generation. Die Anfänge des Unternehmens reichen ins Jahr 1903 zurück, als sich sein Urgroßvater, der Dithmarscher

Bauernsohn Carsten Rehder, in Hamburg als Schiffsmakler registrieren ließ und ein paar Monate später an der Großen Elbstraße in Altona seine Firma aufmachte. Statt wie vom Lehrer vorgeschlagen Theologie zu studieren, war er zuvor bei einem Schiffsmakler in Tönning in die Lehre gegangen – eine Entscheidung, die für die weiteren Generationen prägend blieb.

| Schifffahrt im Blick | So hatten auch die Praktika, die Urenkel Thomas während seines Wirtschaftsstudiums in Frankfurt, Paris und London machte, einen deutlichen maritimen Bezug. Da war eine →



Lieblingsplatz.
Thomas Rehder am
Fenster seines Büros
gegenüber der Hamburger
Fischauktionshalle.

→ Bank dabei, die sich um Schiffsfinanzierung kümmerte, ein Schiffsversicherer und schließlich eine Reparaturwerft in Frankreich: „Das war schon spannend, als Assistent des Ingenieurs auf den Schiffen rumzutoben“, erzählt Rehder.

Bei einem Schiffsmakler in Paris kümmerte er sich um die Bananenbefrachtung aus der Karibik und Afrika. Auch danach blieb das Betätigungsfeld international: In New York arbeitete er drei Jahre lang als Befrachtungsmakler, vermittelte also zwischen Ladung und Schiff. „Fürs Makeln habe ich ein Faible“, sagt Rehder.

Mitte der 80er-Jahre stieg er in den Familienbetrieb ein. Die Sache lief auf ihn zu, denn der jüngere Bruder plante zunächst eine Musikerkarriere und wurde dann Arzt: „Irgendjemand muss ja auch Geld verdienen“, sagt Rehder schmunzelnd. Die Maklerei blieb Schwerpunkt seiner Arbeit. Denn die Krise hatte die Branche voll erwischt, die Frachtraten deckten kaum noch die Betriebskosten der Schiffe. Damals zog sich die Firma weitgehend aus der Bereederung zurück und setzte wieder ganz auf den Ursprung, die Schiffsmaklerei. „Ich bin in einer ähnlichen Situation in die Branche eingestiegen, wie wir sie heute haben“, erinnert sich Rehder.

Mit dem beginnenden Asien-Boom Ende der 90er-Jahre nutzte Thomas Rehder die Chance, wieder ins Reedereigeschäft einzusteigen. Die Befrachtung ist mittlerweile in eine eigenständige Gesellschaft, Victoria Shipbrokers, ausgegliedert, die sich vor allem um die Rehder-Flotte kümmert. Aktuell betreibt die Reederei 28 Schiffe, überwiegend mittelgroße Containerschiffe in der Range zwischen 1.085 und 5.047 TEU – ein schwieriges Segment, das zwar selbst keine Überkapazitäten aufweist, aber unter dem Kaskadeneffekt leidet, der durch den massiven Zuwachs bei Großcontainerschiffen entsteht. Dass die Linienreeder im Wettbewerb um niedrige Kosten hier immer neue Bestellungen aufgeben, ist für Rehder



„mikroökonomisch vernünftig, aber makroökonomisch Selbstmord“.

| Auf Augenhöhe | Anders als vergleichbare Reedereien ist die Reederei Carsten Rehder in der Regel an ihren Schiffen beteiligt. Dazu kommt eine überschaubare Zahl von Finanzierungspartnern. „Der Vorteil gegenüber dem klassischen KG-Modell ist, dass wir mit unseren Shareholdern unmittelbarer Themen diskutieren können.“ Außerdem sei deren kaufmännisches Verständnis gerade in schwierigen Zeiten hilfreich. Rehder glaubt, dass jede Reederei ihren eigenen Weg finden muss, um sich in Sachen Finanzierung richtig aufzustellen. „In Norwegen wäre ein Unternehmen

unserer Größe an der Börse, aber das passt nicht zu uns. Wir arbeiten lieber mit mittelgroßen Investoren zusammen.“

Wie für viele im Markt besteht eine der großen Herausforderungen darin, Neubaulprojekte zu realisieren. Immerhin ist der Druck bei den Hamburgern nicht allzu hoch: Das Durchschnittsalter der Flotte ist mit 7,7 Jahren recht niedrig, und selbst in den Krisenjahren gelang es, Neubauten zu übernehmen – das letzte im Mai 2013. Außerdem gehört eine gewisse Fluktuation für Rehder zum Geschäft: „Ich habe, anders als einige klassische Kapitänsreeder, zu Schiffen keine emotionale Beziehung: Wenn es wirtschaftlich sinnvoll ist, ein Schiff zu verkaufen, wird es verkauft.“

Profil – Thomas Rehder

- Jahrgang 1956
- Abitur, Bundesmarine
- Betriebswirtschaftsstudium an der European Business School
- drei Jahre Befrachtungsmakler in New York
- 1984 Einstieg in das Familienunternehmen Carsten Rehder, Hamburg
- seit 1987 Geschäftsführender Gesellschafter
- 23 Containerschiffe und fünf Bulker
- Mitglied im VDR-Verwaltungsrat und -Präsidium
- 2014/2015 Präsident des Europäischen Reederverbands ECSA (European Community Shipowners' Associations)
- verheiratet, drei Kinder: eine Tochter (21), zwei Söhne (24 und 17)



Wir müssen noch stärker den Beitrag der Schifffahrt als Motor des EU-weiten und internationalen Handels für die ganze Gesellschaft betonen.“

Thomas Rehder, Carsten Rehder Schiffsmakler und Reederei

Dem Zwang zur Größe, den viele Banken beschwören, kann Rehder wenig abgewinnen. „Unternehmen haben Stärken und Schwächen. Es kommt darauf an, dort Kompetenzen zu entwickeln, wo man nicht stark ist.“ Eine Branchenkonsolidierung durch Zusammenschlüsse hält Rehder da „für nicht überzeugend“ – sich zusammenzutun, um Skaleneffekte zu erzielen, dagegen schon. So ist Carsten Rehder mit 15 anderen Unternehmen bei „Trampko“ aktiv. Durch die Kooperation lassen sich zum Beispiel Großkundenrabatte für Betriebsstoffe realisieren – man kauft schließlich für über 350 Schiffe ein. „Die Idee ist allerdings nicht ganz neu“, schmunzelt Rehder: Die Trampko besteht bereits seit 1967.

Doch wie sieht die Zukunft der Finanzierung aus? Nach Rehders Einschätzung läuft es auf einen Mittelweg hinaus: Nicht das einzelne Schiff wird finanziert, wie es beim KG-Modell lange funktioniert hat; aber auch nicht das Unternehmen als Ganzes, wie es sich viele Banken vorstellen. Eher wird es um sinnvolle Flottenteile gehen. Wichtig seien eine überzeugende Marktpräsenz und ein wettbewerbsfähiger Schiffsbetrieb: „Es kommt darauf an, sich so zu organisieren, dass man für institutionelle Anleger ein glaubwürdiger Partner ist.“

Sieben Jahre Dauerkrise: Sieht Rehder auf Dauer schwarz für die Branche? Keineswegs. „Wir sind ja oft gefangen in unserer Lebenswelt und rechnen nicht mit gravierenden Veränderungen.“ Dabei seien die eher die Regel als die Ausnahme. Die Abkühlung der Wirtschaft in China, der Rückgang im Russland-Handel: „Wir bewegen uns derzeit am unteren Rand der Möglichkeiten.“ Positive Impulse seien durch die Rückkehr des Iran auf die Bühne der Weltwirtschaft zu erwarten, und auch aus Südamerika kämen nach den Wahlen in Argentinien und Venezuela hoffnungsvolle Signale. „Die Chancen für eine Wiederbelebung sind da.“ Schließlich hätte vor Jahren auch niemand für möglich gehalten, dass die Bunkerpreise so stark sinken würden.

| Mit Augenmaß | 2014 wurde Thomas Rehder Präsident des europäischen Reederverbands ECSA – als erster Deutscher nach mehr als 20 Jahren. Beim Amtsantritt sagte er: „Wir müssen noch stärker den Beitrag der Schifffahrt als Motor des EU-weiten und internationalen Handels für die ganze Gesellschaft betonen.“ Die von der ECSA in Auftrag gegebene Studie von Oxford Economics hat hier starke Zahlen geliefert. Ein weiteres heißes Eisen in Rehders zweijähriger Amtszeit war der Umweltschutz, etwa die Debatten um Ship-Recycling und ein Monitoringsystem für Schiffsemissionen. „Außerdem führen wir regelmäßig Gespräche mit den europäischen Institutionen, um die Bedeutung der Tonnagesteuer zu unterstreichen“, sagt Rehder.

Beim Umweltschutz sieht er die Gefahr, dass das Thema zum Schlachtfeld im Wettbewerb wird. Einige Unternehmen gerierten sich als Vorreiter, weil sie sich wirtschaftliche Vorteile versprächen. „Auch hier wird es darauf ankommen, divergierende Interessen innerhalb der Branche unter einen Hut zu bringen“, sagt Rehder.

Wie schultert man die zusätzliche Belastung durch das Ehrenamt? „Das Reisen

bin ich gewohnt – und telefonieren kann man von überall aus.“ Inhaltlich bekomme man viel Unterstützung vom ECSA-Sekretariat und vom VDR. Aber die Gesamtheit der Themen permanent auf dem Schirm zu haben, sei schon eine Herausforderung. „Sie müssen den Stoff beherrschen, wenn Sie einer Sache eine Richtung geben und Brücken bauen wollen.“ Das gilt natürlich auch gegenüber der Öffentlichkeit.

Mehr von sich reden machen: Das empfiehlt er auch den deutschen Reedern. „Der VDR leistet hier eine Menge, aber der Einzelne könnte sich noch stärker einbringen und zu Wort melden“, sagt Rehder, der auch im Präsidium des VDR und im Aufsichtsrat von DNV GL sitzt. Anders als viele große Player hätten kleine und mittelgroße Reedereien keine Stabsabteilungen für die Lobbyarbeit. Sie müssten selbst aktiv werden und sich beim VDR engagieren.

Vom Ruhestand ist Thomas Rehder ein gutes Stück entfernt – es ist also noch Zeit, bis man sich über eine Nachfolgeregelung Gedanken machen muss. „Und das Geschäft macht mir einfach noch zu viel Spaß“, sagt er. Etwas auf die Beine stellen, die verschiedenen Bausteine so zusammenzukriegen, dass das Schiff gebaut wird, Ladung hat und fährt – und das weltweit: Das macht für ihn den Reiz der Schifffahrt aus.

Unter seinen drei Kindern sind „potenziell drei Reeder“. Empfehlen würde Rehder den Job: „Das ist ein faszinierendes internationales Geschäft, und man kann auch in schwierigen Zeiten ein gutes Geschäft machen.“ Doch wie es auch kommt: „Jede Generation muss das Unternehmen neu erfinden“, sagt Rehder. Wichtig sei nur, dass man jenseits des elterlichen Betriebes Erfahrungen gesammelt hat und auf eigenen Beinen steht. „Das gibt einem die nötige Entscheidungsfreiheit.“ So war es auch bei ihm, als sein Vater vor mehr als 30 Jahren sagte: „Jetzt solltest du wirklich kommen!“ ●●●

Ausblick. Gleich zwei Containerfrachter der Reederei Carsten Rehder im Hamburger Hafen.

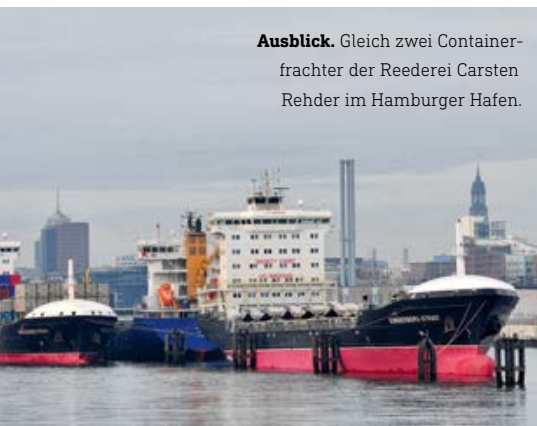


Foto: Hasenpusch



Herausforderung

Der Hamburger Hafen macht sich weiter fit für Containerriesen.

Foto: Hasenpusch

Länge läuft – und Europa hält mit

Die Zahl der ultralangen Containerschiffe (ULCS) wächst weltweit – und erfordert auch von den Häfen besondere Anstrengungen in Sachen Abfertigung, Infrastruktur und Hinterlandanbindung. Auf Platz 1 in einer Übersicht des Branchendienstes Alphaliner rangierte Shanghai, zugleich größter Containerhafen der Welt.

Doch Europas Häfen scheinen ganz gut mit der asiatischen Konkurrenz mithalten zu können: Unter den Top-15-Häfen, die bis Dezember 2015 die meisten Anläufe von VLCS verzeichneten, waren immerhin sechs europäische (s. Grafik). Rotterdam und Hamburg landen auf den Plätzen 4 und 6. Außerdem mit dabei: Felixstowe, Antwerpen, Le Havre und Bremerhaven.

Containerriesen mit über 13.300 TEU brauchen nicht nur Platz, sondern auch beispielsweise sehr leistungsfähige Containerbrücken und effiziente Abläufe. So setzt etwa der

Hamburger Hafen auf die Nautische Terminal Koordination, um den ULCS-Reedereien eine geschmeidige Abfertigung zu gewährleisten – ist bei den allergrößten jedoch ins Hintertreffen geraten. www.hhla.de

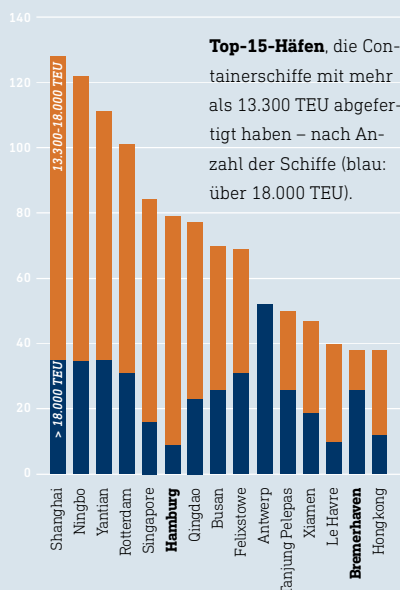


Foto: Canal de Panamá

Wilhelmshaven vervielfacht

Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven hat seinen Umschlag in diesem Jahr deutlich gesteigert. „2015 werden rund 400.000 Container umgeschlagen, das ist ein erfreulicher Zuwachs“, sagte jetzt Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD). Mit geschätzten 440.000 TEU würde der JWP seinen Umschlag gegenüber dem Vorjahr (67.000 TEU) mehr als versechsfachen. Derzeit gibt es 400 Mitarbeiter im Hafen. Bremen, Niedersachsen und Eurogate haben in den Tiefwasserhafen rund eine Milliarde Euro investiert. www.jadeweserport.de



Foto: bremenports GmbH & Co. KG

Planung. 500 Meter Kaje und 25 ha Logistikfläche.

Bremen startet OTB

180 Millionen Euro will Bremen in den Bau des Offshore-Terminals Bremerhaven (OTB) investieren. Mit dem Schwerlasthafen am Blexer Bogen will das Land „die Entwicklung des Industrie- und Logistikstandorte Bremerhaven zum führenden Zentrum der Offshore-Windenergie vorantreiben und absichern“, so Senator Martin Günthner. Der OTB soll 2019 fertig sein. www.bremenports.de

Offshore-Wind-Konferenz

Auf der 9. EUROFORUM-Konferenz am 1./2. März 2016 in Hamburg geht es um das Thema: „Offshore-Windparks – jetzt auf dem Weg zur Industrialisierung?“ Die Reeder sind hier als Dienstleister – etwa beim Crew-Transfer – aktiv. www.euroforum.de



Danzigs Hafen legt zu

••• Nach Schätzungen der örtlichen Hafenverwaltung dürfte der polnische Vielweckhafen Danzig auch 2015 einen neuen Umschlagrekord verzeichnet haben. Die Verantwortlichen rechnen mit einem Volumen von rund 35 Millionen Tonnen – das wäre ein Plus von 8,4 Prozent und der dritte Anstieg in Folge.

www.portgdansk.pl

HANSE GLOBE für Hamburg Süd

••• Hamburg Süd hat von der Logistik-Initiative Hamburg die Auszeichnung HANSE GLOBE erhalten. Die Initiative würdigt damit Logistikakteure, die besonders nachhaltige und zukunftsweisende Projekte umsetzen und so einen Beitrag für den Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen leisten. Ausgezeichnet wurden Konzeption und Einsatz eines IT-Systems, mit dem sich Umweltdaten sowie Brennstoffverbräuche in der Flotte systematisch erfassen und auswerten lassen. www.hamburgsud.com



Preisverleihung. Dr. Ottmar Gast (Hamburg Süd, M.) mit Prof. Dr. Peer Witten, Logistik-Initiative Hamburg e.V. (l.) und Senator Frank Horch (r.).

Weniger Güterumschlag in bremischen Häfen

••• Der Rückgang von Ladung an den bremischen Kajen hat sich 2015 beschleunigt. Die Umschlagleistung sank um knapp 5 Prozent auf 74,5 Mio.

Tonnen. Beim Containerumschlag in Bremerhaven wird ein Rückgang um 3,6 Prozent auf 5,6 Mio. TEU erwartet – Grund: weniger Importe aus China und ein

Minus beim Transshipment für Russland. Dagegen erreicht der Fahrzeugumschlag mit ca. 2,2 Mio. Einheiten fast das Vorjahresniveau. www.bremenports.de



Leerlauf. Die Containerkrane hatten zuletzt weniger zu tun.





| Zuliefererserie | Vom Rheinland aus dominiert die Firma Schottel den internationalen Markt der Schiffsantriebe. Christophe Mourot, Chief Operating Officer, gewährte der „Deutschen Seeschifffahrt“ einen Einblick in die neue Ruderpropellerfabrik in Dörth. Text: Sabrina Junge

Der richtige Dreh



Innovativ. Das Werk in Dörth bietet den „perfekten Materialfluss“, sagt Christophe Mourot. Im Juli nahm das Werk mit 290 Mitarbeitern den Betrieb auf.



Tagchen, Chef“, begrüßt ein blaumanntragender Fabrikarbeiter Christophe Mourot, der schnellen Schrittes durch die weiten Flure des neuen Verwaltungsgebäudes in Dörth eilt. Das dumpfe Trappeln der Ledersohlen auf dem Teppichboden wird langsamer. Für einen kurzen Plausch mit den Mitarbeitern nimmt sich der Chief Operating Officer (COO) des Propellerspezialisten Schottel gerne Zeit. Die meisten der 290 Arbeiter und Auszubildenden kommen aus der Region, sind waschechte Rheinländer. Der Firmenumzug von Spay nach Dörth bedeutete für viele einen längeren Arbeitsweg. „Eine halbe Stun-

de mehr müssen die Kollegen nun einplanen. Das war gerade noch so machbar“, sagt Mourot augenzwinkernd. Der 55-Jährige spricht mit einem leichten Akzent. Vor 25 Jahren hat es den gebürtigen Franzosen nach Rheinland-Pfalz verschlagen. „Der Liebe wegen“, wie er sagt. Nun ist er beim Ruderpropellerhersteller für Vertrieb, Service und Aufbau zuständig und damit die Nummer 2 hinter Schottel-CEO Gerhard Jensen.

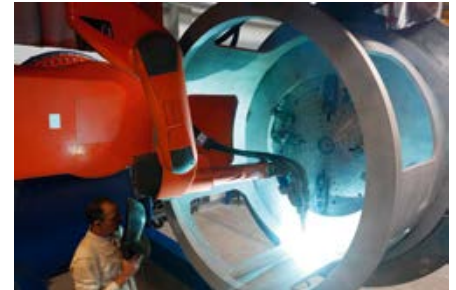
| Vom Fluss zur Küste | Begonnen hat alles 1921, als Josef Becker in Spay am Rhein den Fähren beim Manövrieren zuschaute. Becker sah, wie schwer es den Kapitänen fiel, die Schiffe präzise an den Steg zu bugsieren. Mit dem weltweit ersten 360°-Ruderpropeller revolutionierte er dann die Schifffahrt. „Der war mit Leidenschaft dabei“, erzählt Mourot. „Wenn Becker im Werk unterwegs war, hat er einfach die Ärmel hochgekrempt und

selbst mit angepackt.“ Während sich das Geschäft in den 1950er-Jahren auf Ruderpropeller für kleinere Binnenschiffe beschränkte, kamen in den 60er-Jahren auch Ruderpropeller für Schlepper hinzu. Mittlerweile hat sich die Schottel Gruppe auf den Bau von Antriebs- und Manövriersystemen sowie Steuerungen für Schiffe aller Art und Größe spezialisiert – und ist darin Marktführer.

Als Becker das Geschäft vor über 90 Jahren startete, baute er die Firma einfach neben sein Haus am Rhein. Stetig wuchs das Unternehmen – und mit ihm der logistische Aufwand. Das enge Rheinufer ermöglichte keinen optimalen Fertigungsablauf und zwang den Familienbetrieb, Lagerkapazitäten an andere Stellen der Region zu verteilen. „Als weltweit agierendes Unternehmen benötigten wir einfach neue Fertigungskapazitäten für größere Anlagen und Serien“, erzählt COO Mourot. „Die →



Stark. Dank neuer Maschinen kann Schottel alle wesentlichen Ruderpropellerbauteile selbst fertigen.



Step by step. Stahlplatten werden geschnitten, gebogen und geschweißt: Schritt für Schritt werden die Propeller an verschiedenen Stationen verarbeitet und schließlich zu einem Ganzen montiert.

Auch das MS „Ostfriesland“ fährt nach ihrem Umbau auf LNG-Antrieb mit Schottel-Technik.



„Nach dem Geschäft ist vor dem Geschäft. Wir sind stets ansprechbar für unsere Kunden. Diesen umfassenden Service wissen sie zu schätzen.“

Christophe Mourot, Chief Operating Officer

→ innovative Fabrik in Dörth ist dabei logistisch gesehen eine extreme Verbesserung.“

Zwei Jahre hat Schottel an der – nach eigenen Angaben – effizientesten Ruderpropellerfabrik der Welt gebaut. Das Innere der Hallen ist überraschend hell. Tageslicht dringt durch einen breiten Fensterbereich an der Decke. Das gehört zum nachhaltigen Konzept des Werks in Dörth, erklärt Mourot. So wurde beim Bau auf optimale Arbeitsbedingungen geachtet. Ein automatisch gesteuertes Beleuchtungssystem und Photovoltaikanlagen sollen zudem den Verbrauch an konventioneller Energie reduzieren. Eine besondere Filteranlage versorgt die Fabrikarbeiter mit frischer Luft – die später zum Heizen der Räume wiederverwendet wird.

„Durch unsere langjährige Erfahrung in der Schifffahrtsbranche wissen wir, was Reeder von ihrem Schiff erwarten und worauf sich Kapitäne verlassen können müssen“, sagt Mourot. Damit auch die Crew des Kunden lernt, Probleme an Bord präzise zu erkennen, bietet Schottel für sie ein spezielles Training an. Sollte es dennoch einmal zum Ausfall eines Schiffsantriebes kommen: Ganz gleich, in welchem Hafen der Welt ein Schiff mit einem Propeller von Schottel vor Anker liegt – innerhalb von 24 Stunden, an sieben Tagen in der Woche, 365 Tage im Jahr, ist ein Spezialist abrufbereit.

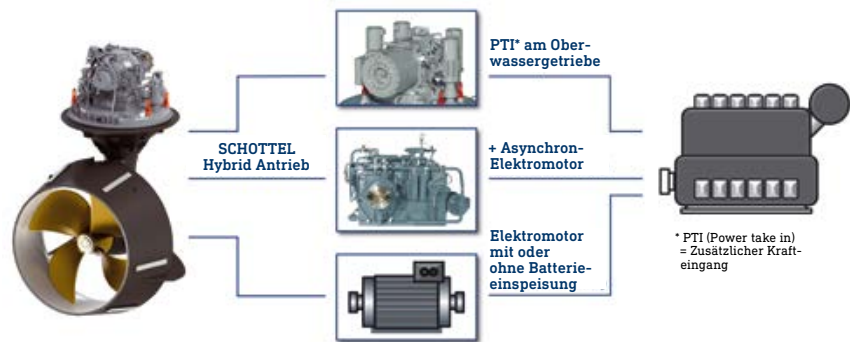
| Auf Werk-Safari | Gelbe Sicherheitslinien weisen die Route auf der Expedition durch die geräumigen Produktionshallen.



Öko. Der neue EcoPeller von Schottel arbeitet besonders effizient.

Hybrid: Clevere Kombination

••• Das neue Hybrid-Konzept eignet sich hervorragend für Schlepper: Während bei Teillast ein Elektromotor genügt, kommt bei Volllast ein Dieselmotor zum Einsatz. Bei Bedarf lässt sich der Elektromotor leicht zuschalten. Das Besondere: Hybrid-Lösungen senken die Schadstoffemissionen und den Kraftstoffverbrauch, da der Elektromotor die Einsatzzeit des Dieselmotors erheblich reduziert.



Es ist erstaunlich leise. Pro Station sind nicht mehr als zwei Arbeiter anzutreffen – viele Aufgaben übernehmen mittlerweile Maschinen. „Im Prinzip funktioniert das nach dem Baukastensystem“, sagt Mourot. An jeder Station wird ein Arbeitsschritt vorgenommen – am Ende werden die Teile montiert. Das sei ein bisschen „wie beim Zusammensetzen von Legosteinen“, erläutert der COO schmunzelnd.

„Die Stunde der Propeller schlägt dann auf unserem Prüfstand“, sagt Mourot und zeigt auf ein 500 Kubikmeter großes Becken. „Früher in Spay haben wir sie direkt im Rhein getestet“, erzählt er. „Das war schon recht praktisch.“ Haben die Antriebe den Probelauf erfolgreich beendet, werden sie für den Transport vorbereitet.

| Individuelle Antriebslösungen | Trotz der anhaltenden Schifffahrtskrise hat das Unternehmen in den letzten Jahren Marktanteile dazugewonnen. „Nach dem Geschäft ist vor dem Geschäft. Wir sind stets ansprechbar für unsere Kunden. Diesen umfassenden Service wissen sie zu

schätzen“, erklärt Mourot das Schottel'sche Erfolgskonzept. Noch immer bildet der Ruderpropeller das Kernstück der Produktpalette. Für Schlepper und Offshore-Schiffe ist dieser kraftvolle Antrieb besonders geeignet. Eine interessante Neuerung für Schlepper ist das Hybrid-Konzept (s. Kasten oben). Die zwei neuesten Schlepper von Fairplay mit jeweils 90 Tonnen Pfahlzug etwa sind damit ausgerüstet.

Während Aufträge für konventionelle Propeller zum Antrieb von Feeder- oder Cargo-Schiffen in der Krise eher Mangelware sind, entpuppte sich die Flusskreuzfahrt als wahre Goldmine. „Für Kreuzfahrtschiffe bieten wir vor allem Twin-Propeller an“, sagt Mourot. „Die sind hocheffizient bei vergleichsweise schlanker und vibrationsarmer Konstruktion und haben einen geringen Wartungsaufwand.“

Wie lange Ruderpropeller im Schnitt halten? „Sehr lange“, erwidert Mourot stolz. „30 Jahre sind für die Mechanik überhaupt kein Thema.“ Selbst die Flussfähre in Layfahre noch mit den Schottel-Propellern aus den 60er-Jahren. Lediglich die Elektronik

müsse regelmäßig erneuert werden. Der Bau der Fabrik in Dörth, die Modernisierungen der Werke in Wismar und Suzhou (China): Mit seinen Investitionen schafft sich Schottel optimale Produktionsbedingungen – zusammen mit dem qualifizierten Personal ein echter Wettbewerbsvorteil. Die Kompetenz der Mitarbeiter wolle man auch in schwierigen Zeiten behalten. „Das ist unsere Verpflichtung gegenüber der Gründerfamilie“, sagt Mourot und blickt ernst durch das dünne Gestell seiner Brille.

Zuletzt hat Konkurrent Rolls-Royce 600 Mitarbeiter entlassen müssen. „Rolls-Royce liefert den Kunden das volle Programm“, sagt Mourot und macht dabei eine ausladende Handbewegung. „Schottel konzentriert sich dagegen auf den anspruchsvollsten Teil am Schiff: den Antrieb. Das macht uns flexibel.“ Umständliche Strukturen gebe es nicht, das sei auch der Vorteil gegenüber großen Unternehmen. „Wenn das Geschäft wieder anzieht, sind wir bereit“, sagt er. Bis dahin heißt es innovativ sein und wie für viele Kunden: durchhalten. |•••

Hightech auf der grünen Wiese

••• Vier Produktionshallen, bis zu 270 Meter lang und 18 Meter hoch: Das ist der neue Standort in Dörth. Das innovative Werk bündelt die Aktivitäten und soll die Produktionskapazität um etwa 30 Prozent steigern. Im Schnitt stellen die Schottel-Mitarbeiter einen Antrieb am Tag her. Für die Produktion werden dabei 40 Prozent aus der eigenen Her-

stellung bezogen und 60 Prozent Fremtteile verwendet.

Auf dem ehemaligen Fertigungsgelände in Spay hat unterdessen das bisher ausquartierte Servicelager Platz gefunden. Dort liegen bis zu zehn Millionen Ersatzteile in den Regalen. Das gewährleistet eine schnelle Reaktion und vermeidet lästige Offhire-Zeiten für den Kunden.



Genuss, der sich Rum spricht

| Spirituose | Für viele ist er die perfekte Ergänzung zu Tee, Cola oder Cocktails; wahre Kenner genießen ihn am liebsten pur: Rum. Doch bevor das tropische Zuckerrohrprodukt auf unsere Geschmacksnerven trifft, muss er Tausende von Seemeilen hinter sich bringen. Text: Angela Andresen-Schneehage

R.U.M. Drei Buchstaben, die es in sich haben: Mindestens 37,5 Prozent Alkohol, das kräftige Aroma der Karibik und dazu die jahrhundertealte Seefahrtsgeschichte, die untrennbar mit dieser Spirituose verbunden ist. Man liebt ihn als Trüffelpraline oder Rumtopf, im erfrischenden „Mai Tai“ oder heißem Punsch – Rum ist einseitig, aber alles andere als einseitig.

Ausgangsstoff für die Rumproduktion ist Zuckerrohr, das ursprünglich in Ostasien beheimatet war. Nachdem Christoph Kolumbus das Süßgras auf seiner zweiten Amerikareise zur Antilleninsel Hispaniola brachte, entwickelte sich die Karibik im 16. Jahrhundert zu einem der bedeutendsten Anbaugelände für diese Pflanze. Große

Plantagen wurden angelegt, um mit der wachsenden Nachfrage nach dem damals raren Zucker einträgliche Geschäfte zu machen. Und man kam bald auf die Idee, mit den bei der Zuckerherstellung anfallenden Abfällen, der sogenannten Melasse, zu experimentieren. Mit Pflanzenfasern und Wasser vermischt, begann die dunkle Masse schnell zu gären; beim Destillieren entstand eine hochprozentige Flüssigkeit.

Dieses Getränk wurde nicht nur den auf den Plantagen schuftenden Sklaven zur Belegung gegeben, auch den Matrosen, die damals auf zahlreichen Schiffspassagen zwischen Europa und den überseeischen Kolonien hin- und herpendelten, gefiel die berausende Wirkung von Zuckerrohrschnaps. Milderte man seine raue

Schärfe mit Limonensaft ab, schmeckte er sogar. Also machten die Seefahrer den Rum zu ihrem Reiseproviant – und damit auch zum Lebensretter. Denn der Alkohol diente neben seiner stimmungsaufhellenden Wirkung zur Haltbarmachung von Lebensmitteln, insbesondere des Trinkwassers. Und das Verdünnen mit dem Vitamin-C-haltigen Limonensaft bewahrte manchen Seemann vor einer Erkrankung an lebensbedrohlichem Skorbut.

Urkundlich wurde das karibische Getränk erstmals 1650 erwähnt; damals unter dem Namen „Rumbullion“, was so viel bedeutet wie „großer Tumult“. Wenig später kursierte schon der französische Begriff „rhum“. Zu jener Zeit hatte sich dieser Schnaps offiziell als Seefahrergetränk etabliert: Angehörige der Royal Navy er- ➔

Foto: boulei301 - Fotolia

**Fass-zination.**

Aufwendige Veredelungsprozeduren bringen den Rumgeschmack zur vollen Entfaltung.

Rund um Rum

••• Braun oder weiß – für die Farbe des Rums gilt grundsätzlich: Das Destillat ist zunächst immer farblos. Erst während der Lagerung im Holzfass nimmt die Flüssigkeit zunächst eine gelbliche, später eine bräunliche Färbung an. Soll das Endprodukt ein „weißer Rum“ sein, wird er in der Regel in Edelstahlfässern gelagert. Aber es geht auch anders: Dem im Holzfass gelagerten Rum kann durch Filtrierung die Farbe wieder entzogen werden. Und manch brauner Rum erhielt seinen Teint durch die Zugabe von mehr oder weniger Zuckercouleur.



Rumexporte. Rum wird in der **Karibik**, in **Mittelamerika**, **Südamerika** sowie den **Philippinen**, **Australien**, **Madagaskar**, **Mauritius**, **Indien**, **Réunion**, **den Kanaren**, **Kap Verde** und in einigen anderen Ländern produziert. Von dort geht es per Schiff in die Abnehmerländer. Hochprozentiges gilt übrigens offiziell als Gefahrgut – deswegen halten die Reedereien beim Transport besonders hohe Sicherheitsstandards ein.



Genießer. Autor Ernest Hemingway trank Rum.

Hemingways Daiquiri

Was dem Schriftsteller schmeckte, passt auch gut in die Winterzeit:

Zutaten: 6 cl Weißer kubanischer Rum, 1 cl Grapefruitsaft, 1 cl Maraschino, 2 cl frischer Limettensaft

Zubereitung: Alle Zutaten werden in einen Shaker auf Eis gegeben und kräftig geschüttelt. Anschließend in eine vorgekühlte Cocktailschale/Coupette abseihen und mit Limette dekorieren. Und genießen!



Foto: Achim Schlemming/CC-by-sa-3.0; Public Domain; Copyright of Duncan P Walker/Stockphoto; Johan Larsson, teen0000 - Fotolia; Hapag-Lloyd (2)

Historie. Der Kapitän hält seine Mannschaft mit geistigen Getränken bei Laune – nicht ideal für die Segeltüchtigkeit.



16.000

Sorten Rum gibt es weltweit.

→ hielten täglich um die Mittagszeit ihre Rumration von 70 Millilitern.

| Perfekte Reife | Nach einer Anordnung, die der Oberbefehlshaber der britischen Karibikflotte, Edward Vernon, 1740 erteilte, gab es diese Dosis allerdings nur noch verdünnt mit heißem Wasser im Verhältnis 1:4. Vizeadmiral Vernon, der sich stets in einen wetterfesten Mantel aus Grogamstoff kleidete und deshalb den Spitznamen „Old Grog“ trug, wollte damit verhindern, dass der pur genossene Rum zu alkoholbedingten Problemen mit der Disziplin an Bord führte. Das bis heute beliebte Heißgetränk Grog war geboren – so jedenfalls die Legende. Die geregelte Schnapszuteilung für Navy-Angehörige wurde übrigens erst 1970 abgeschafft.

Monatelange Atlantikquerungen auf dem Weg zurück in die europäischen Häfen waren für die Besatzungen strapaziös und gefährlich – dem Rum aber tat der lange Törn ausgesprochen gut. Die Lagerung in Holzfässern, kombiniert mit der feuchten Seeluft, setzte einen Reifungsprozess in Gang, der das Aroma des Rums spürbar verfeinerte. Ein holländischer Seemann soll auf seinem Nachhauseweg von den Westindischen Inseln geschrieben haben: „Die Spirituosen sind jetzt sanfter auf dem Gaumen und haben während der Überfahrt einen goldenen Ton angenommen.“ Aus dem Geöff der Matrosen wurde eine gepflegte Spirituose, die ihren Siegeszug nun auch auf dem Festland in der Alten Welt antrat.

Zur bedeutenden europäischen Rum-Metropole entwickelte sich Flensburg. Dänemark, unter dessen Herrschaft die Stadt damals stand, hatte die westindischen Jungferninseln St. Thomas, St. John und St. Croix in Besitz genommen. 1755 startete erstmals ein Segler von der Förde nach Dänisch-Westindien und brachte neben Tabak, Baumwolle und Zucker auch den ersten Rum zurück. Mit einem Alkoholgehalt von rund 80 Prozent war er ohne weitere Verarbeitung jedoch nicht genießbar. Er wurde mit mildem Flensburger Quellwasser trinkbar gemacht.

Später knüpften Flensburger Kaufleute Handelsbeziehungen zu anderen Zulieferern, und die Karibiksegler steuerten bald auch Jamaika an. Hier brannte man einen Pure-Rum eigens für den deutschen Markt, den hochkonzentrierten German Flavoured Rum mit wesentlich mehr Geschmacksstoffen als üblich. Die Flensburger Rumhäuser, meist von Kapitänen gegründet, entwickelten ihre Prozeduren, um den starken Rohstoff zu veredeln. Eine lange Lagerung in Eichenfässern ließ die Flüssigkeit reifen; mit Wasser und einheimischem Korn oder Kartoffelbranntwein wurde sie auf Trinkstärke gebracht. So entstand der bekannte Flensburger Rum-Verschnitt, der bis heute mindestens 5 Prozent Original-Rum-Konzentrat enthalten muss.

Gebrannt wurde der Schnaps in Flensburg nie. Dafür ist Zuckerrohr zu schnell verderblich. Innerhalb von 24 Stunden nach der Ernte muss der Verarbeitungsprozess beginnen. Doch das Geschäft mit dem Handel blühte im Norden. Um 1800 sollen in Flensburg rund 200 Rumhäuser tätig gewesen sein, in →

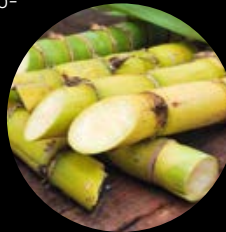




Foto: Elmar Herr/Augsburger Puppentheater

Rumfreunde. Jim Knopfs „Wilde 13“ (hier: im Augsburger Puppentheatermuseum) sprach dem Fusel bereits am Tage mächtig zu.



Fotos: © Mijsa Schaechge

Auswahl. Im Flensburger Rumhaus Johannsen ist jede Menge trinkbarer Kulturgeschichte vorrätig.



Tradition. Martin Johannsen führt den auf Rum spezialisierten Familienbetrieb, der seit 1878 besteht.

→ den 1960er-Jahren waren es noch etwa 40, darunter so bekannte Marken wie Balle, Pott, Hansen oder Sonnberg. Heute produzieren in Deutschlands nördlichster Stadt nur noch zwei Betriebe.

In der historischen Hofanlage „Marienburg“ leitet Martin Johannsen das letzte der traditionsreichen Flensburger Rumhäuser – inzwischen in vierter Generation. Für ihn ist Rum auch ein Schluck Kulturgeschichte: „Was wir heute hier machen, hat schon mein Urgroßvater bei der Firmengründung 1878 getan. Wir kaufen unterschiedliche, jahrelang gereifte Rumsorten ein, lagern sie im Holzfass, mischen sie und verarbeiten den Rum, wenn er etwa zwölf Jahre alt ist, zu Jamaika-Rum-Verschnitt und Echtem Jamaika-

ka-Rum weiter“, so Johannsen. „Jede unserer neun Rumsorten schmeckt besonders. Einzelne Geschmacks-träger erinnern an die Aromen von Kakao, Kaffee oder auch Ananas. Das Geheimnis steckt in der ausgewogenen Mischung der einzelnen Rumdestillate und deren Lagerung in Holzfässern.“

Das Wein- und Rumhaus Braasch in der Roten Straße ist die zweite noch existierende Produktionsstätte in der Fördestadt. Walter Braasch erlernte als einer der letzten Flensburger das Handwerk des Destillateurs. Kurz bevor er 1998 seine eigene Manufaktur gründete, war gerade das letzte der großen traditionellen Flensburger Rumhandelshäuser mit der Marke Hansen Rum übernommen worden. „Damals drohte die Tradition der Rum-

herstellung in Flensburg einzubrochen“, sagt Walter Braasch. „Für mich war damit der Moment gekommen, neben meinem Weinhandel auch in die Rumproduktion einzusteigen.“ Der Destillateur ließ sich hochwertige Rummuster kommen und kreierte daraus eine Mischung nach Chef-Rezept.

„Wir produzieren nicht den für die Stadt typischen Rum-Verschnitt, sondern ausschließlich den sogenannten Echten Rum, dessen Basis reiner Zuckerrohralkohol ist, und der nicht mit Neutralalkohol verschnitten wird“, erklärt Braaschs Sohn Karsten. Bei den Braaschs bekommen Besucher auch einen Einblick in die Geschichte des Zuckerrohrschnapses: Das kleine Rum-Museum im idyllischen historischen Kaufmannshof bietet eine Reise



Foto: Tourismus Agentur Flensburger Förde GmbH

Rumsegeln, Rum kriegeln

●●● Seit 1980 treffen sich jährlich am Himmelfahrtswochenende über 100 Segelschiffe auf der Flensburger Innenförde zu einer Wettfahrt. Bei der Rum-Regatta kämpfen die Skipper kurioserweise darum, erst als Zweiter ins Ziel zu kommen. Ganz nach dem Motto: „Lieber heil und Zweiter als kaputt und breiter“. Denn nur mit dem zweiten Platz kann eine Crew auf der Rum-Regatta Rum ergattern – und zwar gleich eine Dreiliterflasche aus dem Traditionshaus Johannsen. Nächster Termin: 5. bis 8. Mai 2016. Infos: www.rumregatta.de



Destillateur. Walter Braasch lernte als einer der letzten Flensburger das Handwerk – und gründete 1998 eine eigene Manufaktur.

Spirituosenfabrikation. Das Wein- und Rumhaus Braasch in Flensburgs malerischer Roter Straße kreiert eigene Mixturen.



Foto: Edition Fackelträger

Rund um den Rum

●●● Im „Großen Buch vom Rum“ wird das Kultgetränk in schönster Form zelebriert. Auf 300 reich illustrierten Seiten präsentiert der deutsche Rum-Experte Dirk Becker die vielfältige Spirituose mit all ihren Facetten. Neben der Geschichte von Zuckerrohranbau und Rumherstellung stellt er die berühmtesten Destillierereien und bedeutende Rummarken vor. Ein umfangreicher Rezeptteil sorgt dafür, dass die Lektüre alles andere als trocken bleibt. Dirk Becker und Dieter H. Wirtz: „Das Große Buch vom Rum“, Edition Fackelträger, 49,99 Euro

in die Vergangenheit von Karibikhandel und Rumherstellung.

| Unterschätzte Größe | Laut Bundesverband der Deutschen Spirituosenindustrie führt Rum zusammen mit Whisky und Wodka die Hitparade der Hochprozentner an. Sein Marktanteil liegt bei rund 14 Prozent, Tendenz steigend. „Keine andere Spirituose ist in einer so großen geschmacklichen Vielfalt zu finden wie Rum“, weiß Deutschlands renommiertester Rumexperte Dirk Becker. „Weltweit gibt es ungefähr 16.000 Sorten.“ Rund ein Zehntel davon hat er schon probiert.

„Rum ist wohl die am meisten verkaufte Spirituose in der Genusswelt. Die meisten trinken ihn als Bestandteil von Cocktails oder Longdrinks. Doch was beim Malt Whisky als normal gilt, das geschieht mit Rum viel zu selten – ihn pur zu trinken“, sagt Becker. Gerade der reine Tropfen erlaubt Genießern den Zutritt zu ganz besonderen Geschmackswelten: Wer einen Schluck zimmertemperierten Rum aus einem tulpenförmigen Nosing-Glas zu sich nimmt, kann den tiefen, komplexen Noten und dem unvergleichlichen Reichtum an Aromen nachspüren.

„Es gibt zwei grundlegende Arten von Rum“, erläutert Rum-Papst Becker: „Entweder wird er aus Melasse

gebrannt. Dann ist er meist süßer und wirkt schwerer. Oder er wird direkt aus frischem Zuckerrohrsaft destilliert. Der so entstehende ‚Rhum Agricole‘ ist frischer, hat subtilere Noten, zudem einen ganz eigenen Charakter.“

Zuckerrohr wird mit einer Jahresernte von knapp 2 Milliarden Tonnen in den Tropen und Subtropen angebaut. Brasilien und Indien liefern den Löwenanteil. Kuba, wo Rum als Nationalgetränk gilt, wo 1862 der heute weltgrößte Rumhersteller Bacardi gegründet wurde und wo Ernest Hemingway den Mojito weltberühmt machte, nimmt im Ranking der Haupterzeugerländer für Zuckerrohr Platz 17 ein.

„Die Karibik ist bekannt dafür, den besten Rum der Welt zu produzieren“, sagt Hardy Pearson, Leiter der Area Caribbean bei der Reederei Hapag-Lloyd. „Von hier aus wird er entweder in Flaschen abgefüllt in 20-Fuß-Containern oder unabgefüllt in Iso-Tank-Containern in die ganze Welt exportiert.“

Ein Großteil dieser Ladung landet – wie schon zu Zeiten der Karibiksegler – in Europa. Der einstige Mutmacher der Matrosen ist zum geschätzten Edelbrand für Genießler geworden. Wie heißt es so schön in einem amerikanischen Sprichwort? „Enthaltsamkeit ist eine wunderbare Sache – wenn sie in Maßen praktiziert wird.“ |●●

Das Ende des Turbowachstums

| Asien | Das schwächelnde Wirtschaftswachstum und stockende Reformprozesse stellen China auf die Probe. Trotzdem werden gewaltige Infrastrukturprojekte angeschoben. Was bedeutet das für den Handel mit Europa? Text: Dirk Ruppik

Es hakt im Getriebe der zweitgrößten Volkswirtschaft der Welt: Zuletzt hat sich die Konjunktur drastisch abgekühlt. Chinas Präsident Xi Jinping schraubte daraufhin die Wachstumsziele für die kommenden Jahre herunter. Der neue Fünfjahresplan sieht demnach eine Wachstumsrate von „nur“ 6,5 Prozent voraus. So könne das für 2020 angestrebte Vorhaben, die Wirtschaftsleistung und die Einkommen im Vergleich zu 2010 zu verdoppeln, gerade noch erreicht werden. Die Entwicklung solle sich künftig nicht nur auf die Wachstumsrate konzentrieren, sondern vermehrt auf die Qualität, sagte der Präsident.

Derweil fürchten deutsche Experten heftige Auswirkungen auf den weltweiten Markt. „Die chinesische Wirtschaftsentwicklung ist schlechter als



Gesprächsstoff. Bundeskanzlerin Angela Merkel mit Li Keqiang, dem chinesischen Premierminister.

gedacht“, sagt Volker Treier, Außenwirtschaftschef des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK). Seit 1997 droht erstmals der Rückgang deutscher Exporte nach China. Bis September sind die Ausfuhren bereits um rund drei Prozent auf etwa 54 Milliarden Euro gefallen.

Der Fokus liegt inzwischen deutlich stärker auf dem Binnenmarkt. Beispiel Infrastruktur. Prognosen schätzen, dass sich die Ausgaben Chinas in diesem Bereich zwischen 2008 und 2017 auf stolze 8,9 Billionen US-Dollar summieren – weit dahinter liegen Indien mit Ausgaben in Höhe von 2,7 und Russland mit 2 Billionen US-Dollar. Die Herausforderung wird darin bestehen, dieses ehrgeizi-

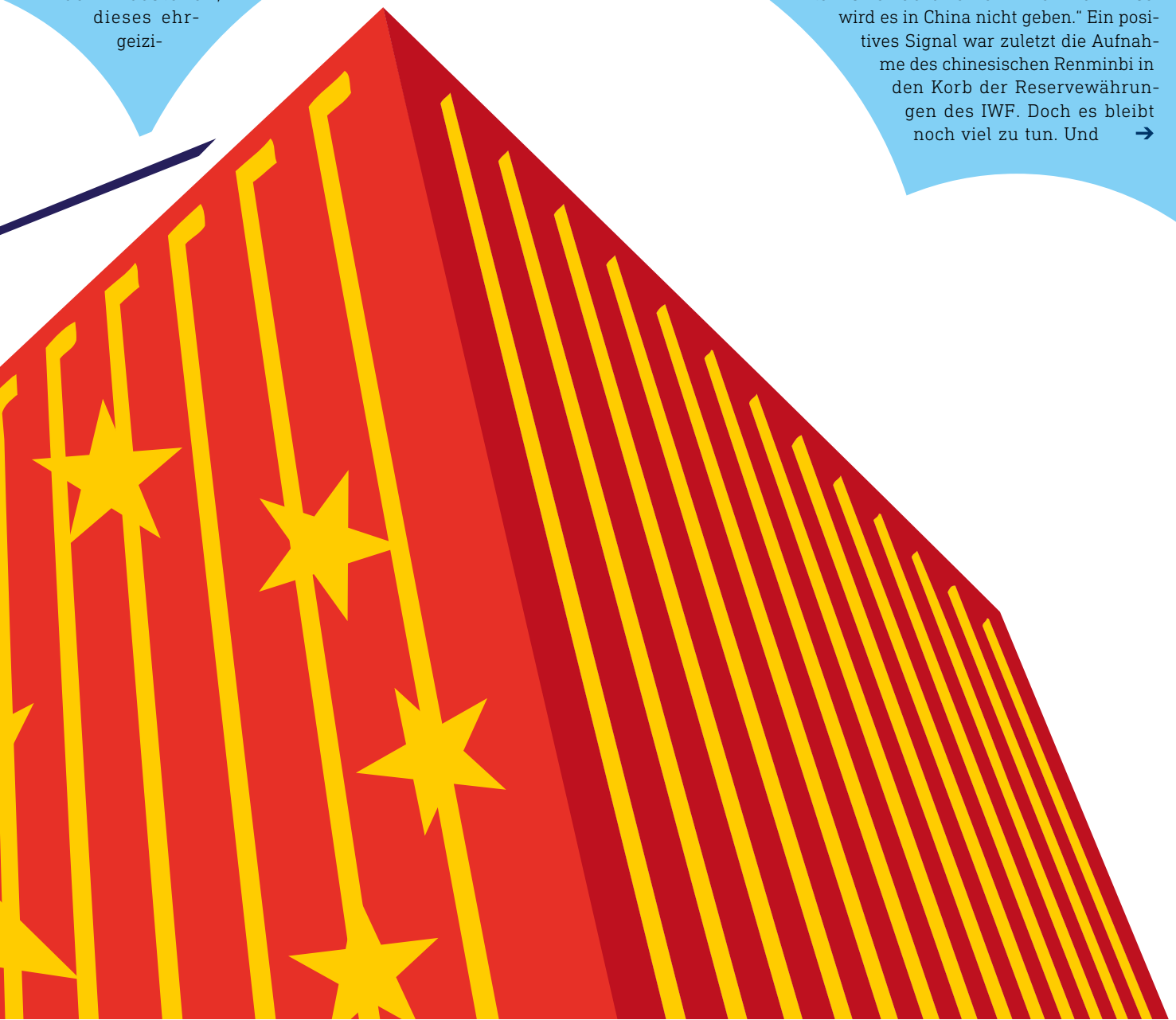
ge Programm auch bei schrumpfendem Wachstum und schmelzenden Exporten zu realisieren.

| Investitionen in die Logistik | Der Internationale Währungsfonds (IWF) rechnet für 2015 nur noch mit einem Bruttoinlandsprodukt von 6,8 Prozent. Für ein Industrieland wie Deutschland eine gigantische Zahl – doch China hat als Schwellenland noch viel Aufholbedarf und benötigt höheres Wachstum – sonst wäre die soziale Stabilität im Land gefährdet. Um die nachlassende Dynamik ab-

zufedern, hat die chinesische Zentralbank in den letzten zwölf Monaten sechs Mal ihren Leitzins gesenkt.

Weitere Fortschritte sollen längst überfällige Marktreformen bringen. Eine Liberalisierung der Märkte würde den Einfluss des Staates auf die Wirtschaft beschneiden und dadurch zusätzliche Kräfte freisetzen – allerdings bremst der Druck auf die Konjunktur die Reformen aus. Bleiben sie gänzlich aus, dürfte die Volksrepublik auf lange Sicht nicht in der Lage sein, Wohlstand für alle zu generieren.

Ministerpräsident Li Keqiang versuchte derweil, die Wogen zu glätten: „Wir haben effektive Maßnahmen ergriffen, um Schulden sowie finanzielle und potenzielle Risiken abzuwehren. Eine Finanzkrise wird es in China nicht geben.“ Ein positives Signal war zuletzt die Aufnahme des chinesischen Renminbi in den Korb der Reservewährungen des IWF. Doch es bleibt noch viel zu tun. Und →





Panorama. Der Tiefwasserhafen Yangshan gehört zum Hafenkomples von Shanghai, dem größten Containerumschlagplatz der Welt.

→ eine zügige Neustrukturierung wäre nicht nur für das Reich der Mitte wichtig – auch Europa und die USA erhoffen sich davon Impulse für ihre eigene Konjunktur.

Während der Finanzmarkt noch im Reformstau steckt, ist die chinesische Regierung beim Straßen- und Schienenausbau auf der Überholspur – und schafft damit viele Arbeitsplätze. Hintergrund ist unter anderem der wachsende Binnenmarkt, durch den das Lieferaufkommen steigt. Nach Schätzung der „Economist Intelligence Unit“ operieren bereits mehr als 7.500 „Express Delivery“-Betriebe im Land.

Beim Infrastrukturausbau setzt die Regierung in diesem Jahr besonders auf den Bau von Eisenbahnen in den zentralen und westlichen Landesprovinzen, so Ministerpräsident Li. Auch Wasserschutzprojekte und die Sanierung verfallener Stadtgebiete stehen auf der Agenda. Eine größere Rolle bekommt der Umweltschutz – China ist weltweit der größte Produzent von Treibhausgasen, und die Bevölkerung der Metropolen leidet massiv unter der Luftverschmutzung.

Insgesamt 21 neue Infrastrukturprojekte mit einem Gesamtwert von 693,3

Milliarden Renminbi (rund 100 Milliarden Euro) hat die National Development and Reform Commission (NDRC) aktuell genehmigt. Darunter befinden sich 16 Schienen- und fünf Flughafenprojekte. Prunkstück des Baubooms: die neue Seidenstraße. Vor mehr als 2.000 Jahren diente sie chinesischen Händlern bereits als Handelsstraße und legte damit den Grundstein zur Globalisierung. Heute soll die Idee, den asiatischen und den europäischen Raum verkehrstechnisch miteinander zu vernetzen, wiederaufleben. Das Projekt umfasst sowohl Landwege durch Zentralasien bis nach Europa als auch die maritime Kooperation mit Anrainerstaaten wichtiger Seewege.

| Schlüsselrolle Wasser | Mit 110.000 Kilometern besitzt China das längste Wasserstraßennetz der Welt. Im Rahmen des Wasserwege-Entwicklungsplans „Golden Waterways“ ent-

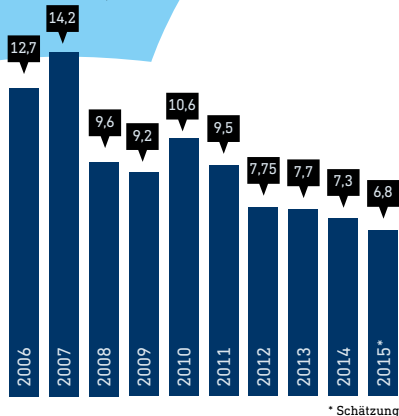
lang des Yangtse-Flusses sollen außerdem neue Transportkorridore entstehen. Im Fokus stehen dabei hauptsächlich die Logistik- und Schifffahrtszentren Shanghai, Wuhan und Chongqing.

Mit einer Gesamtlänge der Wasserwege von rund 6.000 Kilometern ist das Yangtse-Fluss-Delta außerdem das weltweit geschäftigste Inlandswasserwegenetz. 2014 belief sich das gesamte Frachtvolumen auf 2,06 Milliarden Tonnen – das sind etwa 7,4 Prozent mehr als im Vorjahr. Dem Yangtse kommt außerdem eine Schlüsselrolle im Stahl- und Kohletransport zu. So ist geplant, weitere Binnenhäfen zu bauen und für große Schiffe über 1.000 Tonnen befahrbare Wasserwege auf insgesamt 19.000 Kilometer auszubauen.

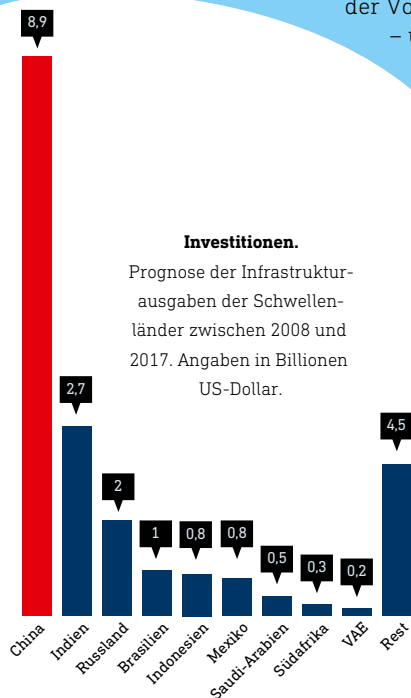
Dalian, Ningbo, Qingdao, Qinhuangdao, Shanghai, Shenzhen, Tianjin:

Das sind die wichtigsten Häfen der Volksrepublik China – und die sieben zählen zugleich zu den Top-Ten

Wachstum.
Anstieg des chinesischen Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 2005 bis 2015, jeweils gegenüber dem Vorjahr.

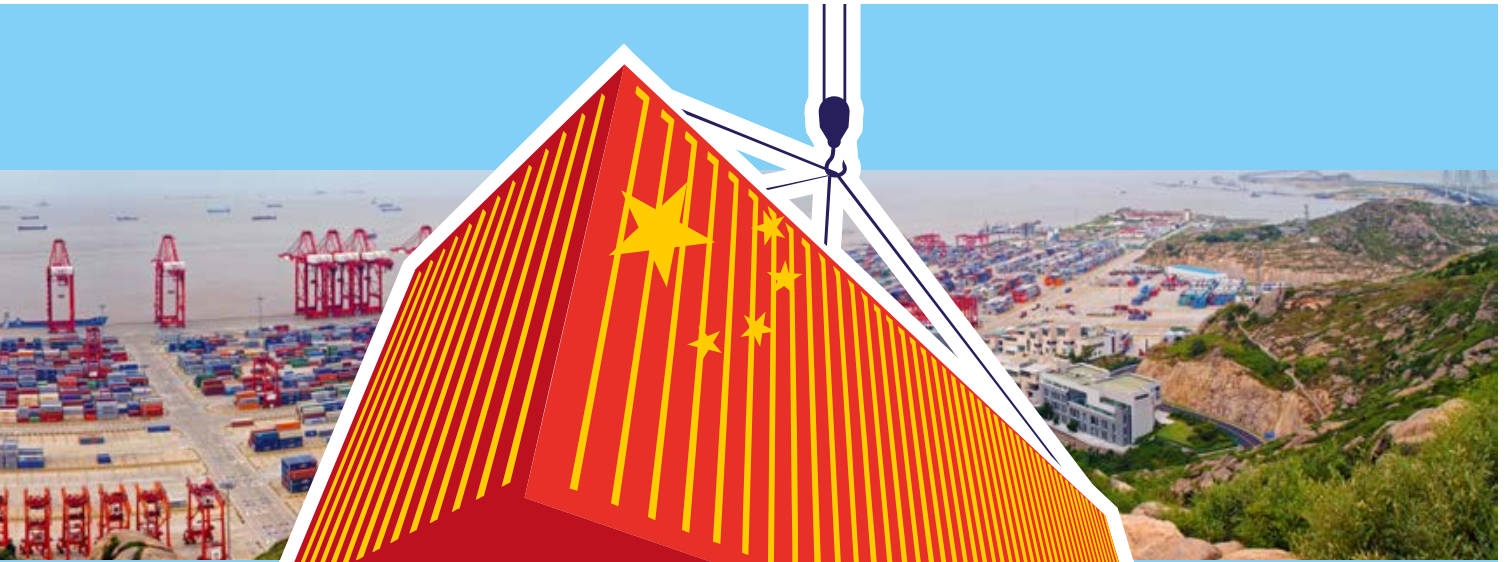


Investitionen.
Prognose der Infrastrukturausgaben der Schwellenländer zwischen 2008 und 2017. Angaben in Billionen US-Dollar.



Quelle: Statista 2015





der bedeutendsten Containerhäfen der Welt.

Shanghai ist zur globalen Nummer 1 aufgestiegen und lag 2014 mit 35,3 Millionen Standardcontainern (TEU) vor Singapur (33,9 Millionen TEU) und Shenzhen (24 Millionen TEU). Um diesen Vorsprung nicht zu verspielen, müssen die Häfen weiter wachsen. So will die Wirtschaftszone Shenzhen ihre Position ausbauen – und investiert in das wachstumsstärkste Terminal „Da Chan Bay“. Die Kapazität soll um 3,5 Millionen TEU auf neun Millionen TEU erweitert werden. Vier weitere Liegeplätze werden noch vor 2020 in Betrieb gehen.

| Einfluss auf den Warenverkehr | Während die Häfen in China weiter expandieren, planen die großen Hafenbetreiber COSCO Pacific und China Merchants Holding International (CMHI) zunehmend Terminals in Übersee. Beispiele sind die Häfen in Piräus (Griechenland) und in Colombo (Sri Lanka).

Doch wie wirkt sich die nachlassende Wirtschaftsdynamik Chinas auf die Häfen Europas aus?

Laut Statistics Netherlands

CBS hatte der Rückgang der chinesischen Wirtschaft das Containerumschlagsvolumen in Rotterdam jedenfalls im ersten Quartal 2015 noch nicht beeinflusst: Die Anzahl der Container aus dem Reich der Mitte nahm gegenüber dem Vorjahresquartal sogar um 20 Prozent zu.

In Hamburg sah die Situation schon anders aus: In den vergangenen neun Monaten hat sich die Warenmenge im Vergleich zum Vorjahr um knapp 15 Prozent verringert. Für Hamburg ist China bei Weitem der wichtigste Handelspartner – jeder dritte Container stammte 2014 aus dem Reich der Mitte. Auch mit dem zweitwichtigsten Partner, Russland stockt das Geschäft. Aufgrund von Handelsbeschränkungen ist der Containerverkehr um 36 Prozent zurückgegangen.

„Außerdem fehlt der russischen Bevölkerung wegen der Rezession im eigenen Land in diesem Jahr die Kaufkraft für Waren aus China, die sonst üblicherweise bei uns umgeschlagen und dann weitertransportiert werden“, sagt Axel Mattern, Geschäftsführer der Hafen Hamburg Marketing. Aufgrund der Verlangsamung der Wirtschaft im Reich der Mitte reduzierten die Reedereien ihre Kapazitäten zwischen Europa und China, erklärt Mattern. „Es existiert ein allgemeiner Mangel an Frachtvolumen zwischen Europa und China.“

Laut der Londoner Beratungsfirma Drewry Shipping Consultants Ltd. konkurrieren

insbesondere die Häfen in Antwerpen und in Rotterdam mit Hamburg um die chinesische Fracht – offenbar mit Erfolg.

Die britische Agentur Container Trades Statistics berichtete, dass die Volumina auf den bedeutenden westwärts gehenden Handelslinien von Asien nach Europa im August 2015 gegenüber dem Vorjahresmonat um 6,7 Prozent auf 1,3 Millionen TEU gefallen sind – ein Minus von 100.000 TEU. Innerhalb der ersten acht Monate sanken die Containerversendungen auf den Fernosttrouten um 4,6 Prozent auf 9,9 Millionen TEU. Wenn der Trend anhält, wird 2015 das erste Jahr seit 2009 sein, in dem die Containervolumina geschrumpft sind.

Infolge des scharfen Wettbewerbs sanken laut Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) die Frachtraten der Shanghai Shipping Exchange auf diesen Verbindungen zeitweise auf ein Rekordtief von 205 US-Dollar pro TEU. Diese dramatische Entwicklung reflektiert die massive Überkapazität und die geringe Nachfrage im Markt. Die Gewinnzone erreichen Reedereien auf den Asien-Europa-Routen erst ab 800 US-Dollar pro TEU. Insofern hofft auch die Branche inständig auf ein Wiedererstarken der chinesischen Wirtschaft.

|•••

Namensgeber.

Der 7.500-TEU-Containerfrachter „Yantian Express“ von Hapag-Lloyd nimmt im gleichnamigen Hafen Ladung auf.



| NEUE SCHIFFE |

| MATHILDE SCHULTE |

IMO-Nummer	9676709
Reederei	Schulte Gruppe, Hamburg
Flagge	Singapur
Ablieferung	Februar 2015
Typ	Containerschiff
Tonnage	27.279 BRZ
Tragfähigkeit	30.337 TDW
Ladepazität	2.339 TEU (500 Reefer)
Werft	Yanfan Group, Zhoushan (CHN)
Länge/Breite/Tiefgang	188,87 m/30,47 m/10,50 m
Motor/Leistung	MAN-B&W6G60ME-C9/12.840 kW
Geschwindigkeit	18,5 Knoten
Klasse	Lloyd's Register



| ELSA OLDENDORFF |



IMO-Nummer	9702625
Reederei	Egon Oldendorff
Flagge	Malta
Ablieferung	Juli 2015
Typ	Mehrzweckfrachter
Tonnage	25.431 BRZ
Tragfähigkeit	38.330 TDW
Ladepazität	48.500 m ³ (Getreide)
Werft	Jinling Shipyard, Nanjing (CHN)
Länge/Breite/Tiefgang	179,99 m/30 m/10,50 m
Motor/Leistung	MAN-B&W 5S50ME-B9, 8.900 kW
Geschwindigkeit	14 Knoten
Klasse	Det Norske Veritas

| FAIRPLAY XI |

IMO-Nummer	9725093
Reederei	Fairplay Borchard, Hamburg
Flagge	Deutschland
Ablieferung	März 2015
Typ	Traktor-Hybrid-Schlepper
Tonnage	494 BRZ
Tragfähigkeit	169 TDW
Pfahlzug	90 Tonnen
Werft	Astilleros Armon, Navia (SPA)
Länge/Breite/Tiefgang	29,67 m/13,50 m/3,65 m
Motor/Leistung	2 x MTU 16V400M63L je 2.240 kW
Geschwindigkeit	12,5 Knoten
Klasse	Germanischer Lloyd



Fotos: Hasenpusch

Fesselnder Rundgang

| Ortstermin |

Das Drahtseilwerk in Bremerhaven hat seine Tore exklusiv für den Inspektorenstammtisch des Bremer Rhedervereins geöffnet. Text: Gunther Meyn



Präzision. Mitglieder des Bremer Rhedervereins bestaunen die komplexe Verseilmaschine.



Kraftakt. Beim Spleißen werden die Seilstränge nach einem festen Muster miteinander verflochten.

Seile und Seilverbindungen sind in der maritimen Welt allgegenwärtig: Ob Deckstakelagen, Schlepp- und Ankerseile, Hubseile für Bordkrane, Festmacherseile oder Zugseile für Containerbrücken – an den unterschiedlichsten Stellen haben es Seeleute und Hafendarbeiter mit Seilen zu tun.

Doch wie und wo werden die unverzichtbaren Helfer eigentlich hergestellt? Dies wollte der Inspektorenstammtisch des Bremer Rhedervereins wissen. Die Fachgruppe trifft sich mehrmals im Jahr, um sich in Vorträgen zu aktuellen Themen zu informieren und in anschließender Diskussionsrunde auszutauschen. Ein beson-

deres Highlight im letzten Jahr war allerdings ein Außentermin: Das Drahtseilwerk in Bremerhaven lud die Inspektoren zu einer exklusiven Werksbesichtigung.

| Perfekte Verbindung | Es ist bereits früh am Abend, als Qualitätsmanager Andreas Hartlieb die Fertigungshalle für die neunköpfige Inspektorengruppe öffnet. Um diese Zeit stören die fremden Besucher nicht, denn es sind nur noch wenige Menschen im Einsatz. Laut ist es trotzdem – denn eine der 55 Meter langen Rohrverseilmaschinen läuft im Dauereinsatz. Sie führt bis zu 41 Einzeldrähte zu einem Strang, der sogenannten „Litze“ zusammen – zu beobachten am Verseilpunkt, der mit bis zu 800 Umdrehungen pro Minute rotiert. Der vollautomatische Prozess endet an der Litzenspule. „Je nach Durchmesser können hier bis zu 2.900 Meter Litze oder Drahtseile aufgewickelt werden“, erklärt Hartlieb. Bis zu 30 Tonnen der verschiedensten Drahtseilkonstruktionen fertigt das Unternehmen pro Tag.

Neben Drahtseilen, die Hub- und Schleppfunktionen übernehmen, entstehen hier auch Kunststoffseile, darunter die weißen Atlas-Seile. Dabei können die Besucher noch echte Handarbeit bestaunen, als Kraftpaket Daniel Günter zwei Seil-

enden miteinander verspleißt. Bei dieser alten Technik werden die Stränge (Kardeele) eines Seils zur Bildung eines Auges miteinander verflochten. Die Atlas-Seile kommen später als Tauwerk auf großen Containerschiffen – etwa von Hapag Lloyd – zum Einsatz.

Weitere Stationen des Werkrundgangs sind die Vergussecke, die Presse, der Seilenwickler und der Konfektionsbereich für den Warenausgang. Die interne Qualitätskontrolle führt schließlich eine Einzeldrahtprüfung durch. „Außerdem heben wir von jedem Draht zur Sicherheit einen Abschnitt elf Jahre bei uns auf“, erklärt Claas Seedorf, Key Account Manager beim Drahtseilwerk. |●●●

Drahtseilwerk GmbH

●●● Im Drahtseilwerk in Bremerhaven werden Seile und Litzen von 0,9 mm bis 84 mm Durchmesser in unterschiedlichen Ausführungen und Werkstoffen hergestellt. Das Unternehmen wurde 1934 gegründet und gehört zur „Vom Hofe Group“.

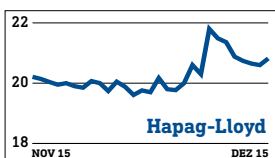
www.drahtseilwerk.de



Börsenstart. Vorstandschef Rolf Habben Jansen (links im Bild) und Aufsichtsratschef Michael Behrendt.

Positive Zeichen

| Hapag-Lloyd | Deutschlands größte Linienreederei hat es an die Börse geschafft – doch der Markt bleibt herausfordernd.



Hapag-Lloyd

••• Bisher hat sich der Kurs der Hapag-Lloyd-Aktie im Wesentlichen oberhalb des Ausgabekurses bewegt.

Der Börsengang von Hapag-Lloyd war eine Herausforderung. Doch bei einem Unternehmen mit bald 170-jähriger Geschichte geht es um langfristige Dimensionen. Und trotz schwieriger Meldungen im Markt wurde der Mut des Managements am Ende belohnt: Am 6. November konnte Hapag-Lloyd-Vorstandschef Rolf Habben Jansen gemeinsam mit Finanzvorstand Nicolás Burr im Frankfurter Börsensaal die Börsenglocke läuten – und seitdem pendelt sich der Aktienkurs offenbar zuverlässig oberhalb des

Ausgabepreises ein. Es ist nicht weniger als eine Zeitenwende, denn mit dem Traditionshaus vom Ballindamm geht erstmals seit dem Zweiten Weltkrieg eine größere deutsche Reederei an die Börse.

„Wir sind mit dem Interesse der Investoren und der Nachfrage nach unseren Aktien zufrieden“, sagte Habben Jansen. Ursprünglich sollten durch den Börsengang 500 Millionen Dollar in die Kasse gespült werden, am Ende wurden es etwas weniger. „Das Ziel war, mindestens 300 Millionen einzunehmen. Das reicht, um

unsere Pläne zu realisieren“, so Habben Jansen. Neben der von ursprünglich 11,5 auf 13,2 Mio. Anteilscheinen erhöhten Zahl an neuen Papieren wurden auch knapp 2 Mio. Aktien aus dem Bestand des Alt-eigentümers TUI verkauft. Die Kernaktionäre Kühne und CSAV beteiligten sich mit je 30 Mio. Dollar an der Kapitalerhöhung. „Mit den Erlösen aus dem Börsengang können wir in die Zukunft investieren, um unsere Effizienz und unsere Profitabilität weiter zu verbessern“, sagt der Hapag-Lloyd-Chef.

Die Hamburger wollen Schiffe und Container kaufen. Gemunkelt wird, die Reederei könne jetzt erstmals in das Segment der neuen Großcontainerschiffe mit rund 20.000 TEU Tragfähigkeit einsteigen. Sie werden vor allem auf der Route zwischen Asien und Europa eingesetzt, wo die Frachtraten am niedrigsten sind. Die Reedereien sind deshalb auf besonders effiziente Schiffe angewiesen, um im Wettbewerb bestehen zu können. Derzeit markieren die zehn zwischen 2012 und 2014 ausgelieferten Schiffe der Hamburg-Express-Klasse mit knapp 13.200 TEU noch die Spitze. Ob aber der Grenznutzen der Mega-Schiffe die Investition lohnt, ließ Habben Jansen bei der vorbörslichen Roadshow offen. Die Hamburger wissen genau, dass größer nicht unbedingt besser ist.

| Nettogewinn | Hapag-Lloyd ist nach der Fusion mit der chilenischen Reederei CSAV mit 175 Schiffen und knapp 10.000 Mitarbeitern die viertgrößte Container-Reederei der Welt. „Das dritte Quartal hat einmal mehr gezeigt, dass der Zusammenschluss mit CSAV der richtige Schritt war und unsere Kosteneinsparmaßnahmen uns wettbewerbsfähig machen“, kommentiert Habben Jansen die aktuellen Quartalszahlen. Die Reederei wies zum dritten Mal in Folge einen Nettogewinn aus. In den ersten neun Monaten stieg der Umsatz von Hapag-Lloyd gegenüber dem vergleichbaren Zeitraum 2014 um 1,9 Mrd. auf 6,8 Mrd. Euro – eine Folge insbesondere der Fusion. Die Transportmenge erhöhte sich in den ersten neun Monaten 2015 um 28,3 Prozent auf rund 5,6 Mio. TEU.

Der Wettbewerbsdruck in der Branche bleibt hoch: Das zeigt die durchschnittliche

Frachtrate, die in den ersten drei Quartalen 2015 mit 1.260 US-Dollar pro TEU bereinigt um Fusionseffekte rund 8 Prozent unter dem Vorjahreswert lag. Verglichen mit den Abschlüssen von teilweise über 20 Prozent der Konkurrenz zeigt sich hier die neue Stärke der Hamburger. Hapag-Lloyd hat seine Hausaufgaben gemacht. Es ist gelungen, die Transportaufwendungen gravierend zu senken: Sie fielen in den ersten drei Quartalen 2015 um 240 auf 1.111 Dollar je TEU. Der Rückgang geht vornehmlich aufs Konto des gesunkenen Verbrauchs durch Effizienzverbesserungen sowie Synergien im Zusammenhang mit der Fusion sowie niedrigere Bunkerpreise.

Diese Effekte sorgten denn auch für einen deutlichen Anstieg des Ergebnisses. Hapag-Lloyd schloss die ersten neun

Monate 2015 mit einem EBITDA von 690,6 Mio. (Vorjahreszeitraum: 178,6 Mio.) Euro und einem operativen Ergebnis (EBIT) von 348,6 Mio. (Vorjahreszeitraum: -77,9 Mio.) Euro ab. Das Unternehmen erwirtschaftete einen Nettogewinn von 160,4 Mio. (Vorjahreszeitraum: -224,0 Mio.) Euro.

Und anders als Wettbewerber Maersk, der seine Prognose für das Gesamtjahr gekappt und auch damit etwas Sand ins Börsengetriebe von Hapag-Lloyd gestreut hatte, halten die Hamburger trotz des „sehr herausfordernden Marktumfelds“ an ihrer Einschätzung fest: „Für das Gesamtjahr 2015 bleibt der Ausblick unverändert“ – die Rede ist von einem Gewinn vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA), der einen hohen einstelligen Prozentsatz vom Umsatz erreicht. ■■■



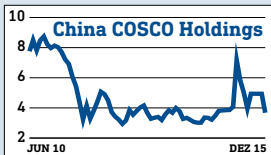
Foto: Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd: Kennzahlen im Vergleich

●●● Frachtrate und Bunkerpreis im Minus, Umsatz und Gewinn im Plus: Die Fusion mit der Containersparte von CSAV trägt Früchte.

	1.1. – 30.9. 2015	1.1. – 30.9. 2014	Veränderung absolut
Schiffe insgesamt	175	147	+28
Kapazität der Schiffe insgesamt in TTEU	946	760	+186
Containerkapazität insgesamt in TTEU	1.613	1.160	+453
Bunkerpreis (MFO, Durchschnittswerte) in USD/t	333	591	-258,0
Frachtrate (Durchschnittswerte) in USD/TEU	1.260	1.432	-172,0
Transportmenge in TTEU	5.579	4.347	+1.232,0
Umsatzerlöse in Mio. EUR	6.806	4.894	+1.912,0
Transportaufwendungen in Mio. EUR	5.560	4.333	+1.227,0
EBITDA in Mio. EUR	690,6	178,6	+512,0
Konzernergebnis in Mio. EUR	160,4	-224,0	+384,4
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit in Mio. EUR	484,5	163,2	+321,3
Eigenkapital in Mio. EUR	4.673	4.170	+503
Mitarbeiter See/Land	9.500	7.046	+2.454

Stand: 30. September 2015



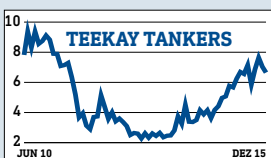
China Cosco Holdings

••• Nach der großen chinesischen Schiffahrtsfusion wird Cosco die Containersparte übernehmen – das bescherte der Aktie zunächst einmal deutliche Verluste.



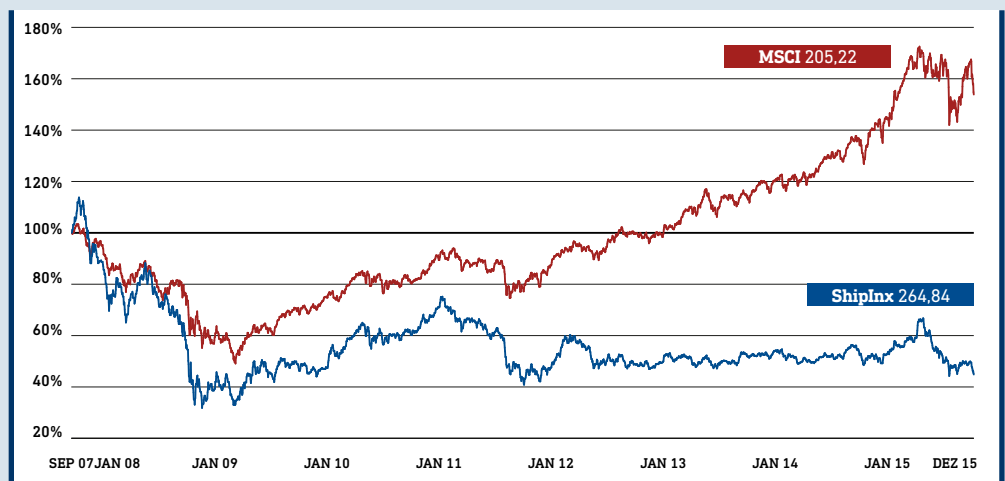
China Shipping Container Lines

••• Ebenfalls stark ins Minus geriet das Papier von CSCL. Die Containerlinie soll sich künftig Richtung Schiffsfinanzierung und Containerleasing orientieren – ein durchaus anspruchsvolles Geschäft.



Teekay Tankers

••• Ausschüttung statt Kursplus: Mit ihrer neuen Dividendenpolitik folgt die Tankerreederei einem Trend in dem Segment. Die Aktie gab seit Mitte Oktober um knapp 20 Prozent nach.



Quelle: YAHOO (links), Structured Solutions AG, Stand: 17.12.2015

Chinesische Umstrukturierung, Teekay MLPs senken Dividenden

Die wichtigste Nachricht an den Börsen spielte in den vergangenen Wochen zweifellos in Hamburg und Frankfurt: Der IPO der Linienreederei Hapag-Lloyd könnte einen Weg aus der Finanzierungsabhängigkeit vom KG-Modell weisen (s. S. 50). Zunächst schien wieder einmal völlig ohne Zutun des Hamburger Vorzeigeunternehmens Salz in die IPO-Suppe zu fallen. Der VW-Skandal hinterließ seine Brems Spuren an der Börse, und mancher Beobachter fragte sich, ob die Erstnotierung nicht verschoben werden müsse. Aufgrund des positiven Feedbacks durch Investoren seit Ankündigung des Börsengangs hatte Hapag-Lloyd dann aber doch entschieden, den Börsengang weiterzu-

verfolgen. Die Aktie wird seit der Erstnotierung weit über die maritimen Expertenkreise hinaus intensiv beobachtet. So kamen dann Mitte Dezember die einschlägigen Researcher aus Banken zu unterschiedlichen – zumeist sehr positiven – Betrachtungen des Potenzials der Aktie. Blieb die Citigroup mit „Buy“ und einem Kursziel von 24,43 Euro noch geradezu zurückhaltend, sieht HSBC ein Kursziel von 27,00 Euro („Buy“) und Berenberg gar von 33,00 Euro.

Viel weniger Euphorie scheint in Asien dagegen der Mega-Merger der beiden chinesischen Reedereien Cosco und China Shipping auszulösen. Das wahrscheinlich am schlechtesten gehütete Geheimnis der Containerbranche wurde Mitte Dezem-

ber schließlich „gelüftet“. Die prompte Reaktion der Märkte war unmissverständlich: Die Aktien von Cosco sackten sofort stark ab, jenen von China Shipping erging es nur wenig besser. Vier Monate waren die Aktien beider Staatsreedereien gar nicht gehandelt worden, um die Mergergerüchte abzufangen.

→ China Cosco Holdings

fiel an der Börse von Hongkong in wenigen Stunden um fast 30 Prozent, → China Shipping Container Lines um über 26 Prozent, Cosco Pacific kam mit einem Abschlag von fast 20 Prozent noch vergleichsweise glimpflich davon. Grund für die gebremste Freude der Aktionäre war, dass sich die Hochzeit zugleich als eine der größten Umstrukturierungen der Schiffahrtsge-



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

schichte entpuppt. Cosco soll nach dem Plan, der von der Staatsführung gebilligt werden musste, das gesamte Containergeschäft übernehmen und wird zur Nummer 4 der Linien mit 290 Schiffen und 1,55 Millionen TEU. Im Gegenzug geht der ganze Bulk-Trade an die mütterliche Cosco Group. Cosco Pacific soll sich ausschließlich auf Terminals konzentrieren.

Noch überraschender kommt wahrscheinlich die völlige Reformation von CSCL zu einem Schiffsfinanzierer, der sich vor allem auf Lea-

sing von Schiffen und Containern spezialisieren soll. Nebenbei erbt CSCL dann auch knapp 14 Prozent an der China Bohai Bank. Einzig gut abgeschnitten zu haben scheint China Shipping Development. Sie dürfen alle Bulker abgeben und bekommen dafür sämtliche Tanker der Familie. Die Börse belohnte das mit einem Kurssprung von fast zehn Prozent.

In Anbetracht recht erfreulicher Märkte hat → **Teekay Tankers** die eigene Dividendenpolitik geändert. Allein für das letzte Quartal

des Jahres sollen 12 US-Cent ausgeschüttet werden. Das bedeutet gegenüber der bisherigen Praxis eine Vervielfachung. Anleger, die bei maritimen Aktien mehr auf die Dividende und weniger auf die Kursentwicklung schauen, wird das freuen. Denn es steht zu erwarten, dass andere Reedereien den Schritt nachvollziehen werden.

Die Dividenden bei Reedereien leiten sich in der Regel vom Nettogewinn ab. Als Faustregel gilt, dass 30 bis 50 Prozent des Gewinns an die Anleger ausgeschüttet

werden. Der unmittelbare Nutzen kommt im Falle Teekays auch der Mutter Teekay zugute, die bei dieser Rate rund fünf Millionen US-Dollar p.a. zu erwarten hätte.

Ganz anders sieht es dagegen bei den US-Töchtern der Teekay Corp. aus. Bei Teekay LNG Partners und Teekay Offshore Partners sollen eigentlich Dividenden sprudeln, denn als MLPs ist das ihre einzige Funktion. Stattdessen werden die Dividenden hier um 80 bis 90 Prozent gekürzt – ein Fanal für den MLP-Markt. |...

ANZEIGE

SH NORDBANK

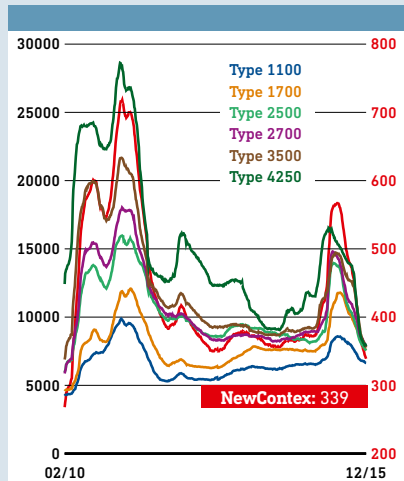
Hamburg und Schleswig-Holstein übernehmen

••• Die Zustimmung der Parlamente steht: Die HSH Nordbank kann faule Schiffskredite in Höhe von 6,2 Milliarden Euro an die Länder abgeben. Weitere Kredite über zwei Milliarden Euro sollen auf dem freien Markt verkauft werden – eine gewaltige Belastung für die Schifffahrt. Die Bank führt gegenwärtig Altlasten in Höhe von gut 15 Milliarden Euro in den Büchern – 23 Prozent des gesamten Forderungsvolumens. Das meiste davon entfällt auf Schiffskredite. Nach der Abgabe der Forderungen würde die Quote der faulen Kredite auf 12 bis 13 Prozent fallen, ein Wert, den die Bankenaufsicht der EZB akzeptiert. www.hsh-nordbank.de

NORDLB

Schifffahrt belastet Bankbilanz

••• Die NordLB stellt sich wegen der Flaute in der Schifffahrt noch über Jahre auf Belastungen ein. „Wir haben für 2016, 2017 und 2018 noch substantielle Wertberichtigungen eingeplant“, sagte Vorstandschef Gunter Dunkel. Die Summe, die das Geldhaus für ausfallgefährdete Schiffskredite zurücklegen müsse, werde allerdings tendenziell sinken, 2018 sogar deutlich. An die Schifffahrtsbranche hat die NordLB gut 18 Milliarden Euro verliehen. Die NordLB konnte ihren Verlust in dem Segment in den ersten neun Monaten des Jahres allerdings reduzieren und fuhr konzernweit – inklusive positiver Sondereffekte – einen Vorsteuerertrag von 630 Millionen Euro ein. www.nordlb.de



Quelle: VHSS; Stand: 18.12.2015

NEW CONTEX

Bodenbildung bei Charraten?

••• Der New ConTex musste erneut Einbrüche hinnehmen und steht am Ende der 51. KW bei 339 Punkten (-4). Mit dem vergleichsweise geringen Rückgang ist die Hoffnung verbunden, nunmehr endlich den Boden erreicht zu haben. Es bleibt aber abzuwarten, inwiefern die Owner noch bereit sind, Abschlüsse auf diesem Niveau zu akzeptieren, und in welchem Ausmaß die Charterer noch Vorteile aus dem schwachen Markt ziehen können.

Zuletzt waren bei allen im Index erfassten Schiffsgrößen die Vorzeichen rot. Allein das 1.100-TEU-Segment bleibt mit einer Rate von 6.643 US-Dollar weiter relativ stark, und auch die 1.700-TEU-Einheiten zeigen sich mit einer Rate von 7.581 Dollar recht robust. Der Gesamtindex liegt jetzt um knapp zehn Prozent unter dem bereits schwachen Vorjahr, bei den größten Einheiten ist das Minus am drastischsten. www.vhss.de

„New Horizons“ lautete der Titel des 19. HANSA-Forums, zu dem sich wieder über 400 Gäste im Hamburger Elysée-Hotel einfanden, um über Schifffahrt und deren Finanzierung zu sprechen. Erdacht worden waren der optimistische Titel und das begleitende Bild eines sonnendurchfluteten Horizontes über dem ruhigen Meer in einem zur Planungszeit des diesjährigen HANSA-Forums von leichter Hoffnung geprägten Markt.

Doch die Gastgeber Krischan Förster und Michael Hollmann mussten dieses Bild gleich korrigieren: Mit Blick auf das aktuelle Branchenumfeld müsse sich das Objektiv des Fotografen scheinbar nach Westen gerichtet haben – die untergehende Sonne im Fokus. Neben dem Baltic Dry Index auf einem neuen Allzeittief, dem steilsten Anstieg der Aufliegerflotte seit 2009 und dem drohenden Ausverkauf der deutschen Handelsflotte durch Verkäufe aus dem Portfolio der HSH-Nordbank gab dem Moderatorduo der Run auf Großcontainerschiffe Anlass, das Bild um Lemminge zu ergänzen, die sich im Dämmerlicht bereitwillig von einer Klippe stürzen.

Meeting. Die Veranstaltung wurde zum intensiven Meinungsaustausch genutzt.



Wie die Lemminge?

| Branchentreff | Das 19. HANSA-Forum Schifffahrt & Finanzierung in Hamburg war von der andauernden Schifffahrtskrise geprägt. Text: Constantin Martens

„Hapag-Lloyd stürzt sich nicht von der Klippe wie ein Lemming, sondern bewegt sich in eine andere Richtung“, nahm Anthony J. Firmin das Bild auf und konstatierte: „Big is not always better.“ Es folgte ein eindringlicher Vortrag des COO über die Maßnahmen des Börsenneulings Hapag-Lloyd, die Kosten zu senken und die Synergien aus dem Zusammenschluss mit CSAV zu heben.

Bei der Frage nach der Verwendung des frischen Geldes vom Kapitalmarkt für Großcontainerschiffe stellte Firmin anhand einer einfachen Rechnung deren Kostenvorteile per TEU infrage und arbeitete heraus, dass diese bei der Größenklasse um 20.000 TEU nur noch so marginal seien, dass es sinnvoll sein könne, nicht in jede Dimension mitzuwachsen.

| Balance gesucht | Das anschließende Panel wurde dank Großbildtechnik von einem Balken- und Liniendiagramm (Titel: „Flottenwachstum übertrifft Umschlagwachstum“) überstrahlt. Gleich im Eingangstatement stellte Dr. Kurt Klemme, Geschäftsführer der Reederei Nord GmbH, ein so einfaches wie wirkungsvolles Drei-Punkte-Konzept für die Annäherung von Angebots- und Nachfragekurve vor: „1.



Talk-Runde. Die Branchenkenner diskutierten angeregt über mögliche Auswege aus der schwierigen Situation.

2. Verschrotten, 3. Verschrotten – Schluss mit den unsinnigen Sanierungskonzepten!“ Die Forderung sei leider nicht einfach umzusetzen, entgegnete Firmin: „Was nützt es, wenn wir 16 nicht mehr wirtschaftlich zu betreibende Containerschiffe zum Abwracken verkaufen, und tatsächlich wird nur ein Viertel davon verschrottet?“ Es fänden sich immer Käufer, die meinten, auf die Schnelle noch Geld verdienen zu können, und dann feststellten, dass es gerade für die Betriebskosten reicht.

Niedrige Frachtraten in der Containerlinienfahrt sind dabei längst nicht mehr Sorge nur der Reeder. So forderte selbst Linien-Großkunde Horst-Joachim Schacht, Executive Vice President Sea Logistics bei Kühne und Nagel: „Wir brauchen höhere Raten!“ Bei der Forderung ging im Elysée-Hotel zustimmendes Raunen durch den Saal. ●●●



Neues Versicherungsrecht in Großbritannien

| Gesetzesänderung | Der neue Insurance Act 2015 löst das fast 110 Jahre alte britische Regelwerk ab. Was die Reform für Reedereien bedeutet.

Großbritannien reformiert sein Versicherungsrecht. Der neue Insurance Act tritt im August 2016 in Kraft und wird auch Auswirkungen auf die Transportversicherung haben. Experten erwarten, dass die meisten Änderungen den Reedern Vorteile bringen werden. Das alte Recht – der Marine Insurance Act von 1906 – galt als relativ einseitig zugunsten der Versicherer. Doch es gibt auch Nachteile für Versicherungskunden. Betroffen von den Änderungen sind alle Unternehmen, die über den englischen Markt Versicherungen einkaufen.

Eine der wichtigsten Änderungen betrifft die Informationspflichten von Versicherungskunden gegenüber dem Versicherer. Bislang hatten sie alle maßgeblichen Fakten offenzulegen. Nun muss der Kunde eine angemessene Darstellung des Risikos – die sogenannte Fair Presentation – liefern. Was genau das bedeutet, werden die Gerichte klären. Vermutlich werden Kunden künftig mehr Informationen an den Versicherer liefern müssen.

Bei den Folgen von Verstößen gegen die neuen Anzeigepflichten ist der Gesetzgeber den Kunden allerdings entgegengekommen. Künftig



Begegnung. Der Insurance Act tariert die Interessen besser aus.

kann der Versicherer den Vertrag nur noch anfechten und die Prämie einbehalten, wenn das Unternehmen seinen Informationspflichten vorsätzlich oder grob fahrlässig nicht nachgekommen ist. Vorher ging das bei jeder Anzeigepflichtverletzung des Kunden.

| Information | Hat das Unternehmen nicht vorsätzlich oder grob fahrlässig gehandelt, kommt es in Zukunft darauf an, was der Versicherer gemacht hätte, wenn ihm die Informationen vorgelegen hätten, erklärt Paul Jaffe vom Industrierversicherer XL Catlin. Wenn der Versicherer darlegen kann, dass er den Vertrag nicht abgeschlossen hätte, kann er den Vertrag rückabwickeln. In diesem Fall muss

der Versicherer die Prämien zurückzahlen. Hätte er den Vertrag zu anderen Bedingungen abgeschlossen, dann wird so getan, als hätten beide Seiten sich darauf geeinigt. Hätte er eine höhere Prämie verlangt, darf er die Versicherungsleistung anteilig kürzen.

Ein wichtiger Punkt des neuen Gesetzes: Die Verletzung von Obliegenheiten und Zusicherungen gegenüber dem Versicherer, der sogenannten Warranties, führt nicht mehr automatisch dazu, dass der Versicherer die Zahlung eines Schadens komplett ablehnen kann. Bislang musste ein Versicherungsnehmer die Zusagen genau einhalten – ob sie relevant für das Risiko waren oder nicht. Das hat der Gesetzgeber jetzt

zugunsten der Kunden geändert. Wenn die Verletzung das Risiko für den Schaden nicht erhöht hat und der Versicherungsnehmer das nachweisen kann, hat er weiterhin vollen Anspruch auf die Erstattung des Schadens.

Außerdem werden die „Basis of contract“-Klauseln abgeschafft. Damit wurden Aussagen des Unternehmens vor Vertragsabschluss wie verbindliche Zusicherungen behandelt. Der Versicherer konnte bei einer falschen Angabe des Kunden vom Vertrag zurücktreten, unabhängig davon, ob sie für den Vertragsabschluss wesentlich war.

| Transparenz | Allerdings ist es möglich, die Anwendung des neuen Rechts vertraglich auszuschließen. Das Gesetz erlaubt den Parteien, von fast allen Neuregelungen abzuweichen, wenn es um die Versicherung von Unternehmen geht. Das Verbot der Basis-of-Contract-Klauseln darf allerdings nicht umgangen werden. Für den Ausschluss (Contracting Out) muss der Versicherer gewisse Transparenzregeln einhalten. Der Versicherungsnehmer muss auf für ihn nachteilige Bedingungen aufmerksam gemacht werden.

Die Vorstände verschiedener P&I Clubs (u. a. Britannia Steam Ship) haben ihren Mitgliedern bereits empfohlen, von einigen Bestimmungen des Insurance Acts abzuweichen – etwa was Rechtsmittel in Sachen Fair Presentation betrifft.



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

Makler JLT stellt Transport-Team auf

••• JLT Specialty USA, eine US-Tochter des britischen Versicherungsmaklers Jardine Lloyd Thompson, will in die Transportversicherung einsteigen. Dafür hat JLT ein neues Team angeheuert. John Betz war beim Maklerrivalen Arthur J. Gallagher für Binnen- und Seeschifffahrt verantwortlich. Christopher Maro war zuletzt bei der Howden Marine Group und davor auch mehr als elf Jahre bei Arthur J. Gallagher. Kenneth Fichtelmann wechselt ebenfalls von Howden zu JLT.

Swedish Club: Mangelnde Wartung ist Hauptgrund für Maschinenschäden

••• Der P&I-Club The Swedish Club hat in einer Studie falsche Wartung und Reparatur als Hauptgrund für Maschinenschäden ausgemacht. Dafür wurden mehr als 1.000 Schäden ausgewertet. Fast 35 Prozent betrafen die Hauptmaschine. Diese Schäden sind auch die teuersten – sie kosten im Schnitt mehr als 500.000 Dollar. In vielen Fällen seien sie aufgetreten, kurz nachdem die Maschinen gewartet wurden. Grund: Crews mit unzureichender Erfahrung und Training. Dazu kommt verunreinigtes Schmiermittel und Bunkeröl. Besonders gut schnitten in Korea gebaute Schiffe ab. <http://bit.ly/1NDcseC>

American Club steigt in Kasko-Geschäft ein

••• Der P&I-Club American Club erweitert sein Geschäft und steigt in die Seekaskoversicherung ein. Dafür hat der Club die American Hellenic Hull Insurance Company mit Sitz auf Zypern gegründet. Das Unternehmen soll neben Hull & Machinery-Policen auch Deckungen gegen Kriegsrisiken und für Hypothekengläubiger (Mortgagee Interest Insurance) anbieten.

Der Schritt passt in die Strategie des American Club, seine Geschäftsfelder auszuweiten. Über die Tochter Eagle Ocean Marine bietet das Unternehmen schon länger Fixed-Premium P&I-Verträge an. American Hellenic fängt indessen nicht bei null an. Das neue Unternehmen basiert

auf dem Hellenic Hull Mutual, das aufgrund der zyprischen Bankenkrise in Not geraten war. Das Unternehmen ist seit mehr als 20 Jahren aktiv und konzentriert sich vor allem auf griechische und zyprische Kunden. Die neue Gesellschaft wird vom gleichen Management geführt. „Wir wollen von dem beachtlichen Vermächtnis von Hellenic und seiner starken Position im griechischen Markt profitieren“, sagte American Club-Chef Joe Hughes im Interview mit Lloyd's List. Er will bis Ende 2016 eine Flotte von 2.000 Schiffen versichern. Dabei wird das Unternehmen zunächst aber nicht mehr als 10 Prozent der gesamten Deckungssumme übernehmen.

UK Club gibt Tipps gegen blinde Passagiere

••• Versteckte Passagiere an Bord eines Frachtschiffes können für Reedereien teuer werden, warnt der britische UK P&I Club. Für eine Rückführung etwa nach Brasilien betragen die Kosten 30.000 Dollar und mehr. Dazu können noch Ausgaben für Strafzahlungen, medizinische Untersuchungen, Polizeitransporte, Reisedokumente, Flüge oder zusätzliche Kleidung kommen, erklärt Amanda Hastings vom UK P&I Club. Der Club empfiehlt Reedern, leicht zugängliche Ruderkästen mit zusätzlichen Gittern nachzurüsten. Außerdem müsse das Schiff vor Abfahrt im Einklang mit den ISPS-Regeln gründlich durchsucht werden.

ANZEIGE



Taufe. Die neue „Helgoland“ pendelt umweltfreundlich zwischen Cuxhaven und der Hochseeinsel.

LNG-Fähre „Helgoland“ nimmt Liniendienst auf

••• Die erste mit LNG-Flüssiggas betriebene Neubaufähre in Deutschland ist in Cuxhaven in Dienst gestellt worden. Das Schiff der Reederei Cassen Eils wurde von Christa Eils, der Witwe des Reedereigründers Cassen Eils, auf den Namen „Helgoland“ getauft. Die Fähre verkehrt seit 16. Dezember zwischen Cuxhaven und Deutschlands einziger Hochseeinsel

Helgoland und soll im Sommer auch Hamburg anlaufen. Die Reederei Cassen Eils gehört zur AG „EMS“. Deren Vorstand Bernhard Brons erklärte, das Schiff solle 40 Jahre im Helgoland-Verkehr eingesetzt werden. „Entscheidend ist der ökologische Fußabdruck“, sagte Brons. Durch die LNG-Technologie werde unter anderem 90 bis 95 Prozent weniger Schwefel und Stickoxi-

de ausgestoßen. „Und Feinstaub fällt völlig weg.“ Etwa 1060 Passagiere kann die Fähre im Sommer aufnehmen. Im Winter sind es etwa 840. Die Reise ist barrierefrei. Weil die 83 Meter lange „Helgoland“ an einem Anleger festmacht, entfällt das Ausbooten.

www.cassen-eils.de

Foto: Hero Lang/VDR

Milliardenschatz vor der Küste

••• Ein Team aus internationalen Experten hat vor der Küste Kolumbiens offenbar das Wrack der legendären spanischen Galeone „San José“ entdeckt. Sie gilt wegen ihrer Ladung von sieben bis elf Millionen Gold- und Silberpesos und großer Mengen von Edelsteinen als „Heiliger Gral unter den Schatzschiffen“. Nun droht ein Streit u.a. zwischen einer privaten Bergungsfirma und der kolumbianischen Regierung um den mutmaßlichen Milliardenschatz.



Schatz. Milliardenwerte in Gold an Bord.



Schlacht. Ein englischer Flottenverband versenkte die „San José“ 1708.

Foto: Public Domain

Der Weg des Wassers am Kap

••• Dem Agulhasstrom um das Kap der Guten Hoffnung an der Südspitze Afrikas kommt eine Schlüssel-funktion im System der globalen Meeresströmungen zu. Mit einer Kombination aus mehreren Computermodellen und vorhandenen Beobachtungen konnten Ozea-



nographien des GEOMAR Helmholtz-Zentrums für Ozeanforschung Kiel jetzt das Verhalten des Stroms seit 1870 rekonstruieren. So lassen sich vom Menschen verursachte Änderungen ablesen.

www.geomar.de



Ozeanmodell.

Momentaufnahme der Temperatur in 250 bis 400 m Tiefe.

Foto: Geomar



NAUTISCHE REDENSARTEN

„Jemanden ordentlich kielholen!“

••• Der in Nürnberg geborene Seefahrer Johann Jacob Saar (1625–1664) wurde nicht einmal 39, aber von den Weltmeeren sah er einiges: 15 Jahre war er Söldner der Niederländischen Ostindien-Kompanie. Auf Seereisen nach Südostasien lernte Saar die Strafrituale auf Schiffen kennen und schildert in einem Bericht die „strenge Justice“ an Bord, sobald jemand sich an einem Offizier oder gar dem Kapitän vergriff. Dann nämlich musste der unbotmäßige Schläger „sonder Gnad drey-mahl unten durch das Schiff / und so man Ihn nicht wohl tieff sincken lasset / daß Er mit dem Kopf nicht an die Kill / oder Grund des Schiffs / anstosset / so muß Er Sich tod stossen“.

Das nicht selten fatale Kielholen sah oft so aus, dass der Delinquent an einem Seil befestigt wurde, bevor man ihn unter dem Bauch des fahrenden Schiffs hindurch zerzte. Dabei konnte der arme Tropf noch von Glück sagen, wenn er zuvor mit einem Stein oder einer Kanonenkugel beschwert worden war. Denn dank des Ballasts ließ man ihn buchstäblich so „tief sincken“, dass er weniger Gefahr lief, mehrmals gegen den Kiel („Kill“) zu knallen oder sich am muschelübersäten Rumpf blutig zu scheuern. Das lockte Haie an, aber bis die eintrafen, war so mancher Matrose schon ersoffen.

Foto: Public Domain

Digitale Kunstgalerie bei AIDA

••• Deutschlands führende Kreuzfahrtreederei AIDA Cruises präsentiert ihr attraktives Angebot zeitgenössischer Kunst jetzt auch online. Die digitale Kunstgalerie ist ein online verfügbarer Schau- und Verkaufsraum mit mehr als 400 Werken ausgewählter Gegenwartskünstler. Über die Ausstellungsplattform werden die Kunstwerke einem größeren Publikum zugänglich gemacht. AIDA-Gästen an Bord steht zusätzlich zum Portfolio in den Kunstgalerien auf den AIDA-Schiffen jetzt auch die digitale Kunstgalerie zur Verfügung. Damit verbindet AIDA die emotionalen Erlebniswelten Kreuzfahrt und Kunst noch stärker. Die Auswahl wird von AIDA selbst kuratiert und bietet Sammlern wie Neueinsteigern ein viel-

fältiges und facettenreiches Angebot. www.aida-onlineshop.de/kunst



Montage: AIDA Cruises

Kunst. AIDA betreibt auf allen zehn Schiffen der Flotte schwimmende Kunstgalerien.

ANZEIGE

1. Duckdalben heißen die Rammfahlgruppen, die dazu dienen, Schiffe (hier: die „Cap Andreas“) festzumachen.



Prächtiges Farbenspiel

| **Fotokunst** | Überraschende Farb- und Lichteffekte: Sönke Lorenzen macht in seinem neuen Fotokalender Docks, Schiffe und Werftanlagen zu gewaltigen Lichtobjekten.

Das waren wieder echte Hingucker in Hamburgs HafenCity – open air und gleichsam in ihrer natürlichen Umgebung: Die Bilderschau „Licht des Hafens 3.0“ des Hamburger Fotografen Sönke Lorenzen zeigte Schiffe und maritimes Material in ungeahnter Farbenpracht.

Mit dem besonderen Blick des Hafenfans und dem Einsatz einer speziellen Filtertechnik gelingt es Lorenzen, die Farben geradezu gleißeln zu lassen. Aus den Foto-

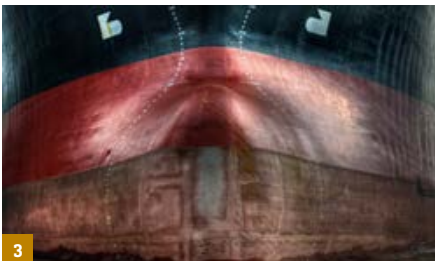
grafien werden Kunstwerke, die mitunter fast wie Ölgemälde wirken. „Prachtvolle Aufnahmen sind das, detailverliebt, voll faszinierender Lichtreflexionen und bisweilen von einer flächigen Farbigkeit, die an die Werke eines Mark Rothko erinnert“, schrieb das „Hamburger Abendblatt“ über Lorenzens Fotografien.

Sein Zugang zu seinen Motiven ist ein besonders intensiver: „Ein Schiff lebt, ist nicht nur ein kaltes Ding, eine von →

IMBC | ZVSP



2



3



4



5

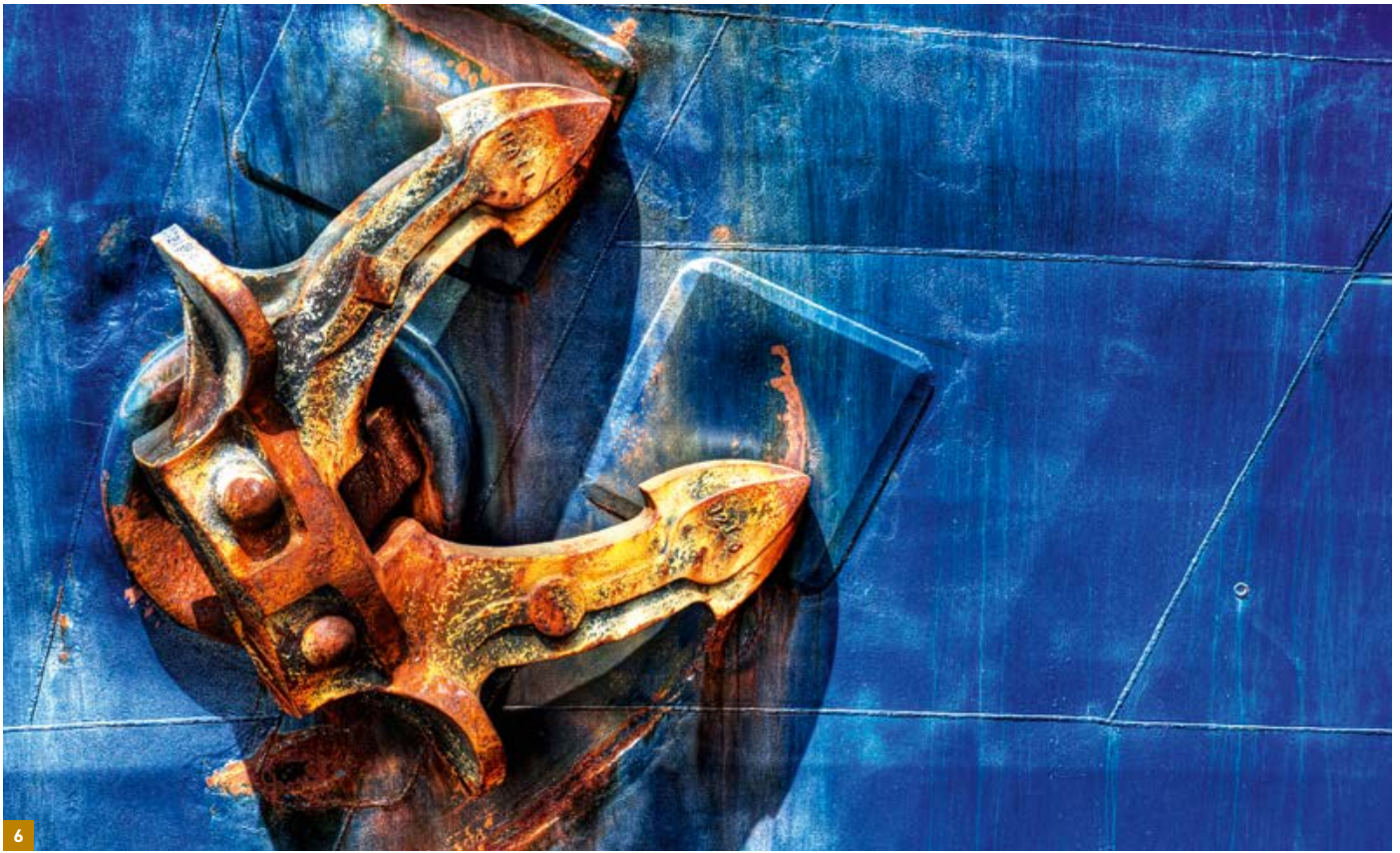
2. Das Containerschiff „M/V Adrian“ am Kai im Steinwerder Hafen – vis-à-vis der HafenCity.
3. Die Bugnase eines Schiffes (hier: des Bulklers „Glory Sanye“) muss so einiges aushalten.
4. Am Einfachkreuzpoller können etwa Lotsver-setzerboote festmachen.
5. Die Lotsenleiter („Jakobsleiter“) muss aus besonders rutschfestem Material gefertigt sein.

➔ Menschenhand geschaffene Konstruktion, die auf den Weltmeeren fährt“, sagt Sönke Lorenzen. „Es erzählt mit seinen Dellen und Kratern, mit seinen Abriebspuren und sich wandelnden Farben die eigene Geschichte. Eine Geschichte der Vergänglichkeit.“ Roststellen, Bewuchs, kleine Macken und Schrammen: Dass der Einsatz auf See bei den Schiffen Spuren hinterlässt, wissen auch Reeder und ihre Seeleute nur zu gut – der Kampf gegen den nagenden Zahn der Zeit gehört zum Alltag.

| Späte Berufung | Doch bei Lorenzen wird die Patina zu etwas Schönem. Da hat einer seine Berufung gefunden – und ein Thema, den Hafen, dessen besondere Atmosphäre ihn nicht mehr loslässt.

Dabei ist er „eigentlich“ Jurist. Einer Familientradition folgend, studiert Lorenzen Jura bis zur Anwaltszulassung. Doch die alte Leidenschaft für Fotografie und alles Maritime ist stärker. Schon bald beendet er seine juristische Laufbahn und lässt eine Ausbildung zum Journalisten folgen. Alle Stationen seiner neuen Karriere sind eng mit dem Meer verbunden. In diesen Jahren bereist er zahlreiche Länder und Ozeane und setzt unzählige Yachten in Szene. Seine Bilder erscheinen in führenden europäischen Wassersportmagazinen.

Seit 2006 arbeitet der 1962 geborene Hamburger als freier Journalist, Fotograf und Künstler. 2007 startete Lorenzen die Fotoserie, die sein Schaffen prägen soll:



6

6. Die Verstärkungen am Rumpf sollen das Schiff vor Beschädigungen durch den Anker schützen.
7. Alt trifft Jung: „Santa Monica“ und „Hansa Marburg“, zwei 1.700-TEU-Containerschiffe.
8. Fotokünstler Lorenzen beim Signieren seines Kalenders in der Buchhandlung „Stories“.

Mit seinen Dockside/Licht des Hafens-Bildern zeigt er einen vollkommen neuen Blick auf Hafen, Schiffe und Docks. 2013 präsentiert er mit der Open-Air-Ausstellung „Licht des Hafens“ 50 großformatige Bilder im Überseequartier in der Hamburger HafenCity einem breiten Publikum.

Dank des großen Erfolgs folgt 2014 „Licht des Hafens 2.0“ und 2015 „Licht des Hafens 3.0“ mit neuen Motiven, die rund 80.000 Menschen anlocken. „Ich zeige vermehrt Exponate, die von einer flüchtigen Farbigkeit leben, von Strukturen, von Formen. Die abstrahierte Abbildung spiegelt auch meine eigene Wahrnehmung wider. Bereits beim Fotografieren sehe ich allein Farben und Strukturen und nicht das Schiff als Ganzes“, erklärt Lorenzen. |●●●

Kalender Dockside Art

●●● Die aktuellen Kalender (2016 oder zeitlos) „Hafenlicht Hamburg: Dockside Art“ von Sönke Lorenzen sind auch vom Künstler signiert erhältlich – in der Galerie Licht des Hafens in der HafenCity oder per Mail.

- Kalender 2016: Querformat, 70x50 cm, 44,80 Euro
- Kalender zeitlos: Hochformat, 50x70 cm, 46,00 Euro.

Versand innerhalb Deutschlands 6,99 Euro, innerhalb der EU 16,99 Euro, außerhalb der EU auf Anfrage; Verpackung 4,00 Euro.

www.lorenzen-photo.com



Fotos: Sönke Lorenzen



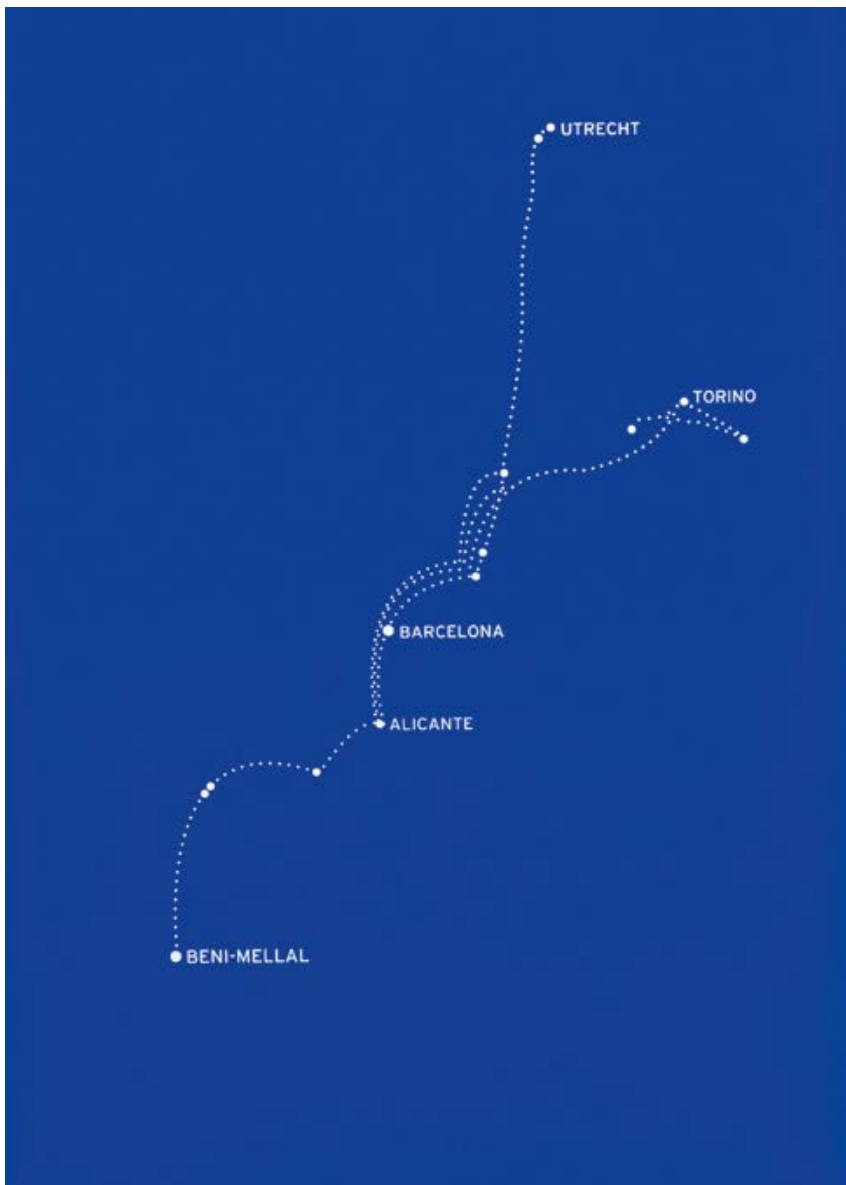


Foto: © VG BILD KUNST

Bouchra Khalili.

„The Constellations, Fig. 7“,
2011; Serie von acht
Siebdrucken auf BFK-
Rives-Papier, je 60 x 40 cm.
Leihgabe des Künstlers
und der Galerie Polaris,
Paris.

Die Ausstellung „Streamlines“ ist ein Meilenstein in der Geschichte der Hamburger Deichtorhallen. Sie zeigt nicht nur hochaktuelle, den Erfahrungsraum der Besucher erweiternde Kunst, sondern verbindet erstmals die Globalisierung von Kunst und Kultur mit der Geschichte Hamburgs als Hafenstadt und seiner Bedeutung als „Tor zur Welt“.

Ein Bezug auf die von Hamburg ausgehenden Seehandelswege ergibt sich schon durch die direkte Hafennähe der Deichtorhallen. Lage und koloniale Vergangenheit der Hansestadt bilden die Ausgangspunkte für eine genreübergreifende Ausstellung in der Halle für aktuelle Kunst. Zusammengestellt von der renommierten Kuratorin Koyo Kouoh, beschäftigen sich 15 künstlerische Projekte zu Seewegen, Flucht, Hafen und Welthandel mit den Ozeanen als „sechstem Kontinent“.

Seit dem 15. Jahrhundert werden die globalen Warenströme über die Weltmeere gelenkt und entwickeln sich die Wasserwege zu zentralen Lebensadern der Weltwirtschaft. Die Beherrschung der Wasserwege, die immer auch Wege zur Entdeckung neuer Welten waren, ist nun ökonomisch

Kader Attia. „Rochers Carrés“ („Fels-Quadrate“), 2015, drei Leuchttafeln, Format 130 x 160 x 18 cm



Foto: © VG BILD KUNST



Foto: © Mark Boulos

Mark Boulos. Film-Standfoto aus „All That Is Solid Melts into Air“, 2008, Zweikanal-Video-Installation (Farbe, Ton), HDV, Dauer 14 Min. 20 Sek..

Peter Buggenhout.

The Blind Leading the Blind (Herzliya Piece), #1 final state, 2008, verschiedene Materialien, ca. 4,5 x 9 x 9 Meter.



Foto: © Peter Buggenhout

Godfried Donkor. Details aus „Financial Times dreams“, 2015 Installation (verschiedene Materialien).



Foto: © Godfried Donkor

Geopolitik der Meere

| Kunst | Die Ausstellung „Streamlines – Ozeane, Welthandel und Migration“ in den Hamburger Deichtorhallen stellt einen Bezug zwischen der Hansestadt und den kulturellen Folgen der Globalisierung her.

und geopolitisch von größter Bedeutung. Seit Beginn des 20. Jahrhunderts reagieren die Künstler unmittelbar auf das Fremde und versuchen damit, feste Grenzen zu verwischen, ja gar aufzulösen.

„Streamlines“ präsentiert Werke unterschiedlichster Ausrichtung: In Zeichnungen, Collagen, textilen und skulpturalen Arbeiten, in Fotografien und Filmen zeigen die Künstler die Meere so, wie sie sind, nämlich als ein Areal der Menschen- und Warenströme, der dramatischen Übergänge, der Kommunikations- und Informationsströme. „Streamlines“ macht die Ozeane zum metaphorischen Fokus, um die

kulturellen Auswirkungen des globalen Handels und Warenstroms vom Süden in den Norden zu untersuchen.

| Metaphorischer Fokus | Die Ausstellung regt zum Nachdenken darüber an, wie Ozeane genutzt werden: Wie kann man soziale, politische und wirtschaftliche Ungleichheiten durch die Meere veranschaulichen, wie den Status unsichtbarer Grenzen und den Begriff Eigentum in Bezug auf die Ozeane verstehen? Wie deutet man Migrationsströme? Wer erlässt Gesetze für dieses allumfassende und seltsame Gebiet? Nicht nur die europäische Sehnsucht

nach dem Exotischen hat das Gesicht der Welt verwandelt, etwa durch den Einfluss außereuropäischer Kultobjekte auf die moderne Kunst. Auch die Einfuhr von Rohstoffen wie Kakao, Baumwolle oder Gold aus anderen Kontinenten hat unsere Lebensgewohnheiten unwiderruflich geprägt.

In den Kunstwerken der zeitgenössischen Künstler aus verschiedenen Teilen der Welt geht es um Migration, Mobilität, die Hoffnung auf ein besseres Leben, um globalisierten Warenverkehr, die Isolation auf See, Arbeitsbedingungen, die verlorene Beziehung zur Heimat, um Grenzziehungen und Entfremdung. |●●●

Infos zur Ausstellung

●●● „Streamlines“ läuft bis zum 13. März. Deichtorhallen Hamburg, Halle für aktuelle Kunst (Nähe Hauptbahnhof), **Öffnungszeiten:** Di bis So 11 bis 18 Uhr, 1. Donnerstag im Monat bis 21 Uhr, **Eintritt:** 10 Euro, erm. 6 Euro, Di ab 16 Uhr 5 Euro, Familie 15 Euro, Kinder bis 18 J. frei. www.deichtorhallen.de



Foto: Deichtorhallen

Lage. Die Hafennähe der Hamburger Deichtorhallen macht sie zum perfekten Ausstellungsort.



Foto: © Alfredo Jaar

Alfredo Jaar. „One Million Points of Light, („Eine Million Lichtpunkte“) 2005, Projektion.

Abdoulaye Konaté. Coffee Beans – Container, 2015. Kunstvoll gemaltes, besticktes und gebatiktes Stoffbild im Großformat.



Foto: © Abdoulaye Konaté

Ein Stück Heimat in der Fremde



Stephen Joseph. „Willkommene Abwechslung“

Alva Mason. „Gute Freizeitmöglichkeiten“

Roman Krasutsky. „Angenehme Atmosphäre“

| Engagement | Die Seemannsmission Bremerhaven ist amtierendes „Seafarers' Centre of the Year“ des internationalen Seeleute-Netzwerks ISWAN (International Seafarers' Welfare and Assistance Network). Allein der Seemannsclub „Welcome“ empfängt jährlich rund 30.000 Gäste, die sich dort für ein paar Stunden von ihrer Arbeit erholen und Kontakt zu ihren Familien und Freunden aufnehmen. Ein Besuch. Text und Fotos: Anne-Katrin Wehrmann

Im Raum der Stille des Seemannsclubs „Welcome“ in Bremerhaven liegt ein dickes Buch. Seeleute können dort ihre Gedanken an Gott oder an andere höhere Mächte hineinschreiben, wovon offensichtlich reger Gebrauch gemacht wird: Die aktuelle Ausgabe ist schon fast voll. „Thanks for the save trip we have on board, thanks for the warm welcome of the people here, thanks for the good weather, thank you for everything. May you bless and guide us always“, hat ein Seemann im hinteren Teil notiert. Ein typischer Eintrag, wie er ähnlich auch auf vielen anderen Seiten zu lesen ist. „Die meisten unserer Gäste bedanken sich in dem Buch bei Gott, dass er sie beschützt und seine Hand über ihre Familien hält“, sagt Seemannsdiakonin Antje Zeller, die den Club zusammen mit ihrem Kollegen Thomas Reinold leitet.

Seit fast 30 Jahren ist die heute 53-Jährige schon bei der Deutschen Seemannsmission Bremerhaven beschäftigt, zu der neben dem „Welcome“ auch das Seemannsheim mit seiner Zimmervermietung und die Schiffsbesuche gehören. In dieser Zeit hat sich die christlich-soziale

Einrichtung immer wieder auch gewandelt. „Wir müssen uns an den Gegebenheiten des Hafens ausrichten, der sich entwickelt, und natürlich an den Bedürfnissen unserer Gäste“, erläutert Zeller. Zwei Beispiele aus der jüngsten Vergangenheit: Die früher zur Kommunikation mit der Heimat dringend benötigten Telefonzellen gibt es seit ein paar Monaten nicht mehr, weil sie in Zeiten des Mobilfunks ungenutzt herumstanden. Neu sind dagegen vier Fahrräder, die sich Besucher nun kostenlos ausleihen können, um ihren Bewegungsradius in der Stadt zu erhöhen.

Doch auch nach all den Jahren bleibt der Club eine wichtige Anlaufstelle für Seeleute aus aller Welt, deren Schiffe Bremerhaven anlaufen. Rund 30.000 von ihnen nutzen das Angebot jedes Jahr, an manchen Tagen gehen bis zu 200 Männer und – deutlich seltener – Frauen in den Räumen an der Nordschleuse ein und aus. „Wenn es uns nicht gäbe, hätten sie nichts, wo sie hingehen könnten“, meint Zeller. „Wir versuchen, ihnen hier ein Stück Heimat zu sein – und für die, die regelmäßig wiederkommen, sind wir das auch.“

Nicht selten kommt es vor, dass ein Gast Redebedarf hat und die Möglichkeit zum seelsorgerischen Gespräch in Anspruch nimmt, um von Problemen bei der Arbeit oder von familiären Sorgen zu erzählen. Und dann und wann ergibt sich auch ein Austausch über religiöse Fragen. Wer auf einem Schiff den Naturgewalten ausgesetzt sei, gerate manchmal in lebensgefährliche Situationen, berichtet die studierte Religionspädagogin. „Es lässt die Menschen tiefsinniger werden, wenn sie die Endlichkeit des Lebens erfahren.“

| Geburtstagsständchen über Skype | Im Mittelpunkt steht für die meisten aber, für eine kleine Weile entspannen und etwas Abstand vom Arbeitsalltag auf dem Schiff gewinnen zu können. Ein Bier zu trinken, in ungezwungenem Umfeld mit anderen zu plaudern, eine Runde Billard zu spielen, ein paar Besorgungen zu erledigen – und natürlich mit ihren Lieben in der Heimat zu telefonieren, zu skypeen oder zu mailen. „Manche Seeleute kommen mehrere Monate lang kein einziges Mal von ihrem Schiff“, sagt Seemannsdiakon Thomas Rei- ➔



Mobilität. Der Bus bringt die Seeleute zum Club, dank der Leihfahrräder können sie die Gegend erkunden.

→ nold. „Da ist ein normales soziales Leben, wie wir es kennen, überhaupt nicht möglich. Und genau das wollen wir ihnen hier bieten.“ Dazu gehört es auch, dass die Clubmitarbeiter und ihre ehrenamtlichen Helfer regelmäßig Veranstaltungen wie Livemusik, Bingo- oder Grillabende organisieren, was sehr gut angenommen wird.

Besonders gefragt sind Telefonkarten für Anrufe in die Heimat. Die Kommunikation habe sich in den vergangenen Jahren stark vereinfacht, meint Reinold. „Früher hat zum Beispiel ein siebenminütiger Anruf nach Myanmar zehn Dollar gekostet. Jetzt verkaufen wir einem Inder eine Telefonkarte, mit der er für ein paar Cent pro Minute zu Hause anrufen kann.“

Und dann sind da diese Momente, die unter die Haut gehen und für längere Zeit in Erinnerung bleiben. Erst gestern wieder gab es einen davon: „Da saß ein Seemann in der Ecke, und sein dreijähriges Mädchen hat ihm über Skype ‚Happy Birthday‘ gesungen“, erzählt der 54-Jährige. „Da war

es ganz still im Raum, und dann haben wir alle ein bisschen geweint.“

| Positive Rückmeldungen | Die Seeleute schätzen die Infrastruktur und die herzliche Atmosphäre, die ihnen im „Welcome“ geboten werden. Roman Krasutsky aus der Ukraine etwa, der mit dem Containerschiff „MSC Manu“ in Bremerhaven ist, besucht den Club zum zweiten Mal. „Man kann hier einfach bequem sitzen und entspannen, das wäre an Bord so nicht möglich“, sagt der 22-Jährige. „Es ist familiärer und gemütlicher als in anderen Städten, und die Leute sind wirklich sehr nett.“

Als Deckshelfer hat er vor einiger Zeit seinen zweiten Vertrag unterschrieben, der ihn nun sechs Monate lang quer durch Europa und bis nach Südamerika führt. „Mit 20 allein auf ein Schiff zu gehen, war schon schwierig“, sagt er rückblickend. „Aber diesmal habe ich nicht mehr so viel Heimweh – man gewöhnt sich dran.“ Wenn man aus Odessa am Schwarzen Meer



Auszeichnung. Clubleiter Thomas Reinold präsentiert stolz den ISWAN-Award.

komme, lande man früher oder später fast zwangsläufig auf einem Schiff. Auch sein Vater sei schon zur See gefahren. Den Aufenthalt im Seemannsclub hat Krasutsky unter anderem dafür genutzt, seine Tante in Russland anzurufen: „Die vermisst mich sehr, und im Moment ist das die einzige Möglichkeit, mit ihr in Kontakt zu bleiben.“



Versorgung.

Neben Getränken gibt es am Kiosk auch kleine Knabberreien.



Andacht. Der Raum der Stille bietet den Seeleuten die Möglichkeit zu innerer Einkehr – konfessionsübergreifend.



Entspannung. In netter Atmosphäre lässt sich Abstand vom Alltag an Bord gewinnen.

Technik. Per Internet nehmen die Seeleute Kontakt in die Heimat auf.



Auch dank der vielen positiven Rückmeldungen der Clubbesucher konnte sich die Seemannsmission Bremerhaven 2015 bei der ISWAN-Wahl den Titel „Seafarers' Centre of the Year“ sichern – und damit die ebenfalls nominierten Missionen Beaumont (USA), Newcastle (Australien), Odessa (Ukraine) und den 2011 siegreichen Hamburger Seemannsclub „Duckdalben“ hinter sich lassen. „Wir versuchen, immer freundlich und aufgeschlossen zu sein. Das scheint uns ganz gut zu gelingen“, sagt Antje Zeller.

| Jahreswechsel auf See | Bei der Preisverleihung in London konnte Bremerhaven mit der Ausstattung des Freizeitraums, dem Raum der Stille, der Außensportanlage, dem Garten und der Karaoke-Anlage punkten. Außerdem positiv: kostenloser Internetzugang, Geldüberweisungsservice sowie Telefon- und SIM-Kartenverkauf. Der Club ist an jedem Tag im Jahr geöffnet und gut zu erreichen: Ein Terminal-Shuttle holt die Seeleute direkt vom Schiff ab und bringt sie wieder zurück. Ein



Antje Zeller. Co-Leiterin des Clubs

zusätzlicher Kleinbus der Seemannsmission pendelt für weitere Fahrten in den südlich gelegenen Fischereihafen. „Die Kooperation mit dem Hafen ist super“, so Zeller. „Die Hafenverantwortlichen sind sehr bemüht, den Seeleuten einen angenehmen Aufenthalt zu bereiten.“

Für Tony Tibbott ist das „Welcome“ in den vergangenen Jahren zu „so etwas wie einer zweiten Heimat“ geworden. Einmal im Monat ist der Waliser, der als Überseeelote meist auf großen Containerschiffen im Einsatz ist, zu Besuch in Bremerhaven. Er fühle sich im Club wohl, weil der Service



Tony Tibbott. Stammgast im „Welcome“

gut sei und er dort im

Internet surfen, internationale Zeitungen lesen und sich mit anderen Menschen austauschen könne. Den Sportplatz im Außenbereich nutzt er nicht. „Ich spiele höchstens mal eine Runde Tischtennis“, sagt der 62-Jährige und

grinst. „In meinem Alter muss man die Dinge etwas ruhiger angehen.“ Seit Mitte der 1970er-Jahre fährt Tibbott schon zur See – dabei hatte er sich ursprünglich nur ein Jahr vorgenommen. „Ich hatte damals gerade meine Frau kennengelernt, da wollte ich nicht so lange wegbleiben. Jetzt sind es 40 Jahre geworden – und wir sind immer noch zusammen.“

Zum ersten Mal ist an diesem Tag Cecilia Heit aus Argentinien da. Die 46-Jährige arbeitet an der Rezeption eines Kreuzfahrtschiffes. So kommt sie in die Karibik, durchs Mittelmeer, auf die Kanarischen Inseln und nach Alaska. Doch was für andere nach Urlaub klingt, ist für sie harte Arbeit. „Wir sind täglich im Dienst und haben während der vier Monate Vertragslaufzeit nur wenig Freizeit.“

Trotzdem macht ihr das Reisen immer noch Spaß, und immerhin hat sie anschließend regelmäßig zwei Monate zur freien Verfügung. So kann sie ihren Geburtstag jedes Mal zu Hause mit Familie und Freunden feiern – dafür verbringt sie Weihnachten und Silvester seit Jahren fernab der Heimat auf einem Schiff. „Das ist schon hart“, räumt sie ein, „aber auch daran gewöhnt man sich mit der Zeit.“ Behagliche Orte wie das „Welcome“ helfen dabei. |●●●



Cecilia Heit. Erholung vom Kreuzfahrtschiff

Seemannsclub „Welcome“

●●● Der internationale Seemannsclub „Welcome“ (An der Nordschleuse 1, Container-Terminal Bremerhaven) ist täglich zwischen 15 und 22 Uhr geöffnet.

Die Seeleute können u.a. einen Außensportplatz, die Terrasse und einen Gebetsraum (Kapelle) nutzen. Neben Minikiosk und Internet-Café stehen

auch Billard, Tischtennis, Musikinstrumente sowie Spiele, Bücher und internationale Zeitungen zur Verfügung. Ein Shuttlebus verbindet den Club mit dem Terminal. Neben vier hauptamtlichen sind auch zahlreiche ehrenamtliche Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen für die Seeleute da. www.dsm-bremerhaven.de



Wir Menschen suchen schon seit jeher die Nähe zum Meer, denn der Küstenraum bietet seinen Bewohnern viele Möglichkeiten und Vorteile. Mit der rasant anwachsenden Bevölkerungszahl müssen wir uns aber Gedanken um die Zukunft des Ozeans und seiner Küsten machen. Der Nutzungsdruck auf unsere Meere ist vor allem durch menschliche Aktivitäten massiv gestiegen – doch die Ressourcen der Meere sind begrenzt.

Wie lassen sich Schutz und Nutzen zusammenbringen? Nach welchen Kriterien sind mögliche Entwicklungspfade zu einer nachhaltigen Nutzung des Meeres zu bewerten? Und was muss konkret getan werden, um eine nachhaltige Nutzung zu gewährleisten? Wie werden Ver-

lierer von Gewinnern kompensiert? Was bedeutet überhaupt Nachhaltigkeit in Bezug auf den Ozean und seine Küsten?

| Behutsame Nutzung | Diesen Fragen widmet sich ausführlich die vierte Ausgabe des „World Ocean Review“ mit dem Titel „Der nachhaltige Umgang mit unseren Meeren – von der Idee zur Strategie“ (WOR 4), herausgegeben von der gemeinnützigen Organisation maribus gGmbH mit Unterstützung der Zeitschrift „mare“, dem International Ocean Institute (IOI) und dem Exzellenzcluster „Ozean der Zukunft“.

Der Begriff Nachhaltigkeit wird heute geradezu inflationär verwendet, und je nach Definition und Kontext differenziert sich seine Bedeutung. Die



Präsentation. Umweltethiker Prof. Dr. Konrad Ott, „mare“-Verleger, Nikolaus Gelpke, EU-Politikerin Gesine Meißner, Prof. Dr. Klaus Töpfer, Meeresbiologin Prof. Dr. Antje Boetius, Ozeanograf und Sprecher des Kieler Exzellenzclusters „Ozean der Zukunft“, Prof. Dr. Martin Visbeck, der Umweltminister von Schleswig-Holstein, Dr. Robert Habeck, und Moderator Karsten Schwanke (v.l.n.r.).

Meere nachhaltig schützen

| Umwelt | maribus und Kieler Exzellenzcluster „Ozean der Zukunft“ beleuchten mit dem neuen „World Ocean Review 4“ das Thema Nachhaltigkeit und Ozean.

Mitwirkenden des aktuellen WOR 4 aus dem Kieler Exzellenzcluster „Ozean der Zukunft“ schlagen den Bogen von der Nachhaltigkeitstheorie über die Forschung zu Umsetzungsfragen für einen verantwortungsvollen Umgang mit dem Meer und dessen Ressourcen. Sie stellen – wissenschaftlich fundiert und für Laien verständlich geschrieben – Konzepte zur nachhaltigen Entwicklung unseres Ozeans vor und zeigen auf, wie die Zivilgesellschaft und die Politik einen sinnvollen Beitrag dazu leisten können.

„Unser Ziel ist es, der Öffentlichkeit ein Grundgerüst an die Hand zu geben, das dazu beiträgt, den Begriff Nachhaltigkeit zu schärfen und über die unterschiedlichen Leistungen, die der Ozean für uns bereithält, umfassend zu infor-

mieren“, sagt Prof. Martin Visbeck, Sprecher des Exzellenzclusters „Ozean der Zukunft“ und Ozeanograf am GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel. „Die Entwicklung zu einer nachhaltigen Nutzung des Ozeans ist möglich, wenn alle Interessengruppen gemeinsam vorgehen. Für eine globale Agenda zur nachhaltigen Entwicklung gilt es daher, die verschiedenen Arten der Nutzung und den Schutz der Meeresumwelt besser und vor allem staatenübergreifend aufeinander abzustimmen.“

| Nachhaltigkeits Modelle | Der WOR 4 gibt einen profunden Überblick über die ökosystemaren Dienstleistungen, die der Ozean für den Menschen erbringt: etwa Sauerstoffproduktion, Nahrung, Energie

aus Wellen und Wind sowie Transportwege. Beleuchtet wird auch die Rolle der nicht erneuerbaren Ressourcen wie Erdöl, Erdgas, Kies und Sand sowie das Thema Küstenschutz durch Mangroven oder Dünen. Viele dieser Dienstleistungen sind heute durch Übernutzung, Umweltverschmutzung oder den Ausstoß von Treibhausgasen gefährdet. Der WOR 4 macht neben den Ursachen daher auch das Ausmaß der Bedrohung deutlich.

Ferner zeigt die Publikation auf, wie in den verschiedenen wissenschaftlichen Disziplinen nachvollziehbare Theorien und Modelle entwickelt werden, um die Erkenntnisse der Nachhaltigkeitstheorie in konkrete gesellschaftliche, politische und wirtschaftliche Konzepte einfließen zu lassen. ●●●



HINTERGRUND

World Ocean Review 4

●●● Der „World Ocean Review 4“ (broschiert, 152 S., zahlreiche Grafiken und Fotos) erscheint in einer Gesamtauflage von 25.000 Exemplaren. Die Publikation wird nicht verkauft, sondern gratis abgegeben. Eine Gewinnerzielungsabsicht gibt es nicht. Er ist zu beziehen über www.worldoceanreview.com. Neben der deutschen gibt es auch eine englischsprachige Fassung.

| PUBLIKATIONEN |

Atmosphäre. Die moderne Erzählform transportiert meisterhaft Herausforderung und Bedrohung durch das Ewige Eis.



Sir John Franklin. Nach einer früheren Expedition, auf der er beinahe verhungert wäre, auch bekannt als "der Mann, der seine Stiefel aß".

Obwohl nun fast sechzig Jahre alt, ist er immer noch davon besessen, die Arktis zu erforschen. Schließlich gibt ihm die Admiralität eine neue Gelegenheit.



GRAPHIC NOVEL



Illustratorin. Kristina Gehrman lebt und arbeitet in Hamburg. „Im Eisland“ ist ihr Graphic-Novel-Debüt.

Eisiges Desaster

••• Der gezeichnete Roman hat längst die Unterhaltungsecke für Kinder verlassen. Illustratorin Kristina Gehrman hat sich auf historische Sujets spezialisiert.

Im Jahr 2014 finden kanadische Unterwasserarchäologen eines der Schiffe der Arktis-Expedition des Briten Sir John Franklin. Die „HMS Erebus“ und „HMS Terror“ der Royal Navy hatten ihre ambitionierte Suche nach der Nordwestpassage 1845 begonnen, die Reise war auf drei Jahre angelegt. Sie kostete den 59-jährigen Franklin und seine Besatzung das Leben.

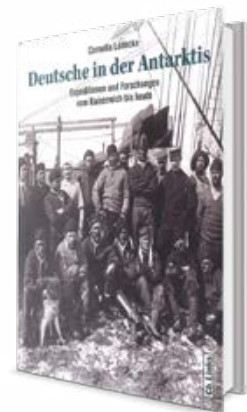
Gehrman legt die ersten beiden Bände ihrer Graphic-No-

vel-Trilogie auf der Basis historischer Begebenheiten an. Band 1 leitet mit historischer Rückblende ein und begleitet die Mannschaft bis Weihnachten 1846, als sie sicher vor dem Packeis in einer geschützten Bucht vor der Beechey-Insel überwintert. Dann geht der erste tiefe Riss durch die Gemeinschaft: Der Kapitän der „HMS Terror“ bekommt Depressionen, Matrosen sterben an Schwindsucht, ein Teil der Lebensmittellkonserven erweist sich als vergiftet, Skorbut grassiert. Dickes Packeis unterschiedlicher Färbung treibt von Norden auf die Schiffe zu. Nicht nur das Eis übt fortan immer stärkeren Druck auf Schiffe und

Mannschaft aus. Da stirbt John Franklin selbst ... Kristina Gehrman's schwungvoller Strich betont das Drama zwischen Auftrag, Ehre, Pflichtgefühl und gesundem Menschenverstand. Die Anmerkungen am Schluss beider Bände kommentieren die Geschichte hilfreich. Sachkundige Buchkunst!

Kristina Gehrman: *Im Eisland*. Band 1: *Die Franklin-Expedition*, Band 2: *Gefangen*. Graphic Novel. Jeweils 224 Seiten, Broschur. Hinstorff Verlag. Jeweils 16,99 Euro.

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



Südpol multipolar

••• Die Meteorologin und Wissenschaftshistorikerin Cornelia Lüdecke legt eine fundierte populäre Geschichte der deutschen Antarktisforschung vor.

Der „Wettlauf um den letzten weißen Fleck“ erweist sich als jahrhundertlanges Ringen wissenschaftlicher Interessen mit geopolitischen und wirtschaftlichen Ansprüchen, als Weg von nationaler und internationaler Konkurrenz um die (Vor-)Macht bis zur Kooperation bei Umwelt- und Klimaschutz.

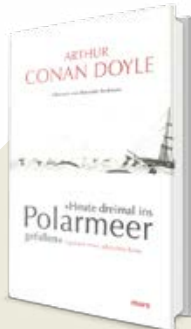
Die Autorin führt ihre umfangreichen Rechercheergebnisse aus Fach- und Sachliteratur, Gesprächen mit Akteuren und Zeitzeugen sowie viele bisher unveröffentlichte Fotos vor dem Hintergrund von Weltgeschichte und -politik plastisch zusammen. Ein äußerst lesenswerter Beitrag zur Universalbildung!

Cornelia Lüdecke: Deutsche in der Antarktis. Expeditionen und Forschungen vom Kaiserreich bis heute. 221 S., geb. Viele s/w-Fotos und -Abb. Ch. Links Verlag. 30,00 Euro

Erwachsen auf 80 Grad nördlicher Breite

••• Der Medizinstudent (und spätere Sherlock-Holmes-Erfinder) A. C. Doyle heuert 1880 mit 20 Jahren als Bordarzt auf dem Arktis-Walfänger „Hope“ an. Er wird Harpunier und literarischer Chronist der „Hope“ mit ihrer 56-köpfigen Crew um Captain Gray. Doyle illustriert seine präzisen lakonischen Beobachtungen mit gehörigem Humor und eigenen Zeichnungen – der Humus für weitere Seereisen und literarischen Weltruhm.

Arthur Conan Doyle, Alexander Pechmann (Übers.): Heute dreimal ins Polarmeer gefallen. Tagebuch einer arktischen Reise. 335 Seiten, gebunden. mareverlag. 28,00 Euro



Der Chronist möglicher Auswege

••• „... der die unerforschten Gegenden des Meeres und des Bewusstseins bereist“, so William Faulkner über Hanley. Natur- und menschliche Gewalt prallen im Krieg aufeinander, die „Aurora“ wird von einem deutschen Torpedo getroffen und sinkt. Fünf Männer finden sich im Rettungsboot wieder. Hanley verleiht dem Überleben im Extremen Gesicht und Gestalt. Erschienen 1941, schonungslos real.

James Hanley, Nikolaus Hansen (Übers.): Ozean. Roman. 256 Seiten, gebunden. Dörlemann Verlag. 21,90 Euro



Hilflose Eindringlinge in einer fremden Welt

••• Ernest Shackleton rekrutierte seine 26-köpfige Besatzung aus 5.000 Bewerbern! Das Inhaltsverzeichnis klingt eher nüchtern-sachlich. Autor Grill vermittelt jedoch kindgerecht Waghalsigkeit und Wagemut des Polarforschers und Unternehmers Shackleton, der die gesamte Mannschaft seiner Antarktis-Expedition von 1914 bis 1915 vor dem drohenden Tod rettete. Mit Ausdauer, Umsicht, Überlebenswillen.

William Grill (Autor, Illustrator), Harald Stadler (Übersetzer): Shackletons Reise. Durchgehend farbig illustriert. Für Kinder ab 7 Jahren. 80 Seiten, gebunden. NordSüd Verlag. 19,99 Euro



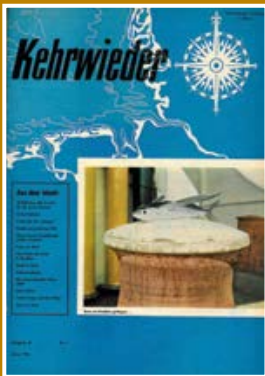
| VOR 50 JAHREN |

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



KEHRWIEDER 01/1966

Länger – tiefer – asymmetrisch



••• 78 Millionen DM im Jahr für die Seeleute: Die Tarifpartner haben einen neuen Heuertarif ausgehandelt, der ab 1. Januar 1966 gilt. Kapitän und Ausbildungs-offizier des Ausbildungsschiffes „Natal“ berichten ausführlich von Ausbildung und Freizeitgestaltung an Bord. Weltweit werden immer mehr Häfen ausgebagert und so auf Supertanker ausgerichtet, z.B. an der Küste der wichtigsten Ölfördergebiete vor Westvenezuela. Die Häfen nehmen teils schon Tanker von 175.000 Tonnen, einer Länge von ca. 290 Metern und einem Tiefgang von bis zu 17 Metern auf. – Apropos Superschiff: Ein asymmetrisches Hinterschiff kann den Wirkungsgrad von Propeller und Antrieb erhöhen.



KEHRWIEDER 02/1966

Wandeln durch (Ver-)Handeln



••• Der Strukturwandel beim seefahrenden Personal ist spürbar. Alle vier Sozialpartner (ÖTV, DAG, VDR und VDK) haben zwei neue Dienstgrade zum Einsatz ungelerner Arbeitskräfte im Decksbetrieb eingeführt, namentlich den Decksmann (über 18 Jahre) und den Deckshelfer (unter 18 Jahre). Der Kapitän des MS „Kurisches Haff“, Wilhelm Sudmeier, gehört zu den Rettern, die durch die Hölle fuhren. Er berichtet von seinen abenteuerlichen Fahrten, die vielen teils verwundeten Flüchtlingen und Soldaten während des Zweiten Weltkrieges das Leben retteten. – Leistung, Berechnung und Bezahlung von Überstunden infolge Personalmangels haben sich zum Problem entwickelt.



18.01. BREMEN



Foto: Rickmers-Linie

Projektladung im Fokus

•• Wo geht die Reise hin für die Schwergutschifffahrt? Dass die aktuellen Marktbedingungen angesichts der wirtschaftlichen Probleme in den Schwellenländern alles andere als rosig sind, ist klar. Trotzdem müssen sich Carrier, Schiffseigner und Agenten in dem Sektor auch auf strukturelle langfristige

Veränderungen einrichten. Zum einen verlagert sich der Umschlag hochwertiger Projektladungen mehr und mehr von Europa zu neuen Lieferanten in Fernost und Südostasien.

Zum anderen tüfteln große industrielle Verloader an einer Digitalisierung der Produktions- und Versandprozesse,

die möglicherweise auch die „nasse“ Transportkette betreffen. Das 2. VIA BREMEN-Fachforum Projektlogistik bringt zu diesen Themen Vertreter aus Schifffahrt, Logistik und Industrie zusammen.

2. Fachforum Projektlogistik www.via-bremen.com

Schwergut.

Hochwertige Projektladung erfordert von den Reedereien besonderes Know-how.

JANUAR 2016

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

15.01. BREMEN
Verein Hanseatischer Transportversicherer (VHT) Neujahrsempfang 2016
www.vht-online.de

18.01. BREMEN
2. Fachforum Projektlogistik
www.via-bremen.com

18.01.-21.01. DUBAI
Middle Cargo Meet
middlecargomeet.com

26./27.01. BONN
BME-/VDV-Forum Schienengüterverkehr
www.bme.de/start

26./27.01. LONDON
Smart Ships Technology 2016
www.rina.org.uk/Smart_Ships.html

27.01. LONDON
London Ship Finance Forum
www.marinemoney.com

28./29.01. HAMBURG
Korrosionsschutz in der maritimen Technik
www.gfkor.de

25.01.-28.01. FRANKFURT
Cool Chain Temperature Controlled Logistics Europe
www.coolchaineurope.com

26.01. FRANKFURT
Temperature Controlled Logistics Awards
www.temperaturecontrolled-logisticsawards.com

26.01.-29.01. HAMBURG
Nortec 2016
nortec-hamburg.de

27./28.01. LONDON
12th Vessel Efficiency & Fuel Management Summit
www.wplgroup.com

FEBRUAR 2016

03./04.02. LONDON
Annual Offshore Support Journal
www.osjconference.com

03.02.-05.02. BERLIN
Fruit Logistica 2016
www.fruitlogistica.de

08.02.-10.02. DUBAI
Heavy Transport, Lifting and Shipping
www.heavyliftspecialist.com

10./11.02. CASABLANCA
Port Efficiency Forum Mediterranean
www.portfinanceinternational.com

15./16.02. ROM
Maritime Reconnaissance and Surveillance Technology
www.smi-online.co.uk

16./17.02. GÖTEBORG
RoRo Shipping
www.informamaritimeevents.com

17./18.02. HULL
Society of Maritime Industries Annual Conference 2016
www.maritimeindustries.org

23.02.-25.02. EDINBURGH
International Conference on Ocean Energy
www.renewableuk.com

24./25.02. LONDON
FPSO Europe Congress 2016
www.fpsoeuropecongress.com

24./25.02. ISTANBUL
SMM Istanbul
smm-istanbul.com

24./25.02. LONDON
Maritime Project Management
www.rina.org.uk

25./26.02. MELBOURNE
Intermodal Asia
www.transportevents.com

28.02. HAMBURG
German Ship Finance Forum
www.marinemoney.com

IMPRESSUM

Deutsche Seeschifffahrt

Herausgeber und Verlag

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

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

Dr. Dirk Max Johns,
johns@reederverband.de

Redaktion (VDR)

Christof Schwaner,
Tel.: 040/350 97 238,
schwaner@reederverband.de

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

Redaktion

printprojekt
Peter Lindemann &
Hanns-Stefan Grosch GbR
grosch@print-projekt.de
Tel.: 040/432134-10
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
Abonnementbetreuung
Doris Krüger, Feldstraße 23,
23858 Reinfeld
Tel.: 04533/2077-12
Fax: 04533/2077-21
E-Mail:
abo@deutsche-seeschifffahrt.de

Grafik und Lithografie

Lohrgel Mediensdesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

© Hearty - Fotolia

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 IWV
geprüft
gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier