

Deutsche Seeschifffahrt

Mai/Juni 2016

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



26 | PORTRÄT



Hermann Ebel:
Reederei als
kaufmännische
Veranstaltung

42 | SOV



**Innovation: Die
Schulte-Gruppe
baut ihr Offshore-
Engagement aus**

58 | GESCHICHTE



**Vor 50 Jahren:
Der erste Container
kommt nach
Deutschland**



14 | SMART SHIPPING

**Hightech für mehr
Sicherheit und Effizienz**

ANZEIGE



Foto: Joerg Schwalfenberg



Standort sichern, maritimes Know-how voranbringen

••• In diesen Wochen feiert die Schifffahrt den 60. Geburtstag des Containerschiffes. Die „Ideal X“ war 1956 noch mit bescheidenen 58 Standardcontainern unterwegs. Heute finden auf den gut 5.300 Containerschiffen weltweit rund 20 Millionen Boxen Platz. Vom großen Wachstum in der Containerfahrt seit der Jahrtausendwende hat Deutschland vor allem durch die Einführung der Tonnagesteuer ganz erheblich profitiert. Mit 1.300 Schiffen bereedern deutsche Unternehmen die mit Abstand größte Containerschiff- flotte der Welt.

Obwohl ihre Schiffe weltweit fahren, sorgen deutsche Reedereien jährlich für 1,2 Milliarden Euro an Steuern und Sozialabgaben in Deutschland. Tausende hochwertige Arbeitsplätze sind hier entstanden, maritimes Know-how wurde aufgebaut. Heute ist der Standort in Gefahr. Schifffahrt hat in Deutschland nur dann eine Perspektive, wenn wir im internationalen Wettbewerb mithalten können. Der Schlüssel dafür sind das maritime Know-how und das starke maritime Cluster, also das enge Netz aus Schifffahrt, Häfen, Schiffbau, Forschung und etlichen Dienstleistern.

Der Standort Deutschland verliert seit Jahren stetig nautisches und technisches Know-how aus der Schifffahrt. Für die Ausbildung junger Seeleute stellen die Reeder trotz Krise jährlich 30 Millionen Euro zur Verfügung. Rund 1.300 junge Seeleute konnten dank dieser För-

derung die notwendige Fahrzeit an Bord sammeln, um Offizier zu werden.

Um einheimische Seeleute auch nach dem Ausfahren ihrer Patente wettbewerbsfähig beschäftigen zu können, sind die richtigen politischen Maßnahmen auf den Weg gebracht worden. Sie müssen rasch in Kraft treten. Dann hat die deutsche Flagge – und damit deutsche Seeleute und ihr Know-how – eine Chance.

Den Standort Deutschland in Sachen Know-how voranzubringen: Dazu gehören auch exzellente Forschung und Entwicklung sowie Technologie-Führerschaft. Schadstoffarmes Flüssiggas bietet als Zukunftstechnologie enorme Potenziale für Wertschöpfung und Arbeitsplätze. Um LNG als Brennstoff zum Durchbruch zu verhelfen, brauchen wir aber eine wirksame öffentliche Förderung als Starthilfe.

Wenn wir also das maritime Cluster stark halten und unser Know-how am Standort sichern können, wird der Schifffahrtsstandort Deutschland auch in Zukunft in der Weltliga mitspielen können.

Ihr

Alfred Hartmann
Präsident, Verband Deutscher Reeder

Inhalt



MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 14 SMART SHIPPING**
- AIDA: Fleet Operations Center
 - Monitoring bei E.R. Schifffahrt
 - Daten von Marine Traffic
- 24 SICHERHEIT**
Container wiegen wird Pflicht
- 26 REEDERPORTRÄT**
Käpt'n Kaufmann: Hermann Ebel
- 30 JUBILÄUM: CARL BÜTTNER**
- 32 UMWELTSCHUTZ**
Luftüberwachung gegen Öl-Sünder
- 36 INNOVATION**
Neue Ethan-Tanker von Hartmann
- 38 SCHIFFSRECYCLING**
VDR fordert weltweite Regelung

MARITIME LOGISTIK

- 40 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 42 WINDPARKVERSORGUNG**
Offshore-Offensive: Die Schulte-Gruppe setzt für Siemens besonders innovative Serviceschiffe (SOVs) ein
- 46 ZULIEFERER**
Pinself und Besen von Frankenstein
- 48 NACHWUCHS**
Kooperation: Hamburger Schule, VDR und die Reederei Bugsier machen Appetit auf maritime Berufe
- 52 FACHKONGRESS**
Auf der „Marine Money“ diskutieren Experten Lage und Perspektiven der Schiffsfinanzierung in Deutschland



MARITIMES LEBEN

56 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

58 JUBILÄUM

Meilenstein: Vor 50 Jahren kam der erste Container nach Deutschland

62 DOKUMENTATION

„Gigant des Nordens“ auf ARTE

64 MARITIME MUSEEN

Die Marinebäckerei auf Malta

66 LEGENDE

Die Fahrten des irischen Abts Brendan

68 ERFINDUNG

Das Rettungsboot des Ernst Nicol

70 PORTRÄT

Detlef Harms, Kapitän der „AIDAprima“

PORTFOLIO

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

50 **FINANZEN** Index und Meldungen

54 **VERSICHERUNGEN** Schifffahrt wird erneut sicherer

RUBRIKEN

6 **LUFTBILD** Blick aus dem All

8 **PROFILE** Personalien aus der maritimen Wirtschaft

9 **POSITION** Kommentar von Ralf Nagel

39 **NEUE SCHIFFE** Daten und Fakten

71 **KEHRWIEDER** Vor 50 Jahren

72 **PUBLIKATIONEN** Neue Bücher

74 **KALENDER** Treffpunkte der maritimen Welt

74 **IMPRESSUM** Herausgeber und Redaktion





Per Satellit den Wracks auf der Spur

••• Ob im Sturm gesunken oder im Krieg versenkt: Über die Jahrhunderte hat sich in den Ozeanen eine Menge Schiffswracks angesammelt. Die meisten sind in Küstennähe untergegangen, wo Gefahren durch Felsen oder Riffe lauern und der Schiffsverkehr besonders dicht ist. Es gibt zwar eine romantische Idee von Schiffswracks und vermeintlichen Schätzen an Bord. In Wirklichkeit sind es aber ganz praktische Gründe, die es ratsam erscheinen lassen, zu wissen, wo die Wracks liegen. Schiffe können von historischer Bedeutung sein oder von ökologischem Nutzen – etwa wenn sie sich in künstliche Riffe verwandelt haben. Wracks neueren Datums können unter Umständen Umweltschäden verursachen. Wenn sie nicht tief liegen, bergen sie Risiken für die heutige Schifffahrt.

Archäologen und Seeleuten steht jetzt ein neues Tool zur Lokalisierung von Schiffswracks zur Verfügung. Strukturen und Schiffe, die in küstennahen Gewässern auf dem Meeresboden ruhen, verursachen oft verräterische Sedimentfahnen auf der Meeresoberfläche. Anhand von Daten des Satelliten Landsat 8 haben Forscher kürzlich bis zu vier Kilometer lange Schwaden ausgemacht, die von flachen Wrackfundorten ausgingen.

Die Studie zeigt, dass sich Satelliten wie Landsat dafür eignen, die versunkenen Schiffe aufzuspüren. Als Experimentierfeld dienten den Wissenschaftlern die Küstengewässer vor der belgischen Hafenstadt Zeebrugge. Das Gebiet birgt zahlreiche Wracks – und die spezifischen Sedimentstrukturen sind vom Weltraum aus gut erkennbar.

Foto: NASA

| PROFILE |



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12



13



14

HCI

1 Jens Mahnke wurde neben David Landgrebe und Ingo Kuhlmann als drittes Vorstandsmitglied der HCI Capital AG berufen. Mit seinem fundierten Wissen und seiner langjährigen Erfahrung in der Schifffahrt soll er die strategische Neuausrichtung weiter forcieren. Mahnke bleibt Geschäftsführer des Emissionshauses König & Cie., das HCI übernommen hat.

CLIA

Der Vorsitzende der Geschäftsführung von Hapag-Lloyd Cruises, **2 Karl J. Pojer**, wurde zum Chairman des Leadership Council der deutschen Niederlassung des internationalen Kreuzfahrtverbands CLIA ernannt.

VHRh

Der Verwaltungsrat des Vereins Hamburger Rheder (VHRh) hat **3 Gerhard Binder** (Aug. Boltz) erneut zum Vorsitzenden gewählt. Als Stellvertreter wurde **4 Dr. Heino Schmidt** (Hamburg Süd) bestätigt.

SHS NORDBANK

Stühlerücken bei der HSH Nordbank: **5 Stefan Ermisch**, bisher stellvertretender Vorstandschef und Finanzvorstand, steigt zum Nachfolger von Constantin von Oesterreich als Bankchef auf. Der Vertrag von **6 Torsten Tremp**, der als Marktvorstand auch für Shippingkunden zuständig ist, wurde um drei Jahre verlängert. **7 Christian Nieswandt** avan-

cierte zum Leiter der internationalen Schifffahrtssparte.

NORD/LB

Nachfolger des langjährigen Vorstandschefs der Nord/LB, Dr. Gunter Dunkel, wird der derzeitige Risikovorstand **8 Thomas Bürkle**. Zum Vize bestimmte der Aufsichtsrat den Kapitalmarktvorstand Dr. Hinrich Holm. Diplom-Volkswirt Bürkle war seit 2002 in unterschiedlichen Managementfunktionen für den Nord/LB-Konzern tätig.

DVB SE

9 Ingmar Loges wechselt von Hamburg nach Amsterdam. Er verantwortet dort für die DVB als Co-Division Head den Bereich Shipping Finance in der westli-

chen Hemisphäre (Europa, Skandinavien, Nord- und Südamerika). Loges kommt von der HSH Nordbank.

MARORKA

Neue Aufgabe für **10 Jürgen Kudritzki**: Der ehemalige technische Direktor von E.R. Schifffahrt ist neuer CEO des isländischen Dienstleistungsunternehmens Marorka, das Kunden u.a. in Sachen Energieeffizienz berät. Kudritzki, der über mehr als 25 Jahre Erfahrung in der maritimen Industrie verfügt, folgt dort auf Ole Skatka Jensen.

ZVDS

Die Mitgliederversammlung des Zentralverbandes Deutscher Schiffsmakler e.V. (ZVDS) hat

11 Christian Koopmann für weitere drei Jahre in seinem Amt als Vorsitzender bestätigt. Er arbeitet als Geschäftsführer für das Hamburger Unternehmen Peter W. Lampke (PWL-Gruppe).

SAL

Seit 1. April ist **12 Mischa Tchang** Managing Director bei SAL Heavy Lift in Singapur. Er verfügt über mehr als 15 Jahre Erfahrung im Schwergutgeschäft und war u.a. bei Jumbo Shipping und BigLift tätig. Die SAL-Flotte besteht aus 16 Schwergutschiffen, Singapur ist einer der wichtigsten Schifffahrts-Hubs der Welt.

CARGOTEC

Neuer Finanzchef (Chief Financial Of-

ficer) des finnischen Zulieferunternehmens Cargotec wird **13 Mikko Puolakka**. Er folgt in dieser Position auf Eeva Sipilä.

AGCS

Allianz Global Corporate & Specialty hat **14 Andrew Whitehouse** zum neuen Leiter der Transportversicherung für die Region London ernannt. Er wird an Brian Kirwan, UK-Chef von AGCS und Paul O'Neill, Welt-Chef für Energie und Transportversicherung berichten. Whitehouse ist seit 2010 bei AGCS, zuletzt war er für die Warentransportversicherung, in der Region London verantwortlich. Whitehouse ist auch Mitglied des Lloyd's Market Joint Cargo Committee.



Dem maritimen Standort Deutschland droht eine dauerhafte Ebbe.

Ralf Nagel. Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR

••• Für alle bisherigen Schifffahrtskrisen galt die Devise: Nach der Ebbe kommt die Flut. Es war zwar niemals einfach, die Ebbe bis zur Markterholung zu überstehen. Aber vielen Reedern ist dies immer wieder erfolgreich gelungen. Die seit acht Jahren massiv gestörten Schifffahrtsmärkte erholen sich noch immer nicht. So lange war die Ebbe noch nie.

Die Wachstumsmotoren der Weltwirtschaft – allen voran China – laufen nicht mehr auf Hochtouren. Veränderungen in der weltweiten Arbeitsteilung haben den positiven Hebeleffekt des Wachstums für die Containerschifffahrt spürbar abgesenkt. Politische Krisen, etwa die Russland-Sanktionen, sorgen für Unsicherheit. Der Seehandel wächst langsamer als die Welthandelsflotte, deren Ausbau insbesondere in Teilen Asiens und der arabischen Halbinsel staatlich forciert und finanziell unterstützt wird.

In dieser Situation hilft zunächst der Blick auf die eigenen Stärken, aus denen sich strategische Ziele ableiten lassen. Die Hansestadt Hamburg hat dies jüngst in einer Studie getan. Danach liegt die Stadt als Schifffahrtsstandort weltweit auf Platz 2 hinter Singapur – vor Rotterdam, London und Shanghai.

Wesentlich für den bisherigen Erfolg ist das starke maritime Cluster am Standort. Ein zentraler Bestandteil ist die Kompetenz bei der Schiffsfinanzierung.

Für Neuinvestitionen und die Modernisierung von Bestandsschiffen, etwa für Brennstoff sparende Technologien oder um neuen gesetzlichen Vorgaben zu entsprechen (Stichwort: Ballastwasser), sind Fremdkapitalgeber unersetzlich. Für viele deutsche Banken kommt ein Engagement in der Schifffahrt jedoch nicht mehr infrage.

Selbst mit finanziell nachhaltigen und tragfähigen Projekten steht mancher Reeder bei den bisherigen Finanzierungspartnern vor geschlossenen Schaltern. Konsequenterweise orientieren sich Reedereien neu und versuchen, ausländische Kapitalquellen zu erschließen – sei es auf den Anleihemärkten, an Finanzplätzen wie New York und Oslo oder bei chinesischen Banken.

Ebbe und Flut wechseln sich deshalb ab, weil das Wasser der Anziehungskraft des Mondes folgt. Was passiert aber, wenn Schiffsfinanzierung ihre Sogwirkung für die Reedereien dauerhaft von anderen Standorten aus entfaltet? Dann droht dem maritimen Standort Deutschland eine dauerhafte Ebbe, die das maritime Leben nachhaltig austrocknen lassen könnte. Es bedarf einer gemeinsamen Kraftanstrengung, die Anziehungskraft des deutschen Standortes im internationalen Wettbewerb zu sichern und zu erhöhen. Die Bestätigung, zur Weltspitze zu gehören, sollte dazu ein Ansporn sein. |•••



Zukunftsfähigkeit des maritimen Standorts sichern

••• Aus der vom Hamburger Senat vorgestellten Studie von Ernst & Young und Fraunhofer CML zum Schifffahrtsstandort Hamburg ergeben sich wichtige Hinweise für eine maritime Strategie der Bundesregierung, so Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des

VDR: „Die Studie belegt eindrucksvoll: Nur mit einer starken Schifffahrt hat die maritime Wirtschaft in Deutschland eine Zukunft. Hamburg hält als Zentrum des Schifffahrtsstandortes Deutschland auch in der schweren Krise den europäischen Spitzenplatz – trotz der scharfen globalen und europäischen Konkurrenz.“

Die Schifffahrt sei mit den schiffsfinanzierenden Banken und vielen anderen Dienstleistern des maritimen Clusters eng verknüpft. Davon habe der Standort bisher stark durch Arbeitsplätze und Wertschöpfung profitiert. „Damit wir un-

seren maritimen Spitzenplatz langfristig erhalten und stärken können, sollte die Bundesregierung die wertvollen Anregungen aus der Studie in ihrer maritimen Strategie aufgreifen.“

Nagel forderte, die maritime Ausbildung und das Know-how am Standort auf Weltniveau zu halten und weiter zu internationalisieren. www.reederverband.de



Fotos: davis - Fotolia, VDR



Foto: VDR

Gipfeltreffen. Ralf Nagel, Alfred Hartmann, Nikolaus Walter Schües, Dr. Karl-Hartmann Necker, Frank Leonhardt, Michael Behrendt (von links).

Ein wahrhaft präsidiales Treffen

••• Ein ungewöhnliches Treffen fand im April in Hamburg statt: Der amtierende VDR-Präsident Alfred Hartmann traf sich mit seinen Vorgängern Michael Behrendt, Frank Leonhardt, Dr. Karl-Hartmann Necker und Nikolaus W. Schües sowie dem Geschäftsführenden VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel zu einem Austausch über aktuelle Schifffahrtsthemen. Necker, Jahrgang 1925 und damit „Dienstältester“ der Herrenrunde, ist ehemaliges Vorstandmitglied der Reederei Hapag-Lloyd und Stand von 1973 bis 1974 an der Spitze des Reederverbands. www.reederverband.de





Welt-Containerflotte knackt 20-Millionen-TEU-Marke

Das Wachstum der weltweiten Containerflotte hat sich trotz ungünstiger Rahmenbedingungen fortgesetzt. Anfang 2016 wurde erstmals die 20-Millionen-TEU-Marke durchbrochen, so der Marktbericht „Shipping Compact“ der Nord/LB. Insgesamt wuchs die Containerflotte 2015 um 8,5 Prozent. Die Zahl der Containerschiffe summierte sich auf 5.153. Zwar sei das Wachstum absolut betrachtet nicht mehr so rasant wie in der Vorkrisenzeit. Die Größe der abgelieferten Neubauten stieg aber deutlich. Lag sie vor zehn Jahren noch bei durchschnittlich 3.600 TEU, sind es im laufenden Jahr über 4.000 TEU. Allein 2015 wurden 122 Schiffe mit mehr als 7.500 TEU ausgeliefert.

www.nordlb.de

IMO ehrt BBS-Chef Jäde

Auf Vorschlag des Bundesverkehrsministeriums ist der Geschäftsführer der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V., Holger Jäde, von der International Maritime Organization (IMO) zum Maritimen Botschafter für Deutschland ernannt worden. „Das ist für mich eine ganz besondere Ehre, durch die unsere bisherige Arbeit der Berufsbildungsstelle für die seemannische Ausbildung insgesamt gewürdigt wird“, so Holger Jäde bei der Übergabe der Urkunde. www.berufsbildung-see.de



Ehrung. BBS-Chef Holger Jäde ist jetzt Maritimer Botschafter.

CDU/CSU-Fraktion stärkt Reedern den Rücken

Der Arbeitskreis Küste der Unions-Bundestagsfraktion traf sich in der Landesvertretung Niedersachsen mit

Vertretern des Verbandes Deutscher Reeder (VDR). VDR-Präsident Alfred Hartmann (Bild rechts) verdeutlichte die angespannte wirtschaftliche Lage, vor allem bei der Schiffsfinanzierung. Er warb für zukunftsfähige Standortbedingungen in Deutschland. Philipp Murmann, Vorsitzender des AK Küste (Bild links), sicherte den Reedern Unterstützung zu – und mahnte bei den Nordländern Lösungen zur Landesbank-Problematik an.



Foto: VDR

ANZEIGE



Foto: MHF

Maritimes Hauptstadtforum engagiert sich

Das Deutsche Maritime Institut (DMI) hat 2014 das „Maritime Hauptstadtforum (MHF)“ initiiert. Um das MHF weiterzuentwickeln, wurde gemeinsam von DMI, dem Verband Deutscher Reederei (VDR), dem Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) und dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) ein übergeordneter Lenkungsring gebildet. Unter den Akteuren: Karsten Schneider (DMI), Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR, Hans-Joachim Stricker (DMI), VSM-Hauptgeschäftsführer Reinhard Lücken und Daniel Hosseus, Hauptgeschäftsführer des ZDS (v.l.).

www.mhf.berlin

„Treibstoffeffizienteste Fähren der Welt“

Stena AB plant den Bau von vier neuen RoPax-Fähren mit Option auf vier weitere Schiffe bei der AVIC-Werft in China. Die Schiffe werden voraussichtlich 2019 und 2020 ausgeliefert. Effizienz und Flexibilität sind die maßgeblichen Krite-

rien der Fähren, die über mehr als 3.000 Lademeter verfügen und Platz für 1.000 Passagiere bieten. „Diese Schiffe werden die treibstoffeffizientesten Fähren der Welt und neue Maßstäbe hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Emissionsarmut

und Kosteneffizienz setzen“, sagt Carl-Johan Hagman, CEO von Stena Line. Mit diesem Projekt folge Stena Line konsequent seiner Strategie, sich noch nachhaltiger und zukunftssicher aufzustellen.

www.stenaline.de



„Gas ready“. Die Hauptmotoren der neuen Fähren vertragen auch Methanol.

Foto: Stena Line

EU-Kommission checkt Seeversicherungs-Richtlinie

Die EU-Kommission hat in einem Bericht festgestellt, dass die Seeversicherungs-Richtlinie durch die Mitgliedsstaaten ordnungsgemäß umgesetzt wurde. In der Praxis verfügen 99,87 Prozent der darunter fallenden Schiffe über den vorgeschriebenen Versicherungsschutz.

Mit der Richtlinie 2009/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Versicherung von

Schiffseigentümern für Seeforderungen wurden die Regelungen des internationalen Haftungsbeschränkungsübereinkommens in EU-Recht übernommen.

Die Richtlinie, die national durch das Seeversicherungsnachweisgesetz umgesetzt wurde, enthält seit 2012 die Verpflichtung für Schiffseigentümer von Schiffen ab 300 BRZ, die die Flagge eines EU-Mitgliedstaates führen bzw. einen EU-Hafen anlau-

fen, eine Versicherung zur Abdeckung von Seeforderungen durch eine entsprechende Bescheinigung an Bord nachzuweisen. Der Versicherungsbetrag je Schiff und Vorfall muss mindestens dem jeweiligen Haftungshöchstbetrag nach dem Haftungsübereinkommen entsprechen.

Ein entsprechender Versicherungsschutz hatte über die P&I-Clubs allerdings bereits vor der Richtlinie bestanden.

Frachter. Der Haftungshöchstbetrag ist stets abgedeckt.

Foto: Fotolia

Flüstern für die Umwelt

Bewusstsein. Die Crews von E.R. Schifffahrt sind auf Umweltschutz geeicht.



Wenn es um die Umwelt geht, erwartet die Reederei E.R. Schifffahrt hundertprozentige Erfüllung der einschlägigen Regeln und Vorschriften. Seit Februar ist deshalb eine Hotline freigeschaltet, mit der man Kontakt aufnehmen kann, wenn Verstöße beobachtet werden. Absolute Anonymität ist dabei garantiert. Die gemeldeten Informationen werden von einem spezialisierten Dienstleister erfasst, der sie an die Reederei weiterleitet, ohne die Quelle zu enthüllen. Einzig der Schiffsname muss angegeben werden. Die Hotline steht Seeleuten und Beschäftigten an Land ebenso offen wie Dienstleistern und Lieferanten. Die „Whistleblower“-Hotline unterstreicht das Umweltengagement der Reederei, die auch Mitglied des UN Global Compact ist.

www.er-ship.com

Foto: E.R. Schifffahrt/Nordcapital



Bunkerschiff.
Schwefelarmer
Brennstoff könnte
knapp werden.

Ölbranche befürchtet Engpässe

Die Bestrebungen der IMO, von 2020 an einen strengeren Schwefelgrenzwert für Schiffsbrennstoff einzuführen, stellen Schifffahrt und Brennstofflieferanten vor enorme Herausforderungen. Darauf wies Peter Hall, CEO der International Bunker Industry Association, auf der Asia Pacific Maritime hin.

Derzeit beträgt der Grenzwert außerhalb von ECA-Zonen 3,5 Prozent. Ab dem Jahr 2020 soll dann weltweit ein Grenzwert von

0,5 Prozent gelten und damit das konventionelle Schweröl ablösen.

Der dadurch steigende Bedarf könne die Preise für schwefelarmen Brennstoff enorm in die Höhe treiben. Für die Raffinerien sei eine Kapazitätsplanung schwierig, zumal derzeit niemand vorhersagen könne, in welchem Maße Reeder Scrubber und alternative Brennstoffe einsetzen. Hall sprach sich deshalb für einen sanften Übergang aus. www.ibia.net

Reederei Hapag-Lloyd gehört „wieder zu den Top-Performern“

Hapag-Lloyd hat das Geschäftsjahr 2015 mit einem Jahresüberschuss von 114 Mio. (Vorjahr: -604 Mio.) Euro abgeschlossen. Das EBITDA betrug EUR 831 Mio. (Vorjahr: 99 Mio.) Euro, das operative Ergebnis (EBIT) erreichte 366 Mio. (Vorjahr: -383 Mio.) Euro. „Das Jahresergebnis entspricht unseren Erwartungen. Hapag-Lloyd hat geliefert, was wir versprochen hatten. Auch im Vergleich mit unseren Hauptwettbewerbern hat Hapag-Lloyd sehr stark aufgeholt und gehört

wieder zu den Top-Performern in der Industrie“, sagte CEO Rolf Habben Jansen. Gründe seien die schnelle Integration des CSAV-Containergeschäfts mit der Hebung der Synergien sowie das Effizienzprogramm OCTAVE. Der Umsatz belief sich im vergangenen Geschäftsjahr auf 8,842 Mrd. (Vorjahr: 6,808 Mrd.) Euro.

www.hapag-lloyd.de

Aufwärtstrend. Das Transportvolumen von Hapag-Lloyd stieg 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 25,3 Prozent auf 7,401 Mio. TEU.



Rickmers-Brüder planen gemeinsam

Die E.R. Capital Holding von Erck Rickmers (oben) und die Rickmers Holding seines Bruders Bertram (unten) prüfen eine mögliche Zusammenlegung ihrer Shipmanagement-Bereiche in einem international aufgestellten Gemeinschaftsunternehmen. Beide Gesellschaften haben eine entsprechende

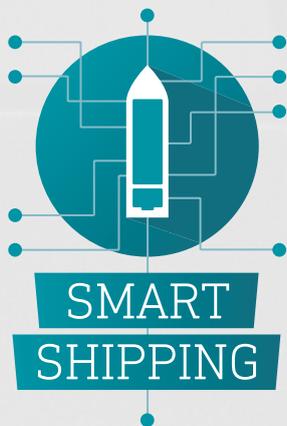


Absichtserklärung unterzeichnet.

Das neue Unternehmen soll rund 220 Schiffe bereedern. Ziel ist es, die Kräfte in einem wettbewerbsintensiven Markt zu bündeln, um den Ausbau des Reederungsgeschäfts

weiter voranzutreiben und die Leistungsfähigkeit der Angebote weiter zu steigern.

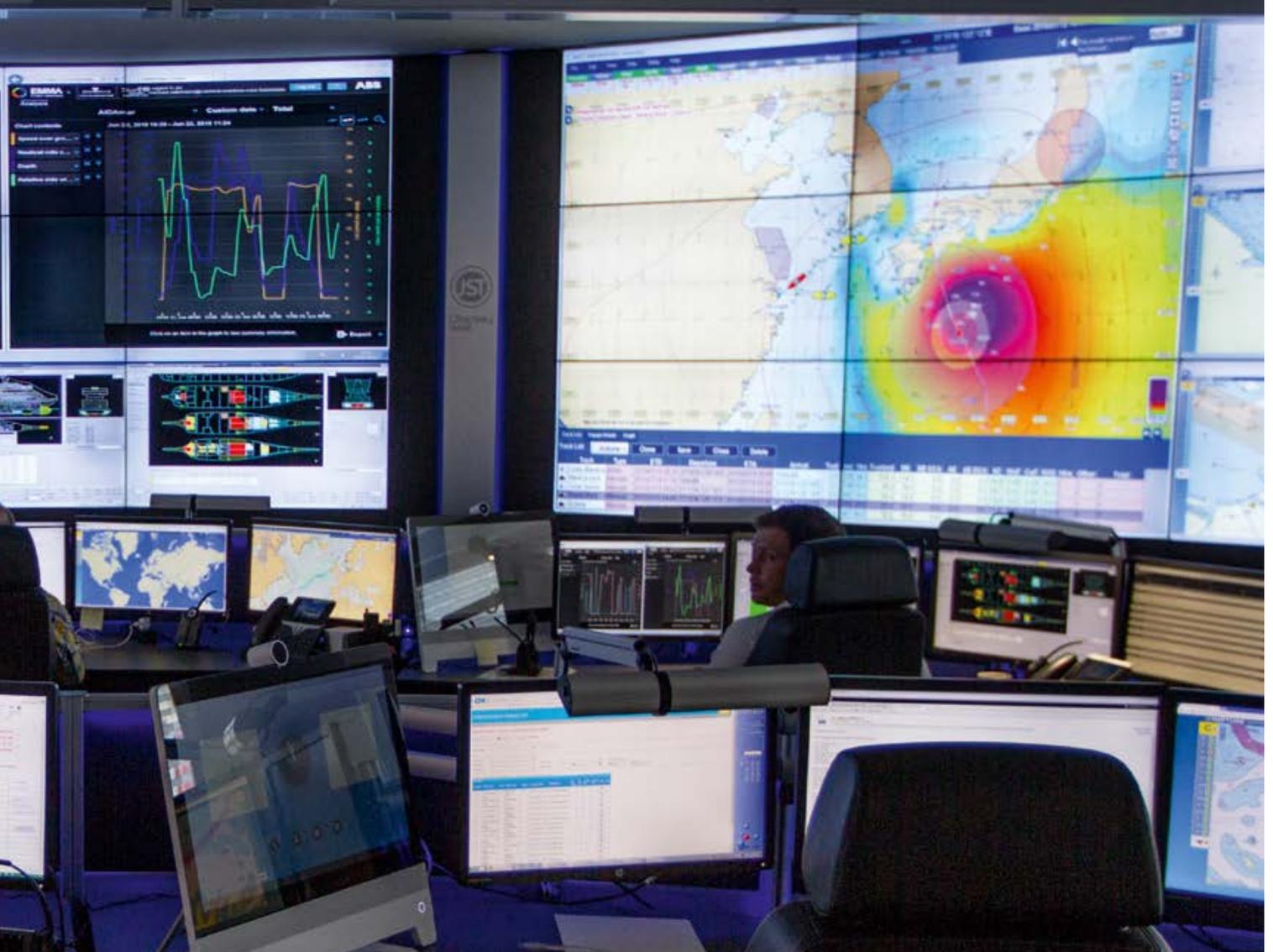




Das große Ganze im Blick

| **Sicherheit** | Das Fleet Operations Center in Hamburg beobachtet und berät rund um die Uhr die 26 Kreuzfahrtschiffe von AIDA und Costa. Text: Hans Wille

Überblick. Insgesamt 14 Mitarbeiter überwachen im Kontrollzentrum die Kreuzfahrtschiffe der Reedereigruppe.



Pünktlich um 18 Uhr legt die „AIDAbella“ in Mumbai ab. Langsam schiebt sich die Kaikante nach Backbord weg, mit ihr verschwinden im Hintergrund die unzähligen Gebäude der indischen Metropole aus dem Blickfeld. Dafür breitet sich von Steuerbord kommend die Weite des Arabischen Meeres vor Michael Salzmann aus. Der Senior-Superintendent beobachtet das Ablegemanöver auf einem mannshohen Bildschirm. Alle 15 Sekunden sendet die Webcam der „AIDAbella“ den aktuellen Blick voraus des Kapitäns von der Brücke

in das Fleet Operations Center nach Hamburg. Im FOC laufen die Navigations- und Automationsdaten aller 26 Kreuzfahrtschiffe der Costa Gruppe zusammen.

In dem schallisolierten Raum mit Teppichboden gruppieren sich in zwei Reihen fünf Arbeitsplätze, jeder mit fünf eigenen Bildschirmen und dem freien Blick auf die Wand gegenüber mit den drei mannshohen Bildschirmen. Michael Salzmann und seine 13 Kollegen, alleamt erfahrene Schiffsoffiziere mit nautischem Patent, bilden das Team des FOC. Jeweils zwei von ihnen sitzen das ganze

Jahr über rund um die Uhr in der futuristisch anmutenden Überwachungszentrale, von der aus sie die elf AIDA-Schiffe und 15 Costa-Schiffe beobachten, kontrollieren und beraten.

| Berater des Kapitäns | 400 Sensoren übermitteln in Echtzeit alle Daten, die auch dem Kapitän auf der Brücke zur Verfügung stehen: Alle 15 Sekunden sendet der Satellit einen neuen Screen-shot des Radars, zudem alle wesentlichen Daten der Schiffe wie Tempo und Kurs, GPS-Position, Wassertiefe, Genera- ➔



Datencheck. Die FOC-Experten haben gerade die „AIDamar“ (s. auch Bild rechts) auf dem Schirm.

→ torenleistung, Kraftstoffdurchfluss und vieles mehr. Und den Blick aus der Webcam, der ein Gefühl für Wetter und Wellen vermittelt.

Sollte der Kapitän in einer schwierigen Situation Unterstützung brauchen, kann er sich jederzeit über Satellitentelefon mit den Nautikern im FOC beraten, die mit einem Mausklick sämtliche Navigationsdaten auf einen der drei großen Bildschirme holen können. „Wir können die große Menge an Daten viel besser analysieren als der Kapitän, weil der sich vor allem auf seine Kernaufgabe konzentrieren muss: das Navigieren“, erläutert Michael Salzmann, der selber lange Jahre als Erster Offizier zur See gefahren ist. „Wir haben das große Ganze im Blick.“

| Optimale Reiseroute | Das FOC kann beraten und empfehlen, aber nicht entscheiden. Dass muss nach wie vor alleine der Kapitän. Schließlich trägt er laut internationalem Seerecht – das war eine Lehre aus

dem Untergang der „Titanic“ – in jedem Falle die finale Verantwortung für sein Schiff. Also muss er auch autonom fahren können. Deshalb ist das FOC schon technisch nicht in der Lage, die Instrumente auf der Brücke zu bedienen.

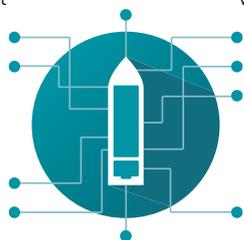
„Im FOC sehen wir voraus, was passieren wird“, sagt Salzmann und verweist auf die elektronische Seekarte auf dem wandfüllenden Bildschirm. Dort ist die „AIDabella“ als kleines schwarzes Schiffssymbol zu sehen, inzwischen etwas südlich von Mumbai. Das Schiff befindet sich in einem magentafarbenen Korridor, der die optimale Route gen Südsüdost markiert, auf der das Schiff entlang der indischen Westküste fahren soll, bis es morgen früh pünktlich um neun Uhr im zauberhaften Naturhafen von Mormugao im indischen Bundesstaat Goa anlegt.

Das FOC errechnet die optimale Reiseroute in Abhängigkeit von den Strömungsverhältnissen, den Wellen und dem Wind. NEPTUN heißt die elektronische Seekarte,

benannt nach dem altrömischen Meeresgott mit dem Dreizack, der die Seefahrer beschützt, weil er Sturm und Flaute zu beherrschen weiß. „Nein“, sagt Salzmann schmunzelnd: „Sturm und Flaute beherrscht unsere hochmoderne Seekarte nicht. Aber wir beherrschen damit anhand der Daten von zwei unterschiedlichen Wetterdiensten sehr genau die Vorhersage, wann sich wo ein Gewitter zusammenbrauen wird.“

| Zuverlässige Prognose | Sollte die „AIDabella“ auf ihrer Nachtfahrt durch den magentafarbenen Korridor einem Zyklon begegnen, einem jener typischen Wirbelstürme im Indischen Ozean, dann hätte NEPTUN längst mehrere Alternativrouten errechnet, auf denen der Kapitän dem Unwetter ausweichen kann.

Die magentafarbenen Standardrouten sowie das automatische Einbeziehen der Wetterdaten für die Berechnung von Alternativrouten sind die wegweisenden Weiterentwicklungen von NEPTUN gegenüber den herkömmlichen elektronischen Navigationsinformationssystemen.



Daten-austausch

400 nautische Daten übermitteln die Schiffe der Costa Gruppe in Echtzeit ans Fleet Operations Center in Hamburg. Sie geben Auskunft über Geschwindigkeit, GPS-Position, Wassertiefe etc.



Flotte. Auch alle elf Schiffe von AIDA Cruises werden vom FOC unterstützt.

„Wegen NEPTUN kann es einem Kreuzfahrtschiff der Costa Gruppe nicht mehr passieren, dass es unwissend mitten in eine Gewitterfront hineinfährt“, so Michael Salzmann. Rund 72 Stunden vorher sind Gewitter ziemlich zuverlässig vorhersehbar, sowohl die genaue Windstär-

ke als auch die ungefähre Position und Zugrichtung.

„Das FOC ist unser Schritt in die digitale Welt“, sagte Michael Thamm, CEO der Costa Gruppe, bei der vollständigen Inbetriebnahme im Oktober 2015: „Wir bündeln hier alle digitalen Möglichkeiten, die sich

uns bieten. Das ist in dieser Konsequenz bislang einzigartig in der Welt der Seefahrt. Wir wollen damit die hohen Sicherheits- und Risikomanagementstandards der Luftfahrtindustrie auf die Kreuzschiffahrt übertragen.“ Null-Vorfälle-Strategie lautet das hohe Ziel, das man sich →

Sicherheit und Effizienz

Das Fleet Operations Center der Costa Gruppe, die zum Carnival-Konzern gehört, betreut von Hamburg aus insgesamt 26 Kreuzfahrtschiffe: 15 von Costa und elf von

FLEET OPERATIONS CENTER (FOC)



AIDA Cruises. Dabei geht es im Wesentlichen um Schiffsstabilität, Technik und Wetterbedingungen (Safety Management), Navigation und Ressourcenmanagement (Center of Excellence) sowie Risikomanagement und Frühwarnsysteme (Crisis Management).



→ im Bereich Risikomanagement gesetzt hat. Ein Begriff, der aus der Luftfahrt stammt und für die Costa Gruppe die Benchmark darstellt. „Das FOC ist eine indirekte Folge des Untergangs unserer ‚Costa Concordia‘. Wir wollen sicherstellen, dass so etwas nie wieder passiert. Schließlich haben wir jederzeit rund 80.000 Menschen an Bord unserer Schiffe“, so Michael Thamm.

| Safety vor Security | „Costa Concordia“. Bei dem Namen hat jeder sofort die Bilder des gekenterten Kreuzfahrtschiffes vor Augen. Das FOC soll sicherstellen, dass sich so ein Vorfall nie wieder ereignet. Denn hier wird sofort registriert, wenn ein Schiff seinen vorgegebenen Korridor verlässt. Damals, im Januar 2012, hatte die Reederei vermutlich erst drei Stunden später erfahren, dass die „Costa Concordia“ ihren eigentlichen Korridor verlassen hatte. Da

war kein Eingreifen mehr möglich.

Zur Null-Vorfälle-Strategie gehört auch der permanente Kontrollblick auf das Wettergeschehen, insbesondere in den Gebieten, in denen die Piraterie verbreitet ist. Wenn ausgerechnet dort ein Gewitter oder gar ein Zyklon den Korridor versperrt, dann errechnet das FOC mehrere Ersatzrouten.

Es gilt der seemännische Grundsatz: Safety vor Security. Das englische Wort Safety bedeutet Sicherheit vor Gefahren, gegen die man sich nicht wehren kann, etwa einem orkanartigen Sturm der Windstärke 11. Da hilft dem Kapitän nur das Ausweichen. Security meint auf Deutsch Sicherheit vor Angriffen durch angemessene Schutzmaßnahmen. Entsprechend gewappnet kann man einen Piratenangriff



Mit dem FOC wollen wir die hohen Sicherheitsstandards der Luftfahrt auf die Kreuzschiffahrt übertragen.

Michael Thamm, CEO der Costa Gruppe



Kontrolle. Die Mitarbeiter im FOC beobachten die Schiffe auf den verschiedenen Monitoren.



Vorsorge. Schwierige Situationen lassen sich durch den Informationsaustausch besser beherrschen.

entsalzungsanlage? Sind alle wasserdichten Türen zu? Sind die Festmacherleinen und die Gangway eingeholt? Funktioniert das Powermanagement mit den beiden regulären Stromkreisen sowie dem Notstromkreis? Mit dem FOC hätte die Reederei nicht erst 50 Minuten später erfahren, dass ein Felsen ein riesiges Leck in die „Costa Concordia“ gerissen hat, wodurch der Maschinenraum binnen weniger Minuten geflutet worden war. Umso schneller hätte eine Rettungsaktion eingeleitet werden können.

„Wir wollen auch Schäden am Material entdecken, bevor sie eintreten“, so Michael Salzmann. Erkennt das FOC eine notwendige Reparatur oder Instandhaltung, beauftragt es die Maschinisten an Bord. Insgesamt enthält jedes AIDA-Schiff etwa 16.000 Sensoren, die selbst kleinste Unregelmäßigkeiten sofort an die Brücke melden – etwa wenn der Rauchmelder in einer Gästekabine Alarm gibt. „So etwas wollen wir im FOC nicht haben“, so Salzmann, „denn die vielen Fehlalarme würden uns vom Wesentlichen abhalten.“ Bei Bedarf können aber mit wenigen Knopfdrücken ausgewählte Datenströme aller 16.000 Sensoren zum FOC gesendet werden.

abwehren. Wenn der Kapitän sich für seine Umleitung entschieden hat, dann meldet das FOC die neue Route sowohl der Versicherung als auch den internationalen Sicherheitskräften vor Ort.

Auch kommt es vor, dass ein Kreuzfahrer spontan einen anderen Hafen als geplant anlaufen muss. Dazu können etwa Umweltkatastrophen zwingen, der Streik in einem Hafen oder Airport oder auch politische Unruhen. Die Antizipierung und Beobachtung all solcher denkbaren Störungen gehören zu den Aufgaben von Carnival Maritime – der neuen Marine Operations Unit, die die Costa Gruppe in der Hamburger HafenCity neu installiert hat – mit dem FOC als Kern.

| Automatische Überwachung | Während das FOC wegen einer aktuellen Gegebenheit, die nicht langfristig vorhersehbar war, eine oder mehrere Alternativrouten in den Ersatzhafen errechnet, arbeiten andere

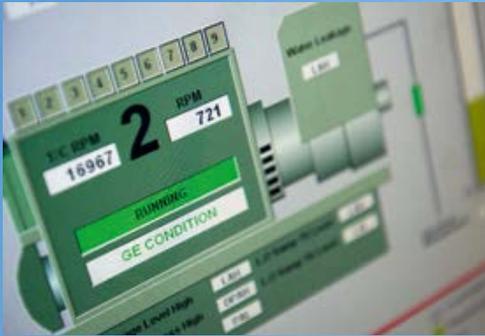
Abteilungen im Hintergrund an der neuen Logistik: Flugzeuge und Shuttlebusse mit Passagieren und Crewmitgliedern werden umgebucht, Ausflugsziele geändert, Treibstofflieferungen neu arrangiert und das Loading von bis zu 14 Containern umdirigiert.

Im nächsten Schritt wird das FOC auch den technischen Schiffsbetrieb überwachen. Ab Ende 2016 senden die Schiffe neben den 400 nautischen Daten zusätzlich auch die Daten von 1.000 weiteren Sensoren automatisch und regelmäßig an das FOC. Vor allem geht es um die Maschine: Arbeiten alle Generatoren? Wie hoch ist der Kraftstofffluss an den Coriolis-Flow-Metern? Arbeiten die Stabilisatoren? Die vier Querstrahlruder?

Aber auch viele andere technische Anlagen sind dann im steten Blick des FOC, in dem neben den beiden Nautikern auch ein Techniker rund um die Uhr anwesend sein wird: Funktioniert die Meerwasser-

| Höhere Effizienz | Regelmäßig errechnet das FOC, ob ein Schiff momentan optimal fährt. Ist es effizient, dass jetzt alle vier Maschinen laufen? Wäre es günstiger, wenn nur drei oder zwei Motoren arbeiten, dafür im höheren Lastbereich? Dabei spielen etwa Meeresströmung, Wassertiefe, aktueller Wind und Wellenhöhe eine Rolle. Salzmann: „Auch hier haben wir im FOC die besseren Möglichkeiten, aus der Fülle der Daten das Optimum für Treibstoffverbrauch und Abgasemissionen zu berechnen.“

Mittelfristig wird die Costa Gruppe daraus ein Forschungsprojekt zum Powermanagement der Schiffe aufsetzen: „Wir sammeln die Daten aller 26 Schiffe in allen Passagen, die wir regelmäßig ansteuern, und werden so wertvolle Hinweise erhalten, wo die Schiffe wie am besten fahren, um pünktlich anzukommen.“ Die „AIDAbella“ fährt inzwischen wieder im magentafarbenen Korridor in Richtung Mormugao. Alles Roger. |●●●



Analyse. Bis zu 300 Daten werden pro Stunde und Schiff gesammelt. Schwachstellen werden so sofort sichtbar.



X: 17
Y: 151.59

Effizienz

Die Performance eines Schiffes (hier der Kraftstoffverbrauch) kann mit der firmeneigenen Software sichtbar gemacht werden.

Die Bessermacher

| Monitoring | BestShip – eine Tochter der Reederei E.R. Schiffahrt – hat einen Ansatz zur Performanceoptimierung von Schiffen entwickelt.

6.689 Hafenanläufe hat die E.R. Schiffahrt mit ihrer Flotte aus 96 Schiffen im vergangenen Jahr verbucht – fast 20 pro Tag. Um den Schiffsbetrieb möglichst effizient zu gestalten, hat das Hamburger Ship Management-Unternehmen die Tochtergesellschaft BestShip GmbH & Co. KG gegründet. Durch umfassendes Performance Monitoring soll die Bilanz jedes Schiffes verbessert werden. Das Angebot steht auch externen Kunden zur Verfügung. „Wir haben die gesamte Performance des Schiffes im Blick – also das Zusammenspiel aller beteiligten Personen und der eingesetzten Technik“, sagt Helge Bartels, Geschäftsführer bei BestShip und E.R. Schiffahrt. Effizienzsteigerung versteht er als einen fortwährenden Prozess.

Um ein möglichst vollständiges Bild zu erhalten, werden auf jedem Schiff über Sensoren zwischen 250 und 300 Daten permanent erhoben und intelligent verknüpft. So vermitteln spezielle Bewegungsmelder – sogenannte Gyroskopen – wie stark das Schiff schaukelt. Je stärker die Bewegungen, desto höher der Verbrauch. Hinzu kommen weitere Fakten, etwa zum Schmier- und Kraftstoffverbrauch, und Wetterdaten, auf die BestShip zugreift.

Einmal pro Stunde werden alle Informationen an Land geschickt, wo sie auf dem firmeneigenen Server gespeichert und ausgewertet werden. „So erhalten wir jederzeit ein vollumfängliches Performance-Bild des Schiffbetriebs und können erkennen, wo die größten Optimie-

rungspotenziale liegen. Auf dieser Basis geben wir gezielte Vorgaben, Kraftstoffkosten zu sparen und den CO₂-Ausstoß zu reduzieren“, sagt Bartels.

| Schlüsselfaktor Crew | Standardlösungen gibt es nicht. Jedes Schiff hat seine eigene bestmögliche Performance. Oft münden die Analysen in technischen Umbaumaßnahmen am Schiff selbst. Neue Wulstbuge, energieeffizientere Propeller oder Modifikationen der Hauptmaschine: Der Ship Manager übernimmt auf Wunsch auch die Konstruktion und Projektleitung sämtlicher Optimierungen, und bietet darüber hinaus Maßnahmen zur Steigerung der Transportkapazität.

Das Herzstück aber ist die Zusammenarbeit mit der Crew: „Unsere Auswertungen zeigen, dass das Personal an Bord den größten Einfluss auf die Bilanzen hat. Der Erfolg von Performance-Optimierung hängt also in erster Linie von der Besatzung ab“, sagt Bartels. Vor allem die Langzeitdokumentation ist aufschlussreich. „Wir können mit unseren Daten sichtbar machen, welchen Einfluss das Verhalten unserer Besatzungsmitglieder hat“, sagt Bartels. Deshalb hat der Ship Manager entsprechende Workshops konzipiert: Sogenannte Performance Support Coaches – erfahrene Kapitäne und Chief Engineers – gehen an Bord und trainieren dort das Personal. Außerdem gibt es ein

E-Learning-Tool sowie Simulationstrainings, die etwa an der Jadehochschule in Elsfleth oder bei Nautitec in Leer abgehalten werden.

Die Ergebnisse können sich sehen lassen: Im Jahr 2015 hat E.R. Schiffahrt 15 Prozent Kraftstoff und CO₂ eingespart. Das macht die Investition nicht nur langfristig lohnend. „Im besten Fall bezahlen die Kraftstoffeinsparungen die Modifikationen am Schiff noch innerhalb des ersten Jahres“, sagt Bartels.

| Maximale Effizienz | Kostentransparenz spielt gerade in Zeiten sinkender Erlöse eine immer größere Rolle. Monitoring ist dafür unabdingbar. „Die Rahmenbedingungen wie Regularien, Auflagen und Kundeninteressen verändern sich permanent. Unternehmen kommen um Effizienzsteigerungsmaßnahmen nicht herum“, sagt Bartels. Die Branche hat das verstanden und ist bereit zu handeln. Aktuell ist BestShip an Bord von 30 Schiffen weltweit voll im Einsatz – Tendenz stark steigend.

Das Angebot an Performance-Monitoring-Systemen und -Lösungen im Markt wächst stetig. BestShip sieht das gelassen. „Im Gegensatz zu den meisten Wettbewerbern haben wir auch gruppeneigene Schiffe. Diese Erfahrung ermöglicht es uns, aus der Perspektive von Charterern, Eignern und der Besatzung zu denken“, sagt Bartels. Eine gute Performance müsse allen Beteiligten nutzen. |••



Experte. Helge Bartels ist Geschäftsführer von E.R. Schiffahrt und BestShip.





Erstklassige Daten für Reedereien

| Service | MarineTraffic (MT) ist ein weltweit führender Schiffsverfolgungsdienst. Seine umfassende maritime Datenbank genießt hohes Vertrauen und wird von über sechs Millionen Nutzern in Anspruch genommen. Text: Argyris Stasinakis

Als weltweiter Pionier in der Schiffsverfolgung anhand von AIS-Daten, also Schiffspositionsdaten, stellt MarineTraffic Unternehmen unterschiedlichster Branchen AIS-gestützte Lösungen und Datenauswertungen zur Verfügung und

verschafft ihnen dadurch Wettbewerbsvorteile. Das Unternehmen entstand aus einem Projekt zur Erprobung der Verwendungsmöglichkeiten von AIS-Empfängern, das 2006 von Dimitris Lekkas initiiert wurde. Der Professor am Institut für Pro-

dukt- und Systemdesign der Universität der Ägäis ist Experte für Dateninfrastrukturen, geografische Informationssysteme und Datenbank-Managementsysteme. Im Dezember 2007 hat er das Unternehmen MarineTraffic.com gegründet. Nahezu ein



Screenshot: MarineTraffic

Jahrzehnt später hat das in Athen ansässige Unternehmen 50 Mitarbeiter und registriert monatlich sechs Millionen Website-Nutzer.

| Umfassendes Bild | Seine Popularität verdankt der Dienst der Qualität der Daten, die er über ein weltumspannendes Netz von 2.500 eigenen AES-Empfangsstationen in 160 Ländern einfängt. Das Netz erfasst monatlich 800 Millionen Schiffspositionen. Kombiniert mit Orbcomm-Satellitendaten ergeben diese Daten ein umfassendes Bild der weltweiten Schiffsbewegungen.

Die Datenbank von MT enthält Detailangaben zu über 650.000 Schiffen, Häfen und Leuchtfeuern. In einer separaten Datenbank des Unternehmens sind zudem über 20 Milliarden historische Schiffspositionen gespeichert.

Doch wie können Reedereien aus den Daten Nutzen ziehen? Mithilfe der von MarineTraffic.com bereitgestellten bzw. gesteuerten Funktionen lassen sich zahlreiche Aufgaben ausführen. So kann man auf der ständig aktualisierten Seekarte von MarineTraffic.com Flotten zusammenstellen, farblich markieren und das Verhalten

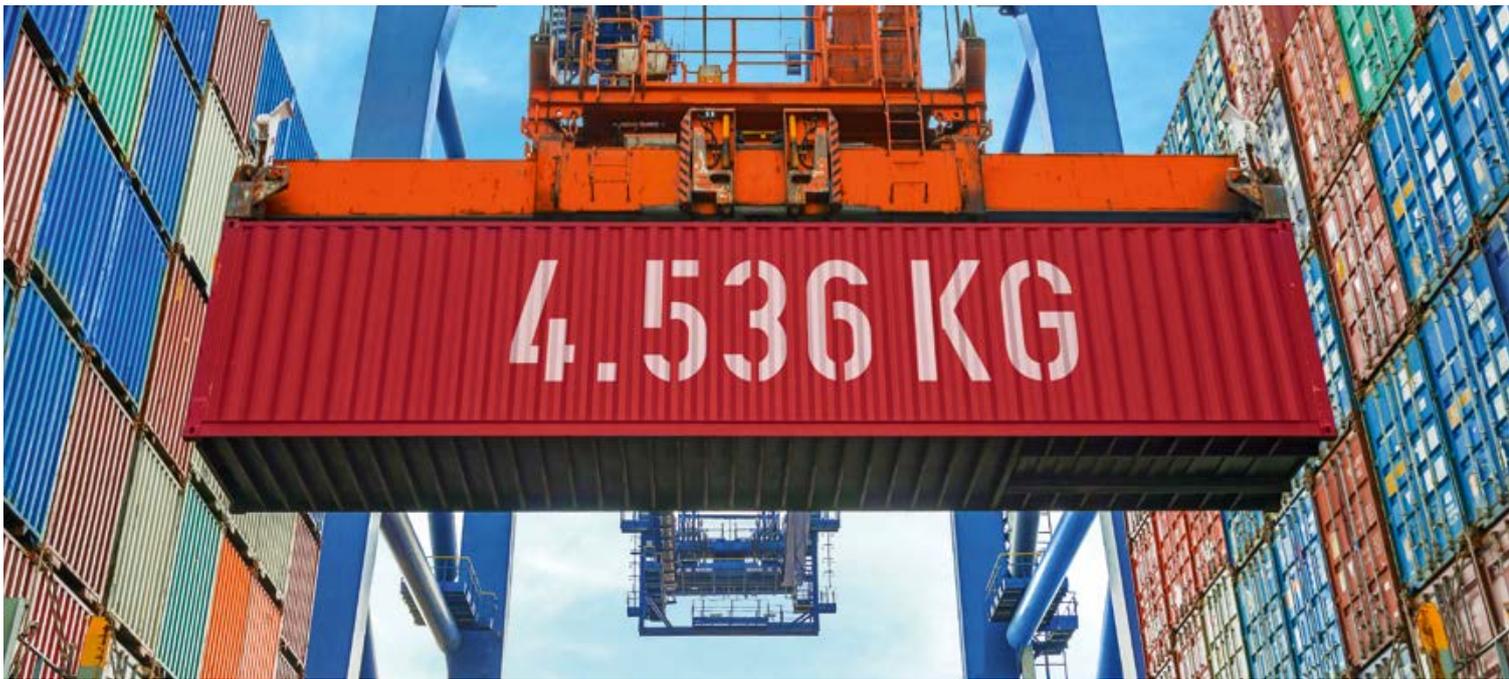
Überblick. Die Karte verdeutlicht die Verkehrsdichte auf unterschiedlichen Schifffahrtsrouten in aller Welt.



ganzer Schiffsgruppen beobachten. Mit leistungsfähigen Filtern kann man Schiffstypen und Schiffsgrößen auswählen, um sich rasch über die lokale Konkurrenz zu informieren. Wettbewerber lassen sich überwachen, und die Ist-Situation ist jederzeit detailliert überschaubar.

| Perfekte Orientierung | Mithilfe der Benachrichtigungsfunktionen von MarineTraffic kann man sich über bestimmte Ereignisse der eigenen Flotte und/oder bestimmter Schiffe auf dem Laufenden halten – ein echter Wettbewerbsvorteil. So ist es möglich, regelmäßig Mittags- und Mitternachtspositionen, Geschwindigkeits- und Kursänderungen, Wetterwarnungen und Zollbereichs- oder Hafenein- und -ausläufe zu empfangen. In Sekundenschnelle lassen sich Reisevorhersagen mit Entfernungsberechnungen, geschätzten Ankunftszeiten und Beladungsstatus-Daten generieren, die nicht auf Algorithmen, sondern auf realen Daten aus der umfangreichen historischen Datenbank von MarineTraffic beruhen.

Alle diese Funktionen sind auf der MT-Website per Mausklick verfügbar. Die ihnen zugrunde liegenden Daten können überdies über eine API-Schnittstelle in eigene Systeme eingespeist werden. Die Verwendungsmöglichkeiten bei Einbindung in Zweit- und Drittanwendungen sind nahezu unbegrenzt, von der Erstellung bedarfsgerechter Flottenüberwachungssysteme bis zur umfassenden Transparenz von Warenflüssen und -beständen durch Kombination von AIS-Daten mit anderen Datenströmen aus der Belieferungskette. |●●●



Gewichtige Argumente

| Sicherheit | Das Wiegen von Containern macht den Seetransport noch sicherer. Die deutschen Reeder fordern geringstmögliche, einheitliche Toleranzgrenzen.

Ab auf die Waage: Nach einer neuen Vorschrift der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) muss der Befrachter ab dem 1. Juli 2016 dem Schiffskapitän vor Verladung eines Containers auf das Seeschiff das exakte Gesamtgewicht des Containers, das sogenannte „verifizierte Bruttogewicht“, rechtzeitig mitteilen und dokumentieren, damit ein entsprechender Stauplan ausgearbeitet werden kann.

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) drängt auf eine international einheitliche und möglichst niedrige Festlegung der Masse-Toleranzgrenze durch die zuständigen Behörden, wenn das tatsächliche Gesamtgewicht eines Seecontainers von den Angaben des Befrachters abweicht.

| Fairer Wettbewerb | Zur Diskussion über die Umsetzung der internationalen Vorgaben des SOLAS-Übereinkommens für die Massenbestimmung von Seecontainern in deutsches Recht sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des

VDR: „Die neuen Vorschriften zum Containerwiegen machen den Seetransport noch sicherer. Je genauer unsere Reeder und die Seeleute an Bord das Gewicht einzelner Container kennen, desto stabiler können sie die Schiffe beladen. Die deutschen Reeder setzen sich schon seit

Langem für eine weltweite Verifizierung der Containergewichte ein. Wichtig ist jetzt, dass die nationalen Umsetzungsvorschriften der IMO-Mitgliedstaaten nur möglichst einheitlich sein. Nur so wird eine effektive, einheitliche und wettbewerbsneutrale Einhaltung der IMO-Regelungen zur Verbesse-



Smarte Wiege-App

••• Das Bremer Unternehmen Tally Tech bietet eine ganzheitliche Wiegelösung an. Eine spezielle App erstellt mit wenigen Klicks eine Wiegenote. Das erfasste Ladegewicht wird um das TARA des Containers ergänzt und so eine zertifizierte Wiegenote ermittelt. Der Datensatz wird automatisch ans Rechenzentrum übertragen. Dort werden die Daten geprüft und SOLAS-konform an die Reedereien kommuniziert. www.tally-tech.com

Ladung. Schon das Leergewicht eines herkömmlichen 40-Fuß-Containers beträgt etwa vier, das maximale Gesamtgewicht gut 30 Tonnen.

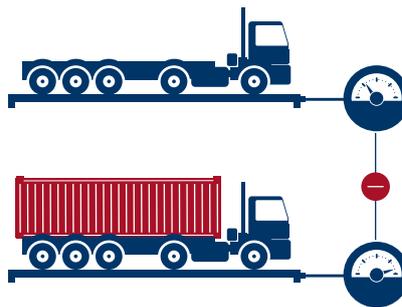
rung der Schiffs- und Ladungssicherheit garantiert.“

Ab dem 1. Juli 2016 muss das Gesamtgewicht jedes beladenen Containers vor der Stauung an Bord eines Seeschiffes genau ermittelt werden – entweder durch ein Verwiegen des einzelnen beladenen Containers oder indem das Leergewicht des Containers mit den einzelnen Gewichten der Ladung addiert wird. Das Ergebnis ist das sogenannte „verifizierte Bruttogewicht“ des Containers. Eine einmalige Verifizierung des Gewichtes durch den Befrachter ist ausreichend. Weitere Wiegevorgänge sind im Normalfall nicht notwendig.

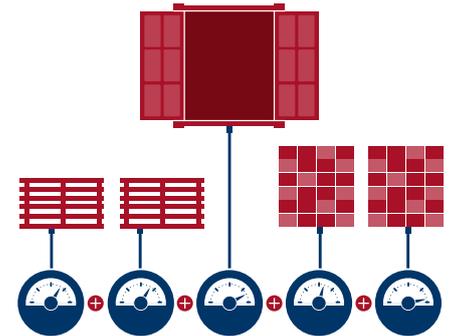
Erst wenn die Information des Befrachters über das verifizierte Bruttogewicht der Reederei vorliegt, darf der entsprechende Container auf das Schiff geladen werden. Diese neue Regelung ergänzt die international verbindlichen Sicherheitsvorschriften für Seeschiffe (SOLAS) der IMO und muss von den einzelnen Mitgliedstaaten der IMO in nationales Recht umgesetzt werden.

| Korrekte Angaben | Die Festlegung der verbindlichen Toleranzgrenzen bei Abweichungen vom verifizierten Bruttogewicht liegt ebenfalls in der Verantwortung der einzelnen IMO-Mitgliedstaaten und muss in der nationalen Gesetzgebung verankert werden. Die als Hafenstaaten agierenden IMO-Mitgliedstaaten müssen die Einhal-

SOLAS Container Weight Verification – zwei Methoden



- 1** Der Sattelzug wird zunächst ohne und dann mit Container gewogen – die Differenz ist das Containergewicht.



- 2** Das Leergewicht des Containers und die Gewichte der Ladung und des Staumaterials werden addiert.

tung der neuen IMO-Vorschrift überprüfen. Werden Toleranzgrenzen überschritten, wird der Befrachter vom Hafenstaat nach den jeweils geltenden nationalen Rechtsvorschriften belangt.

Falsch deklarierte Containergewichte sind eine der Hauptursachen für Containerschiffsunglücke, da sie in der Summe gerade auf kleineren Schiffen die Stabilität beeinträchtigen. Damit stellen sie ein hohes Risiko für die Sicherheit des Schiffes und der Besatzung dar. Außerdem können falsch deklarierte und in der Summe zu schwere Container

weiter unten gestapelte Container und deren Ladung beschädigen. Bislang wird das Gesamtgewicht eines beladenen Containers vom Befrachter oft nur hochgerechnet. Dabei können erhebliche Abweichungen zur tatsächlichen Bruttomasse pro Container auftreten.

„Die tatsächlichen Bruttogewichte sind für die Stauplanung unerlässlich“, betont Andreas Mrozek, Global Head Marine & Terminal Operations (OPS) bei der Hamburg Süd. „Daher begrüßen wir die neue Regelung.“ Die Reederei arbeitet mit Hochdruck daran, im Juli startklar zu sein. |●●●

ANZEIGE

**Deutsche
Reeder
im Porträt**

Käpt'n Kaufmann

| **Teil 7** | Vor mehr als drei Jahrzehnten hat **Hermann Ebel** die Hansa Treuhand gegründet. Seitdem hat das Unternehmen mehr als 100 Schiffsprojekte konzipiert. Zur „Flotte“ gehören außer Containerfrachtern und Tankern auch zwei Kreuzfahrtyachten und vier Airbus A380.

Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg



**Weitblick.**

Hermann Ebel zählt zu den erfahrensten Akteuren der Schifffahrtsbranche.

Es gibt offenbar noch aufreibendere Jobs, als Reeder zu sein: zum Beispiel Finanzchef einer Werft Ende der 1970er-Jahre. „Wenn ich da geblieben wäre, hätte ich mein Pensionsalter nicht erreicht“, sagt Hansa-Treuhand-Chef Hermann Ebel im Rückblick.

Das ist ihm als Unternehmer gelungen: Jahrgang 1949, könnte er schon ein paar Jahre im Ruhestand sein. Doch mit seinem gepflegten Vollbart und seinem gesunden Teint sieht er so frisch aus, dass er sich damit wohl noch eine Weile Zeit lassen kann. Sein Geheimnis? „Sportliche Betätigung zur Selbsterhaltung“, sagt Ebel schmunzelnd. Ohne das morgendliche Sportprogramm geht er nicht aus dem Haus.

Ebel ist Diplom-Betriebswirt und durch sein Hobby Segeln zur Schifffahrt gekommen. Nach seiner kaufmännischen Ausbildung hatte er zwar Verbindungen zur Automobilbranche – „aber das wäre in Stuttgart oder Wolfsburg gewesen“. Da kam ihm die Zeitungsanzeige gerade recht, mit der die Flensburger Schiffbau AG einen Assistenten der Geschäftsführung suchte.

Sein Hintergedanke: Montag bis Freitag arbeiten – und am Wochenende aufs Meer. Sieben Jahre hat er in der Schiffbauindustrie gearbeitet – und dabei ein Geschäftsmodell etabliert, das er später in veränderter Form weiterführen sollte: „Es ging darum, Eigenkapital für Neubauten zu beschaffen.“ Vorbild war hier die Großindustrie, wo es längst Usus war, dass man für Kunden Komplettpakete inklusive Finanzierung schnürte.

| Selbst ist der Mann | Die Werftengruppe wollte Schiffe verkaufen, die Reeder wollten kaufen – und Ebel sorgte über Fondsmodelle dafür, dass das Geld zusammenkam. Das klappte, war aber extrem stressig – vor allem, wenn etwa für afrikanische Abnehmer noch KfW-Finanzierungen und Entwicklungshilfe einzubinden waren.

Aus Diskussionen mit dem Verband der Schiffbauindustrie wusste Ebel, dass viele Werften in Sachen Finanzierung „großen Beratungsbedarf“ hatten – und entschied, sich selbstständig zu machen. Das war der Startschuss zur „Hansa Treuhand“, die sich in enger Abstimmung mit den Reeder-Kunden um Baufinanzierungen für Werften wie den Bremer Vulkan kümmerte. Schiffsfinanzierung über Fonds war 1983 noch ein recht neues Geschäftsfeld,



Ausblick. Moderner Arbeitsplatz, eingerahmt von maritimen Motiven, Familienfotos und dem perfekten Alsterpanorama.

in dem sich sonst nur die Münchner Conti-Gruppe und die Norddeutsche Vermögen tummelten.

Erstes Schiff ist die „John M.“ für die Reederei Carsten Rehder, es folgen Finanzierungen für Alfred Hartmann, dessen Unternehmensgründung in die gleiche Zeit fällt und der heute VDR-Präsident ist, und viele andere erste Adressen. Anfangs stammen die Schiffe noch aus deutscher Produktion, später kommen Polen, Südorea und China hinzu.

Vier Jahre später steigt Ebel selbst ins Reedereigeschäft ein. Zusammen mit Frank Leonhardt gründet er die Leonhardt & Blumberg Schifffahrtsgesellschaft. Bis heute sind die beiden Reeder geschäftlich verbunden. Die Bereederung der

Hansa-Treuhand-Flotte übernimmt seit 1994 Hansa Shipping. Zu den ersten Schiffen der neu gegründeten Sparte gehören die letzten bei der 1996 pleitegegangenen Traditionswerft Bremer Vulkan vom Stapel gelaufenen Schiffe „Hansa Century“ und „Hansa Constitution“ mit jeweils rund 2.800 TEU Kapazität.

Mit dem Kauf der legendären Viermastbark „Sea Cloud“ weitet die Hansa Treuhand ihre Aktivitäten in den Kreuzfahrtbereich aus. 2000 kommt die „Sea Cloud II“ hinzu. Technik, Nautik, Hotel, Einkauf, Marketing, Reiseprogramme: Ebels Team kümmert sich um die gesamte Wertschöpfungskette. Lohnt sich das – oder ist das eher ein Hobby des passionierten Seglers? Klare Antwort: „Ich fange doch nicht



Wir sind Asset-Player. Wenn wir einen guten Preis bekommen, verkaufen wir.

Hermann Ebel, Reeder

Hermann Ebel

- Jahrgang 1949
- Ausbildung zum Groß- und Außenhandelskaufmann
- Diplom-Betriebswirt
- Finanzchef einer norddeutschen Werftengruppe
- 1983 Gründung HANSA TREUHAND
- 1994 Gründung HANSA SHIPPING und Kauf der „Sea Cloud“
- 2001 Ablieferung der „Sea Cloud II“
- 2006 Gründung der „Stiftung Maritim Hermann & Milena Ebel“
- Derzeit betreut HANSA SHIPPING 42 Containerschiffe, vier Tanker und zwei Kreuzfahrtsegler
- Die Gruppe beschäftigt an Land rund 130 Mitarbeiter
- Verheiratet, drei Kinder; aktuell drei Enkel

www.hansatreuhand.de

an und subventioniere gut verdienenden Bundesbürgern ihren Urlaub.“ Auch hier gilt das Diktum des Betriebswirts: „Schiffahrt ist eine ökonomische Veranstaltung.“

| Wirtschaftlichkeit zählt | Aktuell besteht die Hansa-Treuhand-Flotte aus rund 50 Schiffen, deren komplettes Management Hansa Shipping besorgt. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Containerfrachtern in der Größenordnung 1.350 bis 6.550 TEU. Bis heute wurden unter Ebels Federführung mehr als 100 Schiffsprojekte konzipiert. Doch seit die Branche in der Krise steckt, ließ die Begeisterung der Investoren für Schiffe nach – und die Finanzierungssparte stand ohne neue Projekte da. „Unsere Berater brauchten für ihre Kunden aber

gute Anlagemöglichkeiten“, sagt Ebel. Seit 2009 ist die Hansa Treuhand deshalb auch beim Flugzeugleasing aktiv. Vier Airbus vom Typ A380 wurden bereits über Fonds finanziert und für 12 bis 15 Jahre an die Fluglinie Emirates verchartert – ein weiteres Standbein für die Firmengruppe.

„Wir sind Asset-Player“, sagt Ebel. Deshalb entwickelt er auch keine allzu große emotionale Bindung zu seinen Schiffen: „Wenn wir einen guten Preis bekommen, verkaufen wir.“ Von dieser Philosophie profitieren die Anleger, die mit den meisten Fonds gut gefahren sind.

Allerdings geht die andauernde Schifffahrtskrise auch an der Hansa Treuhand nicht spurlos vorüber: „80 Prozent niedrigere Charraten steckt man nicht so ein-

fach weg“, sagt Ebel. Eine Prognose für den Markt wagt er zunächst nicht. Immerhin brächten die vom VDR durchgesetzten Änderungen bei Lohnsteuer, Sozialabgaben und Schiffsbesetzung bald eine Entlastung. „Man muss Flagge zeigen und sich einbringen“, sagt Ebel.

Er tut das nicht nur als VDR-Mitglied, sondern auch als Mitinitiator und stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Stiftung „Schifffahrtsstandort Deutschland“. Als das Maritime Bündnis auf der Kippe stand, gelang es durch eine Kraftanstrengung der Reeder, die Ausbildungsförderung zu verstetigen. Wer ausflaggt, zahlt eine Gebühr, wer Nachwuchs auf seinen Schiffen ausbildet, bekommt einen Zuschuss. „Gerechter kann man das nicht machen“, sagt Ebel, der auf jedem Schiff Kadetten hat und – wie viele Reeder – plant, einige Schiffe wieder unter deutsche Flagge zu bringen.

| Für die Zukunft vorgesorgt | Was ihn beim Start ins Berufsleben ans Wasser gezogen hat, hält ihn da immer noch: Ihr 15-Meter-Boot „Victoria“ segeln seine Frau und er auch alleine. Die Oper ist ein weiteres Steckenpferd, Ebel sitzt im Stiftungsvorstand der Staatsoper und nutzt bei Auslandsreisen die Gelegenheit, andere Opernhäuser kennenzulernen. Musik ist auch ein Thema beim sozialen Engagement des Paares: Die vor zehn Jahren gegründete „Stiftung Maritim Hermann & Milena Ebel“ fördert kulturelle Projektarbeit mit Kindern und Jugendlichen.

Sollte er sich dereinst solcherart Vergnügungen und Verpflichtungen intensiver widmen wollen, ist vorgesorgt. Über die Firmengruppe ist eine Holding mit bewährten Managern gespannt, die das Unternehmen unabhängig von Entscheidungen der Familie macht. Theoretisch. Praktisch hat der Nachwuchs durchaus das nötige Potenzial: Die Töchter (34 und 31) haben internationale Touristik und Management in Spanien bzw. Betriebswirtschaft mit maritimem Schwerpunkt in London studiert, der Sohn (28) wird Jurist. Keine schlechten Voraussetzungen.

Aber noch hat der stets elegant gekleidete Ebel im Firmensitz „PremContor“ mit dem Traumblick über die Hamburger Außenalster das Ruder in der Hand, und der tägliche Frühsport hält ihn fit. „Wir wollen weiter in der Schifffahrt aktiv bleiben“, sagt er. Das schließt die nächste Generation ausdrücklich mit ein. |●●●

Fit für die Zukunft

| Jubiläum | Vor 160 Jahren wurde die Reederei Carl Büttner gegründet, die heute von Bremen aus elf Tanker managt. Das Thema Ausbildung wird hier traditionell großgeschrieben.

A Am 9. März 1856 gründete Carl Dietrich Büttner im Alter von nur 24 Jahren ein Schiffsmakler- und Speditionsgeschäft gleichen Namens in Leer/Ostfriesland. Im Jahr 1892 wurde eine Niederlassung in Bremen gegründet, die seit 1933 als eigenständiges Unternehmen agiert. So gibt es innerhalb von zwei Jahren gleich zwei Jubiläen zu feiern: am 9. März das 160-jährige Bestehen seit Gründung in Leer und am 1. Januar 2017 die 125-jährige Existenz in Bremen.

Nach schwierigen Phasen wie den beiden Weltkriegen konzentrierte man sich ab 1968 auf die Seeschifffahrt. Dabei wurde von Beginn an immer großer Wert auf hohe Qualität gelegt: So war Büttner die erste Reederei, die den Doppelboden und anschließend die Doppelhülle einführte; bereits sehr früh ließ man sich nach ISO-Anforderungen zertifizieren und setzte zur Reduzierung des Schwefelausstoßes auf Scrubber-Technologie.

„Aurelia“. Der Doppelhüllentanker von 2006 ist knapp 170 Meter lang und kann rund 28.000 Kubikmeter Öl oder Chemikalien transportieren.

Büttner verfügt über jahrzehntelange Geschäftsbeziehungen zu den Oil Majors. Die erstklassige Performance der Flotte und die Einhaltung der hohen Qualitätsstandards sicherten der Reederei als verlässlichem Partner der Ladungseigner stets eine hohe Anzahl an „Oil Major Approvals“.

| Moderne Flotte | Die Familie ist über den Beirat dem Unternehmen eng verbunden. Geschäftsführer sind Thorsten Mackenthun und der Gesellschafter Stefan Wurzel. Büttner betreibt zurzeit eine Flotte von sechs Tankern der Intermediates-Klasse (zwischen 13.500 und 16.500 tdw), davon vier eigene und zwei von der ebenfalls in Bremen ansässigen Reederei Sloman Neptun eingecharterte. Dazu kommen fünf Tanker der Flexi-Klasse (rund 24.000 tdw). Insgesamt werden also elf Produktentanker im Fahrtgebiet zwischen Russland, Skandinavien, Großbritannien bis nach Südeuropa (Spanien/Portugal) eingesetzt.

Seit Jahren engagiert sich Büttner stark in der seemännischen und landseitigen Ausbildung. So hat die Bremer Traditionsreederei zum 150-jährigen Fir-



Geschäftsführer.
Thorsten Mackenthun engagiert sich auch im VDR.

menjubiläum die Carl-Büttner-Stiftung ins Leben gerufen, die Studenten der Schiffsbetriebstechnik und der Nautik in Bremen und Bremerhaven ein Semester lang durch ein Stipendium unterstützt.

Das Unternehmen setzt zurzeit das intern erarbeitete Programm „Fit for the future“ um. Damit sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, um die Flotte aus eigener Kraft schrittweise zu erneuern und zu erweitern. Dabei komme man sehr gut voran. Die Weichen seien gestellt, um dieses ambitionierte Ziel in absehbarer Zeit zu erreichen, so Thorsten Mackenthun: „Und dafür benötigen wir gut ausgebildetes und motiviertes Personal.“ |●●●



Fotos: Hasenpusch, Reederei Carl Büttner

ANZEIGE

Die Saubermänner

| Umweltschutz | Potenziellen Öl-Sündern auf der Spur: Im Auftrag des Havariekommandos kontrollieren Marinefliegerteams per Luftüberwachung das Treiben auf den Schifffahrtsrouten von Nord- und Ostsee. **Text und Fotos: Peer Schmidt-Walter**

Tief hängende graue Wolken, aus denen dichte Regenbahnen hängen, jagen von Westen über Nordholz bei Cuxhaven. Auf dem Flugplatz des Marinefliegergeschwaders 3 „Graf Zeppelin“ bereitet sich eine Crew auf den Tag vor. „Unser Programm heute?“ Kapitänleutnant Steffen W. lächelt entspannt: „Nur ein Routineflug über die Ostsee.“ Doch auch der muss vorbereitet werden. Kommandant und Copilot, Oberleutnant zur See Tobias M., scharren sich im Stabsgebäude mit Systembeobachter

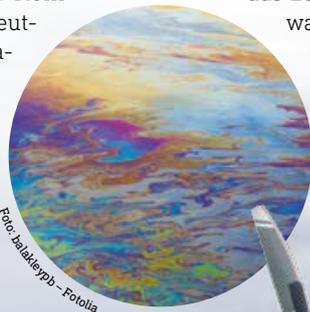
Stabsbootsmann Dirk J. um ein paar PCs und blättern in ihren Unterlagen. Trotz aller Akribie ist die Stimmung unter den drei Fliegern entspannt und locker.

| Lange Tradition | Das Wetter sehe zwar hier über der Nordseeküste nicht so knackig aus, „aber wir lassen uns überraschen“, sagt der Kommandant und gibt das Zeichen zum Aufbruch. Draußen wartet schon ein Kleinbus, der die drei über das weitläufige Flugfeld kutschiert. „Hier können die größten Maschinen der

Welt starten und landen“, erklärt Steffen W. Man erfährt weiter, dass auf dem Gelände seit 1914 die Kaiserliche Marine-Luftschiffer-Abteilung mit bis zu 42 Zeppelin stationiert war, später dann die Luftwaffe mit Jagdgeschwadern aus Me 109, Fw 190 und Ju 88. Nach dem Krieg wurden die Anlagen von den Amerikanern übernommen, bis 1963 hier wieder deutsche Marineflieger Einzug hielten.

Jetzt sind zwei Ölüberwachungsflugzeuge des Typs Do 228 der Deutschen Marine, acht Fernaufklärer P 3C-Orion sowie die Seaking- und Sea-Lynx-Hubschrauber

Einsatz. Die Crew der PC AIR 57-04 vor ihrer Maschine. Eines der Ziele: Ölverschmutzungen im Meer aufzuspüren.



**Vorbereitung.**

Kommandant und Copilot beim Wetter-Briefing (l.), Ground Check durch den Copiloten.

des Marinefliegergeschwaders 5 vor Ort. „Na, wie sieht’s denn heute aus?“, fragt der Kommandant den diensthabenden Meteorologen, um den herum das Wettergeschehen über die Bildschirme flimmert. „Könnte besser sein“, sagt der und erklärt die Lage entlang der geplanten Flugroute. Aus der Ruhe bringen lässt sich die erfahrene Crew dadurch nicht: „Wir fliegen immer, ob bei Windstärke 12, Regen, Eis oder Schneestürmen. Da kann uns so leicht nichts erschüttern“, sagt Kaleu W., unterschreibt diverse Papiere und schließt damit das Briefing ab.

In der Halle steht die Maschine mit der Kennung 57-05 zur Wartung. Ihren Zweck kann man am Rumpf ablesen: POLLUTION CONTROL – Ölüberwachung. Nord- und Ostsee stehen ständig auf dem Arbeitsprogramm von PC AIR. An Bord natürlich Aufklärungstechnik vom Feinsten: das modernste europäische Luftüberwachungssystem. Stückpreis: 15 Millionen Euro – gut angelegt, weil eine wirkungsvolle Abschreckung gegen Ölsünder. Auf dem Vorfeld glänzt ihre von Schauern geduschte Schwester 57-04.

| Sorgfältiger Check | Copilot Tobias M. macht seine vorgeschriebene Runde um die Do 228 NG („New Generation“). Er dreht die Propeller per Hand, steckt den Kopf in die Radkästen, überprüft die beiden Triebwerksgondeln – alles nach einer genau festgelegten Liste. „Hab ich im Kopf“, lächelt er bescheiden und gibt seinem Kommandanten schon mal per Daumen das Klarzeichen.

Stabsbootsmann Dirk J. weist unterdessen in die Rettungsmittel ein. Platznehmen, alles verstauen in Kabine und Cockpit, Kopfhörer anlegen und einstöpseln. „Bitte

anschnallen!“, hört man Steffen W. und weiter: „Wir machen denn erst mal Krach.“ Spricht’s und startet den kräftigen 1.158 kW-Turboprob-Antrieb.

Anrollen bei weiterem Sicherheits-Procedere. Die beiden Piloten gehen alles durch: „Checked?“ – „Is checked!“, wird jeder Punkt noch einmal geprüft und schließlich: „Take-off-briefing completed“. Bis an die Flugleitung gemeldet werden kann: „Papa Charlie 474 is ready for departure.“ Und an die Crew gewandt: „Jetzt geht’s los! Take off und rotate, abgeben, Roger!“ Bremsst der Fluglotse in englisch-deutschem Sprach-Mix: „There goes nothing im Luftraum, ihr müsst euch noch maximal two minutes gedulden, ist noch einer über und einer unter euch!“

Dann die Erlösung: „Ab in 4.000 Fuß. Wir haben nichts Besonderes für die Ostsee. Denn man tschüss und schönen Flug!“ „Tschüss, bis später!“, verabschiedet sich der Kommandant bei seinem Kollegen aus dem maritimen Lagezentrum des Havariekommandos auf Deutsch, „dann geh ich erst mal rechts rum Richtung Itzehoe.“ Hinein in die regenschweren, turmhohen Wolkenballen. Die 228 schüttelt sich unwillig und →



Hohe Kontrolldichte über Nord- und Ostsee

••• Bei der Jagd auf Umweltsünder kooperiert das Havariekommando u.a. mit der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf, der Bundespolizei See, der Wasserschutzpolizei der Küstenländer und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Das Verteidigungsministerium stellt im Auftrag des Verkehrsministeriums den Betrieb der Maschinen sicher. Im Einsatz sind zwei Ölüberwachungsflugzeuge des Typs Do 228 sowie Bundespolizei-Hubschrauber. Das ganze Jahr über werden etwa zehnmal pro Woche die dicht befahrenen Hauptschiffahrtsrouten sowie Nord- und Ostsee abgeflogen. In der Folge ging die Zahl von illegalen Ölentorgungen deutlich zurück.



Perspektive. Der dänische Fährhafen Gedser wie selten gesehen.



→ kämpft sich bei Sicht null durch nach oben.

Genau über Lübecks Altstadt reißen die Wolken auf. „Gefahr der Sonnenbrille ist angesagt“, witzelt der Kaleu. Dann brummt PC AIR mit der schlanken Elektronik-Nase mit 300 Sachen auf Ostkurs an Travemünde, Neustadt, Grömitz, Wismar und Rostock vorbei und checkt dabei die dahinschleichenden Frachter- und Fährenkolonnen in der berüchtigten engen Kadettrinne zwischen Mecklenburg-Vorpommern und Dänemark. „Ölsünder haben bei den Profijägern keine Chance“, sagt Michael Friedrich, der mittfliegende Pressesprecher des Havariekommandos, „denn immer mal wieder spürt die Crew illegal eingeleitete Schadstoffe auf.“

| Ölteppich in Sicht | Systembeobachter Dirk J., „alter Hase“ bei der Jagd auf Umweltfrevler, gibt zwischendurch – immer mit Blick auf seine Monitore – eine selbst erlebte Story zum Besten: „Wir haben eine Ölspur vermessen: 1,7 Seemeilen lang, eine Viertelmeile breit. Keine Spur vom Verursacher. Bis ich plötzlich einen zweiten, noch größeren Ölteppich ausmache. ‚Richtung zwei Uhr ein Dampfer!‘,

hab ich gleich gemeldet. Im Sturzflug hat der Kommandant die optische Aufklärung eingeleitet. Bei mehreren An- und Überflügen werden Schiffsname und Heimathafen fotografiert und gefilmt. An Bord des Frachters wird der wachhabende Steuermann vom Flugzeugbrummen aufgeschreckt. Er stürzt in die offene Brückennock und entziffert, was auf der Rumpfunterseite der tief fliegenden Maschine steht: POLLUTION CONTROL. Jetzt ist er alarmiert. Sekunden später wird der Ölstrom gestoppt. Noch tummelte der sich in dänischen Gewässern, sodass wir ihn an die Kollegen in Kopenhagen melden konnten“, berichtet Dirk J. „Und über Funk hab ich dann several oilpatches auf der und der Position gemeldet. Die Jungs haben sich gefreut, dass wir ihnen schon wieder was zum Jagen überlassen haben.“

Heute bleiben die Sensoren der Maschine „cool“. Dirk J. zeigt aber in einer Simulation, wie das im Ernstfall tatsächlich aussehen kann. „Da unten, die grün-roten Algenteppiche“, zeigt er durchs Fenster, „könnte ein Laie schon für Verschmutzungen halten.“

Inzwischen zieht der Dornbusch-Leuchtturm an der Nordspitze von Hidden-



Klassisch. Der Kommandant navigiert optisch mit der Karte.

see an Backbord vorüber, Steuerbord bald der Gellen, die Nordansteuerung von Stralsund; dann über den Sund bis Palmerort, die Inseln Ruden und Oie, Usedom von Ferne, blendend weiß Rügens Kalkklippen, im Luftsprung nach Mön – „abgesprochen mit den Dänen“, so Steffen W. Gedser, die scheinbar mit Miniaturmühlen gespickten Windparks mit Kurs Flensburger Förde.

| Segler vermisst | „Dann machen wir noch mal einen Ausflug zu den Nordfriesischen Inseln“, kündigt der Kaleu an. Gleich darauf ist über den Seenotkanal 16 eine Meldung zu hören: „Mann über Bord von einer weißen Segelyacht mit der roten Aufschrift ‚Second Life‘ zwischen Maasholm und Kiel. Kein Funkkontakt!“ Sofort wird der Kurs in Absprache mit RCC Bremen, der Rettungsleitstelle, nach Süden geändert. „Bloß nicht über die Schießgebiete“, warnt der Kommandant, „die sind aktiv!“

Die Bewölkung hat zugenommen, das Tief hat uns eingeholt. „Alles festhalten, Achtung, Geisterbahn!“, entscheidet der Kommandant. „Jetzt stürz ich mich mal runter auf 100 Fuß!“ Ein für die beiden Passagiere nicht ganz magenfreundliches Manöver. Im 30-Meter-Tiefflug wird jeder Segler bis hinein in die Eckernför-



Wasserstraße. Auf dem Nord-Ostsee-Kanal herrscht reger Verkehr.



Tiefflug. Ein Segler wird angeflogen, um zu sehen, ob es der gesuchte ist.



Dornier Do 228

••• Die Dornier 228 ist ein zweimotoriges, turbinengetriebenes Propellerflugzeug mit Kurzstart- und -landefähigkeit des deutschen Flugzeugherstellers Dornier. Es wurde von 1981 bis 1998 im bayrischen Oberpfaffenhofen produziert, die NG (New Generation)-Version später in der Schweiz.

Länge: 16,5 m
Spannweite: 17 m
Höhe: 4,86 m
Gewicht: 3.739 kg
Höchstgeschwindigkeit: 433 km/h

Reisegeschwindigkeit: 315 km/h
Erstflug: 21. März 1981
Reichweite: 1.111 km

Spannweite: 17 m
Triebwerke: 2
Motortyp: Honeywell TPE331 (Turboprop)



Modern. Der Systembeobachter an seinem Arbeitsplatz vor dem Bildschirm.

der Bucht angeflogen. Wieder eine steile Kurve nach oben und auf Gegenkurs mit „echt unangenehmen“ Schauern und bockigem Gegenwind. Inzwischen suchen unter uns auch die Korvette „Ludwigshafen am Rhein“, ein Minenjagdboot und zwei DGzRS-Rettungsboote. „Wie die Nadel im Heuhaufen“, meint der Kaleu, „bei der Masse von Booten“, und fragt: „Wie viel Sprit noch?“ „Noch für eine Extrastunde“, meldet Co Tobias M., sodass bei leichter Sichtverbesserung noch ein paar luftige Kreise gedreht werden können. Abbruch nach rund 20 Minuten, die Seenotleitung stimmt zu. Der Segler ist unauffindbar. Ein Fehl- oder Falschalarm, wird vermutet.

Im Steigflug wieder auf 4.000 Fuß. „Ab nach Nordholz und direkt nach Hause!“, gibt Steffen W. die Marschroute vor. Die führt über den Nord-Ostsee-Kanal, Rendsburg und die Elbe bis zur Heimatbasis. Dort hat sich das Tief festgekrallt. Dann: „Alles anschnallen! Checkliste zur Landung, Kabine alles klar, angeschnallt?“ Nach 450 Seemeilen und drei Stunden zehn Minuten Flugzeit bei 350 Liter Spritverbrauch pro Stunde setzt PC AIR 474 auf. Wasserfontänen von der Landebahn spritzen hoch und werden zu Gischt verwirbelt – fast wie zur Begrüßung. |•••

„Der eingeschlagene Weg hat sich bewährt“

••• Als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer koordiniert das Havariekommando (HK) seit 2003 das staatliche Unfallmanagement auf Nord- und Ostsee. Der Leiter, Hans-Werner Monsees, zieht Bilanz.

? Der Bereich Ölüberwachung ist nur ein Teil Ihrer Arbeit. Was gehört sonst noch dazu?

Hans-Werner Monsees: Die Bekämpfung von Schadstoffunfällen ist immer noch ein Schwerpunkt des Havariekommandos, wie auch Brandbekämpfung, Verletztenversorgung und technische Hilfeleistung auf See. Auch Notschleppeneinsätze in Zusammenarbeit mit staatlichen und privaten Notschleppern gehören zu den Hauptaufgaben.

? Wie schwer muss ein Unfall sein, damit das Havariekommando die Gesamteinsatzleitung über die staatlichen Kräfte übernimmt?

Monsees: In der Havariekommandovereinbarung wird der Begriff der „Komplexen Schadenslage“ definiert. Eine derartige Lage liegt vor, wenn eine Vielzahl von Menschenleben, Sachgüter von bedeutendem Wert, die Umwelt oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gefährdet sind oder eine Störung dieser Schutzgüter bereits eingetreten ist und zur Beseitigung dieser Gefahrenlage die Mittel und Kräfte des täglichen Dienstes nicht ausreichen oder eine einheitliche Führung erforderlich wird. Bei diesen maritimen Großschadenslagen übernimmt das Havariekommando die Gesamteinsatzleitung.



Hans-Werner Monsees
 Leiter Havariekommando

? Mehre deutsche Reedereien sehen für ihre Unternehmenssparten, gerade bei der Bereitstellung von Rettungskapazitäten von Offshore-Windparks, im Havariekommando eine staatliche Konkurrenz. Sind diese Sorgen berechtigt?

Monsees: Hier möchte ich mit einem entschiedenen Nein antworten.

Diese Sorgen sind komplett unberechtigt. Grundsätzlich sind die Offshore-Windenergieunternehmen in der Verantwortung, Rettungs- und Krankentransportkapazitäten von und zu den Windparks sicherzustellen. Das Havariekommando ist lediglich beauftragt, bei besonders komplexen Rettungssituationen dann subsidiär tätig zu werden. Insofern kann von einer staatlichen Konkurrenz keine Rede sein. Ich würde mir wünschen, dass wir hier zu einer sachlichen Diskussion zurückfinden.

? Hat sich das Havariekommando in den letzten zwölf Jahren bewährt? Wo sehen Sie noch Verbesserungsbedarf?

Monsees: Mit der Zentralisierung des maritimen Notfallmanagements beim Havariekommando haben der Bund und die fünf Küstenländer die notwendigen strategischen Entscheidungen nach der Havarie der „Pallas“ getroffen. Bisher wurden über 60 komplexe Schadenslagen alle positiv abgeschlossen. So kann man schon davon reden, dass sich der eingeschlagene Weg bewährt hat. Verbesserungsbedarf gibt es immer, denn wer aufhört, besser zu werden, hat aufgehört, gut zu sein. |•••



Serie. Die „ECO STAR 85K“-Reihe umfasst fünf VLECs (Very Large Ethane Carriers).

Viel Stauraum für C₂H₆

| Innovation | In einem Joint Venture mit einem luxemburgischen Unternehmen lässt die Reederei Hartmann die größten Ethan-Tanker der Welt bauen. Die Motorentechnik für das Quintett liefert MAN Diesel & Turbo.

Vor gut anderthalb Jahren haben die Hartmann-Gruppe im ostfriesischen Leer und die in Luxemburg beherrschte Jaccar Holdings ein Joint Venture gegründet. Der Fokus des Gemeinschaftsunternehmens United Ethane Carriers (UEC) mit Sitz in Singapur liegt auf dem internationalen Ethan-Transport-Geschäft. Mit Blick auf den Partner Jaccar sagte Alfred Hartmann, Aufsichtsratschef der Hartmann AG, seinerzeit: „Unsere Stärken ergänzen sich sehr gut, besonders in diesem hochspezialisierten Markt. UEC stellt Kompetenz zum Nutzen unserer Kunden bereit.“

Das erste gemeinsame Projekt nimmt jetzt Gestalt an: Insgesamt wurden über

JHW fünf Ethan-Tanker geordert, die ein Fassungsvermögen von jeweils 85.000 Kubikmetern in Star-Trilobe-Tanks aufweisen. Angetrieben werden die 231,6 m langen und 36,6 m breiten Schiffe durch einen Hauptmotor vom Typ MAN B&W 6G60 ME-GI. Dalian Shipbuilding Industry Offshore Co. Ltd. (DSIC) in China baut die Ethan-Tanker, die Motoren kommen von Hyundai Heavy Industries (HHI) in Südkorea. Die Auslieferung des ersten Schiffs ist für Mitte 2017 vorgesehen.

| Hohe Effizienz | „Der ME-GI-Motor sprach uns aus mehreren Gründen an. Das gilt für die Umweltvorteile aufgrund des vernach-

lässigbaren Gasschlupfes ebenso wie für die robusten, stabilen Antriebseigenschaften, auch bei schwerem Seegang“, so Kapitän Ulrich Adami, Fleet Manager bei Hartmann Gas Carriers Germany. „Wir haben auch die hohe Treibstoffeffizienz und die Flexibilität beim Antrieb durch HFO oder Ethan als große Vorteile bei der Auswahl der Hauptmotoren für unsere Neubauten angesehen“, ergänzt Adami. Die Schiffe haben separate Brennstoff-Gastanks im Laderaum, die für Ethan und LNG ausgelegt sind.

Die MAN-Motoren erfüllen dank der Abgasrückführungstechnik (EGR) die Tier-III-Emissionsbestimmungen. Sie haben ei-



Unsere Stärken ergänzen sich sehr gut, besonders in diesem hoch spezialisierten Markt.

Alfred Hartmann, Aufsichtsratschef der Hartmann AG, über das Joint Venture mit Jaccar



die Tochterunternehmen Evergas (Jaccar) und GasChem Services, das zur Hartmann-Gruppe gehört. Die 1981 gegründete Hartmann Reederei ist seit 30 Jahren auf die Entwicklung und Bereederung von Gastankern spezialisiert. Mit einer Flotte von 34 Gastankern betreibt sie eine der größten dieser Art im weltweiten Markt. Die aktuell größten Schiffe verfügen über ein Fassungsvermögen von 35.000 Kubikmetern. Befrachtung und kommerzielles Management für eine moderne, technisch hoch entwickelte Flotte für den Transport von Ethylen, Ethan und LPG besorgt GasChem Servi-

ces. Das in Hamburg ansässige Schiffahrtsunternehmen arbeitet dabei mit Großkunden aus der Petroleum- und der chemischen Industrie zusammen.

Seit der Inbetriebnahme des ersten Gastankers 1984 hat die Hartmann Reederei kontinuierlich an der Neu- und Weiterentwicklung von Gastankern gearbeitet und gilt im Markt als Trendsetter. Ein echtes Highlight auf diesem Gebiet stellt das „ECO STAR 36K“-Projekt dar (s. Kasten). An der Spitze der Hartmann AG stehen Dr. Niels Hartmann (CEO) und Michael Hoppe (CFO), Aufsichtsratschef Alfred Hartmann ist seit Anfang 2015 Präsident des VDR. | ●●●

nen Einspritzdruck von 400 bar und bilden den Hauptteil eines Antriebssystems, das auch einen Alpha-Verstellpropeller von MAN Diesel & Turbo umfasst. Die ME-GI-Motoren treiben VBS1810-Propeller mit einem Durchmesser von 7,60 Meter an – die größten Mk-5-Modelle, die bislang aus dem Propellerportfolio des Unternehmens bestellt wurden.

Um den Wirkungsgrad zu optimieren, werden bei der Propelleranlage hocheffiziente Kappel-Propellerblätter sowie ein Wulstbug-/Ruderbirnensystem eingesetzt. MAN Diesel & Turbo liefert auch das Wellengeneratorsystem für die Schiffe. Die Aufträge gehen auf eine Absichtserklärung zurück, die auf der SMM 2014 unterzeichnet wurde. Bei MAN Diesel & Turbo stehen derzeit insgesamt acht Motoren für Ethan-Tanker in den Auftragsbüchern.

Die 85K-Schiffe werden in einer langfristigen Zeitcharter bei Oriental Energy beschäftigt sein.

| Langjährige Expertise | Weiterhin unabhängig von dem Joint Venture agieren

Mit Ethan für Ethan: „ECO STAR 36K“

●●● Gemeinsam mit dem Ingenieurbüro HB Hunte Engineering aus Oldenburg hat die Hartmann Reederei einen hochmodernen, einzigartigen Schiffstyp entwickelt: den Ethylen-Tanker Typ „ECO STAR 36K“ mit „Svelte“-Bug-Design.

Die 188 m langen und 29 m breiten „ECO STAR 36K“ können nicht nur mit Schweröl, Gasöl oder LNG betrieben werden, sondern auch mit Ethan – und dabei sogar das Boil-Off-Gas der Ladung nutzen. Das Schiff hat separate Brennstoff-Gastanks im Laderaum, die für Ethan und LNG ausgelegt

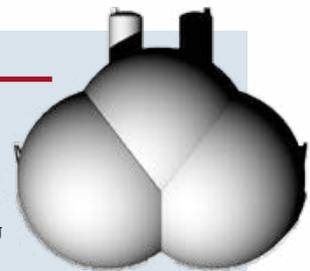
Star-Trilobe-Tank.

Bis zu 30 Prozent bessere Ausnutzung des Laderaums.

sind und einen Aktionsradius von 10.000 Seemeilen im Gasbetrieb ermöglichen. Bei Bedarf kann schnell und problemlos zwischen Gas- und Schwerölbetrieb gewechselt werden. Für die ersten drei Schiffe des neuen Typs schloss das zur Hartmann-Gruppe gehörige Unternehmen GasChem Services eine langfristige Beschäftigung mit dem saudi-arabischen Chemiekonzern SABIC.

www.hartmann-ag.com

Weltneuheit. Als erster Gastanker überhaupt trägt der 36K den Aufbau auf dem Vorschiff.





Nachhaltig recyceln

Schiffswrack.

Es kommt auf den Schutz von Menschen und Umwelt an.

| Schiffsverwertung | Der VDR appelliert an Staatengemeinschaft und EU-Kommission, von regionalen Sonderregelungen abzusehen.

Ein umweltfreundliches Recycling von Schiffen unter sicheren Arbeitsbedingungen ist international nur wirksam, wenn sich die Standards in den Ländern verbessern, in denen die Schiffe verwertet werden. Um das zu erreichen, wurde schon im Mai 2009 in der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation das sogenannte „Hongkong-Übereinkommen für das sichere und umweltfreundliche Abwracken von Schiffen“ verabschiedet.

| Zögerliche Ratifizierung | Das Übereinkommen sieht die Einführung internationaler Standards vor, um Unfälle zu verhindern und den Umweltschutz zu verbessern. Abwrackeinrichtungen sollen danach umfassend auf Arbeitssicherheit und Umweltschutz zertifiziert werden. Für Schiffe soll es eine Inventarliste der an Bord verbauten Gefahrstoffe geben. Das Übereinkommen ist noch nicht in Kraft – bislang haben es nur Belgien, Kongo, Norwegen und Frankreich ratifiziert.

Die Schifffahrtsbranche setzt sich schon seit der Verabschiedung des Übereinkommens für seine Umsetzung und damit für ein nachhaltiges Recycling von Schiffen ein. Der Verband Deutscher Reeder (VDR) hat die Entwicklung des Übereinkommens aktiv unterstützt und fordert die zügige Ratifizierung. Dies bekräftigte

VDR-Geschäftsführer Dr. Martin Kröger in mehreren Vorträgen auf dem TradeWinds Ship Recycling Forum 2016 in Dubai vor einem internationalen Fachpublikum.

Die Initiativen der Schifffahrtsindustrie zeigen bereits erste Wirkung. Jüngst wurden vier Recyclingwerften in Alang (Indien) von der japanischen Klassifikationsgesellschaft ClassNK mit einem Statement of Compliance, einer Übereinstimmungserklärung mit den Standards des Hongkong-Übereinkommens, ausgezeichnet. Die Teilnehmer der TradeWinds-Konferenz bewerteten dies als ein positives Zeichen dafür, dass die internationalen Regelungen des Übereinkommens Fahrt aufnehmen.

Kritisch wurde dagegen die Initiative der EU-Kommission gesehen, einen eigenen regionalen Regelungskranz über die Vorschriften des Hongkong-Übereinkommens zu legen. Die Konferenzteilnehmer mahnten, regionale Sonderregelungen verursachten Marktverzerrungen und schafften keine besseren Standards in Drittstaaten, die nicht an EU-Recht gebunden seien.

Besonders negativ wurde die geplante Recycling-Abgabe für Schiffe bewertet, die in einem EU-Fonds gesammelt und für „grünes“ Recycling wieder ausgekehrt werden soll. Diese bislang nur als Entwurf vorliegende Maßnahme sei gänzlich verfehlt und auf den internationalen Märkten nicht durchsetzbar. Außerdem sei eine solche Abgabe nicht mit den Grundsätzen der Welthandelsorganisation und des internationalen Seerechts vereinbar. Kröger mahnte, es sei Aufgabe der IMO-Mitgliedstaaten, die internationalen Regeln zügig in Kraft zu setzen. Regionale Sonderabgaben seien dagegen keine Lösung. |●●



Die deutschen Reeder fordern die zügige Umsetzung der Hongkong-Konvention durch die Staatengemeinschaft.



Fotos: rajam2 - iStockphoto, VDR

Dr. Martin Kröger, VDR-Geschäftsführer

| NEUE SCHIFFE |

| EIBE OLDENDORFF |

IMO-Nummer	9676618
Reederei	Egon Oldendorff, Lübeck
Flagge	Malta
Ablieferung	2015
Typ	Massengutfrachter
Tonnage	25.431 BRZ
Tragfähigkeit	38.330 TDW
Ladekapazität	49.938 Kubikmeter (Korn)
Werft	Jinling Shipyard, CHN
Länge/Breite/Tiefgang	179,99 m/30,05 m/10,53 m
Motor/Leistung	MAN-B&W 5S50ME-B9/8.900 kW
Geschwindigkeit	14 Knoten
Klasse	Det Norske Veritas



| CARLOTA BOLTEN |



IMO-Nummer	9718442
Reederei	August Bolten, Hamburg
Flagge	Portugal
Ablieferung	2015
Typ	Massengutfrachter
Tonnage	24.198 BRZ
Tragfähigkeit	37.000 TDW
Ladekapazität	46.733 Kubikmeter (Korn)
Werft	Yangzhou Guoyu (CHN)
Länge/Breite/Tiefgang	180 m/30,05 m/10,65 m
Motor/Leistung	Wärtsilä 5RT-flex50/6.350 kW
Geschwindigkeit	14 Knoten
Klasse	Bureau Veritas

| OOC NERZ |

IMO-Nummer	9766243
Reederei	OOC Opielok Offshore Carriers
Flagge	Deutschland
Ablieferung	Februar 2016
Typ	Crew Transfer Vessel
Tonnage	145 BRZ
Tragfähigkeit	30 TDW
Passagiere	12 bis 36
Werft	Strategic Marine (SGP)
Länge/Breite/Tiefgang	26,20 m/8,90 m/1,75 m
Motor/Leistung	4x Volvo D13-400 à 515 kW
Geschwindigkeit	27 Knoten
Klasse	Lloyd's Register



Fotos: Hasenpusch

HHLA leidet unter sinkendem Containerumschlag

Der Hamburger Hafenlogistiker HHLA hat im Geschäftsjahr 2015 trotz anhaltend schwieriger Rahmenbedingungen Umsatzerlöse von 1,1 Mrd. Euro und ein Betriebsergebnis (EBIT) von 156,5 Mio. Euro erzielt. Damit sank der Umsatz um 4,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr, das Betriebsergebnis fiel um 7,5 Prozent niedriger aus. Der Konzernjahresüberschuss nach Anteilen anderer Gesellschafter hingegen

konnte um 13,2 Prozent auf 66,7 Mio. Euro deutlich zulegen.

Der wasserseitige Containerumschlag auf den Terminals der HHLA ging um 12,3 Prozent auf 6,6 Mio. Standardcontainer (TEU) zurück. Neben den Hamburger Terminals betreibt das Unternehmen noch eines in Odessa. Die Intermodalgesellschaften der HHLA dagegen steigerten die Menge der

transportierten Container nach einem bereits starken Vorjahr noch einmal um 2,7 Prozent auf 1,3 Mio. TEU. Die Bilanz war die letzte des scheidenden Vorstandschefs Klaus-Dieter Peters. Zuletzt hatten Berichte über chaotische Zustände am Container-Terminal Burchardkai (CTB) für Aufsehen gesorgt.

www.hhla.de

Foto: HHLA

Flaute. Der Containerumschlag auf den drei Hamburger Terminals der HHLA ging um 12,6 Prozent auf 6,3 Mio. TEU zurück.



Kühne + Nagel weiter auf Erfolgskurs

Der Logistikkonzern Kühne & Nagel bleibt im Seefrachtbereich führend: Bei den spezifischen Fachdiensten wie Kühl- oder Sammelcontainer gewannen die Schweizer Marktanteile hinzu und festigten ihre Position. Insgesamt disponierte das Unternehmen mit 3,8 Mio. TEU so viel wie im Vorjahr, jedoch bei einer erheblich verbesserten Rendite. So konnte der Rohertrag

pro TEU um 5,2 Prozent gesteigert werden. Infolge der Frankenstärke sank der Umsatz um 4,4 Prozent auf 16,73 Mrd. Franken, der operative Gewinn stieg aber um 3,6 Prozent auf 1,04 Mrd. Franken www.kn-portal.com

Zentrale. Firmensitz des Logistikkonzerns im schweizerischen Schindellegi.



Foto: Kühne + Nagel International AG

Eurogate wächst stärker

Der Terminalbetreiber Eurogate blickt auf ein gutes Geschäftsjahr 2015 zurück. Trotz schwieriger Marktbedingungen hat die europäische Terminalbetreiber-Gruppe ihren Jahresüberschuss um 13,4 Prozent auf 73,5 Millionen (Vorjahr: 64,9 Mio.) Euro gesteigert.



Der Containerumschlag an den deutschen Eurogate-Standorten wuchs stärker als der Markt. In Bremerhaven, Wilhelmshaven und Hamburg schlug man 2015 mit 8,2 Mio. TEU 1,5 Prozent mehr Boxen um als 2014. Die Umsatzerlöse der Eurogate-Gruppe legten um 4,5 Prozent auf 591,3 Millionen (Vorjahr: 566 Mio.) Euro zu. Das Betriebsergebnis (EBIT) stieg um 19 Prozent auf 91,1 Millionen (Vorjahr: 76,5 Mio.) Euro.

www.eurogate.de



Partner. Unter anderem sind die „Mecklenburg-Vorpommern“ (Stena) und die „Nils Holgersson“ (TT-Line) im Einsatz.

Fährlinien Stena und TT-Line kooperieren

••• Ab dem 4. April bietet die schwedische Reederei Stena Line auf der Route Rostock-Trelleborg einen erweiterten Fahrplan. Mit sechs Abfahrten in der Hochsaison und fünf Abfahrten in der Nebensaison verdoppelt sich die Kapazität auf der Route nach Südschweden und zurück. Der neue Fahrplan wird

ermöglicht durch eine Swap-Vereinbarung mit TT-Line, wobei beide Unternehmen je zwei eigene Fähren einsetzen. Das erhöht für Passagiere und Frachtkunden die Flexibilität und erspart Wartezeiten. Die Überfahrt dauert wie bislang sechs Stunden am Tag und sieben Stunden in der Nacht.

www.stenaline.de www.ttline.com

Fotos: Stena Line, TT-Line



Wachstum. In Long Beach wurden 2015 etwa 7,2 Millionen TEU umgeschlagen – ein Plus von 5,4 Prozent.

US-Häfen vor Großinvestitionen

••• Die US-Mitglieder der American Association of Port Authorities (AAPA) planen umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur der Häfen: Laut einer Umfrage der AAPA wollen sie bis 2020 rund 155 Milliarden US-Dollar (ca. 136 Mrd. Euro) in den Ausbau der Häfen stecken. Dem stehen vergleichsweise bescheidene 25 Milliarden Dollar (ca. 21,9 Mrd. Euro) gegenüber, die die US-Regierung im gleichen Zeitraum für die Hafeninfrastruktur aufwenden will. Die AAPA befürchtet dadurch Einschränkungen im intermodalen Hinterlandverkehr. Die Organisation vertritt rund 140 Hafenstaatsverwaltungen in den USA, Kanada, Lateinamerika und der Karibik.

www.aapa-ports.org

Foto: James R. Tourtellotte - Public domain

Panamakanal wird eröffnet

••• 5,25 Milliarden Dollar wurden aufgewendet, 110 Milliarden Kubikmeter Stein und Erde wurden bewegt: Am 26. Juni soll nach mehreren erfolgreichen Testläufen der erweiterte Panamakanal eröffnet werden. Etwa sechs Prozent des Welthandels laufen durch den Kanal. Nach dem Ausbau lassen sich auch sogenannte Postpanamaxe mit bis zu 13.000 TEU Ladekapazität schleusen. Ihre Zahl hat sich seit 2007 verdreifacht.

www.pancanal.org



Schleuse. Künftig auch für deutlich größere Schiffe geeignet.

Foto: 313-Foxollia

ANZEIGE

Multitalent. Das Rendering zeigt die ungewöhnliche Schiffsform, die Lackierung des Schiffes wird in der Realität anders aussehen.



SOV – die wichtigsten Daten

Werft: Ulstein Verft,
Norwegen
Länge: 88 Meter
Breite: 18 Meter
Tiefgang: 6 Meter
Motoren: Caterpillar

Höchstgeschwindigkeit:
13,5 Knoten
Flagge: Deutschland
Klasse: DNV
Kapazität: 60 Personen
in Einzelkabinen



Fotos: BS Offshore

Die richtige Nase

| Innovation | Mit der Bereitstellung zweier neuartiger Wind-Service-Schiffe (Service Operation Vessels/SOVs) für Siemens baut die Reedereigruppe Schulte ihr Engagement im Offshore-Segment aus. Text: Hanns-Stefan Grosch

Häufig ist Innovation bei Schiffen eher ein innerer Wert. Doch diesen beiden Exemplaren sieht man an, dass sie etwas ganz Besonderes sind: Die zwei Neubauten „MV Helen Schulte“ und „MV Hermine Schulte“ sind eigens für ihren ganz speziellen Einsatzzweck als Transfer Einheit für Wartungsarbeiten in Windparks konzipiert – und unterstreichen das zum Beispiel durch die besondere Rumpfform.

„Der ‚X-Bow‘ hält das Schiff stabiler im Wasser, wenn es längsseits zu einer Windenergieanlage geht“, erläutert Jan Warmke, Geschäftsführer von Bernhard Schulte Schiffmanagement (BSM). Ein Schiff, das quasi über zwei Buge verfügt, lässt sich obendrein vielseitiger einsetzen als ein konventionelles – die Zeitfenster, innerhalb deren Wartungspersonal über die Gangway an seinen Arbeitsplatz, die Windenergieanlage, gelangen kann, werden da-

mit deutlich größer. BSM übernimmt das Management für die beiden Schiffe, die Projektkoordination liegt bei der neu gegründeten Schulte-Tochter BS Offshore (BSO, s. S.45).

Die Service Operation Vessels (SOVs) werden von Siemens für die Wartung der Offshore-Windparks „Gemini“ und „Sandbank/Dan Tysk“ (s. S. 44) in der Nordsee eingesetzt. Weil diese relativ weit von der Küste entfernt sind, ist es wenig sinnvoll, das von Land aus zu organisieren. „Es würde enorm viel produktive Zeit verschlingen, wenn die Techniker per Crew Transfer Vessel jeden Tag von der Küste zum Windpark fahren müssten – das ist weder wirtschaftlich noch bequem“, sagt Warmke.

Die großen SOVs hingegen werden für einen Zeitraum von jeweils 30 Tagen direkt bei den Windparks stationiert sein – und den Passagieren 4-Sterne- ➔

Projektteam. Jan Warmke (Geschäftsführer Bernhard Schulte Shipmanagement, links), Christian Brozinski (Business Development BS Offshore) und Matthias Müller (Geschäftsführer BS Offshore) kümmern sich um das anspruchsvolle Geschäftsfeld.



→ Hotelkomfort bieten. Platz ist für 40 Techniker, die alle in komfortablen Einzelkabinen untergebracht sind. Sauna, Fitness, gutes Essen – sie sollen sich wohlfühlen an Bord, damit sie motiviert an die Arbeit gehen. Vier der 20 Mann starken Schiffscrew kümmern sich um Catering und Hotelbetrieb.

Das Schiff fährt dann quasi wie ein Linienbus die zur Wartung anstehenden Anlagen im Park an und setzt die Techniker ab – das nötige Arbeitsmaterial hält das „schwimmende Ersatzteillager mit ausgeklügelter Logistik“ (Warmke) parat. Weil es bei einer Störung an einer Windenergieanlage auch mal schnell gehen muss, ist höchste Flexibilität gefragt: „Wenn Not am Mann ist, verfügen unsere Schiffe über zwölf Meter lange Tochterboote, die ebenfalls bis zu acht Techniker und eine Tonne Werkzeug oder Ersatzteile transportieren können“, sagt BSO-Geschäftsführer Matthias Müller. Außerdem kann der Siemens-Operations-Manager, der mit an Bord des SOV ist, auch den Einsatz eines Helikopters auslösen – die Schiffe verfügen über eine entsprechende Plattform.

| Anspruchsvoller Kunde | Man sieht: Die Anforderungen, die Siemens vor der Auftragsvergabe stellte, waren ausgesprochen ambitioniert. „Das war ein längerer Prozess“, erzählt Christian Brozinski, bei BS Offshore für Business Development zuständig. Wie bei großen Industrieprojekten

üblich, seien Key Performance Indicators definiert worden, die erfüllt werden mussten. Das Paket von Bernhard Schulte überzeugte: Das innovative Design erhöht Flexibilität und Einsatzzeiten, Ausstattung und Technik sind auf hohem Niveau. Die Stahlrümpfe wurden nach Plänen des norwegischen Schiffbauers Ulstein bei der Crist-Werft in Gdingen gefertigt, der Endausbau erfolgt dann direkt bei Ulstein in Norwegen. „Die Bauaufsicht

besorgt Schulte Marine Concept“, sagt Jan Warmke.

Die Technik ist vom Feinsten: Die Caterpillar-Maschine erreicht die strenge TIER-III-Norm beim Schadstoffausstoß, Siemens selbst steuert das Blue-Drive-Frequenzumrichter-System bei. Es ist speziell für die rauen Einsatzbedingungen an Bord von Offshore-Schiffen ausgelegt und passt die Motordrehzahl laufend dem aktuellen Stromverbrauch an. Ein hochmodernes

Schwestern. Die beiden auf der norwegischen Ulstein-Werft entstandenen Schiffe sind baugleich.



Die Einsatzorte

••• Die beiden SOVs werden sich um den Service für drei Windparks in der Nordsee mit insgesamt 222 Anlagen kümmern, die jeweils zwischen 60 und 70 Quadratkilometer Fläche abdecken. Gemeinsamkeit: die große Entfernung zur Küste, die den Einsatz von SOVs besonders ratsam erscheinen lässt.



„Gemini“, 85 Kilometer nördlich der niederländischen Küste, ist einer der weltgrößten Offshore-

Windparks, wenn er **2017 komplett ans Netz** geht. **150 Anlagen** mit 130 m Rotordurchmesser produzieren **2,6 Terrawatt-Stunden Strom pro Jahr** – genug für 785.000 niederländische Haushalte. Siemens Energy Service liefert die Turbinen für die 600 MW Gesamtleistung und hat mit Betreiber Northland Power einen 15 Jahre laufenden Wartungsvertrag. www.geminiwindpark.nl

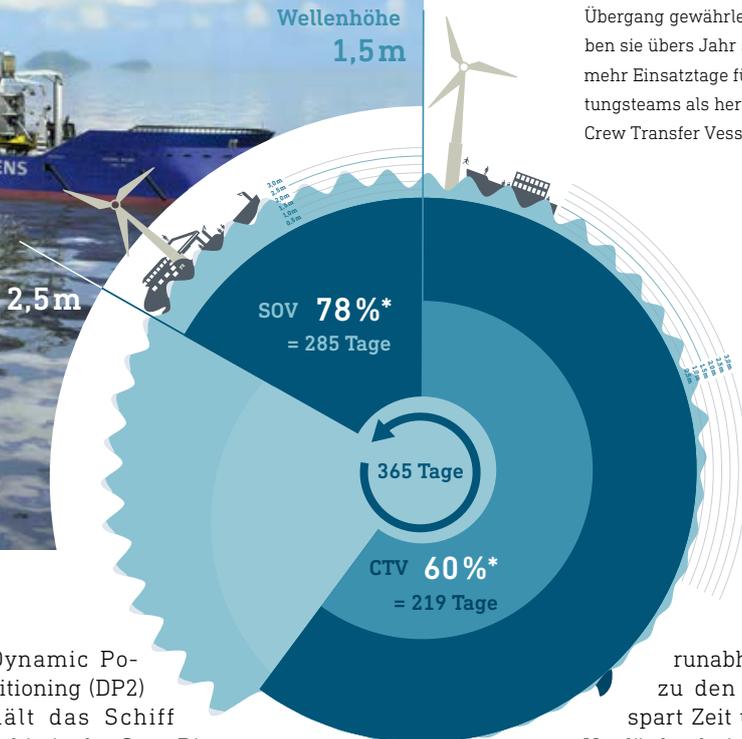


„Sandbank“, 90 Kilometer westlich der Insel Sylt gelegen, wird in der ersten Ausbaustufe über **72 Siemens-Windenergieanlagen mit zusammen**

288 MW Leistung verfügen. Wenn er 2017 fertiggestellt ist, wird er mehr als 400.000 Haushalte mit grüner Energie versorgen. Mittelfristig ist ein Ausbau um **64 Anlagen auf rund 500 MW** denkbar. Betreiber sind Vattenfall und die Stadtwerke München. Die Entfernung zum Basishafen Esbjerg in Dänemark beträgt rund 100 Kilometer.



Visualisierung: Siemens AG



Vorteil. Weil die SOVs auch bei höheren Wellen einen sicheren Übergang gewährleisten, erlauben sie übers Jahr signifikant mehr Einsatztage für die Wartungsteams als herkömmliche Crew Transfer Vessels (CTVs).

BS Offshore

Die Offshore-Sparte der Schulte Group firmiert seit Ende 2015 unter Bernhard Schulte Offshore GmbH (BSO). Geschäftsführer ist Matthias Müller. BSO fasst die Offshore-Aktivitäten der Gruppe zusammen und ist auch Gesellschafterin von Windea Offshore, einem Joint Venture von Bernhard Schulte, SSC Wind und der AG EMS-Gruppe. WINDEA hat sich u.a. auf den Transport von Wartungspersonal mit Crew Transfer Vessels und Sicherheitskonzepte für Windparks spezialisiert. www.bs-offshore.com

Dynamic Positioning (DP2) hält das Schiff ruhig in der See. „Die hydraulisch stabilisierte Gangway erlaubt den Servicetechnikern auch bei einer signifikanten Wellenhöhe von 2,5 Metern ein sicheres Übersteigen zur Plattform“, sagt Matthias Müller – bei herkömmlichen CTVs ist in der Regel bei 1,5 Meter Schluss. Der weitgehend wette-

runabhängige Zugang zu den Windturbinen spart Zeit und erhöht die Verfügbarkeit zusätzlich (s. Grafik).

Die beiden neuen Schiffe werden unter deutscher Flagge fahren. „Dank der politischen Fortschritte, die der VDR hier erzielt hat, errechnet sich für andere Flaggen kein Kostenvorteil“, sagt Warmke. Der Kunde Siemens begrüße das ausdrücklich.

Standort des ersten Schiffs, das ab Spätsommer im Siemens-Windpark „Gemini“ eingesetzt wird, ist das niederländische Eemshaven. „Dort wird es auch Lagerkapazitäten für Ersatzteile geben, um den Bestand an Bord aufzufüllen“, sagt Brozinski.

Intensive Kooperation | Schulte-Partner Siemens ist sehr angetan von der Zusammenarbeit. Mark Albenze, CEO der Siemens Business Unit Wind Power and Renewables Services, sagt: „Mit Bernhard Schulte haben wir eine erfahrene Reederei als Charterpartner gewonnen und freuen uns auf die neue Ära der Arbeiten auf See mit SOVs.“ Schon jetzt zeigt sich, wie intensiv der Austausch zwischen Charterer Siemens und BS Offshore ist – die Anforderungen an Qualifikation und Serviceorientierung der Mitarbeiter sind entsprechend hoch.

Das Team von Schulte sieht sich hier gut aufgestellt und hat im Offshore-Segment noch viel vor. Seit sechs Jahren ist man im Joint Venture WINDEA aktiv, seit Jahresbeginn agiert BS Offshore auch als eigenständige Marke im Markt. An weiteren Aufträgen für Hotelschiffe und SOVs ist man bereits dran. **•••**

III „Dan Tysk“, ebenfalls westlich von Sylt, aber nur rund 70 Kilometer von der Insel entfernt, produziert bereits **seit Frühjahr 2015 mit 80 Windturbinen** – darunter Deutschlands nördlichste – **1,3 Milliarden KWh pro Jahr** für bis zu 400.000 Haushalte (Gesamtleistung: ebenfalls **288 MW**). Wassertiefe: zwischen 21 und 32 Meter. Das Betreiberkonsortium stellen auch hier Vattenfall und die Stadtwerke München. www.dantysk.de



Foto: DanTysk/Wirrawa

Ausnahme. Helikoptereinsätze sind sehr kostspielig.

Der Zulieferer der Zulieferer

| Ausrüster | Pinsel, Helme, Besen: Die Willi Frankenstein GmbH bietet ihrer maritimen Kundschaft eine bunte Produktpalette. Im Segment Sauberkeit und Arbeitsschutz genießt der Zulieferer damit eine Sonderstellung. Text: Sabrina Junge

Bzzz. Piiep. Ächzend spuckt das Faxgerät die Nachricht aus. „50 Kehrschaufeln. Die, die ich immer habe. Hole ich kommenden Montag ab“, steht handschriftlich auf der ungewöhnlichen Kundenbestellung. „Das passiert hier öfters“, schmunzelt Gilbert Nentwig. „Viele Kontakte bestehen bereits seit Jahrzehnten. Da wissen wir schon ganz genau, welche Produkte gewünscht sind.“

Wer schnell und einfach verschiedenste Pinsel, Bürsten oder Ähnliches benötigt, kauft bei der Firma Willi Frankenstein. „Von Besen bis zu Farbbrollen können wir alles besorgen“, erzählt der 34-Jährige stolz. Als „Besorger“ ist die Willi Frankenstein GmbH in diesem Umfang einzigartig. Das Kerngeschäft besteht dabei aus maritimer Kundschaft. „Da sind wir weltweit vertreten und liefern sogar bis nach Thailand“, sagt Nentwig. Dabei sei das Who's who der Schiffsausrüster vertreten.

Absoluter Renner bei den Schiffsversorgern: Heizkörper-Pinsel. Bis zu 120.000 Pinsel liefert das Unternehmen im Jahr an seine Kundschaft. Von großen Malerarbeiten an Bordwänden bis zu einem neuen Anstrich für die Heizkörper-Zwischenräume deckt das Frankenstein'sche Pinselsortiment alles ab. Auch Bordhygiene spielt eine große Rolle: So stehen Eimer, Handschuhe und Besen ganz oben auf der Ein-

kaufliste der Schiffsversorger. Reinschiff machen gehört eben zum Alltag an Deck.

Nentwig ist seit 2014 bei der Willi Frankenstein GmbH. Vorher arbeitete er zwölf Jahre im Vertrieb bei einem deutschen Autohersteller. Die Umstellung war zunächst groß, doch an die zum Teil ungewöhnlichen Bestellmethoden hat sich Nentwig schnell gewöhnt: „Bei uns gibt es keine Hotline. Wir sind immer persönlich für unsere Kunden da. Wenn es fix gehen muss, setzen wir uns auch mal selbst ins Auto und bringen die Ware direkt zu ihnen“, erzählt er.

Das Zeitfenster ist dabei extrem klein. Wenn nötig, kann das Unternehmen innerhalb von zwei Stunden reagieren. So sorgt Henrike Contag dafür, dass das Lager stets gut gefüllt ist. Zwischen 3.000 und 5.000 Artikel liegen dort in den Regalen. Fehlt etwas, kauft die Inhabertochter sofort Material zu. Um alle Bestellungen rechtzeitig zu schaffen, muss der Betrieb mit viel Weitsicht arbeiten. „Henrike hat dabei alles im Blick und koordiniert die Auslieferungen mit unseren Fahrern und Fahrzeugen“, sagt Nentwig.

| Ein Stück Geschichte | Für Geschäftsführer und Inhaber Werner Otto ist Nentwig der potenzielle Nachfolger. „Gilbert ist bereits jetzt meine rechte Hand“, sagt



„Die Frankensteins“.

Inhaber Werner Otto, Tochter Henrike Contag und Gilbert Nentwig (v. o.).

www.frankenstein-gmbh.de



Otto. „Ich leite das Unternehmen seit 1992. Langsam ist es Zeit für einen Generationswechsel.“ Es wäre der bereits dritte Wechsel an der Spitze – doch der Firmenname des Gründers ist stets geblieben. „Gegründet wurde das Unternehmen nämlich von Herrn Frankenstein“, sagt Otto. „Er versuchte zunächst sein Glück mit dem Handel von Besen. 1949 rief er schließlich die Willi Frankenstein GmbH ins Leben.“

Seitdem wurde nicht nur der Chefessel durchgetauscht. Auch die Geschäftsfelder des Zulieferers sind vielseitiger geworden. Neben der Schifffahrt kommen die Kunden mittlerweile aus den verschiedensten Bereichen: Stadt Hamburg, Stadtreinigung, JVA sowie Behörden, Schulen und Kliniken – alle bestellen sie bei Willi Frankenstein.

| Wichtiges Bindeglied | Direkte Lieferungen an den Endkunden fänden dabei aber nur zu einer Handvoll Kunden statt, erklärt der 64-Jährige. Ansonsten überlasse man das den Direktbeliefern. „Willi Frankenstein ist das Bindeglied zwischen Hersteller und Schiffsausrüster. Wir sind quasi Zulieferer für die Zulieferer“, so Otto. „Sonst würden wir ja als direkter Konkurrent zu unseren eigenen Kunden auftreten.“

Eine weitere Kernkompetenz ist die Herstellung zahlreicher Sonderartikel. So fertigen Produzenten sowie extra geschulte Mitarbeiter auf Kundenwunsch spezielle Besen, Bürsten und Pinsel an. Neben zahlreichen Reedereien vertrauen auch andere große Unternehmen wie die Lufthansa auf diese Spezialanfertigungen. Rund 100 Hersteller und Lieferanten zählen zum stattlichen Stamm des Unternehmens. Im Betriebsalltag kommen ihnen das lange Bestehen, die Erfahrung und die besonderen Geschäftsverbindungen zugute. „Wir arbeiten zum Teil seit Jahrzehnten erfolgreich mit denselben Firmen zusammen“, sagt Otto. „Das ist unser Kapital.“

Ob groß oder klein: Das Familienunternehmen zeigt, dass es den Kundenspatag vom Schornsteinfegermeister bis zur Lufthansa perfekt beherrscht. „Groß und repräsentativ sein ist nicht immer das Gelbe vom Ei“, stellt Otto fest. „Wir schwimmen da ein wenig gegen den Strom.“ ■■■

Berufsorientierung an Bord

| Nachwuchs | Schülerprojekt zu Berufen in der Seeschifffahrt – eine Kooperation des VDR mit der Stadtteilschule Wilhelmsburg.



Die Stadtteilschule Wilhelmsburg stellt ausgewählten Schülern im Rahmen ihres Projektes zur Berufsbildung verschiedene Karrieremöglichkeiten durch Unternehmensbesuche vor. Der VDR unterstützt das Pilotprojekt für den Bereich Seeschifffahrt, koordiniert den Kontakt mit Reedereien und begleitet die Veranstaltungen im Verbandsmagazin „Deutsche Seeschifffahrt“.

Die Stadtteilschule Wilhelmsburg hat im Jahr 2012 mit Partnern aus Wirtschaft, Forschung und Kultur das Maritime Zentrum Elbinseln gegründet. Über verschiedene Projekte in Kooperation mit den Partnerinstitutionen sollen die Schüler Kompetenzen entfalten und berufliche Perspektiven in der maritimen Wirtschaft entdecken.

Ein Projekt ist die Berufsorientierung, die die Stadtteilschule Wilhelmsburg mit unterschiedlichen Formaten durchführt (z. B. Werkstatt-Tage, Schulpraktika, Lern-tage). Der VDR hat im Jahr 2015 Ideen für eine Kooperation mit den verantwortlichen Lehrern entwickelt und ein Pilotprojekt zur Berufsorientierung angeregt. Eine „Praxisgruppe Schifffahrt“ mit rund zehn Schülern (Jahrgang 8 bis 10) soll hier Schifffahrtsberufe und das maritim-technische Berufsumfeld kennenlernen. Dabei geht es u. a. um Berufe an Land und auf See. Vor allem die Ausbildung zum Schiffsmechaniker bietet gute Perspektiven auch für Hauptschüler.

www.maritimes-zentrum-elbinseln.de

„Ein spannender Tag mit dem Verband Deutscher Reeder bei der Reederei Bugsier“ Nergiz Yilmaz (14 Jahre)



Erlebnis. Die Wilhelmsburger Schüler bekamen auf dem Schlepper der Reederei Bugsier einen unmittelbaren Eindruck von der Arbeit an Bord.

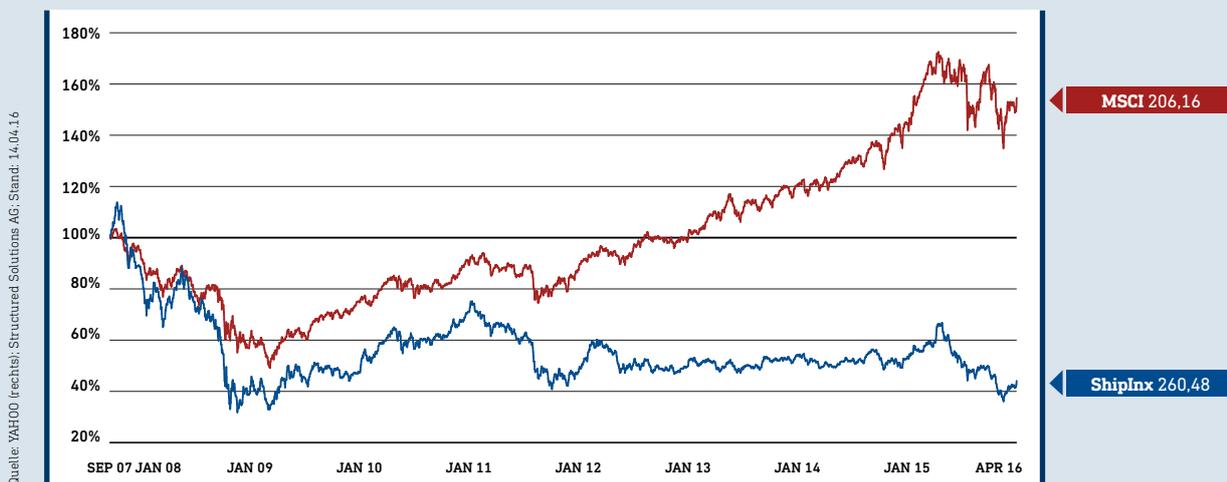
Die Wilhelmsburger Schülerin Nergiz Yilmaz schildert ihre Eindrücke: „Zwei Wochen Arbeit, zwei Wochen Urlaub. Das ist der Alltag eines Schiffsmechanikers an Bord eines Schleppers bei der Reederei Bugsier. Das hört sich doch gut an, oder? Ist das nicht eine interessante Vorstellung?“

Am 3.3.16 wurden wir (der 8. Jahrgang der Stadtteilschule Wilhelmsburg) vom VDR eingeladen. Der Tag war sehr informativ und spannend, auch wenn es nicht leicht war, die vielen Informationen im Kopf zu behalten. Christof Schwaner, der Pressesprecher, hat uns zu Beginn mit vielen Informationen rund um das Thema Reedereien versorgt, weil wir noch nicht so viel über das Thema wussten und uns das sehr interessiert hat. Wir fühlten uns danach wie Experten, weil wir so viel gelernt hatten.

Nun ging es endlich praktisch los! Wir fuhren an die Elbe zur Reederei Bugsier, um einen Schlepper genauer zu inspizieren. Wir teilten uns in drei Gruppen auf. Wir gingen auf die Brücke, und der Kapitän erklärte uns, wofür man sie benutzt und wie man den Schlepper manövriert. Der Kapitänsjob ist sehr anstrengend, da man viel wissen muss, Menschenleben in der Hand hält und es sehr schwer ist, ein großes Schiff zu steuern.

Danach sind wir in den Maschinenraum gegangen. Der Leiter der Maschine dort hat uns die Motoren erklärt, und das war anstrengend, weil er viele Fachwörter benutzt hat. Der Schiffsmechaniker erklärte uns an Deck, dass auf einem Schlepper drei Posten zu besetzen sind: der Schiffsmechaniker, der Leiter der Maschine und der Kapitän. Sie arbeiten und wohnen zwei Wochen lang durchgehend auf dem Schiff. Dafür haben sie dann aber zwei Wochen frei. An Deck war es sehr kalt – wir hätten lieber unsere Jacken mitnehmen sollen...

Schade, dass der Tag so schnell vorbei war. Wir wünschen uns fürs nächste Mal, dass wir eine Runde mit dem Schlepper fahren können.“



„Blue Chip“ Hapag-Lloyd im S-Dax, London schwächelt als Finanzmarkt

In gut fünf Jahren ist der Börsenkurs um den Faktor 24 gesunken: Hyundai Merchant Marine (HMM) hat sich unter seinen Anlegern wenig Freunde gemacht. Entsprechend wurde, wie der Branchendienst Alphaliner ermittelt hat, das Rating der Bonds in einem Zeitraum von 2011 bis heute von A auf C abgesenkt. Der Default über die ausstehenden Anleihen Anfang April gab der Ratingagentur den Rest. Jetzt warten die Stakeholder vor allem darauf, wie sich die staatliche KDB-Bank verhält und ob sie einen Großteil des Schlamasels übernimmt. Deutsche Vercharterer sind in diesem Fall in keinem nennenswerten Umfang betroffen.

Noch immer machen die Russland-Sanktionen dem Hamburger Hafen erheblich

zu schaffen. So musste die HHLA zuletzt erneut einen leichten Rückgang der Umschlagmenge konstatieren. Eine öffentlich ausgetragene Schlammenschlacht über angeblich sehr wenig kundenorientierte Unternehmensteile trug da wenig zum Anlegervertrauen bei. Gleichwohl beließen Nomura und Equinet die Aktie auf „Neutral“ mit Kursziel 13 Euro. Die Analysten sehen beim Ausblick für 2016 sogar beim Containervolumen Luft nach oben. HSBC ging noch weiter und hielt für die HHLA am „Buy“ mit Ziel 16 Euro fest.

In einem denkbar schwierigen Börsenumfeld war Hapag-Lloyd der Lichtblick. Ein hart verdienter Lohn der IPO-Mühen war zunächst die Aufnahme der Reederei in den SDAX am 21. März. Die größere Aufmerk-

samkeit, die ein Listing im SDAX mit sich bringt, kann jetzt die Liquidität der Aktie und auch deren Abdeckung durch Analysten deutlich erhöhen. Ein Kursfeuerwerk lösten die Hamburger dann Ende April aus, als fortgeschrittene Gespräche mit der arabischen UASC bekannt wurden. Nach der perfekten Integration von CSAV könnte bald ein nächster Schritt anstehen. Die Anleger haben dem Management spürbar applaudiert.

Dass gleich zwei Reedereien dem Londoner Markt den Rücken kehren, ist ein dramatisches Anzeichen für den maritimen Finanzmarkt auf der Insel. Hellenic Carriers, eine Bulk-Reederei, die von Fotini Karamanli geführt wird, soll in Zukunft privat gehalten werden und verlässt London →



Hyundai Merchant Marine

••• Wenn die Ratingagenturen einen Sprung von A nach C vornehmen, dann leidet logischerweise der Aktienkurs. Bei HMM sank er um den Faktor 24.



HHLA

••• Dass der Terminalbetreiber bei sinkenden Volumina auch fallende Erträge hat, ist klar. Wenn die Analysten dennoch ein „Neutral“ oder „Buy“ beibehalten, dann scheinen die Fundamentals zu stimmen.

Quelle: Yahoo; Stand: 14.04.16



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



Quelle: Yahoo; Stand: 22.04.16

Hapag-Lloyd AG

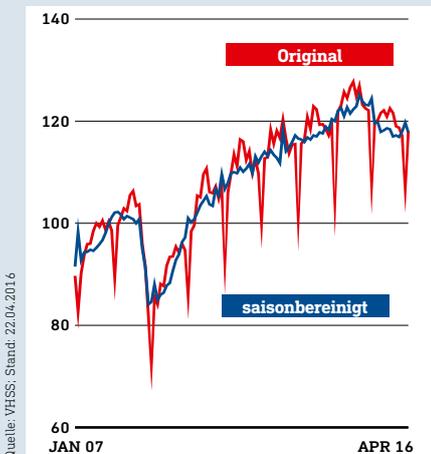
••• Das Neumitglied im SDAX profitierte von Fusionsgesprächen. Goldman Sachs hat trotz des anspruchsvollen Umfeldes seine „neutrale“ Bewertung der Aktie bekräftigt.

→ nach acht Jahren. Der gleiche Schritt wird in den nächsten Wochen von Goldenport Holdings der Drag-nis-Familie erwartet. „Das schlimmste Marktumfeld in drei Jahrzehnten“ macht Hellenic für den Abgang verantwortlich. Einige Jahre zuvor hatte bereits die griechisch kontrollierte Globus Maritime London verlassen, um an die NASDAQ zu ziehen. Die Historie von Hellenic war allerdings auch wenig erfolgreich. Nach einem eher bescheidenen IPO,

der 59 Millionen US-Dollar in die Kassen brachte, gelang es nicht, noch einmal Kapital aufzutreiben.

Die Darlings der internationalen Börsen bleiben scheinbar weiterhin ausgerechnet taiwanische Carrier. Schon länger hatte Wan Hai die Mitbewerber immer wieder outperformt. Moody's bestätigte diesen Eindruck, indem es das Rating für die Gruppe ausdrücklich auf Ba2 stabil hielt. Im innerasiatischen Verkehr hatte der Regionalcarrier in

2015 immer noch einen sehr substanziellen Profit erzielt. Zwar werden 2016 etwas geringere Einnahmen erwartet, doch der Ausblick bleibt ermutigend. Bei den beiden großen taiwanischen Schwestern, Evergreen und Yang Ming, gingen die Umsätze um 7,3 bzw. 5,3 Prozent zurück. Dennoch gelang es beiden Linien, die Märkte von einer grundsätzlich stabilen Aufstellung zu überzeugen, was sich dann auch in den Kursen widerspiegelte. |•••



Quelle: VHS; Stand: 22.04.2016

RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

Unklare Tendenzen des Welthandels

••• Der Containerumschlag-Index des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist im März merklich von (revidiert) 119,7 auf 117,8 gesunken. Die Tendenz ist aber insofern unklar, als der ohnehin recht hohe Wert für Februar kräftig um einen Indexpunkt nach oben revidiert wurde. Größere Revisionen der Angaben für Februar sind wegen des Chinesischen Neujahrsfes-

tes nicht untypisch. Für den Durchschnitt des ersten Quartals ergibt sich ein Mittelwert von 118,6, womit das Vorjahresquartal um 0,9 Indexpunkte übertroffen wird. Dies spricht für einen aufwärtsgerichteten Welthandel, während der schwache März-Wert zu Vorsicht rät. Die Schnellschätzung für März stützt sich auf Angaben von 36 Häfen, die rund zwei Drittel des im Index abgebildeten Umschlags tätigen.

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

NEW CONTEX

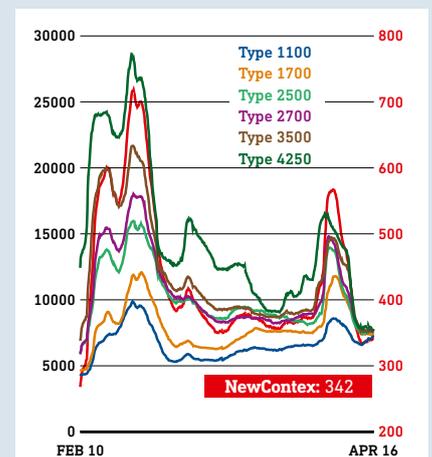
Kleinere Einheiten von Asien ins Mittelmeer

••• Der von der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. herausgegebene New ConTex tritt weiter auf der Stelle. Aktuell ist die Entwicklung bei allen Schiffsgrößen stabil. Die Ausnahme bilden erneut die 4.250 TEU-Einheiten, die besonders von Überkapazität und fehlender Beschäftigung betroffen sind. Auch für größere Einheiten sind die Vorzeichen nicht positiv.

Die 1.100 TEU- und 1.700 TEU-Einheiten können dagegen erneut leicht zulegen.

Grund ist ein anziehender Markt im Mittelmeer, wo die Anzahl der verfügbaren Schiffe unter der traditionell stärkeren Frühlings-Nachfrage liegt. In Asien blieben dagegen belebende Impulse für die Chartermärkte aus. Diese sehr unterschiedliche Entwicklung zwischen Mittelmeer und Asien hat einige Reeder dazu bewogen, Schiffe in europäischen Gewässern zu positionieren. Ob die guten Abschlüsse dort Schule machen, bleibt aber abzuwarten.

www.vhss.de



Quelle: VHS; Stand: 22.04.2016

MPC steigert Gewinn und platziert Kapitalerhöhung

••• Der Hamburger Asset- und Investment-Manager MPC Capital AG hat seinen Jahresbericht für 2015 veröffentlicht. Danach konnte das Geschäftsjahr mit einem Umsatzwachstum von 38 Prozent auf 47,8 Mio. Euro, einem Vorsteuerergebnis von 11,4 Mio. Euro (+85 Prozent), einem Konzernergebnis von 7,5 Mio. Euro (+77 Prozent) sowie einer Verdoppelung der Eigenkapitalquote

von 21 auf 42 Prozent abgeschlossen werden. Vor dem Hintergrund einer gut gefüllten Projekt-Pipeline erwartet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2016 einen Anstieg der Umsatzerlöse der MPC Capital-Gruppe gegenüber 2015 von mindestens 10 Prozent. Mittelfristig strebt die Gesellschaft an, die von der MPC Capital-Gruppe verwalteten Assets under Management („AuM“) von aktuell

rund 5,5 Mrd. auf bis zu 10 Mrd. Euro zu steigern.

Erfolgreich war auch die angekündigte Kapitalerhöhung der MPC Capital AG. Durch die Platzierung von 2.212.939 neuen Aktien bei institutionellen Investoren flossen der Gesellschaft brutto 12,6 Mio. Euro zu. Der Platzierungspreis betrug 5,70 Euro je Aktie.

www.mpc-capital.de



BUSS CAPITAL

Nachschlag für Anleger von zwei Container-Fonds

••• Gute Nachrichten für Anleger der Buss Global Container-Fonds 4 und 5: An sie erfolgte im März eine höhere Schlussauszahlung als zuletzt angekündigt. Beim Global 4 beträgt sie 8,25, beim Global 5 sogar 9,50 Prozent bezogen auf die Kommanditeinlage der Anleger. Mit einer Gesamtauszahlung von 139 Prozent wird der Global 4 gut vier Prozentpunkte über dem Prospektwert liegen, der Global 5 kommt auf 135,12 Prozent und liegt damit gut 2,40 Prozentpunkte über dem Prospektwert. Hintergrund ist der erfolgreiche Verkauf der Container.

www.buss-capital.com

Foto: Buss

DEUTSCHE FONDSBÖRSE

1. Quartal: Schiffsbeteiligung knapp vor „Sonstigen“

••• Im März verzeichnete die Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG 12,89 Mio. Euro nominalen Umsatz. Sie schließt damit das erste Quartal mit 41,7 Mio. Euro Handelsumsatz und rund 1.200 Transaktionen ab. Im März stieg vor allem der Umsatz der unter Sonstige Beteiligung zusammengefassten Segmente Erneuerbare Energien, Flugzeuge und Lebensversicherungen. Die Umsatzanteile der Segmente Schiffe und Sonstige Fonds hielten sich mit 20,13 Prozent und 19,48 Prozent nahezu die Waage. Schiffsbeteiligungen wurden zuletzt für durchschnittlich 20,93 Prozent gehandelt. Mit 63 Transaktionen im Schiffsegment erzielte die Fondsbörse 2,6 Mio. Euro Handelsumsatz. Über das gesamte erste Quartal lagen der Umsatz der Schiffsbeteiligungen (7,2 Mio. Euro) vor den „Sonstigen“ (6,5 Mio. Euro).

www.zweitmarkt.de

BREMER LANDESBANK

Weiterer Abbau von Schiffskrediten

••• Die Bremer Landesbank will ihr Kreditbuch für Schiffsfiananzierung bis Ende des Jahrzehnts um fast 30 Prozent zurückfahren. Das „Zielportfolio“ im Jahr 2020 habe nur noch einen Umfang von 4,5 Mrd. Euro, so Ulrich Kropp, der Leiter der Schiffsfiananzierung des Instituts. Ende 2015 belief sich der Wert auf 6,4 Mrd. Euro.

Das geringere Volumen soll vor allem durch Amortisation bestehender Darlehen und Aussetzung

von Kreditneugeschäft herbeigeführt werden. Auch Wertberichtigungen und Verluste dürften zur Dezimierung beitragen. „Wir sind mittlerweile in einer Strukturkrise, die Reedereien und Banken in gleichem Maße betrifft“, unterstrich Kropp. Trotz des Rückbaus bleibe die Schiffsfiananzierung aber langfristig ein Kerngeschäft für die zur Nord/LB-Gruppe gehörende Landesbank.

www.bremerlandesbank.de



Interview. Claus-Peter Offen, Chef der gleichnamigen Reedereigruppe.

Vortrag. Martin Stopford, renommierter Experte von Clarkson Research.

Plädoyer. Loli Wu (Merrill Lynch) forderte eine bessere Reeder-Kommunikation.

Bedingung. Modi Mano (Sea Capital) erwartet perfekte Informationen.

Hoffnung für kleine Container-Tonnage

| **Fachkonferenz** | Auf dem 15. „Marine Money“-Forum zur Schiffsfinanzierung in Deutschland war Optimismus eher die Ausnahme. Text: Max Johns

Marine Money hatte zur inzwischen 15. Frühjahrskonferenz geladen, und der Saal war voll. Es fühlte sich fast an wie in den guten alten Zeiten, wenn sich die Branche bei den jährlichen Konferenzen zur Schiffsfinanzierung ein affirmatives Stelldichein gab. Auf den zweiten Blick allerdings war vieles anders: Auf der rund 450 Teilnehmer umfassenden Teilnehmerliste war es inzwischen außerordentlich international geworden, woran sich ablesen ließ, wie stark sich der einst recht hermetische Standort bereits für Partner aus dem Ausland geöffnet hat. Bemerkenswert allerdings auch, wie wenige Vertreter der Reedereien dabei waren. Es dominierten eindeutig die Dienstleister aus dem Finanzbereich, Anwälte, Berater und Banker.

Insofern bestätigte die Konferenz schon eine der wichtigsten Erkenntnisse jener Studie des Hamburger

Senats, die erst einige Tage später veröffentlicht wurde: Hamburg gilt weltweit als einer der beiden Top-Standorte für Reedereien und Schiffsfinanzierung. Es ist wichtig, das dem allzu deutschen Pessimismus entgegenzusetzen.

| Angebotslücke | Zwar gab die erste Stunde alles andere als Anlass zur Freude, als Paul Dowell (Howe Robinson) ebenso wie Martin Stopford (Clarkson Research) die aktuelle Marktlage zerlegten. Dowell nutzte das Bild des Himmelfahrtskommandos, um einige Märkte zu beschreiben. Er berichtete, dass gerade die Bulkmärkte sich schon heute die Probleme der Jahre 2017 und 2018 bauten. Spannend war seine Ansicht, dass die Kaskadierung in den Containermärkten sehr ineffizient stattfindet.

Mehr als nur einen Hoffnungsschimmer konnte er für die kleineren Containerschiffe ausmachen. Während

ULCSs hoffnungslos überbaut seien, habe man das Segment der kleinen Frachter vernachlässigt. Dies werde sich in den kommenden Jahren in einer massiven Angebotslücke bemerkbar machen – und wahrscheinlich in segmentiell ansteigenden Raten. Stopford erinnerte die Zuhörer daran, dass man sich in der Schifffahrt erfahrungsgemäß ungefähr zu zwei Dritteln einer Karriere in absteigenden Märkten befinde. Sein Fokus auf dem Tankermarkt offenbarte, dass auch dieses zuletzt sonnige

Segment ein Überangebot habe, das im Slow Steaming verborgen sei. Aber es ist eben immer wieder wichtig, daran zu erinnern, dass es sich bei der Marktlage nicht um ein deutsches Phänomen handelt. Die Märkte treffen oder erlösen alle Reeder gleichermaßen – unabhängig vom Standort.

Erfrischend stellten sich in der gelungenen Form des Kurzinterviews Torsten Temp (HSH Nordbank) und Claus-Peter Offen (Offen Group) dar. Temp referierte über das Vorgehen der HSH,





Prognose. Ignace Van Meenen, CEO von Rickmers, setzt auf Konsolidierung.



Ansage. Jan Groß (HSH Nordbank) will statt Schiffen Reedereien erhalten.



Strategie. Nicolás Burr, CFO von Hapag-Lloyd, setzt auf gute Investor-Relations.



Moderator. Stefan Rindfleisch von der Anwaltskanzlei ERG Legal.

ohne Illusionen zu wecken. „Vielleicht werden wir bald das Ende der klassischen Schiffsfinanzierung erleben“, sagte er. Wer keinen positiven Cashflow vorweisen könne, werde auf keinem Kapitalmarkt mehr fündig werden: „Die Anzahl deutscher Reeder wird sich deutlich reduzieren, das Eigentum an Schiffen wird sich massiv verlagern.“

Ein Echo auf Temps Äußerungen gab später Jan Groß (HSH Nordbank): „Eine Schiffsbank kann heute nicht mehr helfen, ein halb totes Pferd zu reanimieren.“ Außerdem sei die Zeit langwieriger Lösungen für einzelne Schiffe vorbei, jetzt gehe es nur noch darum, ganze Reedereien zu erhalten.

Offen zeigte eindrucksvoll, dass eine gut strukturierte Reederei global nach maritimen Chancen ebenso wie nach Finanzierungsmöglichkeiten sucht. Den bereits 2015 angekündigten Gang an die Finanzmärkte bestätigte er zwar, allerdings versah er ihn mit einem offenen Zeitfenster. Außerdem macht er klar, dass nicht die gesamte Offen Group an die Börse gehen wird, sondern lediglich ein Segment der Reederei.

Dabei blieb es dem Publikum überlassen, darüber zu spekulieren, welches Segment sich dafür wohl am besten eignen würde. Erst müssten sich aber die Kapitalmärkte für die Schifffahrt wieder günstiger zeigen. Und noch wichtiger: „Wir brauchen dringend deutlich mehr

Verschrottungen, erst dann kann sich der Markt erholen.“ In der derzeitigen Lage sei es nicht sinnvoll, nach Geld von den Kapitalmärkten zu spielen.

| Kapitalsuche | Das war wie ein Stichwort für Loli Wu von Merrill Lynch, der zeigen konnte, dass das Geld, das von Investoren in die Schifffahrt fließt, wieder stark abgenommen hat. Die Chance für maritime IPOs sah er mittelfristig nicht. Ein Plädoyer legte Wu aber für eine stärkere und bessere Kommunikation über die Reedereien ab. Selbst wer erst in einigen Jahren an die Börse wolle, müsse heute beginnen, seine Story zu erzählen.

Positiver als erwartet fielen die Urteile auf dem Panel zu Private Equity aus. Martin Springe (Schulte Group) setzte zunächst einen klaren Rahmen: „Partnerschaften mit Private-Equity-Investoren können einwandfrei funktionieren, wie wir selbst erfahren haben. Es kommt aber darauf an, dass

Fokus. Kapitalbeschaffung war ein Thema von Loli Wu (Merrill Lynch) bei der Veranstaltung im Hamburger Grand Elysee.

gemeinsam ein Erwartungshorizont definiert wird, der zusammenpasst und realistisch ist.“ Bestätigt wurde das von Modi Mano (Sea Capital) und Andy Dacy (JP Morgan): „Häufig mangelt es vor allem an guten Informationen. Nur dadurch können das vorhandene Kapital und die guten Projekte auch wirklich nachhaltig verbunden werden.“

Nicolás Burr, Finanzchef von Hapag-Lloyd, der den sicherlich schwierigsten Börsengang des letzten Jahres gesteuert hatte, wusste das Thema zu vertiefen: Hapag-Lloyd habe viel Zeit darauf verwendet, das Investor Targeting zu optimieren und diese Investoren dann optimal zu informieren. Entsprechend positiv entwickelt sich seit dem IPO auch der Börsenkurs, wenn man ihn mit der Peer Group abgleicht.

Den Blick des Vercharters brachte dann Ignace Van Meenen in den Saal: „Jeder muss sich heute entscheiden, ob er selber ein Konsolidierer sein möchte oder konsolidiert werden will.“ Übersetzt heißt das: fressen oder gefressen werden, denn die Reedereien werden in der Größe wachsen, so der Chef der Rickmers Reederei. ●●●



Fotos: Marine Money 2016

Die Schifffahrt ist so sicher wie lange nicht

| Sicherheit | Die Zahl der Unfälle und Totalverluste geht immer weiter zurück, so eine aktuelle Studie des Versicherers AGCS. Das sei aber kein Grund zur Entwarnung.



Wellengang. AGCS warnt vor Gefahren, denen die Schifffahrt auch weiter ausgesetzt ist.

Das vergangene Jahr war das sicherste Jahr für die Schifffahrt in den vergangenen zehn Jahren. Zu diesem Schluss kommt die Studie „Safety and Shipping Review 2016“ des Industrie- und Schiffsversicherers Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS). Die Zahl der Totalverluste verringerte sich erneut – auf 85 Schiffe. 2014 waren es noch 88. Insgesamt ereigneten sich im vergangenen Jahr 2.687 Schiffsunglücke, ein Rückgang um 4 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Seit 2006 ist die Zahl der Großschäden in der Schifffahrt um ganze 45 Prozent gesunken.

Noch beeindruckender ist diese Entwicklung vor dem Hintergrund, dass die Weltflotte von Jahr zu Jahr größer wird. Derzeit sind rund 42.000 Handelsschiffe auf den Weltmeeren unterwegs.

Die häufigste Ursache eines Totalverlustes ist der Untergang des Schiffes (63 Fälle).

Es folgen das Auf-Grund-Laufen (12 Fälle) und Feuer oder Explosionen (3 Fälle). Je nach Schiffstyp bestehen deutliche Unterschiede in der Schadenhäufigkeit. Auf Stückgutfrachter (36 Fälle) und Fischereifahrzeuge (16 Fälle) entfielen über 60 Prozent der Schiffsverluste weltweit, Containerschiffe waren in fünf Fällen betroffen, Ro-Ro-Frachter in vier. Bei Tankern und LPG- sowie LNG-Carriern gab es keine Totalverluste.

| Riskante Gegend | Die Schadenhäufigkeit unterscheidet sich zwischen den Regionen der Welt. So ereignete sich mehr als ein Viertel der Schiffsverluste (22 Schiffe) in den Gewässern vor Südchina, Indochina, Indonesien und den Philippinen – die einzige Gegend, in der die Zahl der Verluste gegenüber 2014 anstieg. Auf Platz zwei der Regionen mit den meisten Unglücken stehen das östliche Mittelmeer und das Schwarze

Meer, auf Platz drei folgen die Gewässer vor Japan, Korea und Nordchina.

Der Rückgang von Unglücken und Totalverlusten ist laut AGCS auf ein verbessertes Sicherheitsniveau in der Schifffahrt sowie auf die Selbstregulierung der Branche zurückzuführen. Doch trotz der guten Nachrichten macht sich der Versicherer Sorgen: Gegenläufige Entwicklungen drohten, das derzeitige Sicherheitsniveau zu gefährden. „Die schwache wirtschaftliche Entwicklung weltweit geht auch an der Schifffahrt nicht vorbei“, sagte Kapitän Rahul Khanna, Global Head of Marine Risk Consulting bei AGCS. Einige Schifffahrtsunternehmen hätten bereits die Instandhaltungsintervalle ausgedehnt.

| Extremes Wetter | Angesichts immer größerer Containerschiffe wachsen die potenziellen Schadensvolumina für die Versicherer. Die Branche

müsse sich auf Großschäden von mehr als einer Milliarde Dollar einstellen, so AGCS. Ein wichtiger Punkt dabei sind die immer höheren Bergungskosten.

Eine weitere Bedrohung für die Schiffsversicherer bilden extreme Wetterereignisse – Ursache für drei der fünf größten Schiffsunglücke im Berichtsjahr. „Dass Superstürme für Schiffsuntergänge verantwortlich sind, ist besorgniserregend“, sagte Sven Gerhard, Product Leader Hull & Marine Liabilities bei AGCS. Er betont, wie wichtig Wetterrouting für die sichere Navigation von Schiffen ist.

Keine Entwarnung gibt es beim Thema Piraterie: Die Zahl der versuchten und erfolgreichen Piratenangriffe auf Schiffe weltweit ist leicht angestiegen – allerdings nur um einen Vorfall von 245 auf 246. Vor allem Westafrika bleibt gefährlich. Dort wurden im Jahr 2015 insgesamt 19 Seeleute entführt.



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

Skuld mit starkem Flottenwachstum

••• Der norwegische P&I Club Skuld hat seinen Marktanteil bei den Vertragserneuerungen zum 20. Februar kräftig ausgebaut. Der Club, der Teil der International Group (IG) ist, konnte die bei ihm versicherte Flotte um netto 10 Prozent oder 9 Mio. BRZ vergrößern. Ein deutlicher Teil des Wachstums kam laut Skuld aus dem Offshore-Sektor. Auch die beiden größten IG-Mitglieder Gard und der UK P&I Club konnten bei der versicherten Tonnage deutlich zulegen.

Gard gewann 2,8 Mio. BRZ hinzu, der UK P&I Club steigerte die Flotte unter seiner Deckung um 4 Mio. BRZ. Andere Clubs äußerten sich nicht

detailliert zu den Ergebnissen der Erneuerung. Der Swedish Club teilte mit, die Flotten-Zahlen würden denen des Vorjahres entsprechen. North P&I nannte keine Erneuerungsergebnisse, gab aber bekannt, dass man in den vergangenen zwölf Monaten insgesamt 4 Prozent Tonnage dazugewonnen habe. Die Verhandlungen zwischen Clubs und Eignern waren in diesem Jahr schwierig. Die Reeder wollten angesichts der schwierigen Lage in vielen Schifffahrtsmärkten niedrigere Prämien durchsetzen – dabei halfen ihnen die starke Konkurrenz unter den Versicherern und rückläufige Schadenzahlen.

Britannia und UK Club vor Zusammenschluss

••• Die beiden britischen P&I-Clubs Britannia und UK P&I Club verhandeln über einen Zusammenschluss. Das fusionierte Unternehmen wäre das größte in der International Group. Eine Entscheidung des Managements beider Clubs soll im Mai fallen. Anschließend würden sie ihren Mitgliedern die Zustimmung empfehlen. Die endgültige Entscheidung liegt bei den Mitgliederversammlungen im Juni. Die Fusion solle bis zu den Erneuerungen im Februar 2017 vollzogen sein, heißt vom UK Club.

www.ukpandi.com www.britanniapandi.com

Schlepper-Verluste vor Kanada häufen sich

••• An der kanadischen Westküste haben sich 2015 die Totalverluste von Schleppern stark gehäuft. Darauf weist Mariella Dauphinee hin, Marine Claims Manager bei dem Versicherer Intact und Mitglied des Schadenverhütungskomitees der internationalen Transportversicherervereinigung IUMI. Im vergangenen Jahr gingen sechs Schlepper verloren, insgesamt gab es neun Zwischenfälle. 2014 sanken nur zwei Schlepper bei elf Vorfällen. Der Hintergrund des Anstiegs ist unklar. www.iumi.com

Untersuchungsbericht: „Hoegh Osaka“ war nicht sicher

••• Die Havarie des Autotransporters „Hoegh Osaka“ im Januar 2015 wurde durch eine Reihe von Fehlern begünstigt, so der Untersuchungsbericht der britischen Marine Accident Investigation Branch (MAIB). Das Schiff habe die Mindeststabilitätsanforderungen für seegängige Schiffe nicht erfüllt. Das veranschlagte Gewicht der Ladung sei geringer gewesen als das tatsächliche. Fehler gab es auch beim Stauplan und der Verteilung des Ballastes.

ANZEIGE



Praxis. Engagierte Hapag-Lloyd-Nachwuchskräfte möbeln die Museumsschiffe auf.

Fotos: Museumshafen Oevelgönne e.V.

Hapag-Lloyd-Azubis im Museumshafen Oevelgönne

••• Die Ausbilder von Deutschlands größter Linienreederei Hapag-Lloyd und die Mitglieder des Vereins Museumshafen Oevelgönne e.V. geben gemeinsam traditionelle Seemannschaft und altes Handwerk an die Seeleute von morgen weiter.

Im Gegensatz zur Elektronik auf modernen Containerschiffen lässt sich auf den historischen Schiffen die Mechanik im wahrsten Sinne begreifen, da noch viel

Handarbeit gefragt ist – gute Voraussetzungen, um zu lernen.

Im April wurde die ungewöhnliche Partnerschaft bereits zum vierten Mal praktiziert: Ein Dutzend Hapag-Lloyd-Azubis arbeiteten fünf Tage lang am Anleger Neumühlen, um auf den Traditionsschiffen viel über die Geschichte von Dampf- und Segelschiffen zu lernen. Gleichzeitig unterstützen sie die Besatzungsmitglieder vom Muse-

umshafen-Verein dabei, ihre derzeit zehn Schiffe fahrbereit für die anstehende Saison zu machen. Die Oevelgönner Traditionsschiffer, allesamt ehrenamtlich tätig, zeigten den Azubis auf dem alten Schwimmkran „HHLA I“, dem Feuerschiff „ELBE 3“, den Frachtseglern und Dampfschleppern, wie es früher in der Seefahrt zugegangen ist und was es bedeutet, Rost zu klopfen.

www.museumshafen-oevelgönne.de



Windpark. Das Offshore-Segment ist besonders vielversprechend.

Foto: Hero Lang

Förderung für Technologien

••• Das Bundeswirtschaftsministerium hat das Forschungsprogramm „Maritime Technologien der nächsten Generation“ bis Ende 2017 verlängert. Das Programm ist das zentrale Förderinstrument, um die maritime Branche bei der Entwicklung neuer Technologien zu unterstützen. Das Förderbudget beträgt rund 32 Mio. Euro pro Jahr. In der zurückliegenden Programmphase von 2011 bis 2015 wurden mehr als 330 Projekte mit einem Fördervolumen von ca. 150 Mio. Euro durchgeführt. www.bmwi.de

NABU gegen Fehmarnbelt-Tunnel

••• Ein neues Gutachten des Hamburger Beratungsunternehmens Hanseatic Transport Consultancy (HTC) im Auftrag des Naturschutzbunds (NABU) stellt den volkswirtschaftlichen Nutzen des geplanten Fehmarnbelt-Tunnels infrage. „Der Bedarf für einen Neubau entlang des Fehmarnbelts ist schlicht nicht vorhanden“, so NABU-Bundesgeschäftsführer Leif Mille. Die Fachleute untersuchten, wie sich der Verkehr auf den Schienen zwischen dem europäischen Festland und Skandinavien entwickelt hat. Das Ergebnis: Das Aufkommen im Schienengüterverkehr von und nach Skandinavien stagniert. Der NABU will jetzt gegen das Projekt klagen.



Foto: Fehmarn A/S



Sonderausstellung. Das IMMh am Kaispeicher B in Hamburgs HafenCity ist einen Besuch wert.

Seefahrt auf weiblich

••• Noch bis 15. Juni heißt es im Internationalen Maritimen Museum in Hamburg „Frauen an Bord – Eroberung einer Männerdomäne“. Es geht um Geschichte und Gegenwart der seefahrenden Frauen. Dank umfangreicher Recherchen im In- und Ausland gibt es bei dieser Sonderausstellung für die Besucher Außergewöhnliches zu sehen und zu entdecken:

Piratinnen, Freiheitskämpferinnen und Pionierinnen in der Schifffahrt ebenso wie frühe Seenotretterinnen und Reederinnen, Seefunknerinnen und Frauen in den Marinen der Welt. Etwas ganz Besonderes sind die bisher nie gezeigten Fotos der Seekadettinnen auf der „Gorch Fock“ von Kathrin Währendorff. Und auch ein Weltbestseller wird auf seinen Wahrheitsgehalt untersucht: „Ich spucke gegen den Wind“, die angebliche Autobiografie eines Mädchens, das 17 Jahre mit ihrem Vater die Südsee befahren haben will, war das Lieblingsbuch ganzer Generationen. Zahlreiche Ausstellungsobjekte aus dem In- und Ausland runden die umfangreiche Präsentation ab.

www.immhh.de



Vorbild. Wie diese Jungoffizierin der lettischen Marine stehen immer mehr Frauen an Bord ihren Mann.

Piraterie-Ausstellung im Binnenland

••• Ungewöhnlicher Ort für eine Ausstellung zur Piraterie: Das Varusschlacht-Museum in Bramsche im Osnabrücker Land widmet sich dem Thema noch bis zum 3. Oktober. Die Ausstellung zeichnet die Geschichte der Piraterie von der ersten Erwähnung in der antiken Mythen- und Sagenwelt bis zum Beginn der „Pax Romana“ nach. Dabei präsentiert sie faszinierende archäologische Objekte und aktuelle Unterwasserfunde aus Italien. Und sie beschreibt das spannende Wechselspiel von Piraterie, Wirtschaft und Politik und lässt den einzigartigen Kulturraum des Mittelmeers der Antike lebendig werden. www.kalkriese-varusschlacht.de



Kriegsmunition im Meer entschärfen

••• Auf dem Grund von Nord- und Ostsee schlummert bis heute Kriegsmunition. Experten gehen von 1,6 Millionen Tonnen des gefährlichen Mülls aus. Ein Roboter soll diesen aufspüren und unschädlich machen, indem er den Sprengstoff aus den Stahlkörpern saugt. Ein neues GEOMAR-Projekt kümmert sich um ein Monitoring-System, das Umweltbelastungen durch das Kriegsgerät analysiert.

www.geomar.de

Werften gut ausgelastet

••• Das Geschäft mit Kreuzfahrtschiffen boomt. Derzeit stehen 55 in den Orderbüchern der Werften – und bis auf eins werden alle in Europa gebaut. Weltmarktführer gemessen an der Tonnage bleibt mit derzeit mehr als 40 Prozent des globalen Auftragsbestands die Papenburger Meyer Werft, die auch die Werft im finnischen Turku betreibt. „Wir glauben, dass die europäischen Werften ihren Vorsprung vor der Konkurrenz aus Asien noch einige Jahre halten können“, sagt Thorsten Ludwig von der Bremer Agentur für Struktur- und Personalentwicklung, die den Markt untersucht hat. Man brauche dafür aber ein hoch qualitatives Netzwerk von Zulieferern und gut ausgebildetes Personal.



ANZEIGE



Der Container kommt nach Deutschland



| Meilenstein | Am 5. Mai 1966 macht zum ersten Mal ein Containerschiff in einem deutschen Hafen fest: Die „Fairland“ bringt gut 100 Container nach Bremen – Beginn einer beispiellosen Erfolgsgeschichte. Text: Anne-Katrin Wehrmann

Premiere. Die „Fairland“ der US-Reederei Sea-Land bringt Container in den Bremer Überseehafen. Von da an entwickelt sich die Blechkiste auch in deutschen Häfen zum Standard.



Genau hier war es“, sagt Heinz-Jürgen Haberland. Der 68-Jährige steht auf einem kleinen Fußweg in der Bremer Überseestadt und deutet mit der Hand auf die Fläche hinter sich. „Hier hat vor 50 Jahren zum ersten Mal in Deutschland ein Containerschiff festgemacht.“ Die Vorstellung fällt schwer. Wo der damalige Auszubildende zum Starkstromelektriker und spätere Werkstattleiter der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft (BLG) jetzt steht, war zu jener Zeit die Kaje. Und wo nun ein

Spielplatz und eine Skateranlage junges Publikum aus den neuen Wohnanlagen im Quartier anlocken sollen, befand sich einst das Hafenbecken des Überseehafens. Der Ort verdeutlicht auf ganz besondere Weise, wie der Siegeszug des Containers die deutsche Hafenlandschaft verändert hat: Ausgerechnet hier, wo alles begann, ist von Warenumschatz schon lange nichts mehr zu sehen.

Rückblick. Der 5. Mai 1966 ist der Tag, der in die Geschichtsbücher eingeht.

Monatelang haben sich die Verantwortlichen der BLG vorbereitet. Sie sind in die USA gereist und haben sich das System des kommerziellen Containerverkehrs, das dort zu diesem Zeitpunkt bereits seit einigen Jahren auf dem Vormarsch war, aus der Nähe angesehen. Als dessen Erfinder gilt der ehemalige Spediteur Malcolm McLean: Er wollte die langen Wartezeiten, die beim Be- und Entladen von Fahrzeugen entstanden, nicht länger hinnehmen, führte für den Trans- →



→ port unterschiedlichster Waren genormte Großbehälter ein und ging Mitte der 1950er-Jahre unter die Schiffseigner, um seine Geschäftsidee auf dem Seeweg voranzubringen. Nun will er mit seiner Reederei Sea-Land den Sprung über den Atlantik wagen. In Europa sind es die Häfen in Rotterdam, Bremen und im schottischen Grangemouth, die sofort das Potenzial der neuen Umschlagart erkennen.

Das gesamte zweite Halbjahr 1965 hindurch haben die BLG und Sea-Land Details verhandelt und die Premiere geplant. Chassis und Zugmaschinen wurden beschafft, die nun im Hafen stehen und auf die ersten Container warten. Hafenmitarbeiter haben geübt, die Fahrzeuge zentimetergenau an die Kaje zu rangieren. Die BLG hat eine freie Fläche zwischen den Schuppen 16 und 18 an der Südseite des

sis heben. Beim ersten Container geht alles gut. Beim zweiten passiert es: Die Blechkiste löst sich zum Schrecken der Umstehenden von den Befestigungshaken und stürzt mit einem lauten Knall auf den Lkw. Chassis und Zugmaschine werden durch den Aufprall beschädigt, der Fahrer kommt mit leichten Verletzungen davon.

Es soll der einzige Vorfall dieser Art bleiben. Als die zweite Schicht um ist, stehen alle nach Bremen gelieferten gut 100 Container sicher an Land. Wer dabei war, spürte: Hier passiert etwas, das die Hafenarbeit der Zukunft grundlegend verändern wird. Mussten vorher alle Waren einzeln an Bord gebracht und verstaut werden, lässt sich die Ladung nun direkt im Container vom Lieferanten bis zum Kunden transportieren, ohne sie im Hafen mühsam umpacken zu müssen. Das spart Zeit – und Geld.

war, als ob ein kleiner Junge eine elektrische Eisenbahn zu Weihnachten bekommt“, erinnert er sich. Für ihn war klar, dass er die weitere Entwicklung des Containerumschlags in der ersten Reihe miterleben wollte. „Ich wollte helfen, technische und operationale Lösungen zu finden.“

| In der ersten Reihe | Dass der Überseehafen nur eine Übergangslösung für den Containerumschlag bleiben würde, war von Anfang an ausgemachte Sache. Die Kapazitäten auf der rechten Weserseite waren schon lange an ihre Grenzen gestoßen, weswegen auf der linken Seite des Flusses bereits seit 1960 der Neustädter Hafen gebaut wurde. Die BLG kaufte, wie von Sea-Land gefordert, eine amerikanische Containerbrücke für den neuen Standort und stellte die benötigten Lagerflächen zur



Zeitenwende. Die Entwicklung des Containerverkehrs hat nicht nur in Bremen die Hafenlandschaft verändert.

Hafenbeckens hergerichtet, die zur Zwischenlagerung der Blechkisten vorgesehen ist. Heinz-Jürgen Haberland und seine Kollegen aus der technischen Abteilung haben Stromanschlüsse für die Kühlcontainer gelegt. Am 5. Mai ist es schließlich so weit. Die „Fairland“, ein zum Containerschiff umgebauter Frachter mit Platz für 226 der anfangs noch 35 Fuß langen Container, steuert aus Rotterdam kommend den Bremer Überseehafen an.

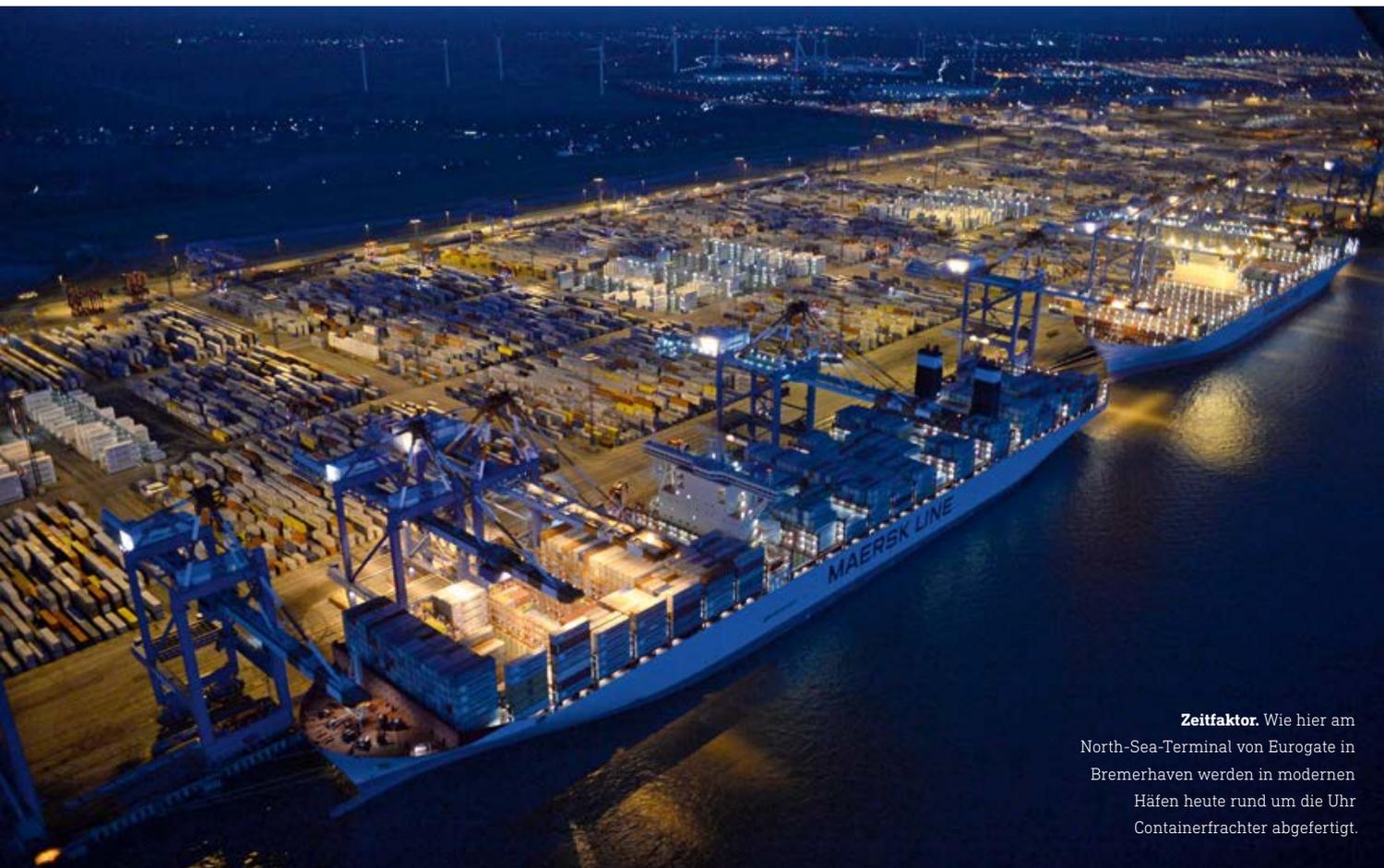
| Premiere mit Knalleffekt | Stationäre Containerbrücken gibt es zu diesem Zeitpunkt in Deutschland noch nicht, darum muss die „Fairland“ die kastenförmigen Behälter mit zwei bordeigenen Kranen vom Schiff auf die bereitstehenden Chas-

„Dass sich das alles so rasant entwickeln würde, hat damals niemand geahnt“, sagt Heinz-Jürgen Haberland rückblickend. „Aber dass der Container Folgen haben würde, war sofort klar. Wir alle wussten: Wenn sich diese Technik weiterentwickelt, wird das Arbeitsplätze kosten.“

Hans Joachim Abendroth war an jenem Maitag 1966 Schuppenvorsteher im benachbarten Europahafen und hatte Spätschicht in Schuppen 1. Das Entladen der „Fairland“ wollte er sich allerdings nicht entgehen lassen: Wie viele seiner Kollegen nutzte auch er eine Pause, um sich im Überseehafen unter die Schaulustigen zu mischen. Die Faszination, die ihn damals packte, ist dem inzwischen 81-Jährigen noch heute anzumerken. „Das

Verfügung. Abendroth wechselte dorthin und wurde Vorsteher des Schuppens 20: In dieser Funktion war er außer für den konventionellen Umschlag auch für die Abfertigung der Sea-Land-Containerschiffe zuständig – so stand er tatsächlich in der ersten Reihe, als die importierte Brücke Anfang Oktober 1966 den Betrieb aufnahm.

Offiziell eröffnet wurde der Terminal im Juli 1968. Bis dahin hatte die Containerisierung schon ordentlich Fahrt aufgenommen: 1966 wurden knapp 17.000 Standardcontainer (TEU) umgeschlagen, im Folgejahr hatte sich der Umschlag bereits verdreifacht. Weitere Reedereien stiegen in den Containerdienst von und nach Bremen ein. Die Schiffe wurden größer und hatten bald Schwierigkeiten, die



Zeitfaktor. Wie hier am North-Sea-Terminal von Eurogate in Bremerhaven werden in modernen Häfen heute rund um die Uhr Containerfrachter abgefertigt.



Zeitzeuge. Heinz-Jürgen Häberland hat die Entwicklung hautnah miterlebt.

Containertransport – eine deutsche Erfolgsgeschichte

Der Container hat die **Weltwirtschaft revolutioniert** – und ist ein wichtiger Taktgeber für internationale Arbeitsteilung und Globalisierung. Der **erste Containerfrachter**, die „Ideal X“ von 1956, konnte **58 Standardcontainer** transportieren, das aktuell größte Containerschiff der Welt bringt

mehr als **19.000 TEU** ans Ziel. 90 Prozent der Stückgüter des Welthandels werden in Containern transportiert. Ganz vorn dabei: die deutschen Reeder. Sie betreiben mit einem Anteil von knapp **30 Prozent an der globalen Tonnage** die größte Containerflotte der Welt. → bit.ly/vdr-container

Weser aufwärts zu fahren. Dies war neben den rasant ansteigenden Umschlagzahlen der zweite wesentliche Grund für die Entscheidung, in einen neuen Containerterminal (CT) in Bremerhaven zu investieren.

| Immer mehr, immer größer | Dieter Riggers war einer der Männer der ersten Stunde, als im Februar 1968 der erste Spatenstich für die anfangs noch 700 Meter lange Stromkaje gesetzt wurde. Er war auch dabei, als vier Monate später mit der „Lightning“ erstmals ein Containerschiff in Bremerhaven anlegte, damals noch im Nordhafen. Und als BLG-Werkstattleiter und späterer Profitcenter-Leiter für den Bereich Containerbrücken und Prozesstechnik erlebte er in den folgenden

Jahrzehnten mit, wie nicht nur die Schiffe immer weiter wuchsen: Auch die Brücken wurden größer und mit der Zeit technisch immer ausgefeilter. „Am Anfang war die Technik noch Steinzeit“, sagt der heute 75-Jährige. „Da waren Nebel, Regen und Eis noch eine echte Herausforderung. Im Laufe der Jahre wurden die Anlagen dann zuverlässiger und auch schneller.“

Nicht zuletzt deshalb erreichte der Containerumschlag an der Wesermündung immer neue Rekordwerte, sodass der CT insgesamt viermal erweitert wurde. Heute ist Bremerhaven mit den CTs 1 bis 4 hinter Rotterdam, Antwerpen und Hamburg der viertgrößte Containerhafen Europas und verfügt mit der auf knapp fünf Kilometer angewachsenen Hafenanlage über die

längste zusammenhängende Stromkaje der Welt. Der Umschlag kletterte bis zum Krisenjahr 2008 stetig nach oben und erreichte nach einem kurzzeitigen Einbruch 2012 den bisherigen Höchstwert von 6,13 Mio. TEU (2015: 5,57 Mio. TEU).

Und Bremen? Am Ausgangspunkt des deutschen Containerumschlags sind die Blechkisten inzwischen fast komplett aus der Szenerie verschwunden. Im Neustädter Hafen konzentriert sich der Umschlag seit Mitte der 1990er-Jahre wieder auf konventionelles Stückgut. Der Überseehafen, wo alles begann, existiert nicht mehr: Wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit gab die BLG die Anlage 1997 endgültig auf. Im Jahr darauf wurde das Hafenbecken mit 3,5 Mio. Kubikmetern Sand verfüllt. |●●●

Man schreibt das ausgehende 19. Jahrhundert. Ein vornehmer Herr mit Vaternörder und Zylinder schreitet durch das schmutzlig-enge Hamburger Gängeviertel, seine Rufe sind nicht zu überhören: „Wer braucht noch eine Überfahrt? Nur 83 Mark für eine sichere Überfahrt nach Amerika!“ Der junge Auswanderungsagent Albert Ballin, der später ein weltberühmter Reeder werden sollte, bietet Tickets für eine Passage in die Neue Welt an. Allerdings ist dieser bärtige Kartenverkäufer „nur“ ein Schauspieler.

Straßenpflaster und Fachwerkkulisse befinden sich im alten Stadtkern von Stade, und die ganze historisch anmutende Szenerie ist ein Filmset der Fernsehsender ARTE und NDR, mitten im August 2015. „Ton okay, Kamera läuft. 64-1, die Erste – und ab!“ Darsteller, Komparsen und Fernsichteam arbeiten an einer Sequenz für den anderthalbstündigen Dokumentarfilm, der unter dem Titel „Gigant des Nordens“ die ebenso wechselhafte wie erfolgreiche Entwicklung des Hamburger Hafens schildert.

Autorin Cristina Trebbi und Regisseur Stefan Schneider kombinieren Inszenierungen, Experteninterviews, Archivmaterial und

Blüte. Den Hamburger Hafen steuern im Mittelalter täglich Schiffe aus dem Hanseverbund an, um ihre Ware zu löschen.

14.
Jahrhundert

Hauptrolle für Hamburgs Hafen

| **Zeitreise** | Die TV-Dokumentation „Gigant des Nordens“ zeichnet die Entwicklung des Hamburger Hafens seit dem 12. Jahrhundert nach.

Text: Angela Andresen-Schneehage, Fotos: Mitja Schneehage und NDR

aufwendige Computeranimationen und berichten darin u.a. vom Aufstieg und Fall der Hanse, von der Entwicklung Hamburgs zum Welthafen und vom rasanten Wandel des Warenumschlags während der industriellen Revolution.

| **Geschäftssinn ist Trumpf** | Der Film beginnt im 12. Jahrhundert. Graf Adolph III. von Holstein will in Hamburg einen zollfreien Hafen mit Markt etablieren, um Händler von überall her in die Stadt zu locken. Von Kaiser Barbarossa erhält er

dafür eine Urkunde; sie ist der Freibrief für seinen Hafen. Heute halten die meisten Fachleute diese Urkunde zwar für eine Fälschung, aber innerhalb von nur 100 Jahren wird Hamburg zu einem wichtigen Hafen der Nordsee. Mit ihm entsteht eine neue Schicht: die der Kaufleute. Geschäftssinn ist nun wichtiger als Abstammung.

Im 13. Jahrhundert wird Hamburg Mitglied der Hanse; es ist der Beginn des Kapitalismus im Norden, und der Hafen boomt, auch wenn Betrüger und Piraten den Kaufleuten immer wieder zusetzen.





1



2



3



4

- 1** Dank der Urkunde von Kaiser Barbarossa kann Graf Adolph III. von Holstein an der Elbe einen zollfreien Hafen gründen.
- 2** Der Hamburger Hafen wird zwischen 1871 und 1914 für rund zwei Millionen Auswanderer letzte Zwischenstation in Europa.
- 3** Albert Ballin lanciert bei der Reederei HAPAG die ersten Vergnügungsreisen, eine neue lukrative Branche entsteht.
- 4** Bernhard Nocht bleibt auch nach der Choleraepidemie in Hamburg und baut eine Forschungsstation für Hygiene auf.

Fotos: NDR/FaberCourtial/Martin Christ/Hutchison, Mija Schneehage



Boom. Pro Jahr legen mehr als 3.000 Schiffe in Hamburg an – oft beladen mit Kolonialwaren wie Kaffee, Tee und Zucker.

18.
Jahrhundert

Letztlich ist es die Konkurrenz aus England, Russland und den Niederlanden, die die Hanse in den Ruin treibt. Doch mit Kolumbus' Landung in Amerika verliert der Ostseehandel an Bedeutung, neue Märkte werden jetzt im Westen erschlossen. Die Hamburger nutzen die Chance und machen ihre Stadt zum Tor zur Neuen Welt.

| Auf Wachstumskurs | Seehandelsbeziehungen mit den Kolonialreichen erschließen in Amerika, Indien und Afrika neue Absatzmärkte und Produktionsorte; durch Sklaverei im fernen Amerika werden Waren, die vorher als Luxus galten, erschwinglich. Im 18. Jahrhundert legen mehr als 3.000 Schiffe pro Jahr in Hamburg an, löschen Kaffee aus Arabien, Zuckermelasse aus der Karibik, Tabak aus Virginia, Tee und Porzellan aus China. Weil der alte Alsterhafen aus der Hansezeit zu klein wird, machen die Frachtsegler direkt in der Elbe fest.

Schwierige Zeiten folgen zwischen 1806 und 1814, als Napoleons Truppen Hamburg besetzen. Infolge der Kontinentalsperre geben über 100 Handelshäuser auf, Tausende Menschen verlieren ihre Arbeit. Doch schon bald darauf beginnt wieder eine neue Epoche: 1816 fahren die ersten Dampfschiffe auf der Elbe; die Industrialisierung findet nun auch auf dem Wasser statt. Der maschinelle Antrieb macht die Schiffe unabhängig von Wind und Tide.

Der Große Brand von 1842 verwüstet mehr als ein Viertel des Hamburger

Stadtgebietes. Eine große Tragödie. Doch der Wiederaufbau bietet auch die Chance, Hamburg mitsamt Hafen zu modernisieren. Mit dem Sandtorhafen entsteht das erste künstliche Wasserbecken; dank neuartiger Dampfkräne können die Schiffe nun direkt am Kai abgefertigt werden. Mit der Einführung der Eisenbahn wird die Verladung noch effizienter: 1872 wird die Fracht erstmals direkt vom Schiff auf den Zug geladen und weitertransportiert.

Bis heute muss sich der Hafen immer wieder neuen Herausforderungen stellen: der großen Auswanderungswelle zwischen 1871 und 1914, den von Matrosen eingeschleppten Krankheiten, dem Bau des Elbtunnels. Die große Weltwirtschaftskrise und der Krieg bringen herbe Rückschläge; 1945 sind 80 Prozent des Hafens zerstört. Ab 1956 erobert der Container die Welt und verändert das Bild des Hafenbetriebs – so wie es in unseren Tagen die Digitalisierung und der wachsende Kreuzfahrt-Tourismus tun.

Erstmals erzählt eine Filmproduktion, wie aus einem kleinen Anleger an der Alster der bedeutende Umschlagplatz wurde, wie wir ihn heute kennen. |●●●



Gigant des Nordens – Hamburgs Aufstieg zum Welthafen

Ein Film von Cristina Trebbi und Stefan Schneider, Coproduktion von ARTE und NDR, Erstaussstrahlung am 28.5.2016 um 20.15 Uhr auf ARTE

1. Die Fassade des heutigen Museumsgebäudes ist Schloss Windsor nachempfunden.
2. Die Besucherin aus Asien bestaunt die gewaltigen ausgestellten Kanonen.
3. Es geht auch eine Nummer kleiner – die Miniwummen waren aber ebenfalls gefährlich.
4. Die schwere Kanone ist samt ihrer Lafette liebevoll restauriert worden.
5. Die farbenfrohen Uniformen gaben einst erstklassige Zielscheiben ab.
6. Römische Bleianker gibt es in großer Zahl – der von Paulus ist nicht dabei.
7. Maritimes Kampfgewimmel aus Maltas Geschichte ziert viele Wände des Interieurs.



In der alten Marinebäckerei

| Geschichte | Ein imposantes Gebäude beherbergt das Maritime Museum von Malta. Lage und Ausstellung machen für Besucher die enge Verbindung des Inselstaats zur Seefahrt erlebbar. Text und Fotos: Roland Hanewald



8. „Gott und mein Recht“ war lange Zeit ein seebeherrschendes Thema.

Standort von Maltas „Maritimen Museum“ ist die Old Naval Bakery am Kai des Valletta-Stadtteils Birgu. 1842 begann der Bau der Bäckerei, die die riesige britische Mittelmeerflotte versorgen sollte. Die dampfbetriebene Mühle wurde 1845 erstmals in Gang gesetzt.

Die dafür nötigen Kohle und das Getreide lagerten im integrierten Nebengebäude aus dem 16. Jahrhundert – wenn um Proviant ging, hatte der Denkmalschutz zurückzustehen. Die beiden Mehrzweckmaschinen waren 1848 in vollem Betrieb. Sie wuschen, trockneten und mahlten das Getreide, und die zwölf Öfen der Bäckerei stießen nicht weniger als 30.000 Pfund Brot und Biscuits aus – pro Tag.

Die Bäckerei tat über 100 Jahre gute Dienste. Erst in den 1950er-Jahren wurde sie stillgelegt und machte dem Hauptquartier der Admiralitäts-Konstablerei Platz. Mit der Schließung des britischen Flottenstützpunkts 1979 war es auch damit vorbei. Teile des Gebäudes wurden abgerissen, in die erhalten gebliebenen zog 1988 das Maritime Museum ein, das größte und wohl auch am besten ausgestattete der Insel. Kein Wunder, war Malta doch seit vorchristlichen Zeiten Knotenpunkt der mittelmeerischen Schifffahrtswege.

Vor allem während der Weltkriege bewegten sich große Zahlen von Marinefahrzeugen durch diese Gewässer, und immer wieder legte eines in Malta an oder



war dort permanent stationiert. Da gibt es einiges vorzuzeigen. Der Name „Old Naval Bakery“ blieb jedoch bis in die Neuzeit bewahrt, und jeder Malteser, den man darauf anspricht, weiß auch sofort, dass sich darin das Maritime Museum befindet und nichts mehr gebacken wird.

| Start mit leerem Lager | Natürlich liegt der Schwerpunkt des Ausgestellten auf britischer Marinegeschichte. Die Engländer hatten ab 1800 auf Malta die Macht und bauten die Insel zu einer Zitadelle aus, an der sich sogar die deutsche Luftwaffe die Zähne ausbiss — trotz 154 Tagen unablässigen Bombardements 1941/42. Auch die Bäckerei erhielt ein paar Treffer am Rande, blieb aber ganz — einige Granatsplitter stecken noch in der Fassade.

Nicht wenig stolz ist man darauf, dass der Bestand des Museums, der bei seiner Gründung nicht ein einziges Artefakt vorzuweisen hatte, rasch anwuchs und heute über 20.000 Exponate zählt. Ein Highlight ist der „schwerste römische Anker aller Zeiten“ aus vier Tonnen Blei, geborgen an der Nordküste der Insel und anfangs dem Schiffbruch des Apostels Paulus im Jahre 60 zugeschrieben — bis sich zeigte, dass das alles nicht so recht zusammenpasste.

Anker von römischen Schiffen sind nichts Ungewöhnliches an Maltras Küsten; es gibt im Nord-

westen sogar eine „Anchor Bay“, aus der einige Exemplare mitsamt Originalamphoren ebenfalls ins „M.M.“ gingen.

Die Kollektion großkalibriger Kanonen aus Albions seebeherrschender Ära unter Segeln ist nicht minder interessant. Auch die dampfbetriebene Schiffsmaschine von 1951, aus einem Hafenbagger abmontiert, sowie die napoleonische Galionsfigur der „HMS Hibernia“ (110 Kanonen) und eine Sammlung von über 60 Booten aus mehreren Jahrhunderten sind außerordentlich sehenswert. Prächtigt gearbeitete Schiffsmodelle aus alter Zeit lassen das Herz von Kennern höherschlagen.

Zahlreiche zeitgenössische Gemälde an den Wänden des Museums zeigen die vielen Seeschlachten, die um die Insel ausgetragen wurden — an erster Stelle den Sieg über eine Riesenmacht türkischer Belagerer im Jahre 1565. So bekommt man einmal zu sehen, mit welcher ungefügen Kähnen Maltras Johanniter-Ritter sei-

nerzeit die Meere befuhren, aber offenbar trotzdem ans Ziel gelangten.

Das Museum könnte kaum an passenderer Stelle liegen: An diesem Kai legten früher die Men of War an, um Proviant und andere Vorräte zu übernehmen, und vor dieser Zeit befand sich hier das Arsenal für die Galeeren der Malteser Ritter. Unmittelbar vis-à-vis dehnt sich die Vittoriosa Yacht Marina aus, und gleich danach kommt der Grand Harbour, einer der tiefsten Naturhäfen des Mittelmeers, auf den sich Maltras maritime Bedeutung gründete.

In historischen Zeiten gingen in der über drei Kilometer ins Land reichenden Bucht schon Phönizier, Punier, Römer, Byzantiner, Araber und Spanier vor Anker, bis andere Nationen wie Franzosen und Engländer nachrückten. Das Museum gewährt viele Einblicke in das maltesische Seeschehen, aber auch in den turbulenten Werdegang der Insel. Wer dort urlaubt, sollte unbedingt einen Besuch einplanen. |•••



Besucherdnformationen

••• Das Malta Maritime Museum ist das größte Museum des Inselstaats und beherbergt 20.000 Exponate
Adresse: Ex-Naval Bakery, Vittoriosa Waterfront, Vittoriosa BRG 1721
Tel: +356 21 660 052
Öffnungszeiten: täglich 9 bis 17 Uhr

(geschlossen: 24., 25. und 31. Dezember, 1. Januar und Karfreitag)
Eintrittspreise: Erwachsene: 5 Euro, Jugendliche, Studenten und Senioren: 3,50 Euro, Kinder (6 bis 11 Jahre): 2,50 Euro
Internet: www.heritagemalta.org
 (>Museums >Harbour Areas)

09. Es gibt wunderschöne Galionsfiguren — und auch einige andere...

Mit dem Mönch übers Meer

| Geschichte | Leicht und seetüchtig – so waren die Boote, mit denen der legendäre Abt Brendan weit rumkam. Heute findet er Nachahmer. Text und Fotos: Eigel Wiese

Es ist eine der alten Mythen der Seefahrt: Zwischen den Jahren 565 und 573 soll sich der irische Abt Brendan mit einem Dutzend Glaubensbrüdern zu einer Fahrt auf den Atlantik hinausgewagt haben, die sie bis nach Amerika führte. Als Fahrzeuge hätten sie keine langen Wikingerschiffe gehabt, sondern Boote aus einem leichten Holzgerüst, das mit Tierhäuten bespannt war.

Die Bewohner der irischen Westküste hatten diese Bauweise entwickelt, weil es

keine Strände gab, an denen sie schwere Boote an Land ziehen konnten. Also mussten sie so leicht sein, dass drei, höchstens vier Mann sie herausheben und an Land tragen konnten, obgleich sie mehr als sieben Meter lang waren. Sie mussten aber zugleich seetüchtig sein. Denn vor dem Südwesten der irischen Küste bauen sich lange Wellen auf, die vom offenen Atlantik heranlaufen, von der felsigen Steilküste reflektiert werden, sich mit den ursprünglichen Wellen überschneiden und sich dann

noch höher aufsteilen, wenn sie wieder aufeinandertreffen.

| Typisches Verkehrsmittel | Die Menschen an der Küste nannten solche Boote Currachs und waren täglich auf sie angewiesen. Ob sie mit Neugeborenen zur Taufe fuhren, als junge Paare zur Trauung oder ob sie ihren letzten Weg antraten, immer mussten sie auf dem Weg zu anderen Inseln mit dem Boot fahren. Erst als Fischfangschiffe mit starken Motoren von Hand





Zeitensprung. Vor rund 1.450 Jahren soll Abt Brendan an Bord der leichten Boote schier unglaubliche Distanzen zurückgelegt haben. Heute üben seine Nachfahren mit dem gleichen Bootstyp für eine spezielle Regatta, die nach 15 Seemeilen in Cork endet.



geruderte Boote ersetzt, verloren die mit Häuten bespannten Curraghs an Bedeutung und gerieten in Vergessenheit. Nur einige der alten Spantengerippe hingen noch hier und dort in Bootsschuppen und zeugten von der alten Zeit.

Dort entdeckte sie Pdraig Ó Duinnín, baute solche Boote nach und brachte sich die alte Rudertechnik bei. Mittlerweile hat er in der südwestirischen Stadt Cork das Unternehmen Meitheal Mara gegründet, das Curraghs auf Bestellung baut. Es sind begehrte Boote, denn 1992 gründete sich in Cork ein erster Ruderclub, dessen Mitglieder regelmäßig damit trainieren und zu Regatten antreten. Seit 2005 wird alljährlich der Wettkampf Ocean to City ausgetragen, ein Ruderwettbewerb für unterschiedliche geruderte Bootstypen, der

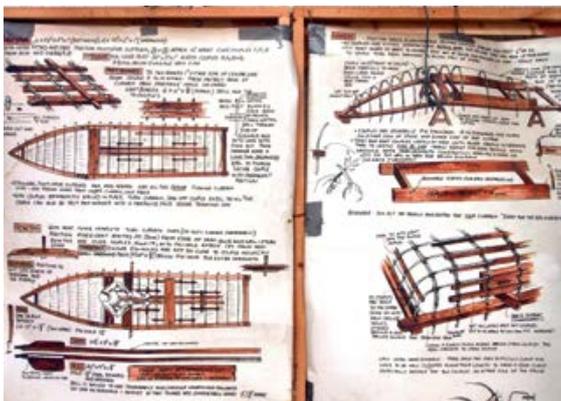
über 15 Seemeilen (28 km) geht und in Cork endet. Start ist in dem kleinen Dorf Crosshaven an der Bucht von Cork, wo der Royal Cork Yacht Club seinen Sitz hat, der 1720 gegründet wurde und als ältester Yachtclub der Welt gilt. Die nächste Regatta startet am 5. Juni 2016.

Die Strecke ist eine sportliche Herausforderung mit stark wechselnden Winden. Aber was sind solche Windverhältnisse schon gegen die Herausforderungen, denen sich der Abt Brendan mit seinen Glaubensbrüdern im 6. Jahrhundert stellte? Ihr Bericht liest sich zwar wie ein Märchen aus uralter Zeit. Aber wenn man die geschilderten Erlebnisse einmal mit heute über die Welt bekannten Fakten vergleicht, dann sind Erzählungen von Erlebnissen mit feuerspeienden Bergen im Norden (Is-

land), einem klebrigen Meer (Sargassosee) und einem Kristallpalast in der See (Eisberg) durchaus glaubhaft.

Wie sich die leichten Curraghs für Seestrecken eignen, erprobten Mitglieder des Naomhoga Chorcai, des Currach Rowing Clubs im Juni 2015. Sie ruderten von der Küste des nordirischen County Antrim aus bis nach Schottland und brauchten dafür einen Tag und sieben Stunden. Für den Deutschen Stefan Wulf, der zum Studieren nach Cork kam und dann geblieben ist, „eine interessante Erfahrung, die uns ermutigt, unsere Ziele durchaus weiter zu stecken“. Weitere Langstreckentörns sind geplant.

So haben die traditionsreichen Boote nicht nur eine spannende Vergangenheit, sondern auch eine sportliche Zukunft. ●●●



Konstruktion. Die Zeichnungen an der Club-Infotafel zeigen, wie die traditionsreichen Boote aufgebaut sind.

Leichtgewicht. Auch die Nachbauten lassen sich von ein paar Personen ohne Probleme aus dem Wasser heben und verstauen.

Pionier der Seerettung

| Erfinder | Ernst Nicol hat die Sicherheit auf See revolutioniert. In den 1950er-Jahren entwickelte der Schiffbau-Ingenieur das geschlossene und unsinkbare Rettungsboot. Text: Angela Andresen-Schneehage

Dieser Mann hat viel zu erzählen. Kein Wunder bei fast 93 Jahren Lebenserfahrung. Und fast ebenso lange währt Ernst Nicols Leidenschaft für Schiffe. Schon als Sechsjähriger besucht er mit den Eltern den Marinehafen Mürwik in seiner Geburtsstadt Flensburg und ist sofort infiziert mit einem unheilbaren Schiffs-Virus. Doch der Steppke möchte nicht als Kapitän zur See fahren. Für den kleinen Ernst steht von nun an fest, dass er Schiffskonstrukteur werden wird. Diesen frühen Berufswunsch realisiert er tatsächlich, macht nach seiner Schulzeit bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft eine Lehre zum Schiffbauer!

1951, als der deutsche Schiffbau der Nachkriegszeit langsam wieder in Gang kommt, tritt Ernst Nicol als Konstrukteur in den Dienst der Husumer Schiffswerft, bildet sich zum Schiffbau-Ingenieur wei-

ter und bleibt dem Betrieb bis zu seiner Pensionierung 1987 treu. In dieser Zeit ist er an mehr als 350 Projekten der Werft beteiligt: Er konzipiert Küstenmotorschiffe, Frachter, Fähren, Schlepper, Bohrinselversorger und Krabbenkutter, aber auch „Butterdampfer“ und elegante Fahrgast-schiffe.

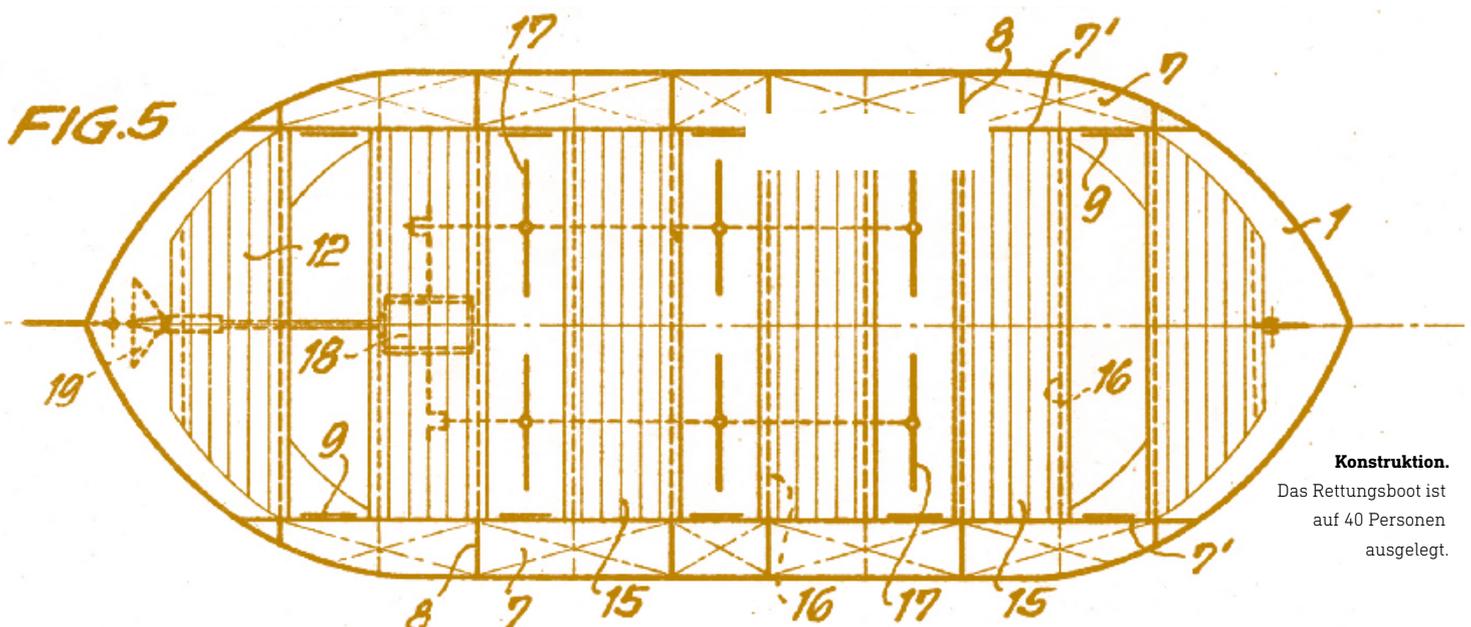
| Rettende Idee | Doch eine spezielle Aufgabe fordert den damals 26-jährigen Schiffsplaner in ganz besonderem Maße heraus: die Entwicklung von Rettungsbooten. „Immer wieder musste ich in meinen ersten Berufsjahren Nachrichten von Schiffsunglücken lesen, die viele Opfer unter den Seeleuten forderten. Und ich hab-



Lebenswerk. Ernst Nicols Erfindung hat die Schifffahrt sicherer gemacht.

mir gedacht: Dagegen muss man doch etwas tun können“, erzählt Ernst Nicol. „Denn selbst wer von einem sinkenden Schiff ins Rettungsboot gelangte, war ja noch lange nicht in Sicherheit; in den offenen Booten war man immer noch einer rauen See und der Kälte ausgesetzt.“

Nicol sammelt und analysiert Meldungen von Schiffskatastrophen, interpretiert die Aussagen Überlebender und beginnt 1954 an einer Lösung zu tüfteln. Die zufällige Beobachtung einer im Husumer Hafenbecken treibenden Konservendose bringt ihn schließlich voran: „Diese Dose schwabbelte da so vor sich hin und ging und ging einfach nicht unter“, erinnert er sich. „Das brachte mich auf die Idee, ein



Konstruktion. Das Rettungsboot ist auf 40 Personen ausgelegt.

Fotos: Flensburger Schifffahrtsmuseum



Umsetzung. Geschlossenes Rettungsboot nach Nicols Entwürfen am Davit eines Schiffes. Seit 1983 sind geschlossene Boote Standard.

geschlossenes Rettungsboot zu konstruieren“ – ein im wahrsten Sinne rettender Gedanke.

| Patentierter Entwurf | Die Husumer Werft zeigt kein geschäftliches Interesse an solch einer Neuheit, aber der Arbeitgeber erlaubt Nicol, das Boot auf eigene Rechnung in seiner Freizeit zu entwickeln. Gemeinsam mit Ehefrau Leni gründet er die Firma „Nicol Rettungsboote“, fertigt Zeichnungen an, baut kleine Modelle.

Ein 6,50 Meter langer Prototyp für 40 Personen entsteht 1957 auf der Brüning Werft an der Weser. Ein Jahr später meldet Nicol seinen Lebensretter in zehn Ländern zum Patent an, findet einige Lizenznehmer für den Bau des Bootes. Doch die

Zulassungsbehörden lehnen sein Modell zunächst ab; vorgeschriebener Standard bleibt das offene Rettungsboot.

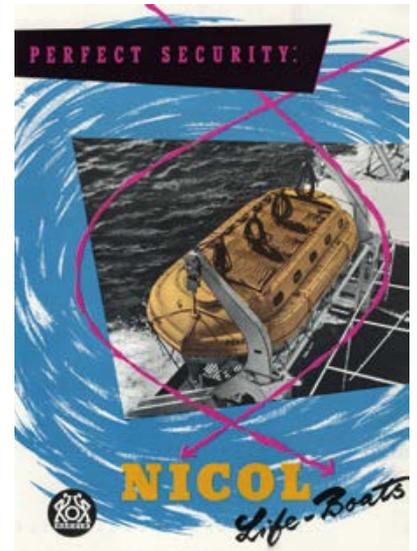
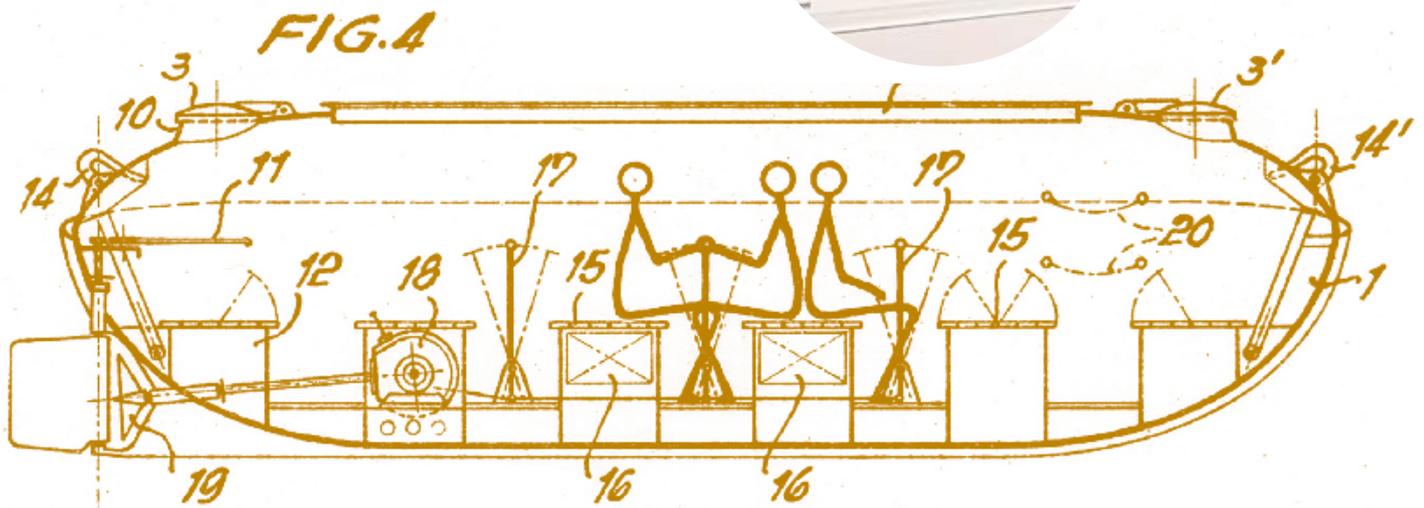
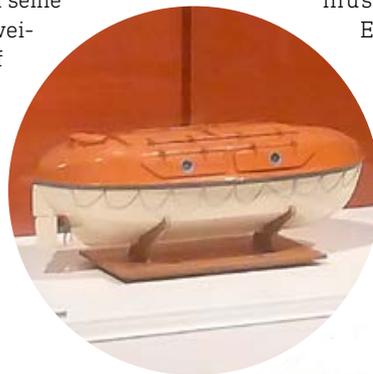
Auf der Internationalen Seeschiffahrttskonferenz in London 1960 werden geschlossene Rettungsboote erstmals international zugelassen. Doch erst ein knappes Vierteljahrhundert später, 1983, werden die „seetüchtigen Konservendosen“ für die Seeschiffahrt zur Vorschrift. Da sind Nicols Patente längst ausgelaufen; reich gemacht hat ihn seine Erfindung, die heute in weiterentwickelter Form auf allen großen Kreuzfahrtschiffen und Frachtern eingesetzt wird, also nicht. Doch die Ge-

wisheit, Hunderte – wenn nicht Tausende – von Menschenleben gerettet zu haben, macht ihn auch heute noch stolz.

| Doppelte Würdigung | Eine Anerkennung seiner Leistung für die Sicherheit auf See erhielt er 2013: Bundespräsident Joachim Gauck verlieh ihm das Bundesverdienstkreuz. Und auch in seiner Heimatstadt Flensburg würdigt man den Erfinder: Das Schifffahrtsmuseum dokumentiert die

Entstehungsgeschichte der Nicol-Rettungsboote und präsentiert sie noch bis zum 30. Oktober 2016 in der Sonderausstellung „Unsinkbar“. ●●●

Deckel. Der Querschnitt zeigt die Anordnung der Sitzplätze, das Modell die Form des Bootes.



Prospekt. Die besonderen Eigenschaften der „NICOL Life-Boats“ werden auch in Werbematerialien verbreitet.

Prima Kapitän

| Detlef Harms | Er übernimmt das Kommando auf der „AIDAprima“ – eine besondere Ehre. Das neue AIDA-Flaggschiff setzt mit innovativen Umwelttechnologien Maßstäbe.

Kapitän Detlef Harms (60) ist erster Kapitän der „AIDAprima“. Der gebürtige Rostocker fährt seit 1972 zur See. 2007 wurde er zum Kapitän von AIDA Cruises berufen. Die „AIDAprima“, das neue Flaggschiff von Deutschlands führender Kreuzfahrtreederei, ist nicht das erste Schiff der AIDA Flotte, das der erfahrene Kapitän in Dienst stellen wird. 2011 war es die „AIDAsol“ und 2012 die „AIDamar“, die unter seiner Führung auf Jungfernfahrt ging. Diesmal brachte Harms die „AIDAprima“ von Nagasaki nach Hamburg – erklärtermaßen sein Lieblingshafen.

„Für einen Kapitän ist es immer eine große Ehre und Verantwortung, ein neues Schiff in Fahrt zu bringen. ‚AIDAprima‘ ist etwas ganz Besonderes: Es ist das erste Schiff einer völlig neuen AIDA Generation. Ich freue mich darauf, gemeinsam mit meiner Crew in Kürze die ersten Gäste an Bord zu begrüßen. Sie werden begeistert sein von den vielen neuen Angeboten“, sagte Harms vor der ersten Reise. Bei der letzten Testfahrt im Februar hatte die

„AIDAprima“ ihre herausragende Manövrierfähigkeit unter Beweis gestellt. Als erstes Schiff der AIDA-Flotte verfügt sie über modernste, energieeffiziente Azipod-Antriebssysteme, die signifikant zur Senkung des Treibstoffverbrauches beitragen und die Manövrierfähigkeit erhöhen.

| Praktisches Training | Mit der neuen Technik konnte sich Harms im Vorfeld vertraut gemacht: Er war drei Wochen auf einem Schiff der Konzernmutter Costa zu Gast, das bereits über Azipod-Antrieb verfügt. „Ich hatte großes Glück, ich konnte als Mitglied des Brücken-Teams auf der ‚Costa Luminosa‘ praktische Erfahrungen insbesondere beim An- und Ablegen und auf der Revierfahrt sammeln.“ Das habe er zwar auch schon am Schiffssimulator in der AIDA-Academy in Warnemünde geübt, „aber in der Natur ist das schon noch mal ein bisschen besser“.

Weiteres Novum ist der Einsatz des Mitsubishi Air Lubrication Systems (MALS). Diese moderne Technologie lässt das



Erfahrung. Detlef Harms fährt seit fast 35 Jahren zur See und ist seit einigen Jahren „Fleet Captain“ für besondere Aufgaben bei AIDA.

Schiff auf einem Teppich aus Luftbläschen gleiten, wodurch der Treibstoffverbrauch zusätzlich reduziert wird. Harms ist gespannt, wie sich das anfühlt, „aber ich denke nicht, dass sich das Manövrieren dadurch sehr verändert.“

Als erstes Kreuzfahrtschiff weltweit ist die „AIDAprima“ mit Dual-Fuel-Motoren ausgerüstet. Damit wird sie während der Liegezeit im Hafen künftig nahezu emissionsfrei mit LNG betrieben. Dank einer bislang einzigartigen Technologie zur Abgasnachbehandlung werden außerdem die Emissionen von Rußpartikeln, Stickoxiden und Schwefeloxiden um 90 bis 99 Prozent reduziert. Ein mustergültiges Schiff für einen echten Vorzeigekapitän. |●●●

Erstanlauf. Die „AIDAprima“, das neue Flaggschiff der AIDA Cruises-Flotte, bei ihrer Einfahrt in den Hamburger Hafen.



Fotos: Hasenpucht/AIDA Cruises

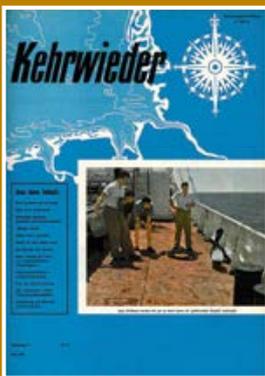
| VOR 50 JAHREN |

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



KEHRWIEDER 05/1966

Hurrikans auf See und an Land

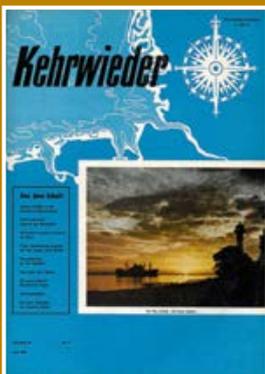


••• Ein Elektronenblitz (er)leuchtet 1/1.000 Sekunde dem Fotografen das Motiv wie dem Geist die besten Gedanken: Man soll (O-Ton: „bei einer Tagung erlauscht“) „die Schiffe, wo möglich, mit weiblichem Personal besetzen“. Der Hamburger Hafenkaptän Morgenstern fährt zur Hochzeit eines Kollegen nach Southampton – auf dem „sowjetzonalen Schiff“ MS „Rerik“ –, die Behörde für Wirtschaft und Verkehr war not amused, M. hätte – als Geheimnisträger – fragen müssen, bevor er „kommunistischen Boden“ betrat! Der Lotse durch die Speisekarten führt nach Arabien – „Magluba“ macht Appetit. Die MS „Havelstein“ rettet 18 Mann einer gekenterten chinesischen Dschunke in der Taiwan-Straße. Die Karibik ist meteorologisch die „Weltbrutstätte der Hurrikans“.



KEHRWIEDER 06/1966

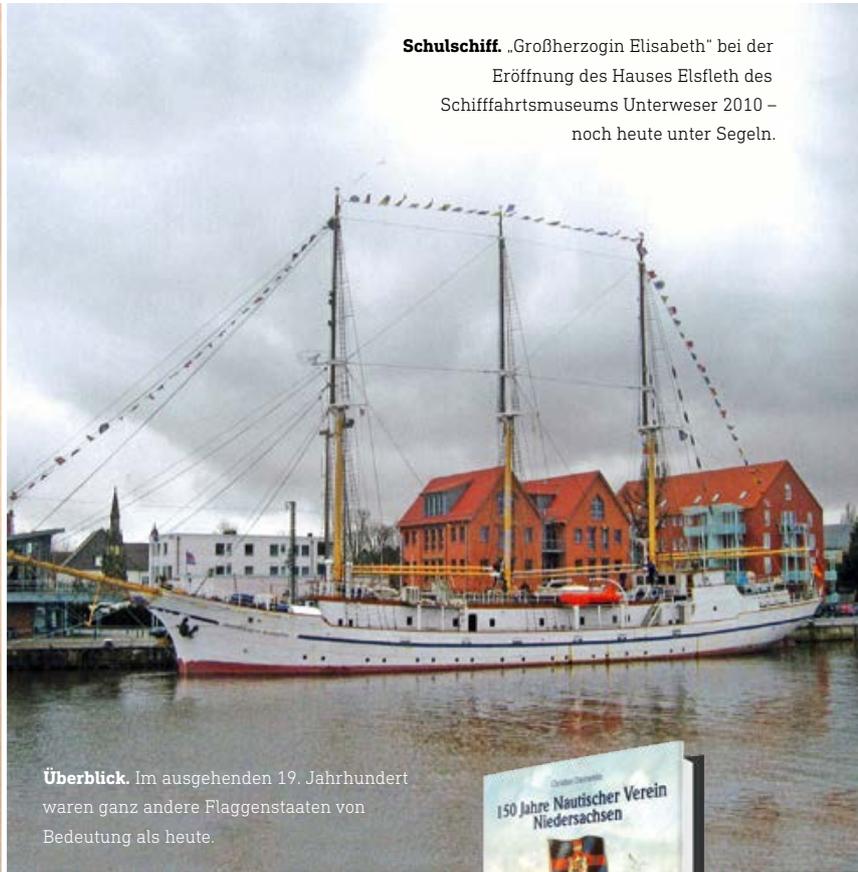
Hoffnung und Illusion



••• Das Tun des Seefahrers bleibt dem Binnenland nebulös. Drei Gauchos wetteifern mit der Gitarre auf der Alster (!) um die Gunst einer Sabena-Stewardess. Ein weißes Belugawalfrollein entkommt aus eigener Kraft vom Rhein über den Züdersee in die Freiheit. Auf einer Tagung kommen Gründe für Antipathie und Missbehagen gegen die vorgeschriebene Ausbildung der Junggrade an Bord auf den Tisch. Eine Mutter schildert den Bordbetrieb durch die Postkarten ihrer seefahrenden Söhne – wobei die Muddern garantiert nicht alles erzählen! Die Idee des Fernunterrichts in der Seefahrt erhitzt die Gemüter an Land und an Bord. Ein seltener äquatorialer Vogel geht der Besatzung partout nicht ins Netz, dafür daheim ein zauberhafter kleiner Fisch.



| PUBLIKATIONEN |



Schulschiff. „Großherzogin Elisabeth“ bei der Eröffnung des Hauses Elsfleth des Schifffahrtsmuseums Unterweser 2010 – noch heute unter Segeln.

Überblick. Im ausgehenden 19. Jahrhundert waren ganz andere Flaggenstaaten von Bedeutung als heute.

FOTOBILDBAND



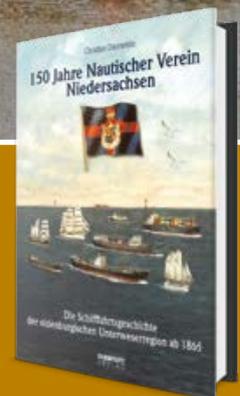
Einblick. Die Ausstellung am Braker Sitz des regionalen Schifffahrtsmuseums.

Für Freiheit, Frieden, Weitblick

••• Die Wiege des Nautischen Vereins Niedersachsen steht in Elsfleth. Der Jubiläumsband schildert die Schifffahrtsgeschichte in der oldenburgischen Unterweserregion, chronologisch beginnend mit der Schiffer- und Rheder-Gesellschaft „Concordia“ von 1865 bis heute.

Die Entwicklung des Staates und der Wirtschaft der Niederlande strahlte auf das benachbarte Norddeutschland aus, beförderte die Entwicklung des Handels, nach 1871 mit der Industrialisierung den Vortrieb und die Diversifizierung von Stahlschiffbau und Seefahrt, parallel die Institutionalisierung und Förderung der seemännischen

Ausbildung sowie den Ausbau der Infrastruktur. Die Abschnitte spannen den Bogen von den Wurzeln und Anfängen des Vereins über die Gründung des Deutschen Reichs 1871, die Entwicklung während des Kaiserreichs 1871 bis 1918, die Weimarer Republik 1919 bis 1933, dem Nationalsozialismus bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges, den Neuanfang aus den Trümmern in der Bundesrepublik 1949 bis 1990 und schließlich zur Entwicklung von 1990 bis heute. Dabei stellen die Kapitel eher einen Abriss der lokalen, regionalen und internationalen Wirtschaftsgeschichte als eine reine Vereinsgeschichte dar, ver-



deutlich an vielen Zahlen, Daten und Fakten. Zahlreiche Fotos, Abbildungen, eine Zeittafel, ein Personen- und ein Schiffsregister kommentieren das geschriebene Wort. Dem Verein sei es immer um Freiheit, Frieden, Unabhängigkeit sowie, dem Wesen des Seemanns entsprechend, Verlässlichkeit und Weitblick gegangen, so der Herausgeber.

Christian Ostersehlte: 150 Jahre Nautischer Verein Niedersachsen. 224 Seiten, zahlr. Fotos u. Abbildungen. Oceanum Verlag, 24,90 Euro

Fotos: Oceanum Verlag/150Jahre Nautischer Verein Niedersachsen

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



Von Praktikern für Praktiker

Die Umsetzung der Maritime Labour Convention (MLC, 2006) durch das Seearbeitsgesetz wird auch für Nichtjuristen kompakt erläutert. Juristische Termini und Fußnoten machen Grafiken und tabellarischen Übersichten sowie Formularbeispielen Platz. Dem Überblick über das Seearbeitsrecht folgen Anwendungsbereiche und Definitionen, Ausführungen zum Heuer- und Ausbildungsverhältnis, dem Verhalten in Notfällen, zu Zeugnissen und Kontrollen. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten werden definiert, Besonderheiten der Fischerei sowie Finanzfragen (Zuschüsse/Gebühren) erklärt. Im Anhang: eine Checkliste an Bord benötigter Dokumente, Seearbeitsgesetz und Verordnungen, ein Glossar, Internet-Links zum Seearbeitsrecht, ein Sachregister.

Christian Bubbenzer und Runa Jörgens (Hg.): Praxishandbuch Seearbeitsrecht. 455 Seiten, gebunden. Verlag De Gruyter. 89,95 Euro

Handbuch des Transportrechts

Das von erfahrenen Transportrechtlern verfasste Handbuch behandelt in kompakter Form das Transportrecht in einem Band, u. a. das Seehandelsreformgesetz. Neu ist ein eigener Abschnitt zur Binnenschiffahrt. Seeschiffahrtsrechtliche Aspekte werden nur rudimentär behandelt, dennoch eignet sich das Buch als hilfreiches Nachschlagewerk zu allgemeinen transportrechtlichen Grundsätzen und Haftungsfragen.

Jürgen Knorre, Klaus Demuth u. a.: Handbuch des Transportrechts, 2. Auflage. 747 Seiten, gebunden. C. H. Beck Verlag. 125,00 Euro



Miniaturstaat auf See

De Amicis unternimmt als Chronist der italienischen Auswandererbewegung 1884 eine Atlantiküberfahrt von Genua nach Montevideo. An Bord: 1.800 Passagiere – davon 1.600 italienische Bauern und wohlhabende Italiener, Franzosen, Schweizer, Österreicher. Filmisch genau spiegelt De Amicis die gesellschaftlichen Machtverhältnisse an Bord, potenziert durch Ignoranz jeder Intimität und die Wetterextreme.

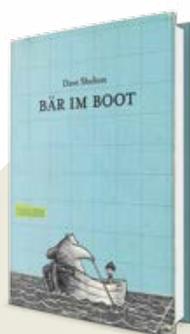
Edmondo De Amicis: Auf dem Meer. Roman. 192 Seiten, gebunden. Corso Verlag. 39,90 Euro



Im Nirgendwo und ein Stück weiter

Alles picobello, versichert der Bär dem Jungen, der zu ihm ins Boot gestiegen ist. Der will trotzdem endlich mal ankommen, aber für den Bären bleibt der Weg das Ziel. Langeweile wechselt mit Bordunterhaltung und Schiffbrüchen, schließlich sind die Sandwiches und das Trinkwasser alle. Ringsum sind nur Meer und Himmel, eine Wolke, ein Vogel und ein Seeungeheuer, die „Anemonen“ im Strömungsverlauf,...

Dave Shelton (Autor), Ingo Herzke (Übersetzer): Bär im Boot. 304 Seiten, Broschur. Viele Schwarz-Weiß-Illustrationen, für Kinder ab 9 Jahren, 7,99 Euro



23. – 26.05. ANTWERPEN, BELGIEN



Foto: AltvanBeem-CC0 1.0

Tagungsort.

Antwerpen ist nach Ladungsaufkommen in Tonnen zweitgrößter Hafen Europas.

Schwergutsschifffahrt von A bis Z

••• Trotz des Siegeszugs des Containers steckt noch Leben in der konventionellen Schifffahrt. Ende Mai öffnet in Antwerpen wieder die Breakbulk Europe-Messe ihre Pforten. Was vor zehn Jahren als kleine Konferenz mit ein paar Ausstellern in einem zentral ge-

legenen Hotel der belgischen Hafenmetropole begann, hat sich zum weltgrößten Branchen-Event der Projekt- und Stückgutsschifffahrt gemauert. Mehrere Hundert Aussteller und Tausende Besucher aus aller Welt kommen wieder zusammen, um in den Hallen der

Antwerp Expo sowie auf zahlreichen Kundenveranstaltungen im Umfeld der Messe über Marktgeschehen und konkrete Geschäfte zu sprechen.

Breakbulk Europe
www.breakbulk.com

MAI 2016

09. – 11.05. KOPENHAGEN (Dänemark)

CrewConnect Europe Conference
www.crewconnecteurope.com

10./11.05. LONDON (Großbritannien)

Seminar: Bunkering & Infrastructure of LNG Fuelled Vessels
www.loydsmaritimeacademy.com

11./12.05. HAMBURG (Deutschland)

Propulsion & Emissions Conference
www.propulsionconference.com

17./18.05. FRANKFURT (Deutschland)

HSE Excellence Europe
www.hse-eu.com

17. – 19.05. LONDON (Großbritannien)
Subsea Power Cables Conference
www.ibcenergy.com

23. – 26.05. ANTWERPEN (Belgien)

Breakbulk Europe
www.breakbulk.com

23. – 26.05. WAGENINGEN (Niederlande)

Blue Week 2016
www.blueforum.org

24./25.05. LONDON (Großbritannien)

8th Annual UK Port Conference 2016
www.waterfrontconferencecompany.com

26.05. HAMBURG (Deutschland)

Maritime Shipping and Environment Protection: How to

master the global challenge?
www.stiftung-schiff-umwelt.org

26.05. ROSTOCK (Deutschland)

Baltic Logistics Conference
www.log-in-mv.net

27.05. HAMBURG (Deutschland)

Elbschiffahrtstag 2016
elbeallianz.org/de/news/elbschiffahrtstag-2016

31.05. KIEL (Deutschland)

Mitgliederversammlung Nautischer Verein Kiel
www.nautischer-verein-kiel.de

31. – 03.06. HANNOVER (Deutschland)

CeMAT 2016
www.cemat.de

JUNI 2016

01./02.06. LONDON (Großbritannien)

International Port Security
www.smi-online.co.uk

06.06. ATHEN (Griechenland)

6th Blue Shipping Summit 2016
mareforum.com

08./09.06. LONDON (Großbritannien)

8th FPSO Vessel Conference
www.wplgroup.com/aci

08./09.06. LONDON (Großbritannien)

Offshore Patrol Vessel Technology
www.smi-online.co.uk

09.06. KASSEL (Deutschland)

Logistik-Tag 2016
www.dvz.de

14.06. ROSTOCK (Deutschland)

Vortrag: Die Fehmarnbeltquerung Auswirkung auf die Fährschifffahrt und Antwort der Fähreeder
www.nautischer-verein-rostock.de

14. – 16.06. BERLIN (Deutschland)

Annual Submarine Power Cable and Interconnection Forum
submarinepower.cable.global-subsea-summit.com

14. – 16.06. HAMBURG (Deutschland)

Container Supply Chain Conference
www.tocevents-europe.com

14. – 16.06. HAMBURG (Deutschland)

TOC Europe
www.tocevents-europe.com

14. – 16.06. SOUTHAMPTON (Großbritannien)

Seawork 2016
www.seawork.com

19. – 24.06. TOULON (Frankreich)

ICMCF 2016 – International Congress on Marine Corrosion and Fouling
icmcf2016.univ-tln.fr

21./22.06. SIEGBURG (Deutschland)

Kooperation zwischen Speditionen und Eisenbahnen
www.vdv.de

22./23.06. LÜBECK (Deutschland)

Shortsea Shipping Days
www.shortseashipping.de

IMPRESSUM**Deutsche Seeschifffahrt****Verlag**

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

Herausgeber

Dr. Dirk Max Johns,
johns@reederverband.de

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

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

Redaktion VDR

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 1/2016

Abonnements und Vertrieb

AZM Gehrke GmbH
Abonnentenbetreuung
Doris Krüger, Feldstraße 23,
23858 Reinfeld
Tel.: 04533/2077-12
Fax: 04533/2077-21
E-Mail:
abo@deutsche-seeschifffahrt.de

Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

Axel Heimken/Carnival Maritime

Druck

Merkur Druck GmbH
Oststraße 49, 22844 Norderstedt

Abonnementpreis

36,00 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.

Druckauflage:
7.000 Exemplare



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