

Deutsche Seeschifffahrt

Sept./Okt. 2016

VDR Verband
Deutscher
Reeder

www.reederverband.de



18 | INTERVIEW



ISGH: Kanzler
Philippe Gautier
über Trends im
Seerecht

20 | PORTRÄT



Urgestein: Wie
Dr. Heinrich Schulte
die Reedereigruppe
geprägt hat

28 | SMM



Leitmesse: Effizienz,
Digitalisierung
und Umweltschutz
im Fokus


SMM

Besuchen Sie
den VDR:
Halle B8,
Stand 214

44 | FRACHTSCHIFFFREISE

„MS Alrek“: Einmal Schweden
und zurück

ANZEIGE



Foto: Joerg Schwalfenberg



Bei der Digitalisierung am Entdeckergeist orientieren

••• „Was veranlasst Sie zu der Annahme, dass ein Schiff gegen den Wind und gegen die Strömung segeln könnte, wenn man nur ein Feuer unter Deck anzünde? Ich habe keine Zeit, mir so einen Unsinn anzuhören.“ – Mit diesen schroffen Worten soll Napoleon Bonaparte den Ingenieur Robert Fulton abgewiesen haben, nachdem dieser die Pläne für das erste Dampfschiff der Welt vorgestellt hatte. Doch innerhalb von Jahrzehnten haben Dampfschiffe die herkömmlichen Segelschiffe ersetzt, weil sie viel schneller, sicherer und effizienter waren. Heute steht die Handelsschifffahrt vor einer vergleichbaren Situation. Denn auch die Digitalisierung wird den Seetransport und die Geschäftsmodelle von Reedereien und Logistikdienstleistern verändern – und zwar wesentlich schneller als das Dampfschiff.

Viele Innovationen an Bord und an Land tragen schon heute dazu bei, Schiffe noch sparsamer und sicherer zu machen. Weather Routing, automatisches Trimming, elektronische Stauplanung – immer mehr intelligente Technik erhält Einzug an Bord und an Land. Auf den Sonderseiten zur maritimen Leitmesse SMM (ab S. 28) bekommen Sie einen Eindruck davon, wie innovativ die Schifffahrt heute ist.

Eines der großen Schlagwörter ist „Big Data“. Aber was steckt dahinter? Ich möchte das an einem Beispiel deutlich machen. Heute können Dutzende Sensoren in der Maschine

permanent Leistung, Temperatur, Druck, Brennstoffdurchfluss und viele weitere Daten messen. Werden diese Informationen von vielen Schiffen gesammelt, zusammengeführt und intelligent ausgewertet, können daraus nützliche Erkenntnisse entstehen: Wenn nämlich Muster deutlich werden, bevor ein bestimmtes Teil in der Maschine kaputtzugehen droht. Der Leiter der Maschinenanlage kann dann frühzeitig eingreifen und so Schäden und damit Kosten vermeiden. Oder aber die Reederei bekommt automatisch einen Hinweis von der Kontrollsoftware, dass ein Ersatzteil bestellt werden muss und in den nächsten Hafen geordert werden kann.

Auch autonom fahrende Schiffe sind eine spannende Vision für den globalen Seetransport – und voller Herausforderungen. So müssen etwa zuverlässige Antriebstechnik und sichere Navigation auch ohne Besatzung gewährleistet sein. Auf viele Fragen haben wir heute noch keine Antwort.

Wir sollten uns aber bei den Chancen der Digitalisierung nicht an Napoleon orientieren, sondern am Entdeckergeist der großen Seefahrer.

Ihr

Alfred Hartmann
Präsident, Verband Deutscher Reeder

Inhalt



Foto: HMC/Michael Zapf



MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 14 DEUTSCHE FLAGGE**
Politische Reformen: Weitere Reeder flaggen auf Schwarz-Rot-Gold um
• Kommentar von Ralf Nagel
- 16 INFRASTRUKTUR**
Neue Zweifel am Fehmarnbelt-Tunnel
- 18 SEERECHT**
Interview mit Philippe Gautier, Kanzler am Internationalen Seegerichtshof
- 20 REEDERPORTRÄT**
Weltformat: Dr. Heinrich Schulte formte die Reederei Bernhard Schulte
- 26 LINIENREEDEREIEN**
Hapag-Lloyd und UASC rücken durch ihre Fusion auf Rang 5 in der Welt vor

MARITIME LOGISTIK

- 28 SMM-EXTRA**
 Treffpunkt der Branche, Schaufenster für Innovationen: großes Special zur Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft
- 42 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 44 FRACHTSCHIFFFREISE**
Einmal Schweden und zurück: Unterwegs mit der MS „Alrek“ der Reederei Speck in Hörsten
- 52 SMART SHIPPING**
Wie die Digitalisierung das Beschaffungswesen von Reedereien effizienter macht



44



52



62



66

MARITIMES LEBEN

60 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

62 NAVIGATION

GNS: Der Marktführer für Seekarten nimmt Kurs auf die Digitalisierung

66 MARITIME MUSEEN

Tradition erleben: Das Schifffahrtsmuseum Nordfriesland in Husum

68 WEITERBILDUNG

Die Fähreederei Stena Line setzt auf Simulatoren-Trainings bei Wings

69 JUBILÄUM

Der Hamburger Seemannsclub „Duckdalben“ wird 30 – und ausgezeichnet

70 PORTRÄT

Claus Ulrich Selbach, Chef-Organisator der SMM

PORTFOLIO

56 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

58 VERSICHERUNGEN

Ausblick auf die UIMI-Konferenz in Genua

RUBRIKEN

6 LUFTBILD Blick aus dem All

8 PROFILE Personalien aus der maritimen Wirtschaft

54 NEUE SCHIFFE Daten und Fakten

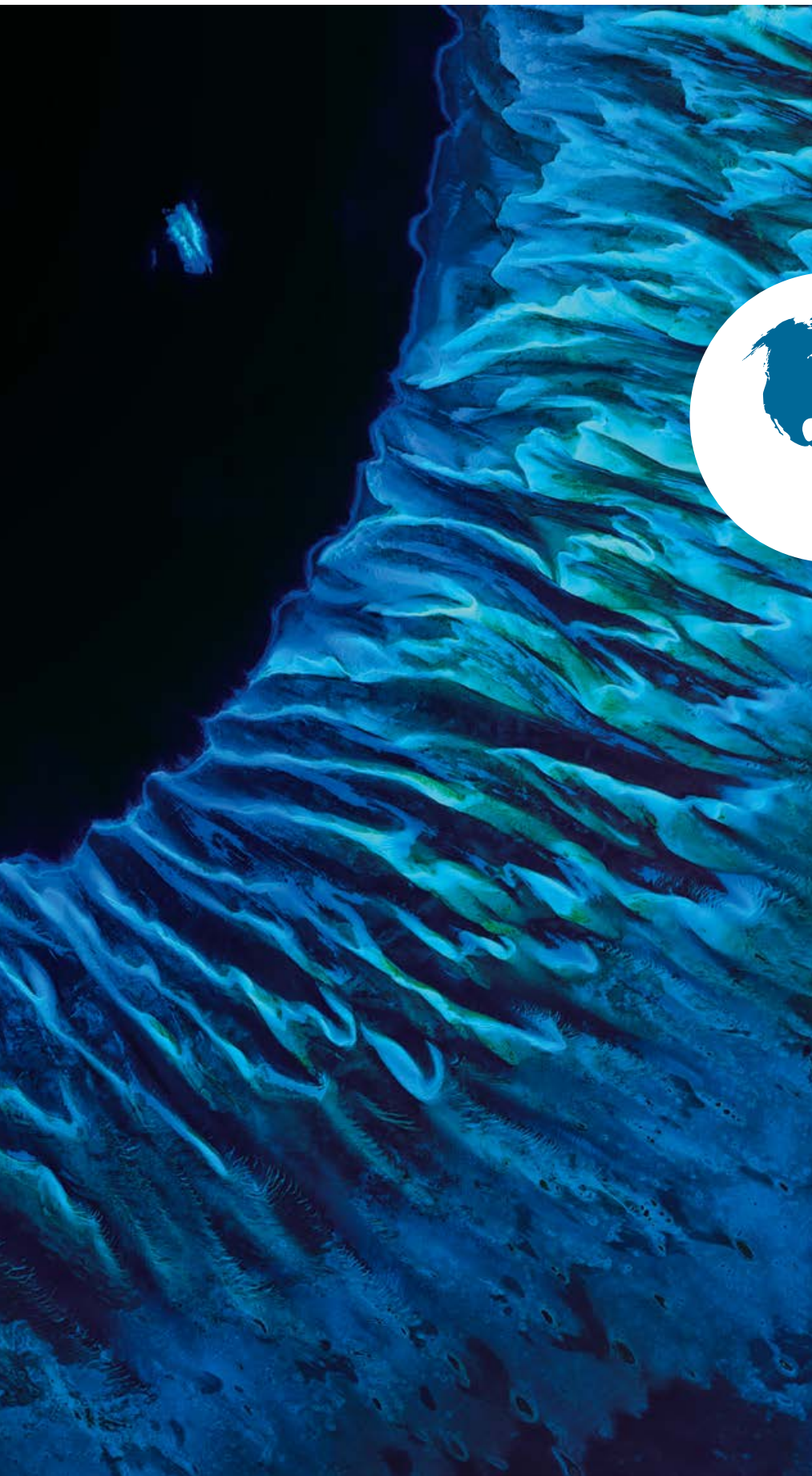
71 KEHRWIEDER Vor 50 Jahren

72 PUBLIKATIONEN Neue Bücher

74 KALENDER Treffpunkte der maritimen Welt

74 IMPRESSUM Herausgeber und Redaktion





Wellige Strukturen am Meeresboden

••• Das Bild des Satelliten „Landsat 8“ zeigt die bemerkenswerten Unterwasserstrukturen der Great Bahama Bank um Andros Island/Bahamas.

Nördlich von Kuba gelegen, besteht die Bank aus Kalkstein, der sich in mehr als 100 Millionen Jahren im Wesentlichen aus den Ablagerungen der Skelettfragmente von Meeresorganismen gebildet hat.

Strömungen haben diese besonderen welligen Strukturen in den Sedimenten geschaffen, die man am Boden in wenigen Metern Tiefe sieht.

Es lässt sich klar erkennen, wo die flachen Partien ins tiefe, dunkle Wasser übergehen – der tiefe Ozeangraben, der die Inseln Andros und New Providence voneinander trennt, ist als „Tongue of the Ocean“, also Meeresszunge, bekannt. Mit einer Tiefe von bis zu 4.000 Metern hat der Graben, der von Inseln, Riffen und Untiefen umgeben ist, an seinem Nordende eine Öffnung zum Atlantik (hier nicht im Bild).

Der Graben entstand während der letzten Eiszeit, als das Land noch über dem Meeresspiegel lag und durch den Ablauf von Regenwasser starker Erosion ausgesetzt war. Als die Eiszeit endete und die massiven Eisdecken auf der ganzen Welt schmolzen, stieg der globale Meeresspiegel – und der Canyon wurde geflutet. Über der tiefen „Zunge“ sind auf dem Satellitenbild einige spärliche Wolken zu sehen. Das Bild gehört zu einer Reihe von Bildern der Woche im Rahmen des „Die Erde aus dem All“-Programms, die die europäische Weltraumorganisation seit 2004 veröffentlicht. |•••

| PROFILE |



CONTI

44 Jahre hat Dr. Friedrich Müller die Entwicklung der CONTI-Unternehmensgruppe maßgeblich geprägt. Im Juni zog sich das einstige Gründungsmitglied der CONTI-Reederei zurück. Seine Nachfolge tritt **1 Shaun Harbinson** an. Er ist bereits seit Januar CONTI-Geschäftsführer. Unterstützt wird er durch **2 Dr. Nikolaus Ukert**, der zum Prokuristen ernannt worden ist.

AUERBACH SCHIFFFAHRT

3 Rafal Mirski rückt bei Auerbach Schifffahrt in die Geschäftsleitung auf. Seit seinem Einstieg bei Auerbach im Jahr 2014 hat er das operative Reederei-

geschäft federführend mitentwickelt und tritt nun an die Seite von Firmengründer Lucius Bunk. Mirski hat nach seiner Ausbildung bei der Reederei Briese Schiffsbetriebstechnik studiert und verfügt über das Chief-Engineer-Patent.

NPORTS

Bei Niedersachsen Ports (NPorts) kommt es zu einem Führungswechsel. **4 Volker Weiß** übernimmt den Chefposten von Berend Snippe. Weiß bringt viel Berufserfahrung mit: Seit 2002 war der studierte Diplom-Ingenieur beim Jade-WeserPort tätig.

MAN

Neue Aufgabe für **5 Thorsten Lehmann**: Der Dipl.-Ingenieur hat

MAN-Urgestein Dr. Tilman Greiner als neuen Leiter des CoC Europe der SBU Engines & Marine Systems und von MAN PrimeServ am Standort Hamburg abgelöst.

VIA BREMEN

Die Via Bremen Foundation hat einen Nachfolger für den in den Ruhestand verabschiedeten Uwe Will gefunden. Seit Juli 2016 ist

6 Günther Hörbst neuer Geschäftsführer. Der 44-jährige Journalist gilt als Kenner der Logistikszene und der Verkehrswirtschaft.

HAFEN ANTWERPEN

Europas Nummer zwei hat einen passenden Nachfolger für den langjährigen CEO Eddy Bruyninckx

gefunden. Der Flame **7 Jacques Vandermeiren** übernimmt zum 1. Januar 2017 das Steuer beim „Havenbedrijf Antwerpen“. Dabei hat sich der 52-Jährige gegen eine große Konkurrenz durchgesetzt. Denn der Hafentrieb hatte auch international durch den Management-Spezialisten Spence Stuart suchen lassen.

SCHOTTEL

8 Hans Laheij übernimmt ab September als Vice President Sales & Marketing bei Schottel den Verantwortungsbereich von Dr. Jens-Erk Bartels. Beim Propellerhersteller freut man sich bereits auf den studierten Betriebswirt. „Hans Laheij zeichnen eine hohe Fachexpertise, die intensive Kenntnis eines unserer wich-

tigsten Zielmärkte sowie ein interkultureller Hintergrund aus“, sagt Geschäftsführer Dr. Christian Strahberger.

HANSAPORT

Wechsel an der Unternehmensspitze von Hansaport: Nach Ausscheiden von Erhard Meller rückt **9 Ben Thurnwald** als neuer Geschäftsführer für ihn nach. Der 47-Jährige war u. a. für die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) und zuletzt als Geschäftsführer der LHG Service-Gesellschaft mbH tätig.

INTERSCHALT

Aus eins mach zwei: Nachdem Geschäftsführer Robert Gärtner Interschalt nach zehn Jahren verlassen hat, setzt das Schenefelder Software-Unternehmen auf eine CEO-

Doppelspitze mit **10 Rainer Twisterling**, bisher Vice President Services bei Interschalt, und **11 Benoit de la Tour**, Präsident von Navis, einem Tochterunternehmen von Cargotec.

BUREAU VERITAS

12 Nick Brown wird neuer Marine & Offshore Communications Director bei der französischen Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas.

GEOMAR

Die Leiterin von GEOMAR-Biotech **13 Prof. Dr. Deniz Tasdemir** hat den „Water Award for Excellence in Natural Products Innovation“ erhalten – ein Preis für hervorragende Innovationen in der Naturstoffforschung.

ANZEIGE

PwC-Studie: Reeder setzen auf Digitalisierung

••• 87 Prozent der deutschen Reeder rechnen damit, dass die Digitalisierung im Schiffsverkehr in den nächsten Jahren extrem zunehmen wird. Das ist ein Ergebnis der aktuellen Reederstudie der Beratungsgesellschaft PwC. Jede vierte befragte Führungskraft aus der maritimen Wirtschaft geht außerdem davon aus, dass Schiffe in absehbarer Zukunft von Land gesteuert werden – ohne Besatzung an Bord.

Die wirtschaftliche Stimmung bleibt gedämpft. So erwarten nur noch 35 Prozent der Befragten in den nächsten zwölf Monaten

Wachstum, im Vorjahr waren es noch 55 Prozent (s. Grafik).

Fast die Hälfte der Reedereien verändert ihr Geschäftsmodell, so die Studie. Ziel ist es oft, den Anteil an der Wertschöpfungskette zu steigern. „Ein Handlungskonzept für eine zukunftsfähige Gesamtentwicklung des maritimen Standorts steht jedoch noch immer aus“, sagt VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel. Um die Kompetenz und die Wertschöpfung des hochdynamischen



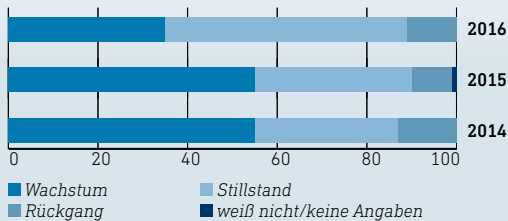
Experte. Claus Brandt, Leiter des Kompetenzzentrums Maritime Wirtschaft bei PwC.

schen Schifffahrtsgeschäfts weiter für Deutschland zu sichern, bedürfe es einer Strategie der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft. Immerhin finden die jüngsten politischen Maßnahmen Anerkennung bei den Reedern: Insgesamt 59 Prozent äußerten sich hier „teilweise“ oder „voll und ganz“ zufrieden (s. Grafik).

www.pwc.de/hochseereederei2016

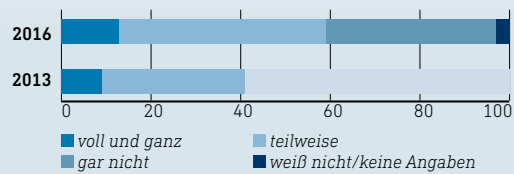
Wachstumserwartungen auf neuem Tiefstand

Entwicklungsprognose für die kommenden zwölf Monate. Angaben in Prozent



Politischer Rückenwind wird wahrgenommen

Lohnsteuereinhalt und Besetzungsverordnung – die Zufriedenheit der Reeder mit den Maßnahmen der Bundesregierung ist gestiegen. Angaben in Prozent



Vorstellung. Der neue Brückensimulator ist mit modernster Computertechnik ausgestattet.

Foto: BSM

Bernhard Schulte investiert auf Zypern

••• Die zur Schulte Group gehörende Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) hat ihr Maritime Training Centre in Limassol jetzt um einen Brücken- und einen Maschinenraumsimulator erweitert. „Mit dieser Investition heben wir die Qualität unseres Ausbildungszentrums auf ein höheres Niveau und unterstreichen gleichzeitig unsere Kompetenz als führender Ausbildungsanbieter in der Region“, sagt John Pritchett, Corporate Manager HRM – Training and Development bei BSM. In Limassol bildet BSM nautische und technische Offiziere aus. www.bs-shipmanagement.com

CPO setzt auf E-Learning

••• Die Hamburger Offen Group führt das E-Learning „Energy Efficiency on Board“ von DNV GL in ihrer gesamten Flotte ein. Das E-Learning-Tool der Maritime Academy der Klassifikationsgesellschaft ermöglicht es auf einfache Weise, Einsparpotenziale zu identifizieren und im Schiffsbetrieb umzusetzen. www.offengroup.de



Effizienz. Start des E-Learnings bei Offen (v.l.): André Grabow (DNV GL), Madeleine Engelhardt, Dietmar Thiem und Nicole Ritter (alle CPO Containerschiffreed.), Jens-C. Ketels (CPO Crewing), Alisa Ban-Rodić (DNV GL) sowie Björn-Hendrik Salecker (CPO Tankschiff- und Bulkschiffreed.).

Foto: PwC

Foto: DNV GL

HSH baut Altkredite ab

••• Die HSH Nordbank hat planmäßig zu Ende Juni ein Portfolio notleidender Altkredite aus der Schiffsfinanzierung im Volumen von fünf Milliarden Euro an die hsh portfoliomanagement AöR der Mehrheitseigentümer Hamburg und Schleswig-Holstein übertragen. Insgesamt gingen Kredite für 256 Schiffe in den Besitz der Anstalt öffentlichen Rechts über. Sie zahlt dafür den von der EU festgesetzten Preis von 2,4 Milliarden Euro.



Foto: HSH

Schutz der Ozeane im Fokus

••• Zu einem Meinungsaustausch sind Gunther Adler, Staatssekretär im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, und Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR, in Hamburg zusammengetroffen. Zu den Themen zählte u. a. die Weiterentwicklung der Standards im Bereich des maritimen Umweltschutzes. Einigkeit herrschte darin, dass weltweite Regelungen der Meeresumwelt am dienlichsten sind.

www.reederverband.de



Treffen. Staatssekretär Gunther Adler, Bundesumweltministerium (l.), mit VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel.

Foto: VDR

ANZEIGE

Spendenübergabe

••• Mit großem Dank hat Heike Proske, Generalsekretärin der Deutschen Seemannsmission (DSM), eine Spende des Verbands Deutscher Reeder entgegengenommen. Die Teilnehmer der diesjährigen Inspektorenseminare des VDR hatten insgesamt 1.100 Euro für die Arbeit der DSM gespendet. Im Namen der deutschen Reeder bedankte sich VDR-Geschäftsführer Dr. Martin Kröger für die „großartige und unverzichtbare Arbeit“ der DSM. Die Seemannsclubs in den Häfen seien weltweit beliebte Anlaufstellen für Seeleute.



Foto: VDR

Unterstützung. Heike Proske (r.) mit VDR-Geschäftsführer Dr. Kröger.

An Bord setzt seit 2013 das Seearbeitsübereinkommen weltweit einheitliche und kontrollierte Standards für die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord. Die Schifffahrt ist auch die einzige globale Branche mit weltweiten Tarifverträgen und einem Mindestlohn für alle Seeleute.

www.seemannsmission.org

Briese und Auerbach kooperieren

••• Die Reedereien Briese (Leer) und Auerbach Schifffahrt (Hamburg) gehen eine strategische Allianz ein. Künftig werden beide Unternehmen bei Projektentwicklung und Bereederung enger kooperieren. Roelf Briese wird zudem Gesellschafter bei Auerbach Schifffahrt. Ziel ist es, die Vorteile der jeweiligen Standorte zu nutzen und die beiden sich ergänzenden Unternehmensprofile zu stärken. Lucius Bunk – Gründer und geschäftsführender Gesellschafter bei Auerbach Schifffahrt – wird als COO die operative Verantwortung in der Geschäftsführung der Briese Schifffahrt übernehmen.

www.auerbach-schifffahrt.de



Allianz. Auerbach und Briese – gemeinsam stärker.

Foto: Briese

Ausbildungsstart bei Hapag-Lloyd

••• 64 junge Menschen starteten Anfang August ihre berufliche Laufbahn bei Hapag-Lloyd. Im Landbereich begannen 21 Männer und 17 Frauen ihre Ausbildung als Schifffahrtskaufmann/-frau, als Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung, als Kaufmann/-frau für Büromanagement oder als Fachkraft für Lagerlogistik. Ein Teil der Azubis belegt einen der dualen Studiengänge Logistics Management, Business

Administration, Maritime Management, Wirtschaftsinformatik oder Angewandte Informatik.

Im Seebereich absolvieren 21 Männer und fünf Frauen eine Ausbildung als Schiffsmechaniker/in sowie als Nautische/r- oder Technische/r Offiziersassistent/in. Diese Ausbildungsberufe sind Voraussetzung für ein dreijähriges Studium der Nautik oder Schiffsbetriebstechnik.

www.hapag-lloyd.de



Foto: Hapag-Lloyd

Start. Insgesamt 64 junge Menschen haben jetzt ihre berufliche Laufbahn bei Hapag-Lloyd begonnen. Die Reederei ist Deutschlands größter maritimer Ausbilder.

Essberger installiert Sealink VSAT flottenweit

••• Die Hamburger Reederei John T. Essberger stellt das Kommunikationssystem ihrer Flotte auf den maritimen VSAT Breitbanddienst Sealink von Marlink um. Die Migration und Inbetriebnahme für alle 31 Chemikaliertanker und Trockengutfrachter soll bis Ende 2016 abgeschlossen sein.

„Sealink VSAT bietet uns die benötigte Datengeschwindigkeit, um stabile Internet- sowie Sprachanbindung für die Crew zu ermöglichen“, sagt Kapitän Bernd Schlarmann, Fleet Manager bei Essberger. Mehr Bandbreite erlaube es zudem, die Abläufe bei Schiffs- und Hafenoperationen zu optimieren.

www.essberger.biz



ANZEIGE



Know-how. Die verbesserte Förderung unter deutscher Flagge soll helfen, nautisches und technisches Wissen am Standort Deutschland zu sichern.

Neuer Kurs liegt an

| Flagge | Seit sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen verbessert haben, wählen Reedereien wieder verstärkt Schwarz-Rot-Gold. Text: Hanns-Stefan Grosch

Erneut gute Nachrichten für die deutsche Flagge: Nachdem bereits Unternehmen wie F. Laeisz, die Offen-Gruppe und Leonhardt & Blumberg Schiffe umgeflaggt haben, stärkt nun auch die Reederei Rörd Braren die Beschäftigung einheimischer Seeleute. Das 13. Schiff der Flotte, die „Gerrit Braren“, wurde direkt nach der Übernahme umgeflaggt und als

Ausbildungsschiff registriert. Neben drei deutschen Junioroffizieren werden drei Azubis zum Schiffsmechaniker ihre Ausbildung an Bord absolvieren. Ende dieses Jahres soll auch die „Elene Braren“ zurückgeflaggt werden – damit fahren dann zehn Schiffe der Flotte unter deutscher Flagge.

Rörd Braren, Mitglied im VDR-Verwaltungsrat und Vorsitzender der Berufs-

bildungskommission des Verbands, geht hier mit gutem Beispiel voran: Insgesamt haben auf seinen Schiffen dann 25 angehende Schiffsmechaniker einen Ausbildungsplatz – dazu kommen 24 Technische und Nautische Offiziersanwärter. Braren begründete seinen Schritt mit den jüngsten schiffahrtspolitischen Weichenstellungen der Bundesregierung, die die Wettbewerbs-

Neue Regeln machen deutsche Flagge attraktiver

••• Seit dem 1. Juli gelten neue Vorgaben bei der Besetzung von Schiffen unter deutscher Flagge: Damit will die Bundesregierung die Attraktivität der deutschen Flagge erhöhen. Einen Monat zuvor war bereits die Erhöhung des

Lohnsteuereinbehalts von 40 auf 100 Prozent in Kraft getreten. Waren bisher bei großen Schiffen über 8.000 BRZ bis zu vier EU-Offiziere verpflichtend, müssen die deutschen Reeder nun nur noch zwei EU-Offiziere fahren. Außerdem ist die Ver-

pflichtung weggefallen, einen Schiffsmechaniker an Bord zu haben. Ab dem Januar 2017 soll voraussichtlich die dritte Komponente des Maßnahmenpakets inkraft treten: Dann werden die pauschalen Zuschüsse zu den Lohnnebenkosten umgestellt

auf eine passgenaue Erstattung des Arbeitgeberanteils zu den Sozialversicherungen. Nach vier Jahren wird evaluiert, welche Auswirkungen die Neuerung auf das maritime Know-how in Deutschland hat.

www.deutsche-flagge.de

Fotos: Schulte Group



Charter. Siemens und Bernhard Schulte unterzeichneten einen Vertrag für zwei neue SOVs unter deutscher Flagge.



Mit der richtigen Balance ist Platz für beide: die nationale Flagge und eine führende internationale Flagge wie Liberia.

Scott Bergeron, CEO von LISCR (Liberianisches Schiffsregister)

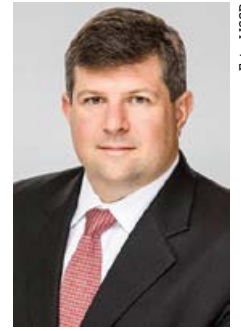


Foto: LISCR

fähigkeit einer Schifffahrt unter deutscher Flagge gestärkt hätten (s. Kasten).

Die Entlastung bei der Lohnsteuer war auf Initiative von Hamburg in den Bundestag eingebracht worden. Insgesamt sollen die Kosten für die deutsche Flagge gesenkt und die Beschäftigung gesichert werden, denn der Mehraufwand gegenüber wichtigen Wettbewerbern belief sich auf jährlich bis zu 500.000 Euro – pro Schiff. Dank der neuen Regeln schließt die deutsche Flagge bei den Kosten an das in Europa übliche Niveau an.

| Spezielles Know-how | „Die Reedereien stehen nun im Hinblick auf die deutlich erhöhte finanzielle Förderung in der Verantwortung, ihren Beitrag für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschiff-

fahrt zu leisten“, hatte der Hamburger Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) seinerzeit erklärt. Man brauche ein klares Bekenntnis zur deutschen Flagge, damit jungen Menschen Berufschancen eröffnet werden könnten. „In Reedereien, bei Zulieferbetrieben, im Schiffbau, bei Dienstleistern und in Behörden müssen deutsche Seeleute ihr erworbenes Fachwissen einsetzen“, betont der CDU-Bundestagsabgeordnete Rüdiger Kruse die Bedeutung des maritimen Know-hows.

Besondere Kenntnisse sind etwa an Bord von Spezialschiffen gefragt – wie der „Windea La Cour“, die die Bernhard-Schulte-Gruppe kürzlich für Siemens in Fahrt gebracht hat: Das innovative Service Operation Vessel (SOV) ist mit modernster Technik ausgerüstet und unter deutscher

Flagge in Windparks im Einsatz. Auch das Schwesterschiff wird mit Schwarz-Rot-Gold am Heck fahren.

Unterdessen bekommt die deutsche Flagge Rückendeckung von ungewöhnlicher Seite: „Das Liberianische Schiffsregister hält an seiner Tradition fest, die deutsche Flagge zu unterstützen“, sagt Scott Bergeron, Chef des US-Dienstleisters LISCR, der das Liberianische Schiffsregister führt. Eine leistungsfähige nationale Flagge sei ein wichtiger Erfolgsfaktor. „Außerdem ist eine starke nationale maritime Politik gefragt, um Deutschlands führende Rolle in der globalen Schifffahrt zu sichern“, so Bergeron. Die richtige Balance zwischen nationalen und führenden internationalen Flaggen wie Liberia gewährleiste eine effiziente Einhaltung von Regularien. |●●



„Kurskorrektur braucht Zeit“

- Der VDR hat jahrelang dafür gearbeitet, in Deutschland eine vergleichbare Förderung für die Beschäftigung einheimischer Seeleute zu erreichen, wie sie bei unseren Nachbarn längst gilt. Seit wenigen Wochen sind endlich konkrete Vorschriften in Kraft, und erst seitdem bilden sie eine verlässliche Grundlage für unternehmerische Entscheidungen. Wer jetzt schon im Monatsrhythmus auf die Flaggenstatistik schießt, darf eines nicht vergessen: Eine Umflaggung gibt es nicht zum Nulltarif. Ablöse- und Registergebühr für eine fremde Flagge werden im Voraus gezahlt, meist für ein oder zwei Jahre. Bei einer sofortigen Rückflaggung ginge viel Geld verloren – in Krisenzeiten eine kaum zu vertretende Entscheidung.

In der Schifffahrt gilt: Auch wenn das Ruder schon umgelegt wurde, reagiert das Schiff erst mit Verzögerung. Aber: Es reagiert! Dass mehr als 100 Reedereivertreter an den jüngsten VDR-Infoveranstaltungen zur deutschen Flagge teilgenommen haben, zeigt, wie groß ihr Interesse an weiteren Einflaggungen ist. Zum Jahreswechsel wird mit der Umstellung von pauschalierten Zuschüssen hin zur passgenauen Erstattung der reedereiseitigen Sozialversicherungsbeiträge für ihre einheimischen Seeleute die dritte Komponente des Förderpakets Wirklichkeit – und damit einen weiteren Impuls bringen, sodass wir Ausbildung und Beschäftigung von einheimischen Seeleuten für den Standort sichern können.

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR

Foto: Frank Krems/VDR





Verbindung der Vernunft

| Infrastruktur | Der Bau des Fehmarnbelttunnels basiert auf teilweise fragwürdigen Annahmen. Das zeigt unter anderem eine neue Studie im Auftrag der Fährreederei Scandlines. Text: Hanns-Stefan Grosch

Billiger wird er schon mal nicht: Kaum im Amt, musste Dänemarks neuer Verkehrsminister Hans Christian Schmidt erst mal eine Hiobsbotschaft verkraften: Die Europäische Union will die Fehmarn-Verbindung mit weit weniger EU-Geldern fördern, als von der dänischen Regierung erwartet. Nach Angaben der EU-Kommission kann Dänemark bis 2020 mit einem EU-Zuschuss von 589 Millionen Euro (4,4 Milliarden Kronen) rechnen. Dänemark hatte mit der doppelten Summe kalkuliert. „Uns werden mehr als vier Milliarden Kronen fehlen“, sagte Schmidt.

Auf rund sieben Milliarden Euro wird das Megaprojekt insgesamt taxiert. Der verkehrspolitische Sprecher der Grünen in Schleswig-Holsteins Landtag, Andreas Tietze, warnte schon vor dem „Milliarden-grab“ Fehmarnbeltquerung: „Wieder einmal droht ein Großprojekt an der unseriösen Finanzierung zu scheitern.“

Scandlines äußerte ebenfalls erneut Zweifel an einem erfolgreichen Betrieb der Querung. Die Reederei, die vier Fähren auf

der sogenannten Vogelfluglinie betreibt, hat bei DIW econ, dem Beratungsunternehmen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung, eine Studie in Auftrag gegeben. Demnach kann das Finanzierungskonzept des Tunnels nicht aufgehen: Entweder würden die Mautpreise so hoch angesetzt, dass die Nutzer auf die Fähre

ausweichen. Oder die Maut falle zu niedrig aus, um die Baukosten zu decken.

Dabei geht die Studie von einer Maut in Höhe von 267 Euro pro Lkw und 65 Euro pro Pkw (jeweils einfache Fahrt) aus. Das seien die „Listenpreise“ aus dem Planfeststellungsantrag, erläuterte DIW-Experte Ferdinand Pavel. Bei dieser Höhe sei damit zu rechnen, dass die Nutzer auf die Fähre ausweichen. Falle die Maut dagegen deutlich niedriger aus, etwa 160 bis 180 Euro für Lkw,s ließe sich der Tunnel nicht wirtschaftlich betreiben und die Baukosten des Großprojekts nicht finanzieren.

Pavel verwies außerdem darauf, dass Lkw-Fahrer die rund 45 Minuten dauernde Überfahrt mit der Fähre in die gesetzlich vorgeschriebene Ruhezeit integrieren könnten. Das betont auch Scandlines-Chef CEO Søren Poulsgaard Jensen: „Wenn herausgestellt werden muss, dass die Beltquerung unabhängig vom Fährfahrplan genutzt werden kann, weise ich gerne darauf hin, dass wir Lkw-Fahrern die gesetzlichen und Reisenden die willkommenen Ruhe-



**Viel flexibler ist ein
Tunnel auch nicht.**

Søren Poulsgaard Jensen, Scandlines-Chef CEO

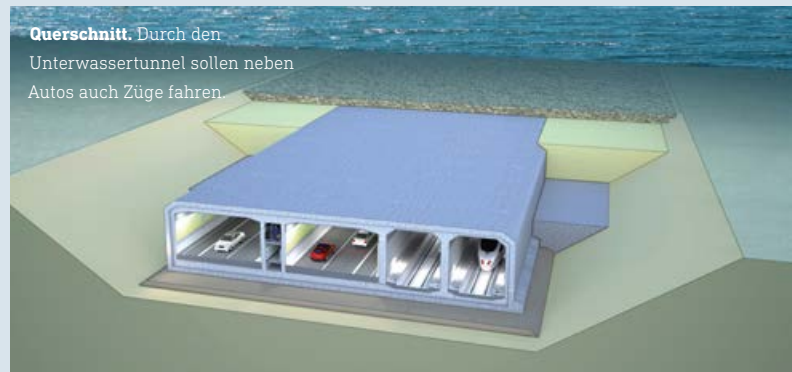
Fotos: Fehmarn A/S, Scandlines (2)

pausen ermöglichen – zu einem günstigeren Preis und auf 100 Überfahrten pro Tag. Viel flexibler ist ein Tunnel auch nicht.“

| Riskantes Projekt | Ende Juni hatte das Fehmarnbelt Business Council (FBBC) einen wenig überzeugenden Bericht zu den Potenzialen des Tunnels vorgelegt. Das FBBC argumentiert mit der Einsparung von 160 Kilometern Strecke und 127,7 kg CO₂ für einen 40-Tonnen-Lkw gegenüber der Nutzung der Jütland-Route. Tatsächlich ist aber die klimafreundlichere Alternative mit der Fähre über den Fehmarnbelt für die meisten Lkws im Nord-Süd-Verkehr bereits heute erste Wahl. Mit seinem Hybrid-System spart Scandlines bis zu 15 Prozent CO₂ auf jeder Fahrt.

Die mittelfristige Entwicklung eines emissionsfreien Fährverkehrs verbessert die Klimabilanz in naher Zukunft noch einmal signifikant. Demgegenüber verursacht allein der Bau des Tunnels die gleiche Menge an CO₂-Emissionen wie ein herkömmlicher Fährbetrieb über 70 Jahre – von einem umweltfreundlichen Projekt kann da kaum die Rede sein. Das sehen auch Umweltorganisationen so: Malte Siegert, Fehmarnbelt-Experte beim NABU, nennt den Tunnel „infrastrukturell überflüssig und ökologisch hochriskant“.

Das FBBC listet in seiner Publikation keine konkreten positiven Wirtschaftseffekte für die ländliche Region rund um den Fehmarnbelt auf, stellt aber eine verbesserte Erreichbarkeit von 180 nationalen und internationalen Flugzielen durch die sechs Flughäfen in der Fehmarnbeltregion in Aussicht. Angesichts des bestehenden und reibungslos funktionierenden Fährverkehrs ist aber unklar, warum dafür ein milliardenschweres Schienen- und Straßenprojekt benötigt wird. |●●●



Der Tunnel: Teuer und langwierig

●●● Für den Bau des 18 Kilometer langen Straßen- und Eisenbahntunnels zwischen der dänischen Insel Lolland und Fehmarn fehlt die Genehmigung aus Deutschland. Sie soll 2017 vorliegen. Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Reinhard Meyer bezeichnet das Ziel für einen Planfeststellungsbeschluss 2017 wegen der zahlreichen Einwendungen allerdings als „zweifelloso ambitioniert“.

Die dänische Regierung und internationale Baukonsortien hatten Ende Mai in Kopenhagen vier Hauptbauverträge im Wert von vier Milliarden Euro unterschrieben. Dänemark finanziert den Tunnel allein, auf Deutschland kommen aber die Kosten für die Anbindung zu.

Streckenführung. Das Megaprojekt Tunnel soll Fehmarn und Lolland verbinden – wie die Fähren schon heute.

Die Bahntrasse in Ostholstein sowie der Ausbau der Fernstraßen und der Fehmarnsundquerung kosten nach aktuellen Angaben des Bundesverkehrsministeriums insgesamt rund 2,2 Milliarden Euro. Dänemarks Verkehrsminister erwartet einen Baubeginn 2019, fertig soll der Tunnel dann 2028 sein.



„Der Seegerichtshof hat sich etabliert“

| **Interview** | Philippe Gautier, Kanzler am Internationalen Seegerichtshof (ISGH) in Hamburg, über das Jubiläum der Institution und die Weiterentwicklung des Seerechts.

Interview: Christof Schwaner & Tilo Wallrabenstein; Fotos: Jakob Börner

? Herr Gautier, der Internationale Seegerichtshof wird 20 Jahre alt. Was bedeutet Ihnen das Jubiläum?

Philippe Gautier: Für einen Menschen ist der 20. Geburtstag der Übergang von der Jugend ins Erwachsenenleben. Aber für eine Institution ist dies bereits ein langer Zeitraum. Das Jubiläum bietet eine gute Gelegenheit, die bisherigen Erfolge des Gerichtshofs zu würdigen und ihn noch bekannter zu machen. Manch anfängliche Skepsis über seine Rolle und seinen tatsächlichen Einfluss ist mittlerweile der Überzeugung gewichen, dass der Gerichtshof einen wichtigen Beitrag zur internationalen Rechtsprechung leistet.

? Welche Aufgaben hat der ISGH?

Gautier: Gibt es Streitigkeiten zwischen Staaten über seerechtliche Fragen, können diese vor dem ISGH verhandelt werden, wenn die Staaten darum ersuchen oder der Gerichtshof für die jeweilige Frage ausschließlich zuständig ist. Die friedliche Nutzung der Meere für den globalen Warentransport ist zentraler Teil des Seerechtsübereinkommens. Seehandel braucht einen

rechtlichen Rahmen, der Stabilität und Freiheit garantiert.

? Welche Fälle sind derzeit beim ISGH anhängig?

Gautier: Im Fall Ghana gegen Côte d'Ivoire geht es um die Festlegung der Seegrenze zwischen den westafrikanischen Staaten. Dahinter stehen Milliarden-Interessen, da diese Abgrenzung auch Einfluss auf die Förderung von Öl und Gas im Bereich des Festlandsockels hat. In einem weiteren Fall fordert der Flaggenstaat Panama Schadenersatz von Italien, weil ein Schiff unter panamaischer Flagge auf Geheiß italienischer Behörden in einem spanischen Hafen festgehalten wurde. Der Fall ist ein gutes Beispiel für die unmittelbaren Auswirkungen, die die Rechtsprechung des ISGH auch auf Reedereien haben kann.

? Was waren die wichtigsten Fälle seit ISGH-Gründung?

Gautier: Natürlich haben alle 25 Fälle ihre Bedeutung und Besonderheiten, es gibt da keine Routine oder Rangfolge. Für den Bereich der Schifffahrt ist sicherlich der

Fall des Öltankers „Saiga“ aus dem Jahr 1999 sehr wichtig. Der Gerichtshof hat darin dem Flaggenstaat St. Vincent und die Grenadinen mehr als zwei Millionen Dollar Schadenersatz vom Hafenstaat Guinea zugesprochen. Guineische Behörden hatten das Schiff und Teile der Besatzung festgehalten und waren dabei mit Waffengewalt vorgegangen. Ein Seemann wurde verletzt.

Im Urteil wurde klargestellt, dass der Flaggenstaat unter bestimmten Voraussetzungen direkt gegen Rechtsverletzungen eines Staates gegenüber einem Schiff unter seiner Flagge und dessen Besatzung vorgehen kann, auch wenn die Seeleute nicht Staatsangehörige des Flaggenstaates sind. Das ist schließlich die Regel in der Schifffahrt. Das Urteil hat hier einen wichtigen Grundsatz präzisiert.

? 25 Fälle in 20 Jahren – man könnte glauben, der Seegerichtshof sei nicht ausgelastet.

Gautier: Ein bis drei Fälle im Jahr sind bei internationalen Gerichten die Regel. Wir entscheiden ja nicht über einen Autodiebstahl, sondern es geht um komplizierte Fragen des Internationalen Seerechts, die die Souveränität von Staaten betreffen und für die auch sehr umfangreiche Schriftsätze erstellt und zwischen den Streitparteien ausgetauscht werden.

? Am Seegerichtshof arbeiten 21 Richter aus der ganzen Welt. Wie funktioniert die Zusammenarbeit?

Gautier: Nach den Statuten des Gerichtshofs müssen die geografischen Regionen und auch die verschiedenen Rechtssysteme der Welt angemessen vertreten sein. Die Richter sind unabhängig, aber sie bringen natürlich verschiedene Erfahrungen



Gespräch. Philippe Gautier mit den VDR-Vertretern Christof Schwaner (l.) und Tilo Wallrabenstein (r.)



Philippe Gautier

- Geboren 1960 in Bujumbura, Burundi
- Jurastudium an der Katholischen Universität Louvain (Belgien), Promotion, seit 1996 Professor für Völkerrecht in Louvain
- 1984 bis 1997 im belgischen Außenministerium
- Gastprofessuren in Ruanda, Costa Rica und den Niederlanden
- seit 2001 Kanzler am Internationalen Seegerichtshof

und Kulturen der Rechtsprechung mit. Das ist ein spannender, fruchtbarer Mix.

? Große mediale Aufmerksamkeit erlangte der Fall „Arctic Sunrise“ – ein Greenpeace-Schiff unter niederländischer Flagge, das bei einer Protestaktion an einer Bohrinsel von der russischen Küstenwache aufgebracht wurde. Ist der Medienrummel ein Problem, wenn ein Fall auch politische Dimensionen hat?

Gautier: Politik spielt im Völkerrecht immer eine Rolle, auch wenn Staaten vor Gericht stehen; sie beeinflusst aber nicht unsere Arbeit. Es geht um eine rein juristische Bewertung der Fälle. Politisch – und damit für die Medien interessant – wird es eher bei der Art und Weise, wie die beteiligten Parteien mit dem Verfahren umgehen. Es ist schon interessant, dass ein Fall wie der des Schulschiffs „Libertad“ – ein Streit zwischen Argentinien und Ghana – in den europäischen Medien praktisch keine Rolle gespielt hat, in Argentinien aber heiß diskutiert wurde. Wir freuen uns

grundsätzlich über öffentliche Aufmerksamkeit, denn wir wollen nicht in völliger Abgeschlossenheit arbeiten, sondern als internationaler Seegerichtshof weltweit anerkannt sein.

? Wie groß ist der Einfluss des Seegerichtshofs auf das internationale Seerecht?

Gautier: Die Rechtsprechung des Gerichtshofes hilft, die Regeln des Seerechtsüber-

einkommens in wichtigen Detailfragen klar zu interpretieren und weiterzuentwickeln. Das betrifft etwa Fragen der Kompetenzen von Flaggen- und Hafenstaaten, der Abgrenzung von Hoheitszonen und des Meeresumweltschutzes. Der Gerichtshof konnte auch helfen, Informationen transparent zu machen und Vorbehalte zwischen Staaten zu beseitigen. So gab es zum Beispiel gegen ein Projekt Singapurs zur Landgewinnung große Bedenken von Malaysia, weil man dort schädliche Auswirkungen auf die Meeresumwelt befürchtete. Der Seegerichtshof entschied, dass eine Expertengruppe beider Staaten eingesetzt wurde, die die Arbeiten überwacht hat.

? Wo sehen Sie zukünftige Interessenkonflikte, die auf der Agenda des Gerichtshofs landen könnten?

Gautier: Der maritime Umweltschutz gewinnt immer stärkere Bedeutung. Es sind viele verschiedene Konstellationen denkbar, die den Gerichtshof beschäftigen könnten. Einige Beispiele: Während für Öltanker strenge globale Haftungsregeln existieren, gibt es für Ölplattformen bislang kein internationales Regime. Die Auswirkungen von Unfällen auf die Meeresumwelt könnten hier zu einer Auseinandersetzung zwischen Staaten führen. Und der vom Klimawandel verursachte Anstieg des Meeresspiegels wirft womöglich neue Fragen zur Grenzziehung im Meer auf.

Auch die Möglichkeiten von Reedereien, ihre Rechte im Bereich des Seerechts mithilfe des Tribunals durchzusetzen – wie im „Saiga“-Fall –, sind noch nicht ausgeschöpft. Wenn es um Verstöße gegen das Seerechtsübereinkommen und Schadensersatz aufgrund unrechtmäßigen Festhaltens von Schiff oder Besatzung in einem Hafenstaat gibt, kann sich der Flaggenstaat für Unternehmen und Seeleute engagieren und Fälle vor den Seegerichtshof bringen. |●●●



Galerie. Die Flaggen dokumentieren den globalen Anspruch des Gerichts.



Weitblick. Dr. Heinrich Schulte ist seit mehr als fünf Jahrzehnten in der Schifffahrtsbranche aktiv.

Deutsche Reeder im Porträt

Familienbetrieb im Weltformat

| **Teil 9** | Die Schulte-Gruppe ist sowohl eine große Reederei als auch einer der weltweit führenden Shipmanager. **Dr. Heinrich Schulte** prägte das Unternehmen, doch seine Söhne wachsen zunehmend in die Verantwortung hinein.

Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg

Das nennt man wohl Wahlverwandtschaft: Zum Gespräch mit der „Deutschen Seeschifffahrt“ in der Hamburger Zentrale der Schulte-Gruppe sind nicht nur Dr. Heinrich Schulte und seine beiden Söhne Johann und Christoph erschienen, sondern auch der CEO Ian Beveridge. „Sozusagen der südafrikanische Zweig unserer Familie“, sagt Johann Schulte schmunzelnd. Sein Vater erklärt den Sachverhalt: „Wir hatten ein Generationenproblem.“ Die Söhne sind Jahrgang 1982 und 1984, der Vater Jahrgang 1935 – in die Lücke sprang quasi der 1963 in Johannesburg geborene Beveridge.

Man verstehe sich als Familienunternehmen, folge aber auch dem Grundsatz, dass der Beste an der Spitze stehen soll, sagt Schulte senior – „und das kann auch ein Nichtfamilienmitglied sein“. Seit mehr als 25 Jahren ist Beveridge jetzt im Unternehmen – und verantwortet seit 2001

das operative Geschäft, seit 2006 als CEO. Außerdem engagiert er sich seit einigen Jahren im Verwaltungsrat des Verbands Deutscher Reeder (VDR).

Die beiden Schulte-Söhne sind nach einschlägigem Studium und Berufseinstieg in anderen Unternehmen seit 2013 dabei und durchlaufen verschiedene Stationen. „Dieser verdammte Laden ist so kompliziert, dass es schwer ist, schnell einen Überblick zu bekommen“, sagt Dr. Heinrich Schulte. „Ich bin aber inzwischen sicher, dass die beiden einschlagen werden.“

Der 80-jährige Schulte selbst bezeichnet sich als „Rentner“, doch das ist wohl nicht ganz ernst gemeint: Er steht an der Spitze des Beirats, der bei wesentlichen unternehmerischen Fragen ein gewichtiges Wort mitzureden hat – mit von der Partie sind unter anderem Bernard Meyer von der Meyer Werft und der frühere →

→ Hamburg-Süd-Chef Dr. Klaus Meves. Ihr Rat ist gerade angesichts der andauernden Branchenkrise gefragt.

Dr. Heinrich Schulte ist ein Urgestein unter Deutschlands Reedern: 1963 ist er in das väterliche Unternehmen eingestiegen, vorher war er auch schon ein paar Jahre in der Branche unterwegs – er kann also auf mehr als ein halbes Jahrhundert Schifffahrt zurückblicken. Eigentlich hatte er Geschichte und Kunstgeschichte studieren wollen, „aber in Kaufmannsfamilien wie unserer war es damals nicht angesagt, Akademiker zu werden. Da machte man eine Lehre und ging für den Berufseinstieg ins Ausland.“

| Global unterwegs | Schulte gelang es immerhin, seinen Eltern ein Jurastudium abzutrotzen, das er in Rekordzeit abschloss. In seiner Doktorarbeit beschäftigte er sich mit der deutschen Flagge – ein Thema, das für die Schulte-Gruppe allerdings keines mehr ist, sagt CEO Ian Beveridge: „Unsere Schiffe sind hauptsächlich im Ausland be-

heimatet.“ Zypern, China, Indien – etliche Standorte haben auch in Sachen Schiffsmanagement Hamburg den Rang abgelassen. Und das Finanzressort einschließlich CFO sitzt beispielsweise in Singapur.

„Hamburg spielt schon noch eine Rolle“, sagt Schulte senior. Aber die Betonung liegt auf noch, denn er erwartet, dass die Hansestadt in zehn Jahren kein nennenswerter Reedereistandort mehr sein wird. „Viele Unternehmen sind ein Auslaufmodell, weil sie sich frühzeitig nur auf das KG-System abgestützt haben“, sagt er und zündet sich eine Zigarette an. Vor allem an den aufgeblasenen Kostenstrukturen aus den goldenen KG-Zeiten habe der Standort immer noch zu knapsen, bestätigt Beveridge.

Die Finanzierung über geschlossene Schiffsfonds war Schulte stets ein Dorn im Auge. „Das KG-Modell kommt nicht wieder, und es ist auch falsch.“ Richtig sei dagegen der altbewährte Grundsatz, dann ein Schiff zu bestellen, wenn man genug mit der Schifffahrt verdient hat – und nicht, wenn man genügend Leute zusam-



Nur mit Schifffahrt lässt sich derzeit kein Geld verdienen. Sie können langfristig nur überleben, wenn Sie Ihre Dienstleistungen ausbauen.

Dr. Heinrich Schulte,

Beiratsvorsitzender von Bernhard Schulte

Gesprächsrunde.

Auch den Besprechungsraum im obersten Stock der Schulte-Zentrale am Vorsetzen schmücken unter anderem Werke des Malers Andreas Achenbach.





Familienanschluss. Dr. Heinrich Schulte, Johann Schulte, CEO Ian Beveridge und Christoph Schulte (von links) vor der Aussicht auf die Elbphilharmonie.

mengetrommelt hat, die sich beteiligen wollen. Schulte hat sich da weitgehend rausgehalten, stattdessen eigenes Geld aufgewendet und die Fühler nach Partnern ausgestreckt. Asiatische Banken sind mittlerweile die größten Kreditgeber, ein Joint Venture mit J.P. Morgan gibt es, gemeinsam mit dem japanischen Handelshaus Mitsui hat man die Bestellung eines großen LNG-Tankers gestemmt, der 2018 abgeliefert werden soll. Es ist der erste eigene LNG-Tanker des Unternehmens seit Langem – allerdings hat Schulte 24 davon im Management und verfügt insofern über die nötige Expertise.

Neben der reichen Erfahrung schätzen die Kunden auch die Power, die eine der ersten Adressen der Branche vorweisen kann: Bernhard Schulte Shipmanagement ist mit rund 600 betreuten Schiffen an neun Standorten weltweit einer der führenden Schiffsmanager – selbst die größte Linienreederei der Welt lässt BSM sechs Schiffe managen, um die eigene Performance zu überprüfen. „In diesem internationalen Geschäft mit dem brutalen

Wettbewerb brauchen Sie die Skaleneffekte“, sagt Ian Beveridge. Als Beispiel nennt er den Tankerbereich, wo man besonderes Know-how benötige, was sich im kleinen Maßstab kaum rechne.

Das Unternehmen setzt beim Shipmanagement verstärkt auf Service. „Nur mit Schifffahrt lässt sich derzeit kein Geld verdienen, und irgendwann laufen die lukrativen langfristigen Verträge aus. Was machen Sie dann?“, fragt Heinrich Schulte. „Sie können nur überleben, wenn Sie ihre Dienstleistungen ausbauen.“ Dazu gehört auch die Tochter Schulte Marine Concept, die schon zahlreiche Reedereien bei Neubauvorhaben begleitet hat und einer der größten Player im Markt ist. Kürzlich gelang es, die Bauaufsicht für zehn Very Large Ore Carriers (400.000 Tonnen) von chinesischen Kunden zu sichern.

| Smart Shipping im Fokus | Ein weiterer Meilenstein war jüngst der erfolgreiche Einstieg ins Offshore-Segment: Die beiden innovativen „Service Operation Vessels“ (SOVs), die die Schulte-Gruppe gemein-

sam mit Siemens realisiert hat, sind ganz auf Effizienz getrimmt. „In dieser interessanten Nische wollen wir weiter wachsen“, sagt Johann Schulte. Man sei in vielversprechenden Verhandlungen mit Akteuren in ganz Europa und werfe auch Blicke gen Asien. Hamburg biete hier als wichtiger Windenergiestandort Potenzial. „Auch das maritime Cluster funktioniert gut“, ergänzt Christoph Schulte. Gemeinsam mit seinem Bruder engagiert er sich außerdem in Sachen Smart Shipping: „Gerade im Containersegment ist die Entwicklung sehr spannend“, sagt er.

Über 150 Mitarbeiter hat der IT-Bereich, der überwiegend in Indien angesiedelt ist. „Wir wollen hier nicht nur mithalten, sondern Vorreiter sein“, sagt CEO Beveridge. Erste Erfolge gibt es schon: So habe die selbst entwickelte integrierte Shipmanagement-Software mittlerweile einen Reifegrad erreicht, der es erlaube, sie auch extern zu vermarkten, berichtet Johann Schulte.

Wie geht es weiter mit der Branche, wann ist die Schifffahrtskrise zu →

→ Ende? Wenn einer das sagen kann, dann „das Orakel vom Vorsetzen“, wie Johann Schulte seinen Vater voller Respekt nennt. Besonders optimistisch klingt es aber nicht: „Wir haben die kollektive Überzeugung, dass sich der Markt vor 2019 nicht bessert“, sagt der Senior. „Und wir haben die heimliche Hoffnung, dass wir uns da irren“, ergänzt Beveridge.

„Es macht keinen Spaß in der Schifffahrt, weil es auf die Knochen geht“, sagt Schulte. Im Klartext: „Sie können nur über Wasser bleiben, wenn Sie ins Vermögen schneiden.“ Wohl dem, der noch welches hat. Wer illiquide werde, sei geliefert – denn von den Banken sei keine Unterstützung zu erwarten. „Das ist besonders bitter für die kleinen Reedereien, die oft dicht an ihren Schiffen sind und vernünftige Kostenstrukturen aufweisen – eine große Ungerechtigkeit“, sagt Schulte.

| Schnelle Entscheidung | Als wichtiger Marktplayer steht man da besser da: „Durch unsere Größe werden wir als Corporate wahrgenommen, das hilft bei der Finanzierung“, sagt Christoph Schulte. Dazu kommt die Kontinuität: „Wir sind in der fünften Generation angekommen und haben alle Krisen abgeschmettert“, sagt der Senior. Ein wesentliches Erfolgsrezept seien die kurzen Entscheidungswege in einem Familienbetrieb. „Wenn's nottut, entscheiden wir in Minuten“, so Schulte. Diese Dynamik, gepaart mit der Verlässlichkeit eines Unternehmens



Firmensitz. Die neue Zentrale an Hamburgs Hafen hat die Reedereigruppe 2010 bezogen.

Foto: Bernhard Schulte GmbH/Carsten Brüggemann

mit mehr als 130-jähriger Tradition, kommt auch bei den Kunden an.

Vor ein paar Jahren hat der alte Schulte seine Anteile auf die nächste Generation übertragen. Von seinen fünf Töchtern ist übrigens nur eine im Unternehmen tätig – und die ist, anders als drei ihrer Schwestern, nicht mal Schifffahrtskauffrau. Esther ist die Älteste und studierte Kunsthistorikerin: Sie kuratiert die ansehnliche Sammlung zur Marinemalerei des 17. bis 19. Jahrhunderts, deren Grundstein ihr Vater gelegt hat. Die Gemälde mit maritimen Motiven begegnen dem Besucher überall in der Schulte-Zentrale. Außerdem statet sie die Schiffe, die von der Werft doch recht spartanisch ausgeliefert werden, mit

Bildern und Fotos aus, um für die Seeleute ein gemütlicheres Ambiente zu schaffen.

Neben der bildenden Kunst hat Schulte noch ein weiteres Steckenpferd: „Ich wollte immer einen eigenen Wald.“ Das geht auf seine Kindheit in Ostfriesland zurück, die er trotz der Kriegszeiten als glücklich empfunden hat. Erst mit 63 hat er sich den Traum endlich erfüllt: In der Nähe von Neuruppin besitzt er einen eigenen Forst, widmet sich dort „ein wenig der Jagd“, aber vor allem der Forstwirtschaft und Botanik.

Nicht allzu oft, versteht sich – denn gerade jetzt verzichtet man in Hamburg, Limassol und Singapur nur ungern auf sein Know-how und seine Erfahrung. |●●●

Die Schulte-Gruppe

●●● Die Reederei geht auf das 1883 in Papenburg gegründete Unternehmen Schulte & Bruns zurück. 1955 löste sich Konsul Bernhard Schulte aus dem Unternehmen und machte sich selbstständig. 1963 kam sein Sohn Heinrich dazu, 1967 dessen Bruder Thomas. Der wiederum zog sich 1987 im Rahmen einer Realteilung zurück und machte seine eigene Reederei auf (Thomas Schulte Group).

Die Schulte-Gruppe umfasst im Wesentlichen die Reederei Bernhard Schulte

als Eigner von rund 100 Schiffen (überwiegend Containerschiffe und Tanker) und die Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) als Schiffsmanagementunternehmen mit zahlreichen Niederlassungen. BSM managt rund 600 Schiffe, darunter etwa 190 Containerschiffe, 150 Öl-, Produkte- und Chemikalienanker, mehr als 90 Massengutfrachter und 80 Gastanker. Dr. Heinrich Schulte ist Beiratsvorsitzender,

Service. Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) ist weltweit mit ihren Dienstleistungen präsent.

seine Söhne Johann und Christoph üben Managementfunktionen aus, seine fünf Töchter sind, neben der Familie Lutteroth, ebenfalls am Unternehmen beteiligt. Die Firmengruppe beschäftigt etwa 1.450 Mitarbeiter an Land und rund 18.000 Seeleute.

www.schultegroup.com

ANZEIGE

Aufbruch zu neuer Größe

| Containerschifffahrt | Durch ihre Fusion avancieren der deutsche Primus Hapag-Lloyd und die arabische UASC zur weltweiten Nummer 5. Text: Hanns-Stefan Grosch

Mein Feld ist die Welt.“ Der Wahlanspruch in der imposanten Eingangshalle der Hamburger Hapag-Lloyd-Zentrale am Ballindamm gewinnt durch die neueste Entwicklung noch einmal an Strahlkraft.

Denn durch die bevorstehende Fusion mit ihrem arabischen Wettbewerber United Arab Shipping Company (UASC) rückt die größte deutsche Reederei in Sachen Transportkapazität in die weltweiten Top-Five auf. Zusammen kommen beide Unternehmen auf 1,5 Millionen Standardcontainer (TEU) – deutlich mehr als der bisherige fünftplatzierte Evergreen (Taiwan) und annähernd so viel wie die aktuelle Nummer 4, die chinesische Cosco Container Lines (s. Grafik). Die deutsch-arabische Partnerschaft spielt mit gut sieben Prozent Marktanteil ganz oben in der Weltliga mit.

| Echter Meilenstein | „Dieser strategische Zusammenschluss macht für beide Partner absolut Sinn, da wir die wachsende globale Präsenz sowie die junge und hoch-effiziente Flotte von UASC mit der breiten, diversifizierten Marktabdeckung und starken Kundenbasis von Hapag-Lloyd kombinieren. Außerdem erhält Hapag-Lloyd Zugriff auf die größte Containerschiffsklasse“, sagte Rolf Habben Jansen, Vorstandsvorsitzender von Hapag-Lloyd. „Nach der erfolgreichen Integration von CSAV, die Mitte 2015 abgeschlossen wurde, ist diese Transaktion mit UASC ein weiterer Meilenstein in der Geschichte von Hapag-Lloyd.“

CSAV, HGV (Stadt Hamburg) und Kühne Maritime bleiben Ankeraktionäre von Hapag-Lloyd. Die bisherigen Mehrheitsgesellschaften von UASC, Qatar Holding LLC (QH) und der Public Investment Fund des Königreichs Saudi-Arabien (PIF), werden

neue Kerngesellschaften von Hapag-Lloyd mit 14 Prozent (QH) und 10 Prozent (PIF).

Hapag-Lloyd bleibt ein in Deutschland registriertes, börsennotiertes Unternehmen mit Hauptsitz in Hamburg. Gleichzeitig profitiert es von der starken Präsenz der UASC im Mittleren Osten. Dubai wird Standort eines neuen regionalen Hauptquartiers – neben Piscataway (USA), Valparaiso und Singapur. „Mit diesem Zusammenschluss beginnt ein neuer, spannender Abschnitt in der Wachstumsgeschichte von UASC“, sagte Jørn Hinge, Präsident und CEO von UASC. „Das neue Unternehmen wird den Kunden in allen großen Fahrtgebieten und Märkten beste Expertise und hervorragende Dienstleistungen bieten.“

Zur 237 Schiffe umfassenden Flotte gehören unter anderem sechs Ultra Large Container Vessels (ULCV) mit einer Kapazität von 18.800 TEU, die zu den umwelt-

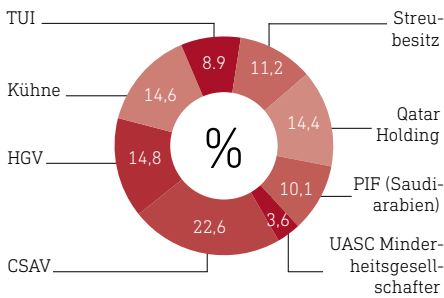


Containerriesen. Die in diesem Jahr in Dienst gestellte „Al Dahna“ gehört zu einer Serie von insgesamt sechs 18.800-TEU-Schiffen.



Flaggschiff. Die zehn 13.000-TEU-Schiffe der „Hamburg-Express“-Klasse (hier: die „Hong Kong Express“) markierten bisher die Spitze der Flotte.

Verteilung. Die Anteilseigner von Hapag-Lloyd nach der Fusion mit UASC.



freundlichsten und effizientesten Schiffen weltweit gehören, sowie elf Schiffe mit einer Kapazität von 15.000 TEU, von denen die letzten Einheiten demnächst abgeliefert werden. Mit einem Durchschnittsalter von 6,6 Jahren und einer durchschnittlichen Schiffsgröße von 6.600 TEU wird das zusammengeschlossene Unternehmen über eine der modernsten und effizientesten Flotten der Industrie verfügen.

Es wird außerdem größter Partner in der neuen „THE Alliance“ sein, bestehend aus Hanjin, Hapag-Lloyd, K-Line, Mitsui O.S.K. Lines, Nippon Yusen Kaisha und Yang Ming. Die Allianz soll ihren Betrieb im April 2017 aufnehmen und alle Ost-West-Fahrtgebiete inklusive Asien-Mittlerer Osten/Persischer Golf und Rotes Meer abdecken.

Starke Synergien | „Hapag-Lloyd und UASC demonstrieren ihre aktive Rolle bei der Konsolidierung und Gestaltung der Containerschifffahrt“, so Hapag-Lloyd-Auf-

APM-Maersk

3.170.613

Mediterranean Shg Co

2.780.613

CMA CGM Group

2.338.719

COSCO Container Line

1.569.42

Hapag-Lloyd + UASC

1.468.221

Evergreen Line

961.650

Hamburg Süd Group

625.841

Hanjin Shipping

621.162

OOCL

605.878

Yang Ming

575.812

Quelle: alphaliner

sichtsratschef Michael Behrendt. „Mit der Transaktion bauen wir nicht nur unsere Marktposition aus, sondern auch unser Leistungsportfolio.“ Der Zusammenschluss werde jährliche Nettosynergien in Höhe von mindestens 400 Millionen US-Dollar generieren und dem Unternehmen hohe Investitionen ersparen.

Größe liegt im Trend. Im Laufe des Jahres haben sich bereits die beiden chinesischen Staatsreedereien Cosco und China Shipping zusammengetan, die französische CMA CGM hat APL in Singapur übernommen. Auch Hapag-Lloyd war aktiv: 2014 brachten die Hamburger die chilenische CSAV unter ein gemeinsames Dach. Das hat bei den Hamburgern Tradition: Die Hapag-Lloyd AG selbst entstand 1970 durch eine Fusion der beiden traditionsreichen Reedereien Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) in Hamburg und Norddeutscher Lloyd (NDL) in Bremen. Und Mitte 2005 wurde für 1,7 Milliarden Euro die kanadisch-britische Reederei CP Ships übernommen. |...

Weltliga. Durch die Fusion rückt Hapag-Lloyd unter den Containerlinien auf Platz 5 vor. Angaben in TEU.



Wir kombinieren die junge und hocheffiziente Flotte von UASC mit der breiten, diversifizierten Marktabdeckung und starken Kundenbasis von Hapag-Lloyd.

Rolf Habben Jansen, Vorsitzender des Vorstandes der Hapag-Lloyd AG

Signale für den Aufbruch

| SMM 2016 | Green Propulsion, Big Data, Digitalisierung: Die Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft rückt die großen Zukunftsthemen der Branche in den Fokus. Text: Sebastian Meißner

Es ist wieder so weit: Vom 06. bis 09. September findet in den Hamburger Messehallen die SMM – die Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft – statt. Der Andrang ist groß: Seit Monaten ist die Veranstaltung restlos ausgebucht. Mehr als 2.100 Aussteller haben sich angemeldet, über 50.000 Fachbesucher aus aller Welt werden erwartet. „Die SMM wird auch in diesem Jahr ihren Stellenwert als Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft eindrucksvoll unterstreichen“, sagte Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Messe und Congress GmbH. Klares Indiz dafür: Die SMM wird noch internationaler. Bereits die Veranstaltung 2014 markierte hier mit insgesamt 26 Nationenpavillons und Ausstellern aus 67 Ländern einen neuen Rekord. Dieses Ergebnis soll 2016 noch übertroffen werden.

Die SMM steht für Austausch, Anstöße und Impulse. Und die benötigt die Branche dringend. Denn Reedereien, Werften, Zulieferer und Hafenbetriebe stehen vor heftigen Umwälzungen. Niedrige Fracht- und Charraten, eine schwache Weltkonjunktur und sich dramatisch verändernde Warenströme minimieren die finanzielle Basis. Gleichzeitig steigen die Anforderungen an Sicherheit und Umweltschutz – und die Ansprüche des Marktes an die Performance. Innovation bleibt deshalb das Gebot der Stunde.

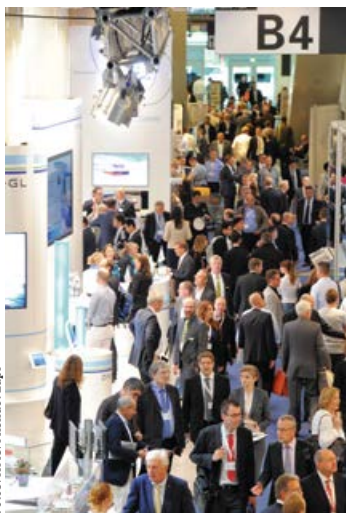


Foto: HMC/Michael Zapf

Die Branche müsse sich neu erfinden, fordert auch der renommierte Schifffahrtsexperte Martin Stopford und setzt dabei vor allem auf Smart Shipping. „Digitalisierung, Finanzierung, Umweltschutz: Diese Themen entscheiden über die Zukunftsfähigkeit der deutschen Handelsschifffahrt und werden deshalb von den Führungskräften in einem anhaltend schwierigen Marktumfeld angepackt“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR. Seine Prognose: „Smart Shipping wird attraktive und verantwortungsvolle Jobs an Land für die Überwachung und Fernwartung der Schiffe schaffen.“

Telematik, Satellitenkommunikation, Datenspeicherung, Informationstechnik und Automatisierung: Die SMM präsentiert für diese Herausforderungen die passgenauen Lösungen und gibt die Richtung vor – getreu ihrem Motto: „Setting a Course“.

| Smart Shipping und Big Data | Das Thema Digitalisierung zieht sich wie ein roter Faden durch die Messtage. Der Aufbruch in ein neues Zeitalter ist auch Thema der neuen Konferenz „Ma- →

Andrang.
Über 50.000 Fachbesucher aus aller Welt werden in Hamburg erwartet.

SMM





„SMM: Ein Muss für Reeder, die mit fortschrittlicher Technologie der Konkurrenz voraus sein wollen. Unsere Unternehmen sind natürlich dabei.“

Ralf Nagel, Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des VDR

→ „Maritime Future Summit“: Am 5. September, dem Vortag der SMM-Eröffnung, diskutieren Software-Experten und Manager führender Hersteller von Antriebstechnologien im Rahmen der neuen Konferenz Maritime Future Summit über die Auswirkung von Smart Shipping und Big Data auf die Schifffahrt von morgen. Das Thema setzt sich auch in den Ausstellungshallen fort. Digitale Lösungen prägen maßgeblich das Portfolio der Aussteller, die sich in Hamburg auf über 90.000 Quadratmetern Fläche präsentieren.

Neben der Digitalisierung bleibt der Umweltschutz eines der bedeutendsten Aktionsfelder der Branche. Für das Thema „Green Propulsion“ wurde eigens die neue Halle A 5 mit 3.500 Quadratmetern Ausstellungsfläche konzipiert, die sich exklusiv innovativen Antriebstechnologien widmet. Im Mittelpunkt des Interesses steht dabei Flüssiggas (LNG) als Schiffsbrennstoff.



| Attraktive Konferenzen | Begleitet wird die Innovationsschau in den Ausstellungshallen von einem hochkarätigen Rahmenprogramm (siehe Kasten). Beim „gmc – global maritime environmental congress“, der am 6. September stattfindet, dreht sich alles um schärfere regulatorische Anforderungen – und wie man sie mit alternativen Antriebssystemen, digitaler Transportsteuerung, verfeinerter Messelektronik und anderen Lösungen in den Griff bekommt.

Einen Tag später steht beim „MS&D – international conference on maritime security and defence“ das Thema Sicherheit im Mittelpunkt. Experten diskutieren über die Anforderungen an moderne Sicherheitskräfte und die Verteidigungsszenarien von morgen. Zu den Themenschwerpunkten gehören hier Naval Operations, Piraterie, Drogenschmuggel, Cybercrime sowie Planung und Konzeption von Marineschiffen. Beim „Offshore Dialogue“ am 8. September sind namhafte Referenten aus der internationalen maritimen Industrie, der Wissenschaft, von Hochschulen und Regierungsorganisationen vertreten. Der Kongress wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) unterstützt und behandelt neben der Flaute im Öl- und Gasgeschäft auch Perspektiven von Meeresbergbau und Offshore-Windindustrie.

Auf dem „Maritime Career Market“ (9. September) bringt die SMM Fachkräfte und potenzielle Arbeitgeber der maritimen Wirtschaft zusammen – auch die stärkere Einbindung von Frauen in die Bran-

SMM 2016

Attraktives Rahmenprogramm

- 5. September** Maritime Future Summit
- 6. September** gmc, the global maritime environmental congress
- 7. September** MS&D, the international conference on maritime security and defence
- 8. September** Offshore Dialogue
- 9. September** Maritime Career Market

che spielten hier eine Rolle. Zur besseren Orientierung in den Ausstellungshallen hat die Messeleitung in diesem Jahr das Ausstellerangebot in verschiedene Themenrouten aufgeteilt. Ob „Job Route“, „Digital Route“, „Green Route“ oder „Security Route“ – die Leitsysteme sind im Produktverzeichnis online sowie in der SMM-App ersichtlich. Zusätzlich erhalten alle Aussteller im Ausstellerverzeichnis ein entsprechendes Symbol.

Märkte erschließen, Kontakte vertiefen, Verträge unterzeichnen: Mehr denn je ist die SMM für die maritime Wirtschaft eine Pflichtveranstaltung. „Die Messe ist ein Muss für Reeder, die mit fortschrittlicher Technologie der Konkurrenz voraus sein wollen. Unsere Unternehmen sind natürlich dabei“, sagt Ralf Nagel. |●●●

FURUNO

Neue Brücke, neues Radargerät

Der internationale Schiffselektronikhersteller Furuno zeigt an seinem Stand die FURUNO INS VOYAGER-Brücke – eine mit intelligenten Add-ons für Bedienung und Funktionalität ausgestattete Brückenkonzole, die die neueste Radarserie, in die FAR-3000, sowie ECDIS, Conning und ein Alarmmanagementsystem integriert ist.

Ebenfalls neu: das Radar FAR-1518/1528. Das Gerät ist auf Schiffen unter 10.000 BRZ entsprechend der Europäischen Schiffsausrüstungsrichtlinie (MED) zugelassen und tritt die Nachfolge der legendären FR-1505Mk3 an. Es ermöglicht der vollständig überarbeiteten Fast Target Tracking Funktion, andere Ziele zu plotten und deren Vektoren darzustellen. Über die Schnellzugriffstaste kann das Radarbild sofort angepasst werden. Störungen wie See- und Regenechos werden mit aktivierter ACE-Funktion automatisch ausgeblendet. Im „non-IMO“-Modus kann die Target Analyzer Funktion aktiviert werden. Hierbei werden

Ziele, Land- oder Regenechos in verschiedene Farbkategorien unterteilt (z. B. bewegte Ziele = rot, Land = grün, Niederschlag = grau, gefährliches Ziel = pink).

Das erleichtert es dem Nutzer, Ziele und ihre Bedeutung für das eigene Schiff zu identifizieren. Die Anlage wird über Tasten, RotoKeys™, Touchpad oder per optionalem Trackball oder USB-Maus bedient. Über eine Netzwerkschnittstelle kann das Radar mit einer FURUNO ECDIS der FMD-3x00 Serie verbunden werden. Dort ist es möglich, das Radarbild über die Seekarte zu überlagern und geplottete Ziele als TT-Symbol darzustellen.

Weiteres Plus: Durch das Verwenden verschiedener Monitorgrößen (15" für CAT.3 unter 500BRZ und 19" für CAT.2/500-10.000 BRZ) ist die Radaranlage für unterschiedliche Anwendungsfälle anpassbar. Über Netzwerkanbindung ist ein Radar Interswitch von zwei FAR-15x8-Anlagen möglich. Die



Wegweiser. Mit vielen Features und Extras bringt der FAR-1518/1528 seine Nutzer sicher ans Ziel.

Produktpalette von Furuno umfasst folgende Erzeugnisse:

- ECDIS FMD-3100
- Radarserie FR-8065 / FR-8125 / FR-8255
- Navigations-Echolot FE -800
- Satelliten-Fahrtmessanlage
- Voyage Data Recorder VR-7000

→ Halle B6, Stand 100

Foto: Furuno

ANZEIGE

WEATHERDOCK

Tracking – Lokalisierung und Identifizierung

••• In der heutigen Zeit wird es für nationale Behörden, aber auch für maritime Unternehmen immer wichtiger zu wissen, was draußen auf See passiert – und vor allem wo. Dabei stellen die Lokalisierung und Identifizierung von Objekten in Echtzeit per UKW-Funkübertragung eine verlässliche und kostengünstige Alternative zur Satellitenüberwachung dar.

Die Nürnberger Weatherdock AG ist Expertin auf diesem Gebiet. Das fränkische Unternehmen hat seine Kompetenzen deutlich ausgebaut und stellt auf der diesjährigen SMM den UKW-basierten, portablen Positionssender vmsTRACK-PRO-CS vor. Der kleine, portable Positionssender überträgt in einem vordefinierten Zeitintervall auf bestimmten

UKW-Frequenzen die jeweils aktuellen Positionsmeldungen. Er ist z.B. ideal für die Bewegungsüberwachung von Hafenschiffen.

Ein weiteres Highlight aus dem Bereich Lokalisierung ist der AIS-Rettungssender easyRESCUE. Diese handlichen Geräte sind voll SOLAS-zertifiziert und können entscheidend dazu beitragen, ein Leben auf See zu retten. Denn mit der Einrichtung eines AIS-basierten Küstenüberwachungssystems lässt sich mit den Empfangsstellen gleichzeitig auch das Netz für „Mann über Bord“-Notrufe, die von AIS-Rettungssendern gesendet werden, deutlich enger spannen.

Auf der SMM 2016 können sich Fachbesucher aus aller Welt ein genaueres Bild



Beliebt. Der vmsTRACK-PRO-CS ist ein internationaler Erfolg und wird rund um den Globus verwendet.

machen, welches Potenzial die Weatherdock-Produkte haben – und wie flexibel das Unternehmen auch auf spezielle Kundenanforderungen eingehen kann.

→ Halle B6, Stand 405

Foto: Weatherdock



Raumwunder. Die Abwasseraufbereitungsanlage „CleanSeWage Bio“ ist besonders platzsparend.

RWO

Neue Systeme zur Wasseraufbereitung

••• RWO – einer der weltweit führenden Anbieter für Wasseraufbereitung auf Schiffen und Offshore-Plattformen – präsentiert gleich drei Produktneuheiten: die platzsparende und wartungsarme Abwasseraufbereitungsanlage „CleanSeWage Bio“, die über ein hygienisches No-Touch-Reinigungssystem verfügt; die Entsalzungsanlage SRO-COM für Seewasser an

Bord von Schiffen, die ab sofort auch als kleineres System mit einer Kapazität von bis zu 60 m³/Tag erhältlich ist; und schließlich den Entöler OWS-COM, mit über 14.000 Installationen das weltweit marktführende Produkt seiner Kategorie, das jetzt mit höherer Betriebssicherheit und reduzierten Betriebskosten punktet.

→ Halle A1, Stand 218

Foto: RWO

NOSKE-KAESER

Einmalige Technologien made in Hamburg

••• „Die diesjährige SMM nimmt gezielt Digitalisierung, Automation, grüne Technologien sowie maritime Sicherheit und Verteidigung in den Fokus. Dies sind entscheidende Zukunftsthemen für die maritime Wirtschaft, mit denen auch wir uns intensiv befassen“, sagt Jürgen Matthes, CEO von Noske-Kaeser. Das Hamburger Unternehmen entwickelt und liefert seit über 135 Jahren Systemlösungen und Komponenten für die Bereiche Klima, Lüftung, Kälte, Rohrleitungstechnik, Feuerlösch- sowie ABC-Schutztechnik.

Auf der SMM präsentiert Noske-Kaeser eine breite Produktpalette an innovativen

Technologien für die Unter- und Überwasserschifffahrt – darunter weltweit einzigartige Lösungen wie Nitrex®, HyFEx® oder die neueste Entwicklung des Hauses, CBRNflex3600.

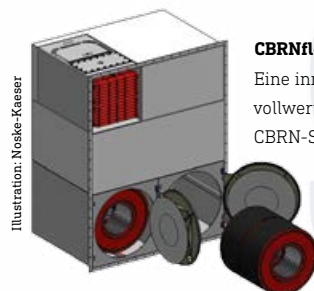


Illustration: Noske-Kaeser

CBRNflex3600.

Eine innovative, vollwertige CBRN-Station.

Die kompakte Station integriert alle Komponenten eines vollwertigen CBRN-Systems (CBRN steht für „chemisch, biologisch, radioologisch, nuklear“).

Weitere Eigenentwicklungen sind Nitrex®, ein Stickstoff-Brandschutzsystem, das speziell für Maschinen- und Batterieräume von U-Booten entwickelt wurde, sowie die modernen, ständig weiterentwickelten HyFEx®-Anlagen, die dem Schutz von Maschinenräumen und Helikopterhangars von Überwasserschiffen dienen.

→ Halle B5, Stand 231

| MESSESPPLITTER |

Sick

Schiffsemissionen zuverlässig messen

••• Hohe Messgenauigkeit unter Bordbedingungen, auch wenn die Grenzwerte immer kleiner und die Anforderungen an die Verfügbarkeit größer werden: Reedereien und Hersteller von Scrubber-Anlagen sind mit den Schiffsemissions-Messgeräten von Sick schon jetzt auf dem richtigen Kurs. Das Unternehmen aus dem Breisgau ist einer der weltweit führenden Hersteller von Sensoren und Sensorlösungen für industrielle Anwendungen.

Neu in der Messgerätefamilie ist MARSIC. Ob SO_2 , NO oder NH_3 : MARSIC kann bis zu neun Komponenten gleichzeitig messen. Die Emissionsbestimmung erfolgt dabei nach MARPOL Annex VI und MEPC.184(59). Das kompakte Gerät ist für diese Anwendung von DNV GL typzugelassen und misst sowohl SO_x und CO_2 vor und nach Scrubber als auch NO_x vor und nach SCR (Selective Catalytic Reduction)-Anlagen.

Minimaler Aufwand, kaum Verschleiß: Dank der robusten Messtechnik gestaltet sich auch die Geräterwartung an Bord einfach und schnell.

→ Halle B6, Stand 602

Zuverlässig. Mit MARSIC-Schiffsemissions-Messgeräten von Sick sind Messwerte in maritimen Emissionsüberwachungsgebieten jederzeit verfügbar.



Foto: Sick

Optimierung.

Auf Grundlage der Auswertung erhobener Daten verbessert Sertica die Performance ihrer Kunden nachhaltig.

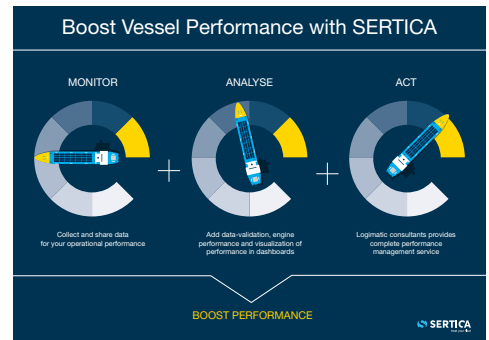


Foto: Logimatic

LOGIMATIC

Softwarelösungen für besseres Flottenmanagement

••• Die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs ist seit vielen Jahren ein bestimmendes Thema in der Schifffahrt. Rumpfform, Größe, Motor: Die Performance eines Schiffes hängt von vielen Faktoren ab. An dieser Stelle kommt Sertica ins Spiel – ein Produkt des dänischen Software-Anbieters Logimatic. Das Unternehmen ist seit über 25 Jahren am Markt und hat sich mit seinem ganzheitlichen Flottenmanagement in der Branche einen hervorragenden Ruf erarbeitet. Ob Wartung, Fleet Management, Beschaffung von Ersatzteilen und Dokumentation: Mit Sertica haben Kunden jederzeit den aktuellen Überblick über den Zustand der gesamten Flotte. „Managing Performance ist viel mehr als nur Kontrolle über den Kraftstoffverbrauch. Unternehmen müssen einen Schritt voraus sein und die Frühindikatoren erkennen“, sagt Allan H. Rasmussen. Das senkt nicht nur den Verbrauch, sondern verbessert auch das Risikomanagement und führt zu einer Prozessoptimierung.

→ Halle B1.EG, Stand 106

ANZEIGE



Foto: Piening-Propeller

Stolz. Mehr als ein Jahr wurde der „Piening Controllable Propeller“ getestet. Nun hat ihn der DNV GL klassifiziert.

PIENING PROPELLER

Propellerunternehmen präsentiert Weltneuheit vor internationalem Fachpublikum

••• Die 1929 gegründete Firma Otto Piening GmbH in Glückstadt hat ein eigenes Konzept und Design für Verstellpropeller auf den Markt gebracht. Der Piening Controllable Propeller (PCP) zeichnet sich dabei durch seine Technologie, die Werkstoffe und die wasserbetriebene Hydraulik aus. Eine zentrale Frage bei der Konstruktion des Propellers war außerdem die Anbindung der Flügel an die Nabe. „Egal ob der Bolzen innen oder außen sitzt – wir können beide Varianten auf Kundenwunsch fertigen“, sagt Mathias Pein, Inhaber von Piening Propeller.

Umweltfreundlich: Statt mit Öl wird die Hydraulik mit Wasser betrieben. Jegliche

Verunreinigung außer- oder innerhalb des Schiffes wird so vermieden. Dafür musste der Hersteller auf besondere Materialien zurückgreifen. Nach aufwendigen Tests fanden die Experten im Hause Piening heraus, dass hochwertiges Niro – ein rostfreier Stahl – sowie speziell beschichtete Kompositionswerkstoffe der besonderen Reibung am besten standhalten.

Mitte Juli wurde der Propeller von Pein und Co. schließlich vom DNV GL klassifiziert. Seitdem können Kunden bei Piening Propeller sowohl die öl- als auch die wasserbetriebene Hydraulikvariante ordern.

→ Halle A3, Stand 208

SHELL MARINE

Neuer Service zur Öl-Überwachung

••• Wieso erst Probleme lösen, wenn sie bereits aufgetreten sind? Bei Shell Marine denkt man voraus: Der Shell LubeMonitor-Service und die Schmierölanalyse RLA (Rapid Lubricants Analysis) verbessern mit Hilfe der neuen Software Marine Connect das Daten-Management erheblich. Dadurch kann man potenzielle Probleme mit Öl oder Geräten erkennen, bevor sie wirklich kritisch werden.

Bereits über 50.000 Zylinderablassölproben wurden unter die Lupe genommen. Allein in diesem Jahr erwartet Shell Marine, rund



Foto: Shell

18.000 Proben zu analysieren. Shell LubeMonitor bietet Kunden den Zugriff auf Berichte und Daten. Sie können sogar einen Blick in die Anmerkungen der Shell-Experten werfen, die bestimmte Bereiche markiert haben – um die Nutzer auf Verbesserungsmöglichkeiten hinzuweisen.

→ Halle A4, Stand 210

SHORT-CUTS

Innovationskraft und Kompetenz

••• Auch bei der diesjährigen SMM präsentiert sich Fr. Fassmer GmbH & Co. KG als kompetenter Partner im Bereich Spezialschiffbau, Boote, Davits und Anlagenbau. Erst jüngst wurde die neue LNG-Passagierfähre „Helgoland“ ausgeliefert. Halle B4 Stand 307

Die Reinemacher vom Dienst

••• Evac ist der weltweit führende Anbieter von Abfall-, Abwasser- und Wassermanagement-Systemen für Schiffe, Offshore-Plattformen und Gebäudetechnik. Auf der SMM 2016 liegt der Fokus auf Evac Complete Cleantech Solution, einer Komplettlösung insbesondere für große Kreuzfahrtschiffe, die das gesamte integrierte Abfall-, Abwasser- und Frischwassermanagement abdeckt.

Halle A1, Stand 233

Qualität aus Sachsen

••• Bei der Kompressorenbau Bannewitz GmbH (KBB) wird Qualität bei der Herstellung von Turboladern großgeschrieben. Auf der SMM stellt das sächsische Unternehmen u. a. das neueste Modell aus seiner erfolgreichen ST-Baureihe, den ST7 cartridge vor.

Halle A3, Stand 102

Motoren von morgen hautnah erleben

••• Winterthur Gas & Diesel (WinGD) ist Spezialist in Sachen langsam laufender Zweitakt-Gas- und Dieselmotoren. An einem Gemeinschaftsstand mit der China State Shipbuilding Corporation zeigt WinGD die neuesten Motorentechnologien.

Halle B2, Stand 111

| MESSESPPLITTER |

DNV GL

Umweltfreundliche Antriebslösungen und Sicherheit im Fokus

••• Auf der SMM 2016 blickt der DNV GL in die digitale Zukunft der Schifffahrt. Dazu gehören der Drohneneinsatz bei der Untersuchung von Schiffskörpern und Laderäumen, die Verwendung von hochauflösenden Helmkameras bei Besichtigungen, deren Fotos anschließend in ein 3D-Schiffsmodell eingebunden werden, sowie Business-Intelligence-Software für Reeder, um die Effizienz im Schiffsbetrieb zu erhöhen.

Ein weiterer Fokus der international agierenden Klassifikationsgesellschaft liegt auf alternativen Antriebsformen, vor allem



Kleine Helfer. Drohneneinsätze auf Schiffen.

Batterie- und Hybridtechnologie, sowie Gas als Schiffsbrennstoff (LNG).

Zu diesen und weiteren Themen können sich die Messebesucher außerdem im Rahmen des an allen vier Messetagen ausgerichteten DNV GL Forums informieren (Osteingang, nahe Halle B4). Ob Cybersecurity, Big Data zur Performance-Optimierung oder unbemannte Schifffahrt: Die Vortragsauswahl im DNV GL Forum ist groß. Auch eine Preisverleihung wird dort stattfinden. So zeichnet die WISTA (Women's International Shipping & Trading Association) die „Persönlichkeit des Jahres“ für Frauen in maritimen Führungspositionen aus.

Auch sonst zeigt sich der DNV GL in den Hamburger Messehallen präsent. So eröffnet DNV GL Maritime CEO Knut Ørbeck-Nilssen die erstmals auf der SMM veranstaltete Zu-



DNV GL Forum.
Experten diskutieren über Zukunftsthemen.

kunfts-konferenz „Maritime Future Summit“ mit einem Vortrag zu aktuellen Megatrends und Innovationen in der Schifffahrt.

Ørbeck-Nilssen nimmt außerdem am „Global maritime environmental congress“ (gmecc) teil. Das dritte Panel steht unter dem Motto „Green propulsion – Is LNG the answer? What are other options?“ Dort wird der CEO Anregungen zu Steigerung der Akzeptanz von Flüssiggas als Schiffstreibstoff geben.

→ **Halle B4.EG, Stand 211**

ANZEIGE

REINTJES

Zuverlässiger Partner in Sachen Antrieb

••• Der Getriebehersteller Reintjes hat sein Portfolio um die neue Down-Angle-Getriebebaureihe erweitert. Sie zeichnet sich durch konische Stirnränder aus, welche einen Achswinkel von 8° bis 10° zwischen Antriebs- und Abtriebswelle erzeugen. Bereits Ende des Jahres 2015 absolvierte ein Down-Angle-Prototyp erfolgreich erste Testläufe auf dem Reintjes eigenen Prüfstand, nun wird erstmals ein Exponat der Reihe ausgestellt.

Die Down-Angle-Konfiguration ermöglicht eine horizontale Installation des Motors, während die Abtriebswelle durch die Neigung im Getriebe schräg nach unten verläuft. So kann die Welle deutlich kürzer gefertigt und der Platz im Maschinenraum eingespart werden.

Darüber hinaus galt ein besonderes Augenmerk der Tragbildentwicklung unter Last sowie der Lärmemission, die wichtige Bewertungskriterien durch den Kunden darstellen. Herausforderung gemeistert: Beide Werte waren bereits bei ersten Messungen äußerst zufriedenstellend.

→ Halle A4, Stand 207

WVSA 1540. Das innovative Getriebe wurde auf Herz und Nieren geprüft.

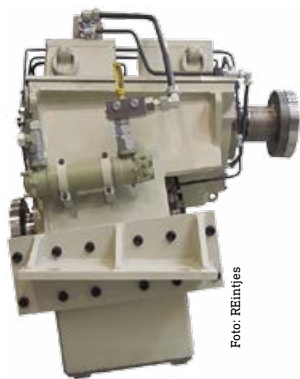


Foto: Reintjes



Foto: ABS

ABS

Mehr Schutz für Wellenlager

••• Wellenlagerprobleme haben große Auswirkungen auf den Schiffsbetrieb. Ein überlastetes oder fehlausgerichtetes Lager läuft Gefahr, beschädigt oder zerstört zu werden, wodurch das Schiff manövrierunfähig wird. Bislang gab es nur indirekte Verfahren zur Messung potenzieller Wellenlagerschäden.

Beim Smart Bearing™ von ABS messen Prüfsensoren zerstörungsfrei die Kraft, die das Hauptantriebswellensystem auf die Lager ausübt. Das Lagergehäuse wird dadurch zu einem permanenten Wägesystem. Durch dieses Messverfahren kann die Reaktionslast des Lagers sowohl im statischen als auch im dynamischen Zustand gemessen werden.

ABS Smart Bearing™ weist zum frühestmöglichen Zeitpunkt auf eine potenzielle Fehlausrichtung der Welle hin und macht eine routinemäßige Vermessung der Wellenausrichtung überflüssig. Erste Studien verliefen erfolgreich. Die US-Klassifikationsgesellschaft arbeitet an einer kompakteren Form der Sensoren und der Vernetzung mit dem Maschinenraum.

→ Halle B3.EG, Stand 200

RIVERTRACE

Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser

••• Das britische Unternehmen Rivertrace Engineering stellt auf der SMM seinen 15ppm-Bilgewasser-Ölalarmgeber Smart Cell sowie seinen Öl-Messwertaufnehmer Smartsafe ORB vor.

Mithilfe einer „intelligenten Messzelle“ und der sogenannten „Detector Array Technology“ erkennt der Ölalarmgeber Smart Cell die drei Öltypen HFO, Diesel und Emulsionen gleichzeitig, ohne dass eine Neukalibrierung erforderlich ist. Zur Standardausstattung gehört ein manuelles Messzellen-Reinigungsgerät, das die Routinewartung vereinfacht. Verunreinigungen der Durchlicht-Messzellen sind bekanntermaßen eine Hauptursache von Funktionsstörungen und Messfehlern bei Ölalarmgebern. Dank einfachem Funktionsprinzip sorgt das manuelle Reinigungsgerät stets für einen einwandfreien Betriebszustand der Smart Cell.

Weiteres Highlight: Das Smartsafe ORB Bilge Overboard Security System. Es protokolliert den Auslauf des Öl-Wasser-Separators und vermeidet so die häufig auftretenden Fehler bei der manuellen Protokollierung.

→ Halle A1, Stand 313

Misst zuverlässig. Der Smart Cell 15ppm oil content monitor (OCM).



Foto: Rivertrace Engineering

ANZEIGE

SHORT-CUTS

Auf allen Weltmeeren gut vernetzt

••• Das britische Unternehmen Inmarsat deckt mit seinem von Satelliten betriebenen Mobilfunknetz fast den kompletten Erdball ab. Der neue Fleet Xpress Service hebt die maritime Kommunikation dabei auf eine komplett neue Stufe. Durch die zuverlässige High-Speed-Datenübertragung können Reeder ihr Geschäft effizienter gestalten und somit die komplette Performance verbessern.

Halle B6, Stand 116

Becker Marine: Doppelt hält besser

••• Gleich mit zwei Ständen ist Becker Marine Systems auf der SMM vertreten. In Halle A1 wird das Unternehmen die drei Produktparten Manoeuvring Systems, Energy-Saving Devices und LNG Hybrid Concepts präsentieren. Hinzu kommt erstmals ein Messestand des Becker-Tochterunternehmens Hybrid Port Energy (HPE). In Halle A5 wird HPE dann alternative Lösungen in Sachen Landstromversorgung zeigen.

Halle A1, Stand 225

Halle A5, Stand 200.A

MAN

Viel Power, wenig Emission: der neue 175D

••• MAN Diesel & Turbo hat vor Kurzem seinen Motor vom Typ 175D lanciert. Die Neuentwicklung bringt in puncto Umweltfreundlichkeit besonders viele Vorteile. Sein kompaktes und modular aufgebautes Abgasnachbehandlungssystem verwendet die Methode der selektiven katalytischen Reduktion (SCR) und basiert auf der MAN AdBlue®-Technologie, die bereits mehrere Tausend Stunden Tests durchlaufen hat. Der Motor erfüllt daher schon vor Markteintritt die strengen IMO Tier III Umweltstandards.

Das geradlinige Design des 175D ermöglicht den Kunden eine schnelle und unkomplizierte Inbetriebnahme des Motors sowie ein einfaches und schnelles Ausführen von Wartungsarbeiten. Zur Optimierung der Effizienz kombiniert MAN Diesel & Turbo den MAN 175D als Teil eines schnell

laufenden Antriebspakets mit einem Getriebe sowie passenden MAN-Propellern und -Wellen.

„Der MAN 175D ist kompakt, zuverlässig und effizient. Das sind wesentliche Eigenschaften, die selbst unter den schwierigsten Wetterbedingungen sichere Manövrierbarkeit ermöglichen. Mit dem besten Leistungsgewicht seiner Klasse wird dieser Motor guten Absatz finden, vor allem innerhalb der Segmente Arbeitsboote, Patrouillenboote und Yachten“, sagt Dr. Matthias Schlipf, 175D-Projektleiter bei MAN Diesel & Turbo. Keine Frage: Mit dem umweltbewussten Kraftpaket 175D beweist der weltweit führende Schiffsmotorenhersteller einmal mehr seine enorm hohe Innovationsstärke.

→ Halle A4.FG, Stand 3

→ Halle A3, Stand 200

→ Halle A4.FG, Stand 2

**Allrounder.**

Die Motorenfamilie 175D ist ideal für kleinere Arbeitsschiffe, Fähren und Privatyachten.

Foto: MAN

ANZEIGE

RAYTHEON ANSCHÜTZ

Smart und easy navigieren

••• Shipping 4.0, Smart Shipping und Big Data: Diese Begriffe sind nicht mehr wegzudenken, wenn es um die Zukunft der Schifffahrt geht. Die Prozesse effizienter gestalten und Kosten senken – all das ist nur möglich durch innovative Technologien und Digitalisierung. Auf der SMM 2016 zeigt das Kieler Traditionsunternehmen Raytheon Anschütz, dass es in Sachen moderne Brückensysteme ganz vorn dabei ist.

Mit dem neuen Synapsis NX INS hat Raytheon Anschütz einen kompakten und leistungsstarken Small Marine Computer in den Markt eingeführt. Die innovative Softwareplattform von Synapsis ist flexibel und lässt sich ohne Probleme an die Anforderungen

verschiedener Schiffstypen und Einsatzszenarien sowie Kundenanforderungen anpassen. Denn die innovativen Softwaremodule können beliebig hinzugefügt oder kombiniert werden – jeweils mit der Option für einfache Upgrades und Erweiterungen.

Die Multifunktionssysteme bieten eine vollständige Integration von Sensordaten, Seekarten, Radar und Naviga-

tionssensoren. Durch diese Funktionen lassen sich Sicherheit, Effizienz und Bedienung signifikant verbessern.

Derzeit sind mehr als 35.000 Schiffe weltweit mit Ausrüstung von Raytheon Anschütz unterwegs.

→ Halle B6, Stand 304



Foto: Raytheon Anschütz

Kompakt. Synapsis NX INS zeichnet sich durch höhere Sicherheit, eine verbesserte Situationswahrnehmung und eine vereinfachte Bedienung aus.

ANZEIGE

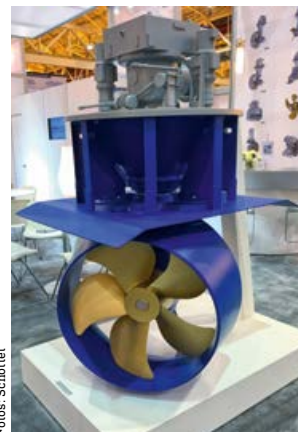
SCHOTTEL

Anwendungsbezogene Lösungen

••• Unter dem Slogan „Bewährte Technologie hat einen neuen Namen“ erneuert Schottel die in den letzten 65 Jahren nach Erfindung des Ruderpropellers historisch entstandenen Produktnamen. Genauere Infos zu den neuen Bezeichnungen finden Messebesucher am Schottel-Stand.

Im Mittelpunkt steht der hocheffiziente elektrische Schottel EcoPeller (SRE), ein für offene Meere und küstennahe Einsatzbedingungen optimierter Antrieb. Neben einem geringen Kraftstoffverbrauch überzeugt der SRE durch minimale Vibrationen.

Zudem setzt Schottel auf anwendungsbezogene Lösungen. Am Beispiel von Schleppermodellen können sich Messebesucher einen Eindruck von umweltfreundlichen Hybridlösungen verschaffen. Zum einen beim Ruderpropeller (SRP) für Flachwasseranwendungen – er ist optimal für Schubschiffe. Und zum anderen beim SRP mit PTI, einem Hybridantrieb, der sich für Schiffe mit hochvariablen Arbeitszyklen eignet.



Fotos: Schottel

→ Halle A4, Stand 306

| MESSESPPLITTER |

SHORT-CUTS

Effizienzsteigernde
Lösungen

••• SKF präsentiert an seinem Stand gleich zwei Neuheiten: eine neue Ausführung des Simplex Zwischenwellenlagers, das sich auch auf SKF Vibracon Passstücken montieren lässt, sowie das neue Dynamic Stabilizer Cover (DSC), das den Schiffsrumpf an einschwenkbaren SKF Flossenstabilisatoren verschleißt.

Halle A1, Stand 210

50 Prozent weniger
Schmierölverbrauch

••• Maersk Fluid Technology wird zum ersten Mal auf der SMM vertreten sein. Es präsentiert seine neue Zylinderöl-Bordmischanlage SEA-Mate B1000, die für Zweitaktmotoren mittlerer Größe entwickelt wurde. „Blending-on-Board“- (BOB-) Anlagen sind somit jetzt für Maschinen mit Bohrungen von 480 bis 980 Millimetern lieferbar.

Halle A5, Stand 210

ALFA LAVAL

Mit dem Blick zurück
nach vorne

••• Auf der diesjährigen SMM feiert Alfa Laval ein ganz besonderes Jubiläum: Vor 100 Jahren beauftragte die US Navy das Unternehmen mit der Entwicklung eines Ölseparators. 1917 stellte Alfa Laval schließlich seinen ersten Ölfilter für Seeschiffe fertig.

Dieses Jubiläum möchte Alfa Laval nutzen, um den SMM-Besuchern so viele Innovationen wie möglich zu präsentieren – inklusive der allerersten. Vorgestellt werden u.a. neue Lösungen für die Nutzung alternativer Kraftstoffe, die Verbesserung der Energie-



Fotos: Alfa Laval



Sauber. Der hydraulische Ölfilter überzeugt durch einen zuverlässigen Rückspülvorgang.

effizienz, die Erfüllung von Umweltschutzaufgaben, die Reduzierung der Schiffsbetriebskosten und die Reinigung von Schmieröl.

Der Fokus liegt dabei auf einem neuen hydraulischen Ölfilter, „Hydraulic control oil filter – HCO“, und auf dem kleinsten Ballastwasser-Reinigungssystem für Durchflüsse von bis zu 300 m³/h. Der „Alfa Laval PureBallast 3.1/300 Compact“ kann außerdem vormontiert in einem Rahmen geliefert werden.

Damit bei den Besuchern keine Fragen offen bleiben, stehen Experten von Alfa Laval bereit, um die neuen Produkte und Lösungen im Detail zu erläutern und alle Rückfragen zu Neuinstallationen und möglichen Nachrüstungen zu beantworten. Anlässlich des 100-jährigen Jubiläums sind die SMM-Besucher eingeladen zu einer täglichen Standführung von etwa 20 Minuten (16:30 Uhr). Auch für die anschließende Happy Hour hat sich das Unternehmen etwas einfallen lassen.

→ Halle A1, Stand 226

Vormontiert. Der „Alfa Laval-Pure Ballast 3.1/300 Compact“ ist platz- und energiesparend.

ANZEIGE

Alles dicht

Dichtungsspezialist Gromex beliefert seit 40 Jahren die Schifffahrtsbranche. Ein Einblick in die Welt der Dichtungsringe.

Nähezu unscheinbar sehen die bunten Ringe aus. Doch ob O-, Rundschnur- oder Kolbenring: Die verschiedenen Dichtungsformen sind maßgeblich für den reibungslosen Betriebsablauf an Bord eines Schiffes. Denn sie verhindern mit ihren statischen und dynamischen Abdichtungsfunktionen, dass beispielsweise Motoren oder Kompressoren beschädigt werden.

Vom kleinsten O-Ring bis zum gewaltigen Kolbenring: Gromex hat mit insgesamt über 40.000 Dichtungsartikeln einen umfangreichen Lagerbestand. „Gerade bei Reparaturen an Bord muss es schnell gehen, um lange Ausfallzeiten zu vermeiden. Ein gut ausgestattetes Lager ist deshalb unerlässlich“, sagt Antje Hundert, Area Sales Managerin bei Gromex. „Außerdem bieten wir unseren Kunden einen komfortablen Service. Wir liefern ihnen komplette Dichtungssätze. So bekommen sie bei uns alles aus einer Hand.“ Die Geschäftspartner aus der Schifffahrtsbranche wissen dieses Rundum-Dichtungsspaket zu schätzen: So beliefert das Traditionsunternehmen Reedereien und Großhändler rund um den Globus.

Im sogenannten Dichtungshaus in Ammersbek ist die geballte Dichtungsexpertise versammelt. Denn dort sitzen Gromex und die beiden Schwesterunter-

Auf einen Streich. Bei Gromex erhalten Kunden verschiedenste Dichtungen aus einer Hand.

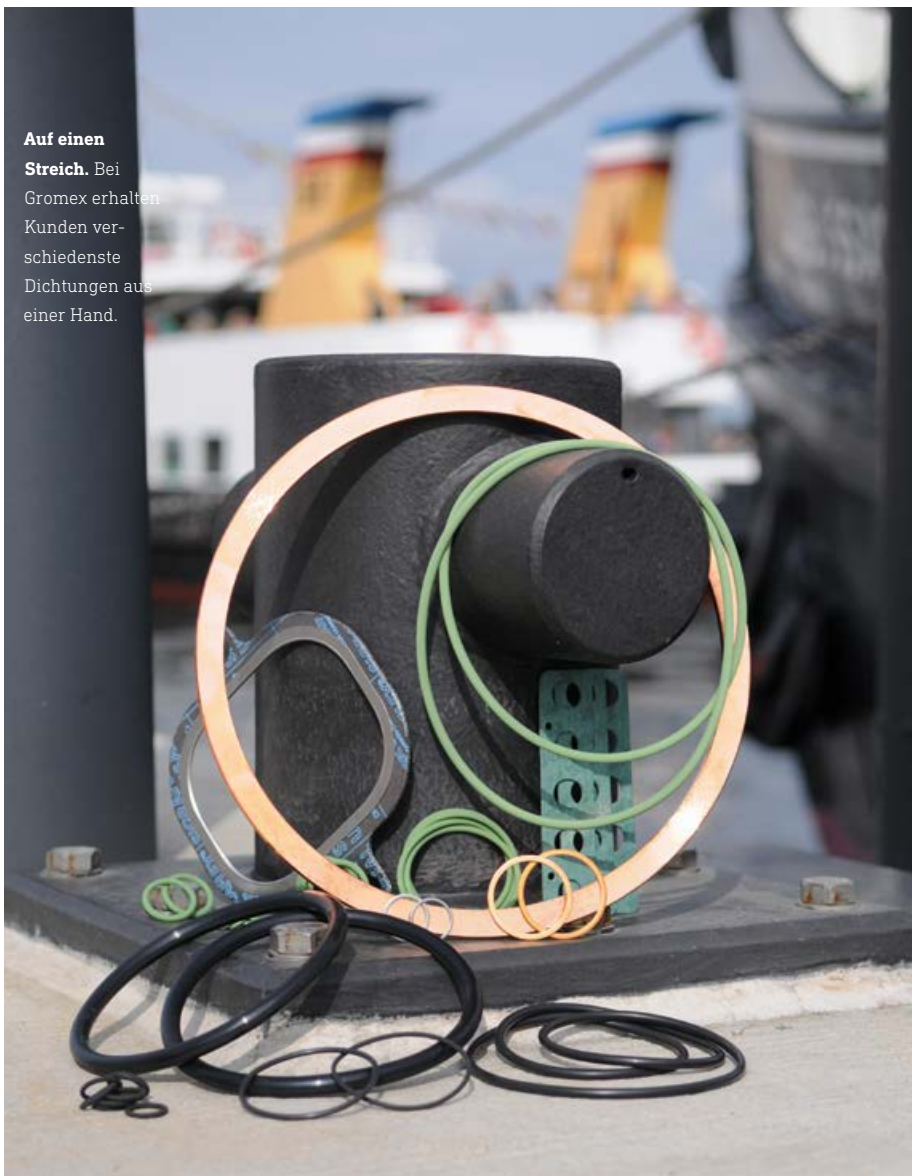


Foto: Gromex



Experte. Der gebürtige Hamburger Markus Jeschke bringt zwölf Jahre Branchenerfahrung mit.

nehmen dph und Alwin Höfert unter einem Dach. Während sich die Firma dph auf den Vertrieb von Dichtungen für die Automobilbranche spezialisiert hat, entwickelt und produziert Alwin Höfert Spezialdichtungen für Industrieanwendungen.

Insgesamt ist der Zusammenschluss ein kluger Schachzug, von dem alle profitieren. Zwar hatte Gromex seit jeher einen Teil seines Angebots selbst produziert, doch nun können die Dichtungspis zusätzlich auch die von Höfert gefertigten Produkte beziehen – und somit ein noch breiteres Produktportfolio nutzen.

Neue Herausforderungen

„Die Schifffahrt befindet sich im steten Wandel. Umweltauflagen werden strikter,

Schiffsantriebe umgerüstet. Das bringt auch neue Herausforderungen für die Fertigung von Dichtungsringen mit sich“, sagt Gromex-Sales-Director Markus Jeschke.

Für die Zauberringe gilt: Bloß nicht porös werden, sich nicht verfärben und nicht verformen. „Dafür müssen dann erst neue Werkstoffe entwickelt werden, die den in der Zusammensetzung immer komplexer werdenden Chemikalien und Ölen standhalten. Das alles muss im Einklang mit den Umweltauflagen geschehen“, erklärt Jeschke.

Der 40-jährige Dichtungskenner ist seit diesem Jahr an Bord von Gromex. Er koordiniert die Zusammenarbeit der drei Unternehmen, die sich im Dichtungshaus verbunden haben – und soll die Stärke der Gruppe nach außen in den Markt transportieren. „Durch den Zusammenschluss der Firmen sind wir nicht nur Händler, sondern auch Hersteller. Damit konnten wir Kompetenzen in Produktbereichen dazugewinnen, die das eigentliche Portfolio von Gromex perfekt ergänzen“, sagt Jeschke.

→ Halle A1, Stand 514

WÄRTSILÄ

Visionen aufzeigen, Innovationen verwirklichen

••• Ebenso wie die Schifffahrtsindustrie geht auch Wärtsilä mit der Zeit. Dabei will das Unternehmen der Konkurrenz aber einen Schritt voraus sein: So planen die Finnen allen bis zum Jahre 2020 zu erwartenden Anforderungen an Schiffsmotoren bereits früher gerecht zu werden – technologische Entwicklung auf der Überholspur. Wie weit Wärtsilä jetzt schon ist, zeigt das Unternehmen auf der diesjährigen SMM. Dort präsentiert Wärtsilä neben Motorlösungen weitere Produkte, die die Position Wärtsiläs als Vordenker für die Zukunft der globalen Schifffahrt unterstreichen.

So zum Beispiel die neue Wärtsilä Nacos Platinum 2.1-Brücke. Diese und weitere Innovationen werden auf dem Wärtsilä-Touchscreen eindrucksvoll dargestellt. Storytelling auf höchstem Niveau: Der Touchscreen stellt Videos, Poster, Broschüren sowie 3D-Modelle besonders benutzerfreundlich dar.

Auch fernab vom eigenen Messestand ist das Unternehmen präsent: So nimmt Willie Wagen, Director of Market Innovation bei Wärtsilä, am ersten „Maritime Future Summit“ teil. In seinem Vortrag wird er auf die Visionen des Unternehmens eingehen und die

neuesten Trends und Entwicklungen der Branche aufzeigen.

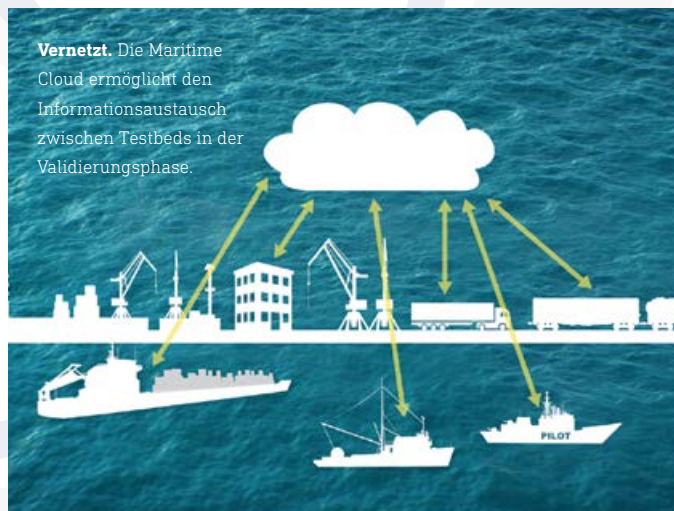
→ Halle B6, Stand 312
→ Halle A4.FG, Stand 4



Foto: Wärtsilä

Imposant.

Der riesige Touchscreen von Wärtsilä kombiniert eine hohe Auflösung mit innovativen Interaktionselementen.



Vernetzt. Die Maritime Cloud ermöglicht den Informationsaustausch zwischen Testbeds in der Validierungsphase.

Foto: STM Validation 2016, Fraunhofer CML

FRAUNHOFER CML

Cybersicherheit und Seeverkehrsmanagement

••• Beim Fraunhofer CML steht das STM Validation Project im Fokus: Unter Einsatz von 300 Schiffen, zehn Häfen und fünf Shore Centern sowie des im Vorgängerprojekt MONALISA 2.0 entwickelten Simulatornetzwerks soll das bisherige Konzept eines europäischen Seeverkehrsmanagements in verschiedenen Simulationsszenarien validiert werden.

Das ausgestellte Forschungsprojekt MITIGATE untersucht die Sicherheit von IT-Infrastrukturen entlang der maritimen Supply Chain mit dem Ziel, eine dynamische Softwarelösung zu entwickeln, die Sicherheitslücken in der von Unternehmen eingesetzten Soft- und Hardware aufdeckt.

→ Halle B6, Stand 319
→ Halle B7, Stand 117

ANZEIGE



Rückwärtsgang. In Bremerhaven wurden von Januar bis Mai rund fünf Prozent weniger Autos umgeschlagen als im Vorjahr.

Autoumschlag: Zeebrugge vor Bremerhaven und Emden

••• Der Automobilumschlag in den zehn wichtigsten Nordrange-Häfen nahm auch im Jahr 2015 weiter zu und stieg auf über neun Millionen Fahrzeuge an. Die niedersächsischen Autoumschlagshäfen konnten – anders als die übrigen deutschen Nordseehäfen – mitziehen und ihren Marktanteil von

ca. 20 Prozent halten. Emden steigerte den Autoumschlag um rund sieben Prozent und belegte mit 1,41 Millionen Fahrzeugen vor Antwerpen Platz drei unter den Nordrange-Häfen. Das ist das Ergebnis einer aktuellen Analyse von Dr. Klaus H. Holocher, Professor für Hafenmanagement an der Jade

Hochschule. Der Autoumschlag in Cuxhaven stieg im Vergleich zum Vorjahr um etwa sechs Prozent auf rund 415.000 Fahrzeuge an. Zeebrugge erreichte mit 2,4 Millionen umgeschlagenen Fahrzeugen den ersten Platz vor Bremerhaven mit 2,3 Millionen.

www.jade-hs.de

Foto: Hero Lang

Weiteres Terminal für Melbourne

••• Im Konsortium mit sechs weiteren internationalen Banken stellt die KfW IPEX-Bank die Projektfinanzierung für die Errichtung eines neuen Containerterminals im Hafen von Melbourne zur Verfügung. Betreiber ICTSI verwendet den Kredit (ca. 270 Mio. Euro) unter anderem für hochmoderne vollautomatische Krananlagen und Software-Lösungen der finnischen Cargotec-Gruppe.

www.kfw.de

Antwerpen hält Hamburg auf Abstand

••• Der Hafen Antwerpen konnte sein Frachtvolumen im ersten Halbjahr erneut steigern und prognostiziert für 2016 ein weiteres Rekordjahr. In den ersten sechs Monaten hat der Hafen demnach ein Frachtvolumen von 108,3 Millionen Tonnen umgeschlagen, 3,6 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Das Contai-

nervolumen in TEU hat sich um 4,4 Prozent erhöht, während der Umschlag von Flüssigmassengut sogar um 8,4 Prozent zugelegt hat. Dagegen dürfte das TEU-Aufkommen in Hamburg nach dem kräftigen Einbruch im 1. Quartal (minus 3,4 Prozent) auch in der gesamten ersten Jahreshälfte rückläufig gewesen sein.

Antwerpen. Europas Hafen Nummer 2 brummt.



Foto: Arminius aus.nl, CC BY-SA 3.0

Auf der Agenda: EUROPORT 2017 in Rotterdam



Foto: Europort

••• Wer jetzt zur SMM kommt, hat sich bestimmt schon den Termin 7. bis 10. November 2017 im Kalender vorgemerkt: Dann findet die EUROPORT – Exhibition for maritime technology – in Rotterdam statt. Im Fokus: der Spezialschiffbau. 1.100 Aussteller und rund 30.000 Fachbesucher werden in Europas Hafenstadt Nummer eins erwartet. Weitere Events: 18. bis 21. Oktober 2016 IRANIMEX und 5. bis 8. April 2017 Europort Turkey. www.europort.nl

Colombo. Container für Indien kommen oft über den Hafen von Sri Lankas Hauptstadt.



Foto: Vindu Gunaratna, A&K - Fotolia

Indien plant neuen Hafen

••• Konkurrenz für Colombo: Indien will beim Containerumschlag unabhängig vom Ausland werden. In Enayam bei Colachel im südindischen Bundesstaat Tamil Nadu soll ein Transshipment-Hub entstehen. Das Projekt soll Teil des Sagar-Mala-Infrastrukturprogramms der indischen Regierung sein, über das in den nächsten fünf Jahren bis zu elf Milliarden Dollar für den Hafenausbau bereitstehen.

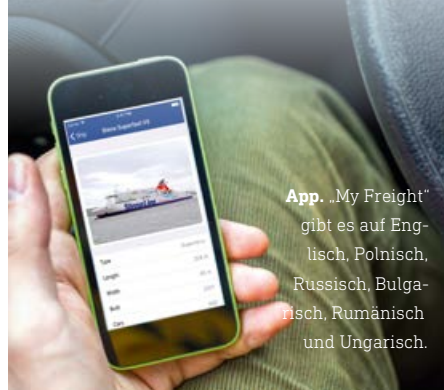
Bisher werden Container für Indien über Colombo in Sri Lanka (48 Prozent), Singapur (22 Prozent) und Port Klang in Malaysia (10 Prozent) umgeschlagen und dann gefeodert. Das Hafenprojekt umfasst das Ausbaggern der Hafenzuwegung und die Rekultivierung von Flächen im Umland, den Bau von Wellenbrechern und multimodalen Hinterlandanbindungen.



Stena mit Fracht-App

••• Mit der Smartphone-App „My Freight“ können Frachtkunden und Fernfahrer jetzt Überfahrten mit Stena Line mobil und flexibel umbuchen oder annullieren. Mit der neuen App ist es Kunden nun auch von unterwegs aus möglich, Fährbuchungen bei Stena Line im Falle absehbarer Verspätungen schnell und leicht zugänglich zu ändern.

www.stenalinefreight.com



App „My Freight“ gibt es auf Englisch, Polnisch, Russisch, Bulgarisch, Rumänisch und Ungarisch.

Fotos: deidigirou - Fotolia/StenaLine



Kreuzfahrt ohne Firlefanz

| **Frachtschiffreise** | Nicht der Passagier steht hier im Fokus, sondern die Fracht. Gerade das macht die Fahrt auf einem Schiff wie der „Alrek“ zum Erlebnis.

Text: Sarah Paulus Fotos: Rolf G. Wackenberg



ALREK

Übergröße.

In Västerås hievt ein Kran einen 45-Fuß-Container von Bord der „Alrek“.

Pflicht. Für die Schleusenanlagen in Brunsbüttel oder Kiel-Holtenau müssen Schiffe sich anmelden.



Brunsbüttel. Chemieunternehmen, Pipelines und ein stillgelegtes Atomkraftwerk. Das klingt zunächst wenig beschaulich. Doch die Kleinstadt an der Einfahrt zum Nord-Ostsee-Kanal zieht zahlreiche Besucher an. Schleusentouristen und Freizeitsegler, die von der Terrasse des Restaurants „Zum Yachthafen“ das nimmermüde Defilée des internationalen Schiffsverkehrs aus erster Reihe verfolgen. Gerade schiebt sich die „Noorderlicht“ vorbei, ein Frachter mit knallrotem Rumpf, gefolgt von der imposanten „Conmar Gulf“. Um sie herum schwimmen zahlreiche Kleinboote, die wie Spielzeug daherkommen und das Ensemble der Containerriesen ehrfürchtig umkreisen.

Anders als viele Ausflügler sind wir nach Brunsbüttel gekommen, um an Bord eines Containerschiffs zu gehen. Unsere Fahrt wird durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel führen. Weiter über die Ostsee zu den südschwedischen Häfen von Väterås, Oxelösund und zurück. Uns erwarten schleswig-holsteinische Kanalimpressionen, die offene See sowie eine Fahrt durch

den Schärengarten von Södertälje und den Mälarensee.

Im Gegensatz zu klassischen Kreuzfahrten folgen Frachtschiffreisen ihrer eigenen Dramaturgie. Nicht der Passagier ist König, sondern die Fracht. Sie bestimmt Touren und Liegezeiten. Nicht selten kurzfristig. So startet unsere Fahrt mit der MS „Alrek“, benannt nach einem legendären Wikingerkönig, eine Woche später als zunächst geplant. Endlich an Bord, führt uns Kadett Levvitskyy in eine Kabine auf Deck 3. Sie ist quadratisch, praktisch, schlicht: ein Wohnraum mit Sitzecke, Einbaumöbeln, Kühlschrank, Fernseher und Schreibtisch. Darüber ein Regal mit Büchern. Neben der Schlafraum mit Doppelbettkoje und anschließendem Bad. Willkommen zu Hause. Auf Antrieb schließen wir den 18 Jahre alten Wikingerkönig ins Herz.

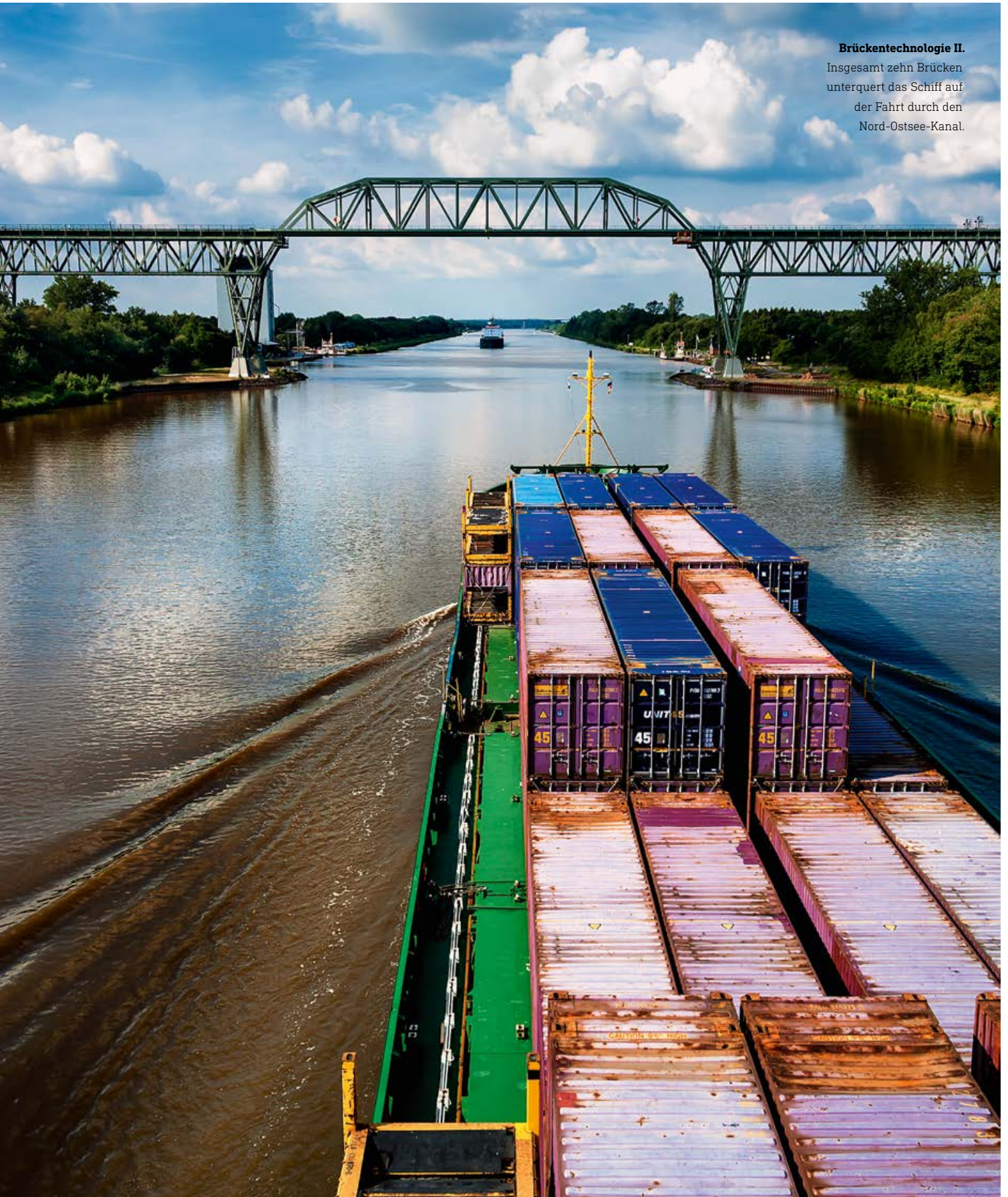
| Lob der Langsamkeit | Die „Alrek“ fährt unter der Flagge von Antigua & Barbuda. Mit knapp 100 Metern Länge und 17 Metern Breite ist sie kein Containerriesen, aber für Touren durch Kanäle und Schären bestens geeignet, was Kapitän Andrei Bolshakov bestätigt. Der Russe wurde in Wladiwostok geboren, wo er 1986 sein Diplom an der Marine-Akademie machte. 14 Jahre lang fuhr er für inländische Reeder. Seit der Jahrtausendwende ist er für ausländische Gesellschaften unterwegs und wohnt mittlerweile in St. Petersburg. Hier auf der „Alrek“ hat er gerade alle Hände voll zu tun, um das Schiff aus der Schleuse zu manövrieren.

Dann nimmt der Frachter Fahrt auf. Auf dem Nord-Ostsee-Kanal beträgt die Höchstgeschwindigkeit 8,1 Knoten, etwa 15 km/h. Die Entdeckung der Langsamkeit erspart den bis zu 800 Kilometer längeren Weg um die Nordspitze Dänemarks. Rechts und links des ehemaligen Kaiser-Wilhelm-Kanals überholen uns Radsportler. An seinen Ufern logieren die Pensionäre der Landstraße in ihren Karawan-Raum-schiffen und winken, was das Zeug hält. Auf unserer Fahrt durch die knapp →

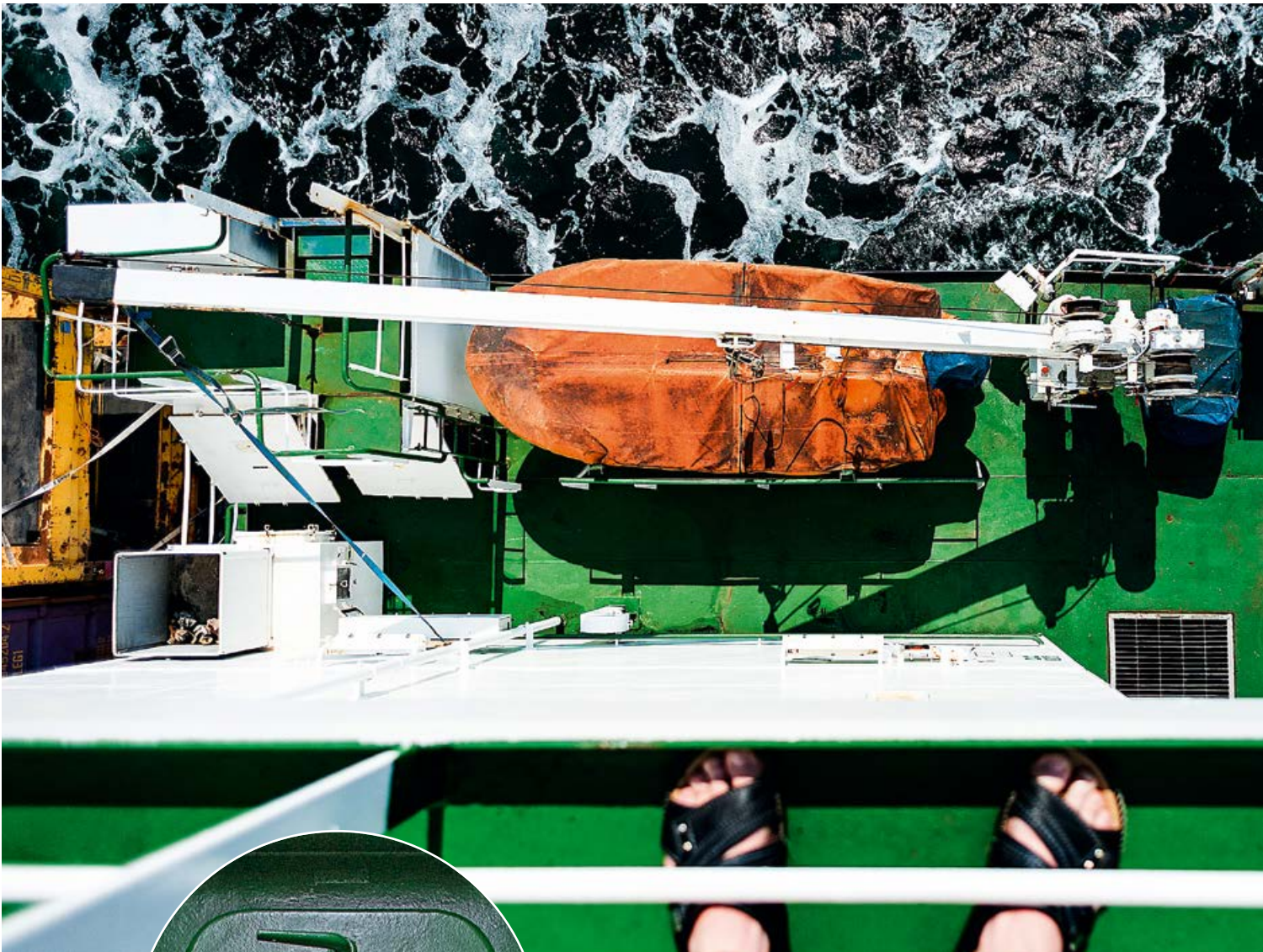
Brückentechnologie I.

Von hier aus hat der Kapitän alle wichtigen Funktionen des Schiffes im Blick.



**Brückentechnologie II.**

Insgesamt zehn Brücken unterquert das Schiff auf der Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal.



Sicherheit.

Die Türen an Bord lassen sich wasserdicht verriegeln.



→ 100 Kilometer lange Bundeswasserstraße werden wir zehn Brücken durchqueren. Besonders interessant ist die Rendsburger Hochbrücke – leider wurde die denkmalgeschützte Schwebefähre Anfang des Jahres bei einer Kollision mit einem Frachter beschädigt. Wer zwischendurch ans andere Ufer muss, nutzt eine der 14 kostenlosen Fähren, die auf der Strecke die Ufer verbinden. Ein Marketing-Instrument aus Kaisers Zeiten, das die Akzeptanz des Mammutprojektes erhöhen sollte. Die Vorgabe gilt bis heute.

„Dinner“, ruft der Kapitän und winkt. An Bord wird pünktlich gegessen, vor al-

lem recht früh. Es ist gerade einmal 17.30 Uhr. Wir Gäste dürfen in der Offiziersmesse speisen, wo Kapitän Bolshakov in einer Sitzecke versinkt. Er ist Anfang 50, ein zurückhaltender Zeitgenosse. Zum Rest der zehnköpfigen Mannschaft gehören Russen, Ukrainer, Polen, Weißrussen und ein Deutscher, die der Kapitän mit ruhiger Hand orchestriert. Geopolitische Gemengelage kenne er aus der eigenen Familie.

| Seefahrt aus Passion | Zum heutigen Abendessen tischt Koch Jaroslaw Bednarek Pfannkuchen auf. „Hier ist alles etwas anders“, bemerkt Ewald Bendin augenzwinkernd. Der einzige Deutsche im Team fährt seit den 1960er-Jahren zur See. Anfangs in der Fischerei, später als Inspek-



Perspektive. Fotografenblick von oben – vorbei an den eigenen Sandalen – aufs Beiboot.

Frachtschiffreisen folgen ihrer eigenen Dramaturgie. Nicht der Passagier ist König, sondern die Fracht. Sie bestimmt Touren und Liegezeiten – oft sogar kurzfristig.



Verantwortung. Nächtlige Navigationsarbeiten am Kartentisch auf der Brücke.

teur bei der Handelsflotte. Zuletzt auf einem Öltanker. Trotz Pensionierung kann er vom Seefahren nicht lassen, macht hin und wieder Vertretungsfahrten. Auf der „Alrek“ ist er als Chief Engineer für den Maschinenraum zuständig. Gemeinsam erreichen wir die Ostsee, auf der wir einen Tag und zwei Nächte verbringen werden.

Der Müßiggang beginnt mit einer Erkundung der „Alrek'schen“ Containerlandschaft, mit Lesen und Schiffe gucken. Dabei treffen wir auf eine alte Bekannte. „Die ‚Conmar Gulf‘ ist auf dem Weg in meine Heimat St. Petersburg“, erläutert der Kapitän mithilfe einer digitalen Seekarte, während wir Instrumente und Ausstattung der Brücke inspizieren. Radar, Kontrolllampen, Knöpfe und Anzeigen werden →



Engstelle. Einfahrt mit geöffneter Straßenbrücke in eine Schleuse beim Södertälje-Fjord.



Heckansicht. Brückenhäuser mit Freifall-Rettungsboot. Heimathafen ist in Antiguas Hauptstadt St. John's.

Arbeitstier. Die Hauptmaschine vom Typ MaK 32 C leistet 2.930 kW, so viel wie zehn Lkw.

→ erklärt, echte Seekarten ausgerollt. „Vorsicht, Stufen“, brüllt Ewald Bendin, der zu einer Privatführung durch den Maschinenraum eingeladen hat. Dorthin führt eine Eisentreppe. Mit jeder Stufe in die Tiefe wird es stickiger. Schweiß rinnt aus allen Poren. Die Luft schmeckt nach Öl und Eisen. Ausdünstungen eines Organismus, der unablässig arbeitet. Ohrenbetäubend laut, stampfend wie ein Ungetüm. „Die Hauptmaschine“, erläutert der Chief, „eine 8-Zylinder-MaK mit 2.930 kW.“ An anderer Stelle zwei MAN-Generatoren. Die Kontrolllampen am Schaltschrank leuchten Grün. Bis auf zwei. „Nicht so tragisch“, befindet Bendin und wischt sich den Schweiß von der Stirn, während er mit seinen 68 Lenzen durch die Saunalandschaft turnt.

| Ein Knäuel Seemannsgarn | Schließlich ist Land in Sicht. Unsere Route führt durch den Schärengarten von Södertälje. Die Verbindung zwischen Ostsee und Mälarensee bietet all das, was südschwedische Postkartenidylle verspricht: enge Passagen zwischen hügeligen Ufern, winzige Inselchen, schmucke Holzhäuschen in Schwedisch rot. Yachthäfen, Schleusen, kleine und große Brücken. Am frühen Nachmittag erreichen wir Västerås. Container und mannshohe Stahlrollen werden über die Reeling gehievt, Zeit zur freien Verfügung.

Die Stadt am Mälarensee kann man zu Fuß erlaufen. Ihr Zentrum schmücken niedliche Fachwerkhäuschen, Parks und die Domkirche. Eine Fußgängerzone voller junger Leute bietet Kneipen und Geschäfte. Jauchzend lässt sich ein Mann per Arschbombe in den See plumpsen. Im Stadtbad von Västerås treffen sich Menschen aller Hautfarben und Altersgruppen. Gemeinsam schaukeln sie in den Wellen der vorbeifahrenden Frachtschiffe.

Einen Tag später erreichen wir Öxelosund, genauer gesagt: den firmeneigenen Hafen von Swedish Steel AB, der an Schwarz-Weiß-Fotos aus dem Ruhrpott der

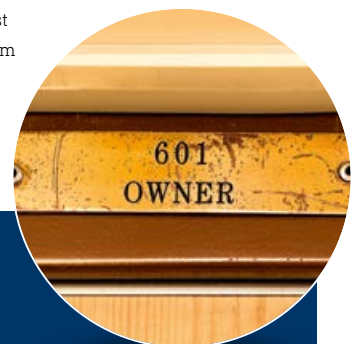


1970er-Jahre erinnert. Nach einem letzten Landgang durch die Stahlarbeiterstadt und einem Ausflug nach Nyköping naht das Ende unserer Tour. Wir Passagiere leeren einige Biere und wickeln mit Chief Bendin ein dickes Knäuel Seemannsgarn ab. Kapitän Bolshakov wacht derweil auf der Brücke.

Wikinger „Alrek“ schaukelt wie eine Wiege durch die Dünung. In unserer Kajüte poltern Schubfächer auf und zu. Wir selbst schwanken zwischen Steh- und Sitzvermögen. „Pff“, sagt Ewald am nächsten Morgen. „Erst wenn ein voller Bierkasten über den Teppich rutscht, ist das Wetter schlecht.“ ●●●

Statement.

Die Kabine ist eigentlich dem Schiffseigner vorbehalten.



Reederei Speck

●●● Das Familienunternehmen in Hörsten im Kreis Rendsburg-Eckernförde blickt auf eine 192-jährige Geschichte zurück. Inhaberin der Reederei ist Birte Schmalfeld, geb. Speck, die sich auch als Vorsitzende der Diakoniestation Hamdorf engagiert. Die gelernte Steuerfachangestellte ist seit über 30 Jahren in der Reederei tätig und hat

sie 2006 von ihrem Vater Kapitän Claus Speck übernommen. Die Flotte besteht aktuell aus drei Schiffen – neben der „Alrek“ die „Odin“ und die „Frej“. Die Stückgutfrachter sind knapp 100 Meter lang und fahren in Nord- und Ostsee.

www.reederei-speck.de



Handling. Spezielle Purchase-Tools, helfen Einkäufern, die Effizienz zu steigern.

Der perfekte Lieferservice für die Schifffahrt

| Procurement | Damit der Betrieb auf einem Frachtschiff reibungslos funktioniert, darf es deckseitig an nichts fehlen. Die Schiffe sind deshalb ständig mit den Beschaffungsprofis an Land vernetzt. Text: Gunther Meyn

Früher war mein Schreibtisch übersät mit Notizzetteln, Faxseiten und Ausdrucken. Daneben standen Regale mit randvoll gefüllten Leitz-Ordern“, sagt Claudia Tegge, Purchase-Managerin bei der Norddeutschen Reederei H. Schuldt (NRS) in Hamburg. Längst hat auch in ihrem Job die Digitalisierung Einzug gehalten. Heute ist ihr Arbeitsplatz übersichtlich und aufgeräumt. Von Papierflut keine Spur mehr. Stattdessen dominieren zwei große Flat-screens den Schreibtisch im vierten Stock mit Blick über die Hamburger Altstadt.

Tegge arbeitet seit 23 Jahren bei dem Hamburger Traditionsunternehmen und betreut als Purchase-Managerin in ihrem Fleet-Team 15 Containerschiffe. Purchase-

Manager sind für die Material- und Ersatzteil-Versorgung des gesamten Schiffsbetriebs zuständig – und da kommt einiges zusammen.

| 35.000 Teile | Die Einkäufer müssen ein gigantisches Bedarfsortiment überblicken: 15 Tonnen schwere Ersatzteile für die Hauptmotoren ebenso wie kleine Schrauben und Dichtungen für Pumpen und Kompressoren, Elektrik und Elektronik, Sanitärerzeugnisse wie Handtücher, Zahnbürsten und Medikamente, außerdem Schmieröle, Proviant, Büromaterial, Farben für den Schiffsanstrich etc.

Ohne präzise Planung und digitale Datenverarbeitung wäre ein effizientes und

termingenaues Beschaffungsmanagement überhaupt nicht möglich. Ebenfalls unverzichtbar: der Datenverkehr zwischen Besatzung und Reederei. „Unsere Schiffe werden einmal im Quartal ausgerüstet. Dann findet eine große Bestandsauffüllung mit wichtigen Ersatzteilen und Verbrauchsgütern statt“, erklärt Purchase-Managerin Tegge.

Schon vorher geben die Besatzungsmitglieder per Satellit ihre Bedarfsmeldungen ab. Diese werden über eine Datenschnittstelle ins Software-System im Office übertragen. Bei NRS kommt hier Microsoft Dynamics NAV zum Einsatz, ein bewährtes Programm zur Ressourcenplanung und -verwaltung (ERP). Die Software wird für die

gesamte Abarbeitung von der Bestellung und Buchhaltung bis hin zur Bezahlung der Rechnung genutzt.

| Schlaue Systeme | Auch andere Software-Hersteller bieten intelligente Lösungen für Reedereien. Neben dem Leeraner IT-Spezialisten BussData („OrderStar“) dem dänischen Softwarehaus Logimatic („Sertica Procurement“) hat auch die Klassifikationsgesellschaft DNV GL für den Bereich Beschaffung ein spezielles Procurement-Modul entwickelt. Das Tool ist Teil des bewährten ShipManagers und bietet alle relevanten Features der Lieferkette bis hin zur Erfassung an Bord, Sendungsverfolgung und Übertragung ins Buchhaltungssystem.

Besonders hilfreich sind solche Programme für die Kostenkontrolle. So haben Einkäufer und Fleet-Manager stets einen Überblick über die Bestände bzw. Verbräuche an Bord jedes Schiffes und können ihre Budgetplanung entsprechend anpassen. Wird ein vorgegebenes Budget überschritten, gibt die Software eine Warnmeldung.

Weiterer Vorteil: „Das ShipManager-Procurement-Modul lässt sich auch an externe Systeme, z. B. Handelsplattformen wie ShipServ“ anbinden, erklärt Ralf Böttcher, Product Manager bei DNV GL – Software. Besonderen Wert legt man auf den Dialog mit den Reedereien. „Wir passen unsere Software regelmäßig an die veränderten Gegebenheiten in der Praxis an und arbeiten Kundenwünsche in das System ein.“

Auch das junge Hamburger Softwarehaus Hanseaticsoft hat auf die Kun-



Übersicht. Einkäuferin Claudia Tegge hat alle wichtigen Informationen im Blick.



Kühlraum. Auch an Bord muss die Besatzung nicht auf frisches Gemüse verzichten.



Wareneingang. Eine neue Lieferung mit Ersatzteilen für die Hauptmaschine ist eingetroffen.

denwünsche reagiert und für seinen Cloud Fleet Manager ein Purchase-Modul entwickelt. Das Purchase-Modul befindet sich noch in der Erprobungsphase und wird auf der SMM erstmalig gelauncht.

„Unser System ist die erste komplett verbundene Cloud-Lösung in diesem maritimen Bereich“, sagt Geschäftsführer Alexander Buchmann. Neben der Vereinfachung der Kommunikation, der Integration möglichst vieler Geschäftsvorgänge und einer intuitiven Nutzeroberfläche setzt auch Hanseaticsoft auf Real Time Budgeting. Der Clou: Das Purchase-Modul ist eine mobile Web-App, auf die man auch von mobilen Endgeräten aus zugreifen kann.

| Daten über Bord | Und wie funktioniert die Kommunikation mit der Bord-Crew? Beispiel DNV GL: „Die Daten werden entweder per E-Mail oder per FTP-Transfer zwischen Schiff und Office übermittelt.“ erklärt Software-Experte Böttcher. Für Schiffe, die aus Kostengründen nicht dauerhaft online („always on“) sind, ist die klassische E-Mail die sinnvollere Variante.

Doch auch die beste Software ist ohne kompetente und flexible Mitarbeiter nichts wert. Vor allem in kritischen Situationen – z. B. bei drohenden Lieferverzögerungen – ist schnelles Handeln gefragt. Wenn herkömmliche Transportmittel versagen, muss auch mal improvisiert werden. NRS-Mitarbeiterin Tegge hat da schon bemerkenswerte Erfahrungen gemacht: „Einmal mussten wir ein dringend benötigtes elektronisches Bauteil per Kamel in den Hafen Suez liefern lassen.“ |●●●

Anzeige 1/4

| NEUE SCHIFFE |

| WINDEA LA COUR |

IMO-Nummer	9769025
Reederei	Schulte Group Hamburg
Flagge	Deutschland
Ablieferung	Juni 2016
Typ	Offshore-Serviceschiff
Tonnage	5.897 BRZ
Tragfähigkeit	3.200 TDW
Passagiere	60
Werft	Ulstein Verft, Ulsteinvik (NOR)
Länge/Breite/Tiefgang	88 m/18 m/6,40 m
Motor/Leistung	4 Caterpillar 3512C/7.060 kW
Geschwindigkeit	13,9 Knoten
Klasse	Det Norske Veritas



| BERLIN |



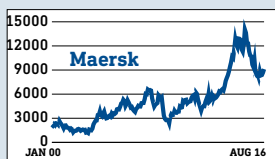
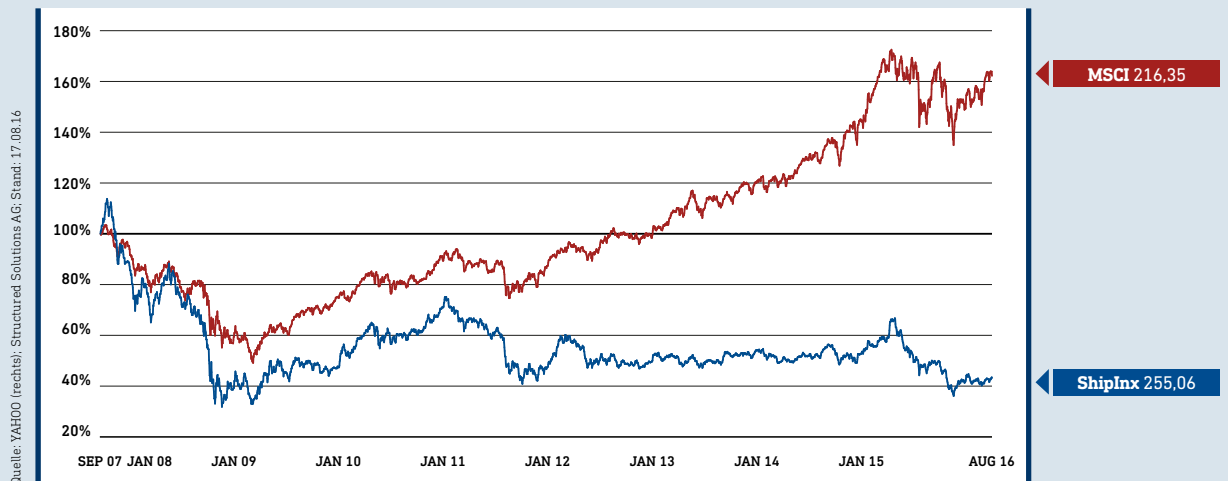
IMO-Nummer	9587855
Reederei	Scandlines Deutschland GmbH
Flagge	Deutschland
Ablieferung	Mai 2016
Typ	Fährschiff
Tonnage	22.319 BRZ
Tragfähigkeit	5.000 TDW
Autos/Passagiere	480/1.300
Werft	P+S/Fayard (DNK)
Länge/Breite/Tiefgang	169 m/25,40 m/6 m
Motor/Leistung	5 MaK 9M32C/22.500 kW
Geschwindigkeit	20,5 Knoten
Klasse	Lloyd's Register

| GISELA OLDENDORFF |

IMO-Nummer	9702601
Reederei	Egon Oldendorff, Lübeck
Flagge	Portugal
Ablieferung	2015
Typ	Massengutfrachter
Tonnage	44.218 BRZ
Tragfähigkeit	80.839 TDW
Ladegeschirr	4 Krane
Werft	Jiangsu Jinling, Yizheng (CHN)
Länge/Breite/Tiefgang	229 m/32,30 m/14,50 m
Motor/Leistung	MAN-B&W 6S60ME-C8/9.930 kW
Geschwindigkeit	15,5 Knoten
Klasse	Lloyd's Register

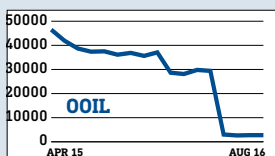


ANZEIGE



Maersk

••• Ein historischer Verlust im zweiten Quartal und ein stark gesunkenes Konzernergebnis machen Sorgen in Kopenhagen. Jetzt wird über eine Aufspaltung des Unternehmens nachgedacht.



OOIL

••• Die Konzernmutter von OOCL hat im ersten Halbjahr ebenfalls kräftig Federn lassen müssen. Trotz deutlich erhöhter Tätigkeit sanken Umsätze und Erlöse und drückten auf den Kurs.

Ernüchternde Halbjahreszahlen – Schifffahrtsaktien unter Druck

Wenig Positives kann der Branchenriesen **Maersk** berichten. Gewinn und Umsatz in der Schifffahrtssparte sind im ersten Halbjahr dramatisch abgesackt. Über 150 Millionen Dollar verlor Maersk Line im 2. Quartal – und das, obwohl die Kosten in den letzten vier Jahren um ein Drittel gesenkt werden konnten. Zudem wird inzwischen sehr offen diskutiert, nicht mehr ob, sondern nur noch wie der **AP Møller** Konzern aufgespalten werden soll. Auch dessen Ergebnisse erreichten einen historischen Tiefstand. Nach einem Zwischenhoch Anfang August quittierten die Anleger die News mit deutlichen Abschlagen.

Nicht besser erging es **OOIL** im zweiten Quartal. Mitte August musste die

OOCL-Mutter in Hongkong einen Verlust für das erste Halbjahr von 56 Millionen Dollar verkünden. Auch hier musste man feststellen, dass der Umsatz trotz 5 Prozent mehr transportierter Container aufgrund deprimierender Frachtraten um über 15 Prozent abstürzte. Seit April verlor die Aktie ein Achtel ihres Wertes.

Der noch einmal verschärfte Preiskampf im Containergeschäft hatte **Hapag-Lloyd** zwar auch in die roten Zahlen gedrückt – im zweiten Quartal gab es ein Minus von 99 Millionen Euro. Belohnt wurden die Hamburger jedoch einmal mehr für ihre aktive Marktgestaltung durch Fusionen – sonst wäre das Ergebnis deutlich schlechter ausgefallen. Dennoch hielt sich die Aktie bei 16 Euro. Alle Linien leiden

unter den nicht auskömmlichen Transportpreisen. Berenberg belässt Hapag-Lloyd auf „Buy“ mit einem Kursziel von 26 Euro, HSBC hat das Kursziel auf € 16,50 Euro gesenkt und die Einstufung auf „Hold“ belassen.

Spuren hinterlässt die schwierige Lage der Schifffahrt auch in benachbarten Branchen. So gibt die **Commerzbank** unter der neuen Führung die Jahresziele nach einem heftigen Gewinneinbruch auf. Schuld seien das Niedrigzinsumfeld und nicht zuletzt die bald wieder zu erhöhende Risikovorsorge für den Bereich Schiffsfinanzierungen.

Inmitten von lauter Hiobsbotschaften ist es der in New York gelisteten **Seaspan** gelungen, über Preferred Shares für weniger als 8 Prozent rund 225 Millionen



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

Dollar am Kapitalmarkt zu besorgen. Gegenüber Mitte Juni konnte die Aktie im August um bis zu 12 Prozent zulegen.

Verabschieden wird sich **Finnlines** in Helsinki von der Börsennotierung. Der Schritt war von Beobachtern vorhergesagt worden, seit **Grimaldi** über 95 Prozent der Anteile hält. Dem Delisting ging ein wochenlanger Streit mit dem lange Zeit zweitgrößten Shareholder Ilmarinen voraus, der sich über zu geringe Dividenden beklagt hatte.

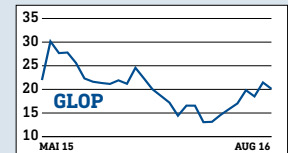
Beim Hafenzentrum **HHLA** sank der Containerumschlag im ersten Halbjahr um

5,7 Prozent auf 3,2 Millionen TEU. Dagegen legte der Containertransport per Bahn – das zweite Standbein des Unternehmens – deutlich zu. Der Umsatz des Teilkonzerns Hafenlogistik nahm um 2,1 Prozent auf rund 558 Millionen Euro ab. Im Gesamtkonzern sank das Betriebsergebnis.

Unterdessen hält die Hausse der Small Caps auf dem deutschen Parkett an. Vor allem die **Lloyd Fonds AG** erlebt – wenn auch auf überschaubarem Niveau – einen wahren Höhenflug. Offenbar traut man dem Haus von Dr. Teichert nicht nur flamboyant-

te Ideen, sondern auch deren Umsetzung in der näheren Zukunft zu. Noch steht ja der Anspruch im Raum, aus dem Emissionshaus eine Reederei zu formen. Seit März hat sich der Aktienkurs fast verdreifacht. Zeitgleich konnte **MPC Capital** ihren sommerlichen Höhenflug bis in den August stabilisieren.

Zu beobachten ist weiter ein erstaunliches Comeback einiger MLP-Vehikel in den USA. So konnte **Gaslog Partners** in wenigen Wochen um 30 Prozent zulegen, was ein nachhaltiges Revival dieser Strukturen anzeigen könnte. |●●●



GLOP

●●● **GasLog Partners** gehört zweifellos zu den Gewinnern des ersten Halbjahres. Der Fokus auf Dividenden scheint den Anlegern wieder zu gefallen, solange der Anspruch mit Geschäft unterlegt ist. Die Aktie legte seit Jahresbeginn kontinuierlich zu.

Quelle: Yahoo; Stand: 22.08.16

ANZEIGE



Neue Technologien, neue Risiken

| IUMI-Konferenz | Im September treffen sich die internationalen Transportversicherer in Genua. Ein Thema: die Digitalisierung der Schifffahrt.

Digitalisierung, Big Data und die technischen Veränderungen in der Schifffahrt stehen im Mittelpunkt der Jahrestagung des Internationalen Verbands der Transportversicherer (IUMI). „Das Motto der diesjährigen Tagung ist ‚Effective underwriting in a changing environment‘, dazu gehört die technische Entwicklung in der Schifffahrt“, sagt IUMI-Generalsekretär Lars Lange. „Wir glauben zwar nicht, dass in fünf Jahren nur noch unbemannte Schiffe fahren, aber die Tendenz ist eindeutig da.“ Die IUMI-Tagung findet vom 18. bis 21. September in Genua statt, 700 Teilnehmer werden erwartet.

Der Einsatz von unbemannten Schiffen wirft rechtliche Fragen auf. In der Schifffahrt gibt es traditionell eine starke Stellung des Kapitäns. Jetzt kommt der Hersteller der Software dazu. „Wir müssen klären, wer wann haftet, damit wir diese Schiffe

versichern können“, so Lange. Die Digitalisierung der Schifffahrt birgt auch neue Cyber-Risiken. Erste Hacker-Angriffe auf die Transportbranche hat es schon gegeben. Aber sind Cyber-Schäden von den Kasko-Policen gedeckt? „Die drei großen Bedingungswerke sehen hier unterschiedliche Regelungen vor“, sagt Lange. Er begrüßt, dass die internationale Reedervereinigung Bimco zusammen mit anderen Verbänden dazu ein Richtlinienpapier vorgelegt hat.

| Folgen unklar | Der geplante Austritt Großbritanniens aus der EU sorgt ebenfalls für Änderungen der Rahmenbedingungen für die Schifffahrt und Transportversicherung. „Der Brexit wird sicher eine Rolle in den Diskussionen auf der Jahrestagung spielen“, sagt Lange. „Wir sehen das Thema zurzeit aber noch gelassen.“ Lloyd's of London werde ein wichtiger Anbieter von Transportversicherungen bleiben.

Auf der Tagesordnung stehen auch die Sanktionen gegen den Iran. Zwar wurden die Embargo-Regeln nach dem Kompromiss im Atomstreit gelockert, aber noch immer sind nicht alle Geschäfte erlaubt. Außerdem gibt es weiter Unterschiede zwischen der EU und den USA. „Das ist vor allem für die P&I-Clubs ein Problem, aber auch für die Transportversicherer“, so Lange. „Sie müssen genau prüfen, was sie dürfen und was nicht.“

Mit Spannung erwartet werden die Branchenzahlen des vergangenen Jahres. Im vergangenen Jahr konnten die IUMI-Statistiker vermelden, dass die Seekaskoversicherer 2014 erstmals seit 18 Jahren einen technischen Gewinn erzielt hatten. Die Schadenquote lag unter 70 Prozent.

Die Zahlen für 2015 werden vermutlich nicht so gut aussehen, da es eine Reihe schwerer Schäden gab. „Auch in diesem Jahr haben wir in der Kaskoversicherung schon

einige Großschäden erlebt“, sagt Lange. Außerdem gebe es weiterhin viel Kapazität, der starke Wettbewerb erschwere das Geschäft.

Die Explosion im chinesischen Hafen von Tianjin wird sich vor allem in der Warentransportversicherung niederschlagen. IUMI hatte den Schaden im Februar auf 5 bis 6 Mrd. Dollar geschätzt. Damit wäre die Explosion die teuerste in Asien von Menschen verursachte Katastrophe. „Wir müssen unsere Lektion daraus lernen“, so Lange. „Vor allem müssen wir Daten über Kumulrisiken in Häfen besser aufbereiten und nutzen.“

Zufrieden ist die IUMI mit den neuen SOLAS-Regeln zum Wiegen von Containern. Bis sich die Abläufe in den Häfen eingespielt haben, drohen allerdings laut Lange höhere Schäden für die Warenversicherung – etwa wenn es zu Verspätungen von Lieferungen kommt oder Ware in den Boxen verdirbt. **|...**



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

Die gefährlichsten Häfen der Welt liegen in Asien

••• Der japanische Hafen von Nagoya und der Hafen von Guangzhou in China haben laut der Risikoanalysefirma RMS das größte Potenzial für Katastrophenschäden. In Nagoya könnte eine Katastrophe, die statistisch einmal in 500 Jahren vorkommt, zu Transportversicherungsschäden von 2,3 Mrd. Dollar führen, in Guangzhou zu 2 Mrd. Dollar.

Die mögliche Schadenhöhe korreliert dabei nicht direkt mit der Größe

der Häfen. „Obwohl China das höchste Volumen im Containerumschlag hat, zeigt unsere Studie, dass viele kleinere US-Häfen ein größeres Risiko haben – vor allem wegen Hurrikans“, sagte RMS-Manager Chris Folkman. Der Trend zu immer größeren Schiffen bringt es mit sich, dass Häfen an Flüssen nicht mehr direkt angelaufen werden können. Seehäfen sind aber einem größeren Risiko von Hurrikans, Taifunen und Sturmfluten

ausgesetzt, so RMS. Von den zehn gefährdetsten Häfen der Welt sind sechs in den USA. Mit Bremerhaven auf Platz 4 ist auch Deutschland in der Liste vertreten – mögliche Schäden: 1 Mrd. Dollar. Der zweite europäische Hafen in den Top Ten ist Le Havre in Frankreich auf Platz 10. Im vergangenen Jahr hat das Unglück im chinesischen Hafen Tianjin einen Großschaden von mehr als 3 Mrd. Dollar verursacht. www.rms.com

Fusion zwischen Clubs geplatzt

••• Die beiden britischen P&I-Clubs Britannia und UK P&I Club haben überraschend ihre Fusionspläne begraben. Beide Parteien hätten zwar eine Reihe von potenziellen Synergieeffekten identifiziert, konnten sich aber nicht über die Bedingungen für einen Zusammenschluss einigen, hieß es in ähnlich lautenden Mitteilungen beider Clubs. Britannia und der UK Club hatten im Februar angekündigt, über einen Zusammenschluss zu verhandeln. Das fusionierte Unternehmen wäre Marktführer vor dem norwegischen Club Gard geworden. Einige Branchenbeobachter hatten in den Fusionsplänen den Startschuss für eine Konsolidierung unter den P&I-Clubs gesehen. Diese Hoffnungen haben jetzt einen deutlichen Dämpfer erhalten.

www.ukpandi.com

UK: Versicherer muss zahlen, obwohl Reederei falsche Angaben machte

••• Der Oberste Gerichtshof von Großbritannien hat ein wegweisendes Urteil gefällt: Danach muss der Versicherer HDI-Gerling (inzwischen HDI Global) einen Schaden aus einer Seekaskopolice in Höhe von 3,2 Mio. Euro an die niederländische Reederei Versloot Dredging zahlen – obwohl ein Manager des Unternehmens zu den Umständen gelogen hatte. Das sei hier aber nicht erheblich gewesen, daher müsse der Versicherer leisten.

In dem Fall ging es um einen Maschinenschaden des Frachters „DC Merwestone“.

Die Maschine war bei einem Wassereintrich kurz nach Auslaufen aus dem Hafen Klaipeda irreparabel beschädigt worden. Von der Reederei hieß es, dass der vor einem Wassereintrich warnende Alarm aktiviert worden sei, die Crew aber den Vorfall wegen des schweren Seegangs nicht habe untersuchen können. Das sei zwar eine Lüge gewesen, aber für den Schadenanspruch nicht maßgeblich, so das Gericht. Nach bisheriger Rechtsprechung musste der Versicherer nicht zahlen, wenn der Antragssteller falsche Angaben gemacht hat.

ANZEIGE



Felsen. Peter Haefcke fing diese ganz besondere Konstellation im südisländischen Dyrhólaey ein.



Spezialität. Michael Pasdzior (Farbe, o.) und Peter Haefcke (Schwarz-Weiß).

Bilder, die Wellen schlagen

••• Gleich zwei bemerkenswerte Fotoausstellungen präsentiert derzeit das Internationale Maritime Museum in Hamburg. „Wo der Atlantik auf Europa trifft“ heißt der Beitrag der beiden bekannten Fotografen Michael Pasdzior und Peter Haefcke. Pasdzior schaut (in Farbe) auf die Küste und das Wasser, immer aus einiger Entfernung, und legt zwischen Land und Wasser die Spuren des Menschen. Haefcke dagegen geht in schwarz-weiß näher an die Grenze von Wasser und Fels. Er ist offensichtlich fasziniert

von den Strukturen im Stein und den Formen, die das bewegte Wasser am Strand und an den Molen bildet. Eine Ausstellung voller Gegensätze.

Keiner fotografiert das Meer so eindrucksvoll wie er: „Ozeane – Expedition in unerforschte Tiefen“ ist der Titel eines Bildbandes von Solvin Zankl. Seit Jahren reist er um die Erde, sucht Inseln, Küsten und die offene See auf, um die Bewohner der Ozeane in all ihrer Pracht zu dokumentieren. Die Sonderpräsentation auf Deck 7 wurde mit Unterstützung



Natur. Die Pinguine scheinen bei Solvin Zankl auf dem Wasser zu tanzen.

von Alfred-Wegener-Institut und GEOMAR realisiert und zeigt 40 der faszinierendsten Aufnahmen.

Beide Fotoausstellungen laufen noch bis zum 30. Oktober. Das Internationale Maritime Museum in Hamburgs Hafencity ist täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet. www.immhh.de

„Vienna Express“ rettet 18 Schiffbrüchige

••• Ende Juli erreichte den 8.749 TEU-Containerfrachter „Vienna Express“ von Hapag-Lloyd auf dem Weg von Tacoma (USA) nach Tokio ein Notruf des havarierten Fischereischiffs „Alaska Juris“. Das Schiff war in der Beringsee wegen Maschinenschadens in Seenot geraten. Die unter deutscher Flagge fahrende „Vienna Express“-Crew brachte 18 Schiffbrüchige in Sicherheit und übergab sie später an die „Sea-

fisher“, die ebenfalls zur Hilfe gekommen war. Dank der schnellen Reaktion konnten alle Personen unversehrt gerettet werden. „Schon zum zweiten Mal in diesem Monat eilte unser Schiffspersonal Schiffbrüchigen auf hoher See zur Hilfe. Das ist eine hervorragende Leistung, und wir sind sehr stolz darauf“, sagte Richard von Berlepsch, Leiter des Schiffsmanagements bei Hapag-Lloyd. www.hapag-lloyd.com



Rettungsinsel. Nach dem Funkspruch der „Vienna Express“ verließen die Fischer ihr Schiff.



Wissenschaftler: Kleinstpartikel aus dem Meer beeinflussen Klima

••• Wenn das Eis der Arktis schmilzt, hinterlässt es einen dünnen Biofilm an der Wasseroberfläche. Genau diese Grenzfläche zwischen Meer und Atmosphäre spielt eine entscheidende Rolle für klimarelevante Prozesse. Forscher von GEOMAR und vom Alfred-Wegener-Institut haben die Bestandteile des Biofilms im Schmelzwasser auf und neben dem arktischen Meereis untersucht. Ergebnis: Er enthält viele Bestandteile, die auch für die Wolkenbildung in der tieferen Atmosphäre verantwortlich sind. Nicht nur wärmere Meeresströmungen, sondern auch die Wolkenbildung hat einen Einfluss auf das Eis.

www.geomar.de

Forschung. Probennahme aus einem Schmelzwassertümpel, im Hintergrund die „Polarstern“.

Foto: Geomar/Anique Stecher

Nachhaltig mit Kussmund

••• Seit Ende Juli grüßt ein knallroter Kussmund vom Dach des neuen Bürokomplexes AIDA Home im Rostocker Stadthafen. Genauer gesagt sind es sogar zwei Küssmünder - einer blickt in Richtung Altstadt, der andere in Richtung Warnow-Ufer. Das Logo auf dem AIDA Home wiegt insgesamt 110 Kilo und ist dank neuester LED-Technik auch nachts schon von Weitem zu sehen. Allein der Kussmund misst 2,6 Meter Höhe und 4,9 Meter Breite.

Ferner wurde am AIDA Home die Plakette zur Zertifizierung des Gebäudes mit dem Siegel der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DNBG) in Gold angebracht. Das Siegel belegt, dass der Büroneubau eines der nachhaltigsten Gebäude in Mecklenburg-Vorpommern ist. www.aida.de



Symbol. Vom AIDA Home grüßt der von Felix Büttner erfundene Kussmund in zwei Richtungen.

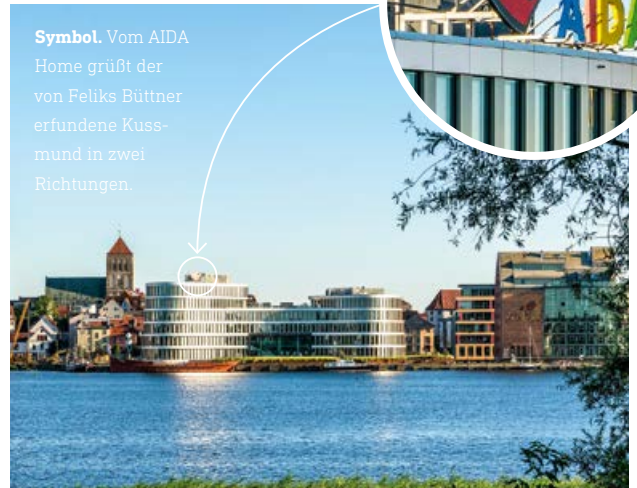


Foto: AIDA Cruises

ANZEIGE

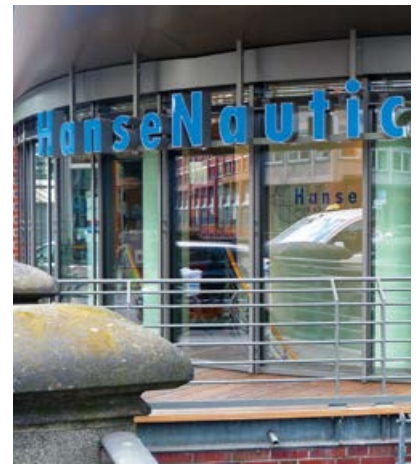


Präzision. Zuverlässiges Kartenmaterial ist in der Schifffahrt ein nicht zu unterschätzender Sicherheitsfaktor.

Kartengruß an die Brücke

| Navigation | Ohne Seekarten mit umfassenden Informationen wäre die moderne Schifffahrt aufgeschmissen. Weltmarktführer in dem Segment ist „Global Navigation Solutions“.

Text: Angela Andresen-Schneehage



Standort. In Hamburg ist „Global Navigation Solutions“ mit einer wichtigen Niederlassung vertreten.

Hier hat man gute Karten: In einem Backsteinbau unweit der St. Pauli-Landungsbrücken arbeitet ein Team aus mehr als 60 Nautikern, IT-Spezialisten und Schifffahrtsexperten für eine optimale Navigationsausstattung an Bord. Rund 20.000 gedruckte Seekarten sowie moderne digitale Navigationshilfen gehören zum Sortiment, daneben nautische Literatur, Pflichtpublikationen für die Berufsschifffahrt sowie Lehrbücher. An der Fassade prangt der blaue Schriftzug HanseNautic, doch seit einer Fusion mit zwei internationalen Partnern vor drei Jahren

lautet der offizielle Unternehmensname „Global Navigation Solutions“ – kurz: GNS.

Hapag-Lloyd, Rickmers, Ahrenkiel und viele andere Reedereien nutzen das Angebot aus Hamburg. Schließlich sind die „Hanse-Nautiker“ nicht nur als amtliche Vertriebsstelle des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und vergleichbarer ausländischer Institutionen klassifiziert, sondern auch als International Chart Agent der British Admiralty tätig. „Die meisten Staaten geben heute in der Regel nur noch Karten der eigenen →

Fotos: c-vino – iStockphoto, HanseNautic

Vom Pergament zum Display – Die Entwicklung der Seekarte

••• Alte Seekarten sind Meilensteine der Schifffahrtsgeschichte und wichtige historische Dokumente. Die frühesten Navigationshilfen sind schon aus dem **4. Jahrhundert v. Chr.** bekannt. Sie enthalten Beschreibungen von Küstenverläufen oder Entfernungsangaben in Form der durchschnittlichen Tagesleistung damaliger Galeeren. Allerdings fand von der Antike bis zum 13. Jahrhundert kein nennenswer-

ter Fortschritt der Darstellungsformen statt. **Erst ab 1270 wurden die sogenannten Portolankarten** (aus dem italienischen „portolano“ = Hafenkarte) gezeichnet, mit denen sich ein gewisser Standard entwickelte: Sie waren meist nach Norden ausgerichtet und hatten ein systematisches, strahlenförmiges Netz von Orientierungslinien; für Riffe, Untiefen und Ankerplätze wurden erstmals Symbole verwendet.



Kunstwerk. Historische Seekarten sind oft aufwendig gestaltet.

Mit den Entdeckungen von Kolumbus, Magellan und ihren abenteuerlustigen Seefahrerkollegen begann die große Zeit der wissenschaftlich orientierten Kartografie. Deren Zentren lagen zunächst in den Seefahrernationen Portugal und Spanien. **Die Portugiesen versammelten an der Algarve ihre führenden Wissenschaftler und Kapitäne**, um neue Hilfsmittel für Navi- →

Ein Kartenwerk mit weltweiter Abdeckung gibt es eigentlich nur von der Britischen Admiralität.

Björn Woge, GNS-Geschäftsführer



→ Küstengewässer heraus“, erklärt GNS-Geschäftsführer Björn Woge. „Ein Kartenwerk mit weltweiter Abdeckung gibt es eigentlich nur von der Britischen Admiralität.“ Einzige Ausnahme, allerdings in kyrillischer Schrift: Russland. Die Karten des United Kingdom Hydrographic Office sind international weit verbreitet. Die Behörde greift auf Messdaten zurück, die von den jeweiligen nationalen Ämtern rund um den Globus ermittelt werden, und produziert daraus ein Portfolio an Seekarten mit einheitlichem Erscheinungsbild.

| Starke Tradition | In großen Planschränken lagern bei HanseNautic/GNS die gedruckten amtlichen Seekarten sämtlicher Reviere. Das Privileg, damit handeln zu dürfen, ist mit der Verpflichtung zur regelmäßigen Aktualisierung verknüpft. So werden die wöchentlich erscheinenden amtlichen „Nachrichten für Seefahrer“ des BSH sowie die britischen „Notices to Mariners“ von Hand in den Kartenbestand eingepflegt. Jede Karte, die das Haus verlässt und Kurs auf die Schiffsbrücke nimmt, muss auf dem neuesten Stand sein – ein Aufwand, der angesichts der zunehmenden Digitalisierung anachronistisch erscheint.

Doch Papier hat in der Welt der Seekarten längst noch nicht ausgedient. „Nachdem wir als einer der ersten Anbieter elektronische Seekarten im Programm hatten, habe ich den herkömmlichen Papierkarten noch eine Lebensdauer von drei bis fünf Jahren prognostiziert“, so Woge. Das ist inzwischen 15 Jahre her. Ein Grund: Die Produktion der digitalen Karten verlief nicht so rasant wie erwartet. Einige Staaten haben ganz andere Probleme, als die technische Aufrüstung ihrer hydrografischen Institute voranzutreiben. Bis heute gibt es noch vereinzelt weiße Flecken auf der digitalen Weltkarte.

Bislang war die Datenübertragung auf See ein erheblicher Kostenfaktor, was die Begeisterung der Reedereien dämpfte. Heute rüsten immer mehr Unternehmen ihre Flotten mit Breitband-Internetanbindung aus, um einen zuverlässigen Datenstrom zwischen Schiff und Reederei zu gewährleisten. Für die Seeschifffahrt als sehr traditionell geltende Branche ein gewaltiger Schritt. Apropos Tradition: HanseNautic blickt auf eine fast 100-jährige Firmengeschichte zurück. Nach dem Ersten Weltkrieg unterstützten die Kapitäne Melchior Bade und Gustav Hornig zunächst

das Seefahrtsamt bei der Kartierung von seeminenfreien Schifffahrtswegen und gründeten 1920 das „Deutsche Seekartenberichtigungsinstitut“, später hieß der Seekartenhandel schlicht „Bade & Hornig“.

Den Namen HanseNautic gab sich das Unternehmen 2003 nach dem Zusammenschluss mit Hamburgs erster nautischer Buchhandlung „Eckhardt & Messtorff“. Um der zunehmenden Digitalisierung im Kartenwesen gerecht zu werden, fusionierten die Hanseaten 2013 mit zwei Wettbewerbern aus England und Singapur. Gemeinsam bieten sie Reedereien nautische Komplettlösungen an. GNS ist mit einem dichten Netzwerk an Partnern Marktführer und deckt nach eigenen Angaben etwa ein Drittel des weltweiten Marktes ab.

| Eindeutiger Trend | Wurden früher hauptsächlich Papierkarten in Kartons gepackt und zum Schiff transportiert, geht es heute vor allem um elektronischen Datentransfer: Digitale Codes für die temporäre Freischaltung von Kartenlizenzen werden an die Kommandobrücke übermittelt. „Kein Schiff kauft heute noch einen weltweiten Kartensatz, das wäre viel



Kartograf. Der flandrische Geograf Gerhard Mercator (1512 bis 1594) galt als Ptolemäus seiner Zeit.

→ gation und Geografie zu entwickeln; von den Entdeckungsreisen (Vasco da Gama, Kolumbus etc.) wurden Karten angefertigt und gesammelt.

Für einen erfolgreichen Überseehandel wurden Seekarten zum unverzichtbaren Hilfsmittel. Spanier und Portugiesen – Entdecker der meisten Seewege – erhoben ihre Seekarten aus wirtschaftlichen Inte-

ressen in den Rang von Staatsgeheimnissen. Schließlich wollten sie nicht ausgerechnet ihrer ausländischen Konkurrenz den Weg weisen. Die historischen Seekarten waren **von den Seefahrern auf Tierhäute handgemalte, mit feinen Details ausgeschmückte Kunstwerke.** Nicht selten erhielten die Kapitäne zu diesem Zwecke Zeichenunterricht oder nahmen für ihre Fahrten einen Künstler mit an Bord.

Mit dem Ausbau der mathematischen, astronomischen und geografischen Grund-

lagen sowie der Entwicklung der Druckkunst als Mittel zur Verbreitung **etablierten sich die Niederlande im 16. Jahrhundert zum Zentrum der Seekartografie.** Wegen des schwierigen Fahrwassers vor der eigenen Küste hatte man hier schon früh entsprechende Erfahrungen gesammelt.

Lange Zeit wurde jedoch nach der Antwort auf eine zentrale Frage gesucht: Wie stellt man den Kurs eines Schiffes, das sich ja auf einer Kugel bewegt und damit eine Kurve beschreibt, auf einer zweidimensionalen Oberfläche dar? Die bis heute gültige Lösung, die Projektion der Erdkugel



Auswahl. Zum Sortiment gehören rund 20.000 gedruckte Seekarten und weitere Navigationshilfen.



Kompetenz. Jede Karte, die das Haus verlässt, wird auf den neuesten Stand gebracht.

auf einen Kreiszyylinder, entwickelte **der Geograf und Globenhersteller Gerhard Mercator** 1569, als er seine 1,31 m × 2,08 m große „**Weltkarte zum Gebrauch der Seefahrer**“ konstruierte. Er dehnte dabei die Längenmeridiane so weit, dass sie sich auf einer Karte im rechten Winkel mit den Breitengraden schnitten. Erst dieses Verfahren ermöglichte es, einen Kurs zwischen Start- und Zielpunkt als gerade Linie auf einer Karte einzuzeichnen und zuverlässig abzulesen.

Ein erster komplett in der Mercator-Projektion gezeichneter Seeatlas aus dem

Jahr 1646 stammt von den Engländern, die mit ihrem Aufstieg zur führenden Seemacht auch zu Impulsgebern für Navigation und Hydrografie wurden. Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts schritt die Entwicklung präziser Winkelmessinstrumente deutlich voran; **seitdem gibt es Seekarten in ihrer heutigen Form.** Doch erst im 19. Jahrhundert setzten sie sich gegen die bis dahin üblichen Seehandbücher durch.

Jüngste Innovation sind die elektronischen Seekarten, die zunehmend die gedruckten ersetzen. Ihre Nutzung erleichtert insbesondere die regelmäßig notwendigen Aktualisierungen, da nautische Änderungen nicht mehr von Hand nachgetragen werden müssen.

Ausstellung. Das Internationale Maritime Museum in Hamburg hat eine umfangreiche Kartenabteilung.





Tonnenleger. Die „Hildegard“ war 70 Jahre lang zur Markierung der Schifffahrtswege im Wattenmeer im Einsatz.

Walfang, Watt und Zucker-Wrack

| Husum | Topografie und Lebensumstände an der nordfriesischen Küste haben sich stark verändert: Bauern wurden zu Walfängern, der Hafen blühte auf. Das dokumentiert das Schiffahrtsmuseum Nordfriesland. Text und Fotos: Angela Andresen-Schneehage

Ohne die verheerenden Auswirkungen zweier großer Sturmfluten gäbe es in Husum vermutlich kein Schiffahrtsmuseum. Denn was heute als „graue Stadt am Meer“ bekannt ist, lag während des Mittelalters noch im Binnenland – inmitten der Marschen, ohne direkten Zugang zur Nordsee und natürlich ohne einen Hafen. Die Bevölkerung lebte von der Landwirtschaft; die saftigen Wiesen boten beste Voraussetzungen für gute Ernten.

Doch mit den schweren Flutkatastrophen von 1362 und 1634 – auch Erste und Zweite Grote Mandränke, Großes Ertrinken, genannt – veränderte sich die Küstenlinie dramatisch. Die gewaltige Kraft des Meeres kostete nicht nur an die 100.000 Menschen das Leben, auch der ganze Landstrich vor Husum ging verloren. Viele kleine Gemeinden versanken in den Fluten, darunter das sagenumwobene Rungholt; von weiten Teilen des Festlands blieben nur Inseln und Halligen übrig. Und Husum lag plötzlich an der Küste. Damit hatte die

bis dahin unbedeutende Siedlung nun eine schiffbare Verbindung zur weiten Welt; man errichtete einen Markt und einen Hafen mit Werft, und die Stadt entwickelte sich zu einem erfolgreichen Handelsplatz.

„Mit dem Verlust der landwirtschaftlichen Flächen gingen auch die entsprechenden Arbeitsmöglichkeiten verloren. Die Menschen mussten sich nach einem anderen Auskommen umsehen. Viele heuerten damals auf den meist holländischen Walfängern an“, erklärt Museumsleiterin Karin Cohrs. „Entweder als einfache Seeleute oder als Kapitäne, denn die Navigationschulen auf den nordfriesischen Inseln genossen einen guten Ruf. Diese historischen Hintergründe spiegeln sich thematisch in unserer Ausstellung.“

Gemälde und Dioramen, traditionelle Fliesenmalerei und detailgenauer Schiffsmodellbau, Teile von Walknochen und die filigranen Scrimshaw-Schnitzereien der Seeleute erzählen von den abenteuerlichen Walfangexpeditionen des 17. bis 19. Jahr-

hunderts. Den großen Meeressäugern wurde ihre dicke Fettschicht zum Verhängnis. Denn daraus ließ sich der Tran gewinnen, ein wichtiger Grundstoff für eine vom Tageslicht unabhängige Beleuchtung. Ein etwa 18 Meter langer und 60 Tonnen schwerer Pottwal lieferte bis zu 7.000 Liter Öl. Erst nach der Entdeckung von Erdöl und der geglückten Herstellung von Petroleum ging die Bedeutung des Walfangs zurück.

| Buddelschiffe im Safe | Das Schiffahrtsmuseum Nordfriesland wurde 1989 direkt am Husumer Binnenhafen eröffnet, in einem alten Backsteingebäude, das zuvor Sitz der Landeszentralbank war. Heute steht auch der einst so gut gesicherte Tresorraum den jährlich rund 30.000 Besuchern offen. Statt Schmuck, Wertpapieren oder Bargeld lagert im Allerheiligsten des ehemaligen Geldinstituts jetzt eine umfangreiche Buddelschiffsammlung. Einen großzügigen Anbau erhielt das Museum, als eines der heutigen Highlights Einzug



Walfang. Miniaturszene machen Geschichte für die Besucher plastisch.



Highlight. Der jahrhundertealte Eichenholzrumpf wurde mit Sirup stabilisiert.

in die Ausstellung hielt: das zwölf Meter lange Ulvesbüller Wrack, das 1994 zufällig bei Erdbauarbeiten auf der Halbinsel Eiderstedt entdeckt worden war. Rund 400 Jahre hatte der gestrandete Frachtsegler unter Meeressedimenten im Kleiboden gelegen, bevor die Archäologen ihn bargen.

Um den Schiffsrumpf aus Eichenholz vor irreversiblen Schäden durch die Trocknung an der Luft zu schützen, wandten die Experten ein ungewöhnliches Verfahren an: In einem großen, mit 70-prozentiger Zuckerlösung gefüllten Konservierungstank lagerten sie das Wrack zwei Jahre lang, bis das in den Holzzellen gebundene Meerwasser durch den Sirup verdrängt war. Erst nach dieser Stabilisierung wurde der „große Lolli“ getrocknet. Parallel dazu entstand der Neubau für die Präsentation des historischen Schiffsrumpfs; durch das noch offene Dach wurde er an seinen

heutigen Platz gehievt und danach der Bau geschlossen. Ergänzt wird die Abteilung durch zahlreiche aus dem Wrack geborgene Gegenstände, die vom Leben und Arbeiten an Bord Zeugnis ablegen; daneben zeigt eine Rekonstruktion, wie der Lastensegler einst ausgesehen haben könnte.

| Tonnenleger an Land | Die Ausstellung widmet sich ebenso dem historischen Holzschiffbau und der großen Zeit der Weltumsegler, den nautischen Instrumenten und der Wattenmeer-Schifffahrt. Kupfer-

stiche, Handzeichnungen und historische Landkarten erinnern außerdem an einen Sohn der Stadt, den großen Kartografen des 17. Jahrhunderts Johannes Mejer.

Das Außengelände des Museums am Binnenhafen zeugt von der jüngeren Vergangenheit der lokalen Seefahrt- und Schiffbaugeschichte. Auf der historischen Slipanlage am Binnenhafen, wo bis in die 1970er-Jahre die Bauten der Husumer Schiffswerft vom Stapel liefen, liegt als Museumsschiff der 1907 gebaute Tonnenleger „Hildegard“. |...••



Besuchereinformationen

Schiffahrtsmuseum
Nordfriesland
Zingel 15 | 25813 Husum
Öffnungszeiten
Täglich von 10 bis 17 Uhr
Eintrittspreise
Erwachsene: 4 €

Kinder und Jugendliche:
2 €
Jeden 4. Sonntag im
Monat Eintritt frei

www.schiffahrtsmuseum-nf.de



Auf jede Situation vorbereitet

| Weiterbildung | Die Fährreederei Stena Line schult ihre Kapitäne und Schiffsoffiziere regelmäßig – etwa mit Bridge Team Management-Trainings bei WINGS.

Sicherheit hat im Schiffsverkehr höchste Priorität. Schließlich tragen etwa Kapitäne und nautische und technische Offiziere auf Fährschiffen im täglichen Schiffsbetrieb die Verantwortung für Hunderte von Menschen und wertvolle Güter. Reedereien müssen deshalb ihre Offiziere regelmäßig fortbilden. Entsprechende Kurse hat der Fernstudien- und Weiterbildungsanbieter WINGS im Portfolio. Diese werden in einer ganz besonderen Trainingsumgebung durchgeführt: dem Maritime Simulation Center (MSCW) in Rostock (Warnemünde) am Bereich Seefahrt der Hochschule Wismar.

| Realitätsnahes Training | Europaweit einmalig, beherbergt das Simulationszentrum gleich drei Simulatoren: für die Schiffsführung (SHS), den Schiffsmaschi-

nenbetrieb (SES) und den Betrieb von Verkehrszentralen (VTSS). Die Offiziere erleben auf einer original nachgebauten Schiffsbrücke mit modernster Computertechnik unterschiedliche Situationen des Schiffsbetriebes.

Da sich verschiedene Schiffstypen und Seegebiete in das System einspielen lassen, ist das Training sehr realitätsnah. Es orientiert sich am internationalen Ausbildungsstandard nach der STCW-Konvention. Zu den simulierten Szenarien gehören Standardprozeduren wie das An- und Ablegen, der Wachbetrieb während einer See-reise, aber auch das Krisenmanagement bei Havarien. In dem Instruktorraum unter der Brücke haben die Übungsleiter einen genauen Überblick über die einzelnen Abläufe auf der Brücke und werten zusammen mit den Offizieren die verschiedenen



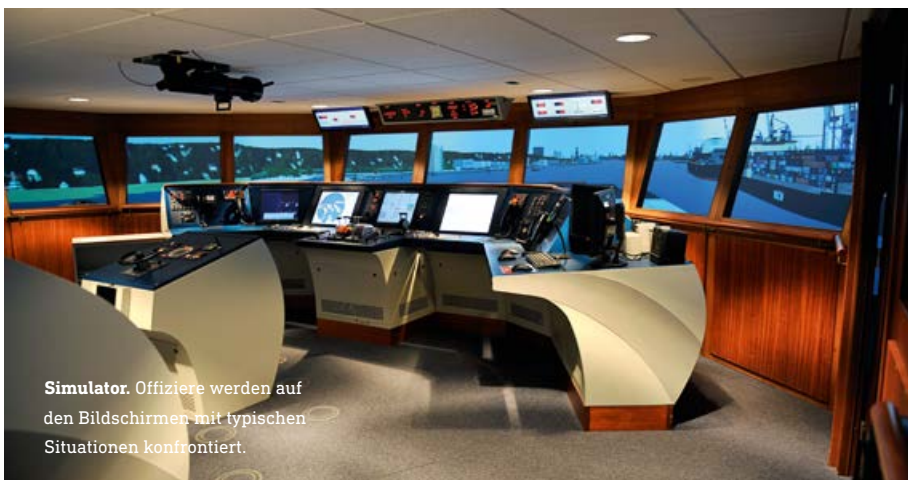
Partner. Prof. Dr.-Ing. Thomas Böcker (links) von WINGS und Kapitän Mario Schmidt, Marine Safety Superintendent Shipmanagement bei Stena Line.

Übungen aus, diskutieren Lösungsstrategien und weisen auf Verbesserungspotenziale hin. Die Übungsszenarien tragen dazu bei, dass die Kapitäne und Schiffsoffiziere immer auf dem neuesten Stand sind und auch in Ausnahmesituationen routiniert und professionell agieren.

| Hohe Qualität | Kapitän Mario Schmidt, Marine Safety Superintendent Shipmanagement bei Stena Line, und Prof. Dr.-Ing. Thomas Böcker, Kapitän und Leiter der Instruktor im Bereich Seefahrt bei der WINGS, überwachen die unterschiedlichen Übungsszenarien, die während des Bridge-Team-Management-Kurses durchgeführt werden. Mithilfe von Großbildprojektoren wird die Sicht von den Brücken auf die Umgebung realistisch simuliert. So wird zum Beispiel der Hafen von Rostock-Warnemünde dargestellt.

Die Fährreederei Stena Line mit Hauptsitz in Göteborg und einem Standort in Rostock verkehrt mit ihren umweltfreundlichen Schiffen zwischen den Niederlanden und Großbritannien sowie in der Irischen See und auf der Ostsee. Mario Schmidt ist verantwortlich für die Aus- und Weiterbildung der Kapitäne und Schiffsoffiziere und begleitet den ordnungsgemäßen Ablauf der Schulungen: „Wir sind viermal im Jahr in Warnemünde und nutzen die modernsten Technologien für die Weiterbildung unseres Personals. Die hohe Qualität des Trainings durch das WINGS-Team sichert uns einen weltweit hohen Sicherheitsstandard, dem wir verpflichtet sind und den wir sehr ernst nehmen.“

Jeder Kurs schließt mit einem entsprechenden Zertifikat der Hochschule Wismar ab. Am Ende der Weiterbildung sind die Kapitäne und Schiffsoffiziere hoch motiviert und können die Kenntnisse aus dem Bridge-Team-Management-Kurs in Warnemünde direkt in die Praxis an Bord übernehmen. |●●● www.wings-seefahrt.de



Simulator. Offiziere werden auf den Bildschirmen mit typischen Situationen konfrontiert.

Foto: WINGS

Der Preis ehrt alle Mitarbeitenden und alle, die unsere Arbeit unterstützen.

Jan Oltmanns, Seemannsdiakon



Foto: Duckdalben



Dankesrede. Jan Oltmanns leitet den Duckdalben zusammen mit seiner Kollegin Anke Wibel.

In diesen Tagen hat der Hamburger Seemannsclub „Duckdalben“ sein 30-jähriges Bestehen gefeiert – es ist eine einzigartige Erfolgsgeschichte im Dienst der Seeleute aus aller Welt. Bis Ende 2015 gingen über 860.000 Gäste aus 179 Ländern in Waltersdorf vor Anker, um ein wenig Gemütlichkeit und menschliche Wärme zu tanken, bevor sie an Bord zurückkehrten.

Die 1986 eröffnete Einrichtung der Harburger Seemannsmission wurde schon vielfach ausgezeichnet. Zuletzt gab es vom ISWAN, dem internationalen Netzwerk für das Wohl der Seeleute, den zum ersten Mal verliehenen Sonderpreis „Judges Special Award“. Der Preis wurde Ende Juni im Rahmen einer Feier der internationalen Schifffahrtsorganisation IMO in Manila übergeben. Der Duckdalben habe einen Sonderpreis verdient, hieß es, denn bei dem Seemannsclub handele es sich um eine wirklich außerordentliche Organisation, die „seit 30 Jahren ihre Dienste für Seeleute mit hochqualifizierten und engagierten Mitarbeitern entwickelt“.

Vor allem die Kontinuität hat die Jury beeindruckt. Das Team habe „unermüdlich daran gearbeitet, sein Angebot immer weiter zu verbessern“ – und dies auch nach dem Gewinn des Awards als bester Seemannsclub 2011. Die Jury hob hervor, dass sich der Duckdalben seitdem immer wieder in den Top Five platziert hat.

| Große Beliebtheit | Seemannsdiakonin Maike Puchert, Leiterin des Bordbesuchs-

Engagement mit Auszeichnung

| Seemannsclub | Der „Duckdalben“ wird 30 – und vom internationalen maritimen Netzwerk ISWAN prämiert.



Foto: GeorgH/CC BY-SA 3.0

Heimat. Der Seemannsclub ist eine beliebte Anlaufstelle.



dienstes der Deutschen Seemannsmissionen in Hamburg, schaffte es – wie schon 2015 – unter die fünf hervorragendsten Persönlichkeiten 2016 in der Kategorie „Dr Dierk Lindemann Welfare Personality of the Year“. Der diesjährige International Seafarers' Welfare Award für das beste „Seafarer centre of the year“ ging an Stella Maris in Barcelona. „Wir freuen uns für Diakon Ricardo Rodriguez-Martos, der für Stella Maris und für

die Seeleute in Barcelona lebt und wirkt“, sagte Jan Oltmanns, der den Duckdalben mitbegründet hat und mit seiner Kollegin Anke Wibel leitet.

Der Hamburger Duckdalben ist seit Jahren eine der weltweit beliebtesten Anlaufstellen für Seeleute – neben einem Club- und einem Internetraum gibt es auch einen überkonfessionellen „Raum der Stille“ für Andachten. Jan Oltmanns würdigte in Manila alle, die den Club weltweit als ihre Heimat in Hamburg schätzen: „Ich danke allen Seeleuten, die uns mit ihrem Besuch ehren – und mit Kommentaren wie jenem, der in einer unserer Nominierungen stand: ‚Wäre die Welt wie Duckdalben, wäre es eine bessere Welt – jedenfalls für Seeleute.“

| Bremerhaven ausgezeichnet | Große Freude gab es auch am Standort Bremerhaven. ISWAN hat den Hafen zum „Port of the year“ gekürt. Dort ist der Seemannsclub „Welcome“ ein wichtiger Anlaufpunkt mit rund 15.000 Besuchern im Jahr. **||••**

| P O R T R Ä T |

Der Trendscout

| **Mr. SMM** | Mit Unternehmergeist, Weltläufigkeit und rheinischem Frohsinn macht Claus Ulrich Selbach die SMM in Hamburg fit für die Zukunft. Text: Sebastian Meißner



Macher. Selbach und sein Team wollen die Messe in Hamburg kontinuierlich optimieren.

Wenn Claus Ulrich Selbach über die SMM spricht, leuchten seine Augen. Der 48-Jährige liebt seinen Job – und er kann seine Zuhörer begeistern. Seit etwas mehr als zwei Jahren ist er Geschäftsbereichsleiter für die SMM und die WindEnergy in Hamburg.

Es ist der Höhepunkt einer abwechslungsreichen Biografie. Geboren wird Selbach als jüngster von vier Brüdern in eine Winzerfamilie an der Mosel. „Einer meiner Urgroßväter hatte einen internationalen Weinhandel mit eigenem Dampfschiff. Ich konnte also nur bei der SMM landen“, scherzt Selbach, der sich selbst als typischen Rheinländer bezeichnet.

Bei der maritimen Weltausstellung ist er allerdings erst über viele Umwege angekommen. Nach der Schulzeit in den USA und in Deutschland absolvierte er seinen Wehrdienst und studierte Geschichte und Sozialwissenschaft in Bonn und Paris. Im Anschluss an das Staatsexamen zog es ihn dann doch in die freie Wirtschaft. Er startete als Projektleiter für Auslandsmessen bei der Koelnmesse, wechselte zu einer Kongress- und Eventmarketing-Agentur nach Berlin und stieg für ein Jahr aus, um an einer südindischen Dorfschule Englisch zu unterrichten. Anschließend war Selbach sechs Jahre Vertriebsleiter bei einem großen internationalen Unternehmen für

Sprachreisen und lebte mit der Familie in der Schweiz. Dann folgte der Schritt zur SMM. „Ich schätze die maritime Branche sehr. Sie ist seriös, traditionsbewusst und zukunftsorientiert, und ihre Protagonisten haben Haltung“, sagt Selbach.

| Partner der Branche | Ein Mega-Event wie die SMM lässt sich nicht im Alleingang umsetzen. Selbach kann sich auf ein starkes Team mit viel Engagement und Know-how verlassen. „Unsere Aufgabe ist es, die herausragende Rolle der SMM auszubauen und sie weiterzuentwickeln. Dabei müssen wir die Bedürfnisse der Branche exakt abbilden und neue marktfähige Entwicklungen rechtzeitig einbinden“, sagt Selbach.

Neue Themenfelder, neue Aussteller, neue Hallenkonzepte: Um die richtigen Entscheidungen zu treffen, ist Selbach permanent im Austausch mit der Branche. Zuletzt war er viel in Asien unterwegs, um die SMM dort noch stärker zu promoten. Auf seinen Reisen macht er sich ein Bild davon, was sich Aussteller wünschen, und berücksichtigt dies im Messekonzept. „Wenn sich dann am ersten Messetag die Tore öffnen und die Besucher hereinstürmen, ist das ein tolles Gefühl“, sagt Selbach. |●●●



Innovations-schau. Die SMM in Hamburg ist die Weltausstellung der maritimen Wirtschaft.

Fotos: HMC / HW FU und fotografafra / Berlin

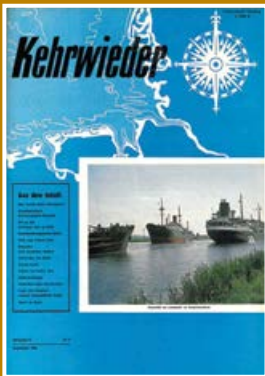
| VOR 50 JAHREN |

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



KEHRWIEDER 09/1966

Kritikaster und two piece of german men



••• Walter Ulbricht wettet fünf Jahre nach Mauerbau aus der „Sowjetdeutschen Demokratischen Republik“ gen Westen. Der sauermoralische Redakteur „zwischen Alm un Watt“ hätte heute keine ruhige Minute ob der sozialen Medien. Pidgin-Englisch bzw. Sailors'-Sprak trainiert das Zwerchfell. Die Serie „Nordwesteuropäische Häfen“ vergleicht zum Auftakt die Entwicklungen in Le Havre, Dünkirchen, Antwerpen, Gent, Rotterdam und Amsterdam. Bischof Wölber gratuliert zu 75 Jahren Seemannsmission Hamburg. Der 3. Offizier Peter Karl bittet im Leserbrief, die Forderungen nach „straffer Disziplin“ und „sich der Ordnung unterwerfen“ zu ersetzen durch moderne, kooperative Ansprache, dann klappt's auch mit intelligentem, aufgeschlossenem Seemännisch.



KEHRWIEDER 10/1966

Schlicktown und das echte Schonerdeutsch



••• Tarifverhandlungen werden mit levantinischem Gefeilische auf dem Teppichbasar verglichen. Der bundesdeutsche Wirtschafts- und Finanzausschuss debattiert über ein Stabilisierungsgesetz. Zwischen Alm un Watt geht die Jagd nach verborgenen Schätzen und verbotenen Früchten schief. Miss Austria hängt dekorativ am Ladehaken, eine Lohntüte reist von Hamburg nach London und zurück, ein Seelotse schwimmt auf Höhe „Elbe 1“ um sein Leben. Die nordwesteuropäischen Häfen Emden, „Schlicktown“ Wilhelmshaven, Bremen und Bremerhaven werden porträtiert. Alexander von Humboldts Verdienste als Universalgelehrter werden am Beispiel des Peru- bzw. Humboldtstroms gewürdigt.



| PUBLIKATIONEN |



NATUR- UND REISEFÜHRER

Idylle in ständiger Bewegung

•• Der Kompass führt lückenlos von der Travemündung im Westen bis zur Swinemündung im Osten. Rolf Reinicke, erfahrener Geologe und Landschaftsfotograf, präsentiert kompakt die Entstehung und Entwicklung der Landschaftsformationen. Gekonnt hält er ihre Inbesitznahme durch Wind und Wasser sowie Flora, Fauna und Mensch in imposanten Bildern fest. Vor allem die Aufnahmen aus der Vogelperspektive vermitteln die rastlose Küstendynamik entlang malerischer Küsten. Aus dieser Perspektive rücken einsame Naturpfade und kleinere Gewässer vor Touristenmagnete und Leuchttürme in den Mittelpunkt.

Die Aufnahmen sind beschriftet – manchmal „Gott sei leider“.

Jeder Region ist ein Kapitel gewidmet, optisch andersfarbig markiert zur leichteren Orientierung. Hier ist deutlich die Handschrift des erfahrenen Museumsmitarbeiters zu erkennen. 28 Jahre arbeitete er im Stralsunder Meeresmuseum, war Initiator und Leiter des Natureum Darßer Ort und des Natureum Dänholm. Orts- und Sachkenntnis sind in knappe Texte und klare Grafiken gefasst. Dies ist ob der Fülle des Angebots die richtige Entscheidung, um den Leser und Betrachter vom Lesesessel raus an die frische Luft zu locken. Denn das

Buch macht Lust auf lohnende Entdeckungsreisen selbst für vermeintlich Ortskundige. Leider eignet sich das Buchformat nur für den großen Rucksack und starke Schultern. Dieses Buch als App wäre klasse. Gewiss mancher Smombie würde sein Smartphone in die Tasche schieben und tief durchatmen. Gern mehr davon!

Rolf und Matthias Reinicke. *Unsere Ostseeküste: Mecklenburg-Vorpommern. Natur- und Reiseführer.* 160 S., geb. Zahlreiche Farbfotos und Abbildungen. Hinstorff Verlag, 29,99 Euro

Teamwork. An dem Bildband „Unsere Ostseeküste: Mecklenburg-Vorpommern“ haben Rolf Reinicke und sein Sohn Matthias (links) gemeinsam gearbeitet.

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



Grundlagen der Maschinenanlagen

••• Die Autoren liefern in der Neuauflage von 2015 die Grundlagen der Physik und Wellendichtungen. Dem folgt je ein ausführliches Kapitel über Pumpen, Armaturen, Kompressoren, Frischwassererzeuger, Kläranlagen, Entöler, Verfahren der Separation, Kesselanlagen und Kältetechniken sowie Klimaanlage. Dazu gibt es zahlreiche anschauliche Abbildungen der Bauteile, Tabellen und Übersichten zu Normdaten.

Rainer Strüter/Ulrich G. Baumgartner. **Hilfsmaschinen und Anlagen an Bord von Seeschiffen.** 94 Seiten, Broschur. Buch + Kunstverlag Druck-Art. 17,00 Euro

Vereins- und Verbandsrecht neu

••• Die 13. Auflage basiert auf dem Klassiker von Bernhard Reichert unter Einbezug der Gesetzesänderungen seit 2009. So wurden u. a. folgende Themen aktualisiert: allgemeine Grundsätze des privaten Vereinsrechts, der Vereins- und Verbandsorganisation und Grundsätze der Vereinsgerichtsbarkeit, Vereinsstreitigkeiten vor verschiedenen Gerichten, der Verein im internationalen Privatrecht, die Haftungsverhältnisse der Vereine, die Besonderheiten im Insolvenzverfahren, das Ende des rechtsfähigen Vereins, Charakteristika religiöser und altrechtlicher Vereine, der öffentliche Verein und das Steuerrecht. Zur Printausgabe gibt es vergünstigt auch eine Online-Ausgabe, zugänglich nach kostenloser Registrierung auf der Website jurion.de.

Bernhard Reichert, Martin Schimke und Jörg Dauernheim (Hg.). **Vereins- und Verbandsrecht.** 1.508 Seiten, gebunden. 13. Auflage, 2016. Luchterhand Verlag. 129,00 Euro

50 Jahre DSR-Seeleute e. V.

••• Nach 1989 ändert sich für ostdeutsche Seeleute alles: Anheuern und Abmystern geschieht nun weltweit, Besatzungen, Sprachengewirr an Bord desselben Schiffes und Bordleben sind international und ungewohnt wie die ersten deutsch-deutschen Begegnungen. Dennoch gibt es genügend Anekdoten zu vertellen. Auch die Erfolge und Tragödien der Hochseefischer vor allem auf den Seitenfängern kommen zur Sprache.

Bordgeschichten, Band XIV. 160 Seiten, Broschur. Zu bestellen beim DSR-Seeleute e. V. unter www.seeleute.de. 13,00 Euro inkl. Versand



Glück und Gnade der Erkenntnis

••• Ein stolzes Schiff beherbergt „wichtige Leute an Bord“. Nur: Wer ist so wichtig, dass er wichtiger als andere sein soll? Was passiert mit den Menschen, die vor Leichtsinn ihr Glück durch die Finger rinnen und das Schiff achtlos links liegen lassen? Was wird aus dem Schiff, wenn es den Glanz verliert? Eine Parabel auf das Werden und Vergehen von Glück und Achtsamkeit, den Wert des Miteinanders.

José Sanabria, Gabriela Stöckli (Übersetzung aus dem Spanischen). **Wie die Zeit vergeht.** Bilderbuch, 48 Seiten, gebunden. NordSüd Verlag. 15,99 Euro



10.11.2016 HAMBURG (DEUTSCHLAND)



Foto: Michael Hollmann

Neue Strategien auf dem Prüfstand

••• Der Einbruch von Frachtraten und Schiffswerten erweist sich als so hartnäckig, dass auch Investoren, die mit Schnäppchenkäufen das schnelle Geld machen wollten, die Geduld ausgeht. Um Schiffsinvestitionen zum Erfolg zu führen, sind mehr denn je

solide, langfristige Strategien und Geschäftsmodelle gefragt. Das 20. HANSA-Forum Schifffahrt & Finanzierung hat das passende Motto: „Skills, scale, strategy – thinking beyond the asset“ (Kompetenz, Größe, Strategie – Schiff nicht bloß als Spekulationsobjekt). Mit dabei:

Jan Dieleman, Frachtchef des US-Agrarkonzerns Cargill, Clive Richardson, CEO von V.G Group, und viele weitere Topmanager.

HANSA Forum Schifffahrt & Finanzierung
www.hansa-online.de

Top-Event.

Das HANSA-Forum Schifffahrt & Finanzierung ist nicht nur auf dem Podium hochkarätig besetzt.

SEPTEMBER 2016

06. - 09.09. HAMBURG
SMM – the leading international maritime trade fair
www.smm-hamburg.com

- 06.09. **the global maritime environmental congress**
- 07.09. **international conference on maritime security and defence**
- 08.09. **Offshore Dialogue**
- 09.09. **Maritime Career Market**

08.09. HAMBURG (Deutschland)
German P&I Summer Lounge
hanseatic – underwriters.com

12.09.-15.09. LONDON
(Großbritannien)
Basic Dry Dock Training
www.rina.org.uk

13.09. HALDENSLIBEN
Hafenkonferenz 2016
hafenkonferenz2016.de

15.09. BREMERHAVEN
Tagung Schifffahrt und Umwelt
www.nautischer-verein-bremerhaven.de

18. - 21.09. GENUA (Italien)
IUMI 2016

International Union of Marine Insurance
www.iumi2016.com

21./22.09. LONDON (Großbritannien)
9th Arctic Shipping Summit
www.wplgroup.com/aci/event

22.09. KIEL
Nautisches Essen NV Kiel
www.nautischer-verein-kiel.de

21.- 25.09. KIEL
35. Deutscher Seeschiffahrtstag
www.deutscher-seeschiffahrtstag-kiel.de

27.09. - 30.09. HAMBURG
WindEnergy Hamburg
www.windenergyhamburg.com

26./27.09. LONDON (Großbritannien)
Liquefaction of Bulk Cargoes Seminar
www.informamaritimeevents.com

28./29.09. LONDON (Großbritannien)
Human Factors in Ship Design and Operation
www.rina.org.uk

29.09. ROTTERDAM (Niederlande)
Maritime CIO Forum Rotterdam
www.rotterdam.thedigitalship.com

OKTOBER 2016

04. - 06.10. BERGEN
(Norwegen)
INMARTECH 2016
International Marine Technician Symposium
www.inmartech2016.imr.no

05./06.10. HAMBURG
Offshore Wind Substation and Reliability
www.bisgrp.com

05./06.10. HAMBURG
Operating Specialist Wind Vessels
www.wplgroup.com

13.10. BREMEN (Deutschland)
Schadenverhütung/Loss Prevention
www.vht-online.de

20./21.10. HAMBURG (Deutschland)
ECG Conference 2016
www.ecgassociation.eu

18.10.-21.10. BERLIN
33. Deutscher Logistik-Kongress
www.bvl.de

19./20.10. LONDON
(Großbritannien)
Maritime HR & Crew Management
www.wplgroup.com

24./25.10. AMSTERDAM
(Niederlande)
Offshore WIND Conference
www.offshorewindconference.biz

24.- 28.10. KOPENHAGEN
(Dänemark)
Danish Maritime Days
www.danishmaritimedays.com

25.10. BREMEN
ISL Maritime Conference 2016
www.isl.org

25./26.10. AMSTERDAM
(Niederlande)
Offshore Energy 16
www.offshore-energy.biz/newhome

26.10. LONDON (Großbritannien)
Cadwallader Debate 2016
Kontakt: Shipping@ShippingLBC.co.uk

27.10. NÜRNBERG
Hafenhinterland Konferenz
www.dvz.de/veranstaltungen

27.10. HAMBURG
Die Lage der deutschen Schiffbauindustrie
www.nautischer-verein-hamburg.de

IMPRESSUM

Deutsche Seeschiffahrt

Verlag

Verband Deutscher Reeder e.V.,
Burchardstraße 24, 20095 Hamburg
www.reederverband.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
Abonnementbetreuung
Doris Krüger, Feldstraße 23,
23858 Reinfeld
Tel.: 04533/2077-12
Fax: 04533/2077-21
E-Mail:
abo@deutsche-seeschiffahrt.de

Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

Rolf G. Wackenberg

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:
7.500 Exemplare



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