

Deutsche Seeschifffahrt

1. Quartal 2017

VDR Verband
Deutscher
Reeder

www.reederverband.de



20 | PORTRÄT



Chefin: Die Schiffe von Ilse Fliege verbinden Europa mit Westafrika

24 | POLITIK



Rede: Ministerpräsident Albig würdigt Bedeutung der deutschen Reeder

36 | TRANSPORT



Maßarbeit: Wie der Schwergutspezialist SAL für Liebherr Krane verschifft



FRAUEN
IN
DER
SEEFAHRT

14 | KARRIERE

Als Offizierin an Bord –
eine interessante Perspektive



Bordbesuch im Hafen von Santos/Brasilien. Foto: Seemannspastor Adelar Schünke

support of seafarers' dignity - Für die Würde der Seeleute

German Seamen's Mission / Deutsche Seemannsmission Anchorage for seafarers / Ankerplätze für Seeleute

**In these ports
In diesen
Häfen**

Amerika

USA:
New York
Brasilien:
Santos
Rio Grande
(Beratung)

Chile:
Valparaiso
(Beratung)



Afrika

Ägypten:
Alexandria
Cameroun:
Douala

Europa

Belgien:
Antwerpen
Finnland:
Mäntyluoto
Frankreich:
Le Havre
Griechenland:
Piräus

Großbritannien:
London
Middlesbrough
Italien:
Genua
Niederlande:
Amsterdam
Rotterdam

Asien

VR China
Hongkong
Singapur:
Singapore

Portugal:
Porto
(Beratung)

Deutschland

Brake
Bremen
Bremerhaven
Brunsbüttel
Cuxhaven
Duisburg

Emden
Hamburg
Kiel
Lübeck
Nordenham
Rostock
Sassnitz
Stade
Wilhelmshaven

Mehr auf | Read more: seemannsmission.org | In diesen Häfen | In these ports

**Geschäftsstelle/Headoffice, Jippen 1, D-28195 Bremen • Fon: +49-421-1 73 63 - 0 • Fax: +49-421-1 73 63 - 23
E-Mail: headoffice@seemannsmission.org • www.seemannsmission.org**



Spendenkonto | Donate:

Deutsche Seemannsmission e.V.
Jippen 1, D-28195 Bremen
Evangelische Bank eG, Kiel
IBAN: DE70 5206 0410 0006 4058 86
BIC: GENODEF1EK1



Mehr Information und Spenden online: www.seemannsmission.org



Foto: Joerg Schwalfenberg



Gemeinsam den Teufelskreis durchbrechen

••• Die Seeschifffahrt in Deutschland befindet sich in Zeiten großer Umbrüche. In diesem Jahr wird sich die Konsolidierung weiter verschärfen. Die Reedereien werden noch internationaler, weil sich Eigentümerstrukturen verändern. War die Schiffsfinanzierung in Deutschland über Jahre ganz überwiegend von deutschem Fremd- und Eigenkapital geprägt, treten immer häufiger internationale Käufer und Finanzierer auf. Dadurch verschärft sich auch der Standortwettbewerb. Neue Kapitalgeber – vor allem aus anderen Teilen Europas, den USA und China – vergleichen die Standorte weltweit. Für sie ist Deutschland nur eine Option unter vielen. Singapur, Hongkong, Zypern: Etliche Standorte bieten attraktive Bedingungen für Reedereien. Manche Standorte sind für besondere Sparten oder Geschäftsmodelle attraktiv. In Großbritannien wird schon fleißig die Werbetrommel gerührt, um nach dem Brexit europäische Schifffahrtsunternehmen auf die Insel zu holen.

Die deutsche Handelsflotte schrumpft derweil weiter – und das als einzige unter den führenden Flotten der Welt. Seit dem Ausbruch der Krise Ende 2008 haben deutsche Reeder kaum Neubauten getätigt. Bis dahin hatte sich das starke Wachstum im Containersegment auf eine nie gekannte Nachfrage nach Schiffsraum gestützt, die es in dieser Form heute nicht mehr gibt. Die aktuellen Überkapazitäten sind keine Folge eines deutschen „Flottenwunders“ vor Ausbruch der Krise. In den vergangenen Jahren sind weltweit zahlreiche Neubauten, vor allem Großcontainerschiffe, in Fahrt gekommen. Ursächlich für das

Wachstum in der Krise sind zu einem Gutteil die immensen staatlich subventionierten Werftkapazitäten in Fernost – inländische Schifffahrtsunternehmen bekommen beim Kauf von Neutonnage zusätzlich staatliche Förderung. Modernste Schiffe zu bestellen, war selten so günstig wie heute. Solange diese Politik anhält, wird sich die Erholung der Märkte in der Containerfahrt noch hinziehen. In anderen Segmenten scheint die Talsohle bereits erreicht zu sein.

Fest steht: Seit 2012 haben wir rund 25 Prozent der Schiffe vom Standort Deutschland verloren, das sind mehr als 1.000. Die meisten werden ins Ausland verkauft, bleiben dem Markt somit erhalten und verschärfen die Krise nur noch mehr. Wer günstig an die moderne deutsche Tonnage kommt, kann sie zu geringeren Preisen am Markt anbieten – mit gravierenden Folgen für andere Not leidende Schiffskredite. Ein Teufelskreis, den wir durchbrechen müssen.

Wenn es Politik und Wirtschaft gelingt, die Rahmenbedingungen für die Seeschifffahrt am Standort Deutschland weiter zu verbessern, hat die Branche als zentraler Bestandteil der maritimen Wirtschaft eine Zukunft. Eine umfassende maritime Strategie für die nächsten Jahre kann da nur der Anfang sein.

Ihr

Alfred Hartmann
Präsident, Verband Deutscher Reeder

Inhalt



MARITIME WIRTSCHAFT

10 MELDUNGEN

Neues aus den Unternehmen

14 KARRIERE

Die Zahl der Frauen in der Seefahrt wächst: Was Offizierinnen an ihrer Arbeit an Bord schätzen – und woran es noch hapert.

Kommentar von Ralf Nagel

20 REEDERPORTRÄT

Die Bremerin Ilse Fliege ist mit ihrer Reederei BOCS im Europa-Westafrika-Verkehr aktiv

24 POSITION

Unterstützung für die maritime Wirtschaft: Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Torsten Albig zu Gast bei Deutschlands Reedern



MARITIME LOGISTIK

28 MELDUNGEN

Neues aus den Häfen

30 FLÜCHTLINGE

Hilfe für die Retter: Die Seemannsmis-sion kümmert sich um Seeleute, die unter der Lage im Mittelmeer leiden

33 MARINE

Strategie: Sicherung der Handelswege

34 SMART SHIPPING

Innovative Lösungen des liberianischen Schiffsregisters

36 TRANSPORT

Bei der Verschiffung großer Krane sind die Spezialisten von SAL gefragt

40 SCHULUNG

Bei ma-co wird der Umgang mit Ladung trainiert



MARITIMES LEBEN

48 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

50 ALLTAGSKUNST

Die FrauenFreiluftGalerie bringt maritime Arbeiterinnen ins Straßenbild



54 OFFSHORE-SERVICE

Vom Wassertaxi bis zur Hotelplattform: Wie die Versorgung von Offshore-Windparks organisiert wird

58 MARITIME MUSEEN

Das extravagante Museet for Søfart im dänischen Helsingør

61 PORTRÄT

Christine Bendfeldt, Nautikerin vom Dienst bei der Hamburg Port Authority



62 PHANTOMINSELN

Erfundene Orte im Meer – ein Lexikon

PORTFOLIO

45 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

47 BANKEN/VERSICHERUNGEN

HSH bereitet sich auf Verkauf vor

RUBRIKEN

6 LUFTBILD Blick aus dem All

8 PROFILE Personalien aus der maritimen Wirtschaft

44 NEUE SCHIFFE Daten und Fakten

64 PUBLIKATIONEN Neue Bücher

66 KALENDER Treffpunkte der maritimen Welt

66 IMPRESSUM Herausgeber und Redaktion



Quellwolke

Amboss



Astronauten-Blick auf das Philippinische Meer

••• Während des Flugs über das Philippinische Meer blickte ein Astronaut von der Internationalen Raumstation auf den Horizont und schoss dieses Foto. Es zeigt dreidimensionale Wolken, die dünne blaue Hülle der Atmosphäre und die Schwärze des Raumes. Das spätnachmittägliche Sonnenlicht erhellt einen breiten Streifen der Meeresoberfläche auf der rechten Seite des Bildes. In der Ferne verdeckt eine dicke Wolkenschicht die nördlichen philippinischen Inseln (oben rechts).

Wenn sie beim Blick gegen die Sonne ein Bild machen, verwenden Astronauten eine spezielle Technik, um die Dreidimensionalität von Landschaften und Wolkengebilden durch die Verwendung von Schatten zu akzentuieren. Zwei große Gewitterwolken stehen nebeneinander (rechts unten). Diese Wolken haben lange Schwänze – auch Ambosse genannt –, die sich fast 100 Kilometer nach Süden erstrecken. Ambosse bilden sich, wenn Gewitterwolken hoch in die Atmosphäre steigen und Tausende von Metern über dem Meeresspiegel eine „Deckschicht“ erreichen. Solche Deckschichten stoppen das aufwärtsgerichtete Wachstum einer Wolke, indem sie Luftströme horizontal umlenken – in der Folge bilden sich Ambosse.

Das Astronautenfoto wurde im Sommer aufgenommen und bearbeitet, um den Kontrast zu verbessern und Linsenartefakte zu entfernen. Fotos wie diese werden von den ISS-Crewmitgliedern häufig aufgenommen – sie sind für die Wissenschaft von großer Bedeutung, weil sie helfen, etwa Wolkenbildungsphänomene besser zu verstehen. |•••

| PROFILE |



ICS

1 Peter Hinchliffe, Generalsekretär der International Chamber of Shipping (ICS), wurde als „Lloyd's List International Shipping Personality of the Year“ ausgezeichnet. Hinchliffe erhielt den Award u.a. für sein großes Engagement für die Belange der Branche.

IMO

Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat **2 Monika Breuch-Moritz**, Präsidentin des Bundesamtes für Seeschiffahrt und Hydrographie (BSH), zum IMO Maritime Ambassador und damit zur maritimen Botschafterin für Deutschland ernannt.

REEDERVEREIN

Die Mitgliederversammlung des Reedervereins Unterelbe setzt auf Kontinuität: **3 Petra Heinrich** wurde erneut als Vorsitzende wiedergewählt. Sie steht seit Gründung des Vereins an der Spitze.

HHL

4 Henry Woo übernimmt die Leitung der Asien-Pazifik-Abteilung (APAC) bei Hansa Heavy Lift (HHL). Woo ist seit rund 20 Jahren in der Transportbranche tätig, arbeitete u.a. für BBC Chartering, DHL und DB Schenker.

BLB

5 Christian Veit ist der neue Vorstandschef der Bremer Landesbank (BLB),

die künftig zu 100 Prozent der Nord/LB gehört. Sein Stellvertreter wird **6 Andreas Hähndel**.

HHLA

7 Hans-Jörg Heims übernimmt ab sofort als Pressesprecher bei der Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) die Präsentation des Unternehmens nach außen. Heims löst den ehemaligen HHLA-Pressesprecher Karl Olaf Petters ab, der inzwischen als Vice President Communications Europe bei Kühne + Nagel tätig ist.

EUROGATE

Wechsel bei der Eurogate-Gruppe: **8 Wolfgang Schiemann** wird zum

1. Januar 2017 neuer Geschäftsführer des Eurogate Container Terminals Hamburg (CTH). Er tritt die Nachfolge von Langzeit-Boss Peter Zielinski an. Zielinski, seit 1999 Geschäftsführer, geht zum 31. Dezember in den Ruhestand. Auch für Schiemanns bisherige Position als Verantwortlicher des Eurogate Container Terminals Bremerhaven gibt es eine Nachfolgerin: **9 Manuela Drews**.

RUM CLUB

Der Reeder und Makler Club Hamburg hat einen neuen 2. Vorsitzenden: **10 Birk Fleischer**. Der 44-Jährige wurde bei der Jahreshauptversammlung einstimmig zum Vize ge-

wählt. Fleischer ist Managing Director des Brokerunternehmens CET-Hamburg und seit anderthalb Jahren Vereinsmitglied. Sein Vorgänger war Yorck Niclas Prehm.

ROLLS-ROYCE

11 Andreas Schell tritt zum 1. Januar 2017 das Amt des Vorstandsvorsitzenden von Rolls-Royce Power Systems an. Seine neuen Aufgaben übernimmt er als Nachfolger von Dr. Ulrich Dohle, der in den Ruhestand geht. Schell bringt viel Führungserfahrung mit. So ist er insbesondere mit der Leitung großer und komplexer Spitzentechnologie-Unternehmen

verschiedener Branchen vertraut.

GMAA

12 Gregor Harbs ist zum Stellvertretenden Vorsitzenden sowie zum Sekretär der German Maritime Arbitration Association (GMAA) gewählt worden. Harbs folgt damit auf Dr. Christoph Hasche, der sich nach acht Jahren nicht mehr zur Wahl stellte.

MARIKO

Ausbildungschef für das im Juli in den Betrieb genommene Trainingscenter der Mariko GmbH in Leer: Der Nautiker **13 Sebastian Wegner** kam bereits zum 1. November an Bord.

DEUTSCHLANDS BESTE SCHIFFSMECHANIKER

Große Ehre für zwei junge deutsche Schiffsmechaniker: **Lars Ecker**, 24, und **Leonhard Pfeiffer**, 21, wurden von der Stiftung Deutsche Seemannsschule Hamburg mit einem Stipendium ausgezeichnet. Die beiden ehemaligen Schiffsmechaniker-Azubis haben ihre Ausbildung mit „sehr gut“ abgeschlossen – und durften sich über das mit 5.000 Euro dotierte Stipendium freuen.

Ecker stammt aus Gnarrenburg nahe Bremen. Er absolvierte seine Ausbildung bei Hapag-Lloyd und studiert nun Schiffsbetriebs-



technik in Flensburg. Pfeiffer wurde bei der Bugsier-Reederei ausgebildet und ist seit März 2016 für das Nautikstudium an der Jade Hochschule Elsfleth immatrikuliert. Neben dem theoretischen Ausbildungsteil spielt

der Praxisbezug eine große Rolle: So waren Deutschlands beste Schiffsmechaniker während ihrer Ausbildung auch zwölf Monate an Bord im Einsatz.

Richard von Berlepsch, Stiftungsvorsitzender und Flottenchef

Siegerfoto. Annette Suhrbier, Leonhard Pfeiffer, Lars Ecker, Richard von Berlepsch und Heinrich Brandt von Fackh bei der Scheckübergabe in der Zentrale von Peter Döhle.

von Hapag-Lloyd, seine Stellvertreterin Annette Suhrbier, Schatzmeister Heinrich Brandt von Fackh und Conrad Seiffert vom Stiftungs-Curatorium überreichten den beiden Schiffsmechanikern die Anerkennung in Form eines überdimensionalen Schecks.

Die Zeremonie fand in der Unternehmenszentrale von Peter Döhle Schiffahrts-KG an der Hamburger Elbchausee statt.



Over 100 years of marine insurance experience.

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

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

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

www.agcs.allianz.com

Allianz 



Marke. Die Flotte der traditionsreichen Reederei umfasst auch 48 eigene Schiffe.

Hamburg Süd geht an dänischen Weltmarktführer

Der Oetker-Konzern trennt sich nach mehr als 80 Jahren von seiner Schifffahrtssparte. Das Unternehmen teilte dazu mit: „Nach intensiven Gesprächen mit mehreren interessierten Parteien wurde ein Vorvertrag mit Maersk Line A/S, Kopenhagen, Dänemark unterzeichnet. In den kommenden Wochen soll parallel zur Durchführung der Due Diligence ein Kaufvertrag verhandelt werden. Anschließend muss das Vorhaben bei zahlreichen Kartellbehörden angemeldet werden. Es ist davon auszugehen, dass die Übernahme nach Vorliegen der erforderlichen Genehmigungen frühestens Ende 2017 wirksam werden kann.“

Der globale Marktführer Maersk sei aus Sicht der Oetker-Gruppe der ideale Partner, um das erfolgreiche Geschäftsmodell der Reederei zu bewahren und weiterzuentwi-

ckeln. Die Hamburg Süd zählt mit einem Transportvolumen von rd. 4,1 Millionen TEU und einer Stellplatzkapazität von rd. 625.000 TEU zu den zehn größten Containerlinienreedereien der Welt. Die Tramp-, Produktentanker- und sonstigen Aktivitäten machen etwa 7 Prozent des Geschäftsvolumens aus. Die Reederei hat rd. 6.000 Mitarbeiter und trägt mit Erlösen von rd. 6,1 Milliarden Euro knapp

50 Prozent zum Gesamtumsatz der Oetker-Gruppe bei (Zahlen von 2015).

Hamburg Süd-Chef Dr. Ottmar Gast bleibt bis Ende 2017 an Bord. Ihm zufolge steht Hamburg Süd im Branchenvergleich wirtschaftlich noch gut da. „Es handelt sich um keinen Notverkauf.“ In Hamburg werde es auch in Zukunft eine Hamburg Süd-Zentrale geben.

www.hamburgsud.com

Maersk/Hamburg Süd	3.860.210 TEU
MSC	2.822.407 TEU
CMA CGM	2.123.975 TEU
COSCO	1.578.237 TEU
Hapag-Lloyd/UASC	1.500.935 TEU
Evergreen Line	994.201 TEU
Yang Ming	575.434 TEU
OOCL	575.364 TEU

Quelle: Alphaliner



Kontinuität.

Dr. Ottmar Gast bereitet die Übernahme vor und geht dann in den Ruhestand.

Fotos: Hamburg Süd



Irrweg. Ein EU-Emissionshandel für die Schifffahrt benachteiligt europäische Reeder im Wettbewerb ohne positive Auswirkungen aufs Klima.

Emissionshandel: Europäischer Sonderweg ist Fehler

Der Verband Deutscher Reeder kritisiert die Entscheidung des EU-Umweltausschusses (ENVI), die Seeschifffahrt ab 2023 in das europäische Emissionshandelssystem (ETS) aufzunehmen, falls sich die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) nicht bis 2021 auf ein eigenes System einigt. Der Beschluss des ENVI konterkariert auch die Abstimmung des Industriausschusses

des Europäischen Parlamentes (ITRE), der für die umfassendere IMO-Lösung plädiert hatte. Ralf Nagel, Geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied: „Der Beschluss des EU-Umweltausschusses für eine parallele europäische Sonderregulierung ist eine Degradierung des globalen Maßnahmen- und Zeitplans, den die Mitgliedstaaten der IMO im Zusammenspiel mit den Klimaschutz-Vereinbarungen von Paris und Marrakesch aufgestellt hat.“



Fotos: christberic – Fotolia, VDR/Frank Krems

LNG macht Fortschritte

••• Der IMO-Umweltausschuss hat beschlossen, dass ab 2020 weltweit nur noch Treibstoffe eingesetzt werden, die höchstens 0,5 Prozent Schwefel enthalten. „Das wird die Verbreitung von Flüssiggas LNG und alternativen Brennstoffen in der Schifffahrt vorantreiben“, erklärt VDR-Präsidiumsmit-



Foto: AG EMS

Zwischenbilanz. Die Reedereigruppe AG EMS ist mit dem Einsatz ihrer LNG-betriebenen Schiffe zufrieden.

glied Ralf Nagel. Nagel verweist in diesem Zusammenhang auch auf die vom VDR unterstützte Initiative zur Förderung von LNG-betriebenen Schiffen, die jetzt von der Bundesregierung beschlossen worden ist. Bis 2023

werden 150 Millionen Euro an Fördermitteln für Neubauten und Nachrüstungen bereitgestellt, um den breiten Einstieg in den emissionsarmen Gasbetrieb zu sichern.

www.reederverband.de

DNV GL lobt Energieeffizienz von Hansa Heavy Lift

••• Das Energiemanagement von Hansa Heavy Lift (HHL) ist nach ISO 50001 anerkannt – und entspricht damit höchsten Standards in Sachen Energieeffizienz. Das gilt sowohl für die Flotte als auch für die landseitigen

Aktivitäten der Reederei. Die Zertifizierung bestätigt, dass der Spezialist für Projekt- und Schwergutladung Systeme und Prozesse zur Verbesserung der Energie-Performance etabliert hat. www.hansaheavylift.com/



Zertifikat. DNV GL-Experten rahmen das HHL-Quartett (Steve Dawson, Alexandra Leuschner, Nadine Schramm und James Cook) ein.

Foto: DNV GL

Foto: DNV GL



Fotos: VDR

Branche bereitet Nationale Maritime Konferenz vor

••• Der Maritime Koordinator der Bundesregierung und Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie, Uwe Beckmeyer, hat Anfang Dezember in Berlin im Rahmen eines Branchenforums zur Digitalisierung in der maritimen Wirtschaft den Startschuss für die 10. Nationale Maritime Konferenz (NMK) gegeben.

Rund 300 Vertreterinnen und Vertreter aus Unternehmen, Verbänden, Gewerkschaften, Wissenschaft, Bund und Ländern

Expertise. Digitalisierung ist das Schwerpunktthema der NMK 2017. Auf dem vorbereitenden Branchenforum diskutierten darüber Experten wie Tino Hense (Vice President Marine HR, Carnival Maritime), Niels Aden (CEO, E.R. Schifffahrt) und Knut Gerdes (Geschäftsführer, EMS Maritime Offshore).

diskutieren im Rahmen eines Branchenforums über die Chancen und Herausforderungen der Digitalisierung. Das Thema ist auch Schwerpunkt der 10. Nationalen Maritimen Konferenz, die am 4. April 2017 in Hamburg stattfindet.

In zwei von den Bundesministerien für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie Wirtschaft und Energie ausgerichteten Workshops diskutieren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Rahmen des Branchenforums über die Auswirkungen der Digitalisierung in Seeschifffahrt und Hafenwirtschaft sowie in der maritimen Produktion. Im Mittelpunkt steht der Austausch zwischen den Akteuren der verschiedenen Teilbranchen sowie die Frage, wie sich die Erfahrungen anderer Wirtschaftszweige für die maritime Branche nutzen lassen.

www.bmwi.de

| MARITIME WIRTSCHAFT |



Hapag-Lloyd startet neue 10.500-TEU-Klasse

State of the Art. Die „Valparaíso Express“ ist ein Vorbild in Sachen Energieeffizienz.

••• Hapag-Lloyd hat die „Valparaíso Express“ getauft, den ersten von fünf Neubauten seiner neuen 10.500-TEU-Klasse. Die Taufzeremonie fand im Hafen von Valparaíso statt, den die „Valparaíso Express“ künftig auch regelmäßig anlaufen wird. Der Einsatz der neuen Post-Panamax-Schiffe in diesem Fahrtgebiet stellt sicher, dass Hapag-Lloyd als einer der Marktführer auf dem lateinamerikanischen Markt auch nach der Erweiterung des Panamakanals wettbewerbsfähig bleibt“, so Anthony J. Firmin, COO bei Hapag-Lloyd. „Mit den neuen Schiffen können wir vor allem unseren Reefer-Kunden einen noch besseren Service bieten.“



Der zweite Neubau der im April 2015 geordneten Schiffe wurde bereits an Hapag-Lloyd übergeben, die anderen drei folgen bis April. Die fünf neuen Schiffe setzen höchste Standards beim Umweltschutz und erreichen dank innovativer Technologien an Bord besonders niedrige Verbrauchs- und Emissionswerte. Alle fünf Neubauten fahren unter deutscher Flagge und haben DNVGL-Klasse. Die Schiffe bieten mit 333 m Länge und 48 m Breite für maximal 19 Containerreihen nebeneinander Platz. Unter und auf Deck stehen jeweils neun Container übereinander. Das ergibt eine Gesamtkapazität von 10.593 TEU inklusive 2.100 Anschlüssen für Kühlcontainer.

www.hapag-loyd.de

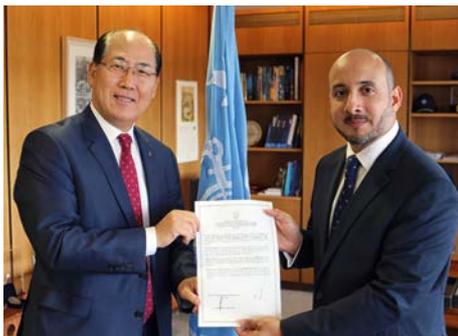


Foto: IMO

Durchbruch. IMO-Generalsekretär Ki-tack Lim und Panamas Minister für maritime Angelegenheiten, Jorge Barakat, mit der Ratifizierungsurkunde.

Panama für besseres Recycling

••• Nach längeren Verhandlungen ist Panama der Hongkong-Konvention zum umwelt- und sozialverträglichen Abbruch von Schiffen beigetreten. Die Übereinkunft über das Recycling von Schiffen und die Einhaltung von Sozial- und Gesundheitsstandards für Werftbeschäftigte wurde jetzt von der Nationalversammlung des mittelamerikanischen Staates ratifiziert.

IMO-Generalsekretär Ki-tack Lim hat die Ratifizierungsurkunde vom panamaischen Repräsentanten bei der IMO entgegengenommen. Laut IHS ist Panama mit über 8.000 Schiffen und einer Tonnage von rund 220 Millionen der weltweit größte Flaggenstaat. Durch die Größe der Flotte unter panamaischer Flagge könnte das Hongkong-Abkommen bald in Kraft treten, vorausgesetzt, dass auch maßgebliche Recycling-Staaten wie Indien, China und die Türkei der Konvention beitreten.

www.imo.org

Ballastwasser: US-Küstenwache akzeptiert Optimarin

••• Optimarin, norwegischer Hersteller von Ballastwasserbehandlungssystemen (BWTs), hat als weltweit erstes Unternehmen das Type Approval der United States Coast Guard (USCG) für seine Optimarin Ballastwassersysteme (OBS) erhalten. Damit bietet das Unternehmen zusammen mit Zeppelin Power Systems, seinem Vertriebspartner in Deutschland

als einziger Anbieter BWT-Anlagen, die sowohl den IMO- als auch den USCG-Anforderungen genügen.

Unterdessen hat sich das libanische Schiffsregister bei der IMO für eine Übergangslösung eingesetzt, weil für Zehntausende auszurüstende Schiffe die Werftkapazitäten nicht ausreichen.

www.optimarin.com

UV-System. Optimarin hat weltweit bereits fast 500 Ballastwassersysteme verkauft.



Fotos: Hapag-Lloyd

Foto: Optimarin



Erwerb. Oldendorff bleibt im Massengutmarkt eine bestimmende Größe.

Oldendorff wächst mit Gebraucht-Tonnage

••• Die Lübecker Reederei Oldendorff baut ihre Flotte weiter aus. Neben dem kontinuierlichen Zufluss von Neubauten gehört dazu auch der Erwerb von gebrauchten Einheiten. So kamen zuletzt drei Babycapes und fünf Post-panamax-Bulker zu „historisch attraktiven Preisen“ hinzu. Insgesamt hat Oldendorff in den vergangenen zwölf Monaten 17 Massengutfrachter Second-Hand bzw. im Rahmen von Re-Sales für „historisch attraktive Preise“ erworben. Die Flotte umfasst aktuell über 500 Einheiten, davon ein gutes Viertel eigene Schiffe. www.oldendorff.com

Foto: Hasenpusch

Polar Code in Kraft

••• Zum 1. Januar 2017 ist der neue Polar Code in Kraft getreten. Mit ihm ändern sich Vorschriften zur technischen Ausrüstung und operativen Führung von Schiffen, die in die Polarregionen fahren wollen. Auch ans Training der Crew werden neue Anforderungen gestellt. Grundlage für den Polar Code ist die Resolution MSC 385 [94]. Sie ergänzt die bisher gültigen SOLAS-Regelungen. In ihnen ist auch die geografische Gültigkeit des Polar Code zugrunde gelegt. Er gilt in der Antarktis jenseits von 60 Grad südlicher Breite und in der gesamten Arktis – grundsätzlich jenseits 60 Grad nördlicher Breite. Es sind allerdings auch einige Ausnahmen definiert. www.imo.org



Icon made by freepik/flatiron.com

Kreuzfahrtboom ungebrochen

••• Der Kreuzfahrtmarkt boomt weiter. Das geht aus dem Jahresbericht des internationalen Kreuzfahrtverbands CLIA hervor. Im kommenden Jahr werden Schätzungen zufolge 25,3 Millionen Passagiere eine Kreuzfahrt machen. Zwischen 2017 und 2026 erwartet die Branche die Indienstellung

von insgesamt 97 neuen Kreuzfahrtschiffen mit einem Gesamt-Investitionsvolumen von 53 Milliarden US-Dollar. „Die Kreuzfahrtindustrie ist angesichts des kurzfristigen Ausblicks sehr zuversichtlich“, sagt Cindy D’Aoust, Präsidentin und CEO von CLIA.

www.cliadeutschland.de



Foto: AIDA Cruises

Neubau. Die ebenfalls in Japan gebaute „AIDAperla“ ist das zwölfte Schiff der AIDA-Flotte – Schwesterschiff „AIDAprima“ räumte beim 6. Kreuzfahrt Kongress in Hamburg gleich zwei Mal den „Kreuzfahrt Guide Award“ ab.



THE NEW PCP

Piening CONTROLLABLE Propeller



Operated by water hydraulic
to save the environment
and your budget!



REGISTER NOW!
AND EXPLORE MORE AT:
[HTTPS://VIMEO.COM/186394313](https://vimeo.com/186394313)

Piening Propeller



specialist plant
for propellers
and stern gears

**Perspektive.**

Bislang steht eine Karriere an Bord eines Schiffes nur bei wenigen Mädchen ganz oben auf der Traumjobliste.

Foto: Sunny studio, jameschipper - Fotolia

Frauen an Bord

FRAUEN
IN DER
SEEFART



| Karriere | Der Anteil weiblicher Seeleute steigt – wenn auch langsam. Der Blick in die Praxis zeigt: Häufig müssen sich Frauen ein dickes Fell zulegen, wenn sie auf einem Schiff bestehen wollen. Doch die Faszination des Jobs ist es wert.

Text & Fotos: Anne-Katrin Wehrmann

Der Tag hat sonnig begonnen, bis eben waren nur ein paar vereinzelte Wölkchen am Himmel zu sehen. Kurz vor der Einfahrt in den Borkumer Hafen zieht es dann plötzlich doch noch zu: Wind kommt auf und lässt den Seegang höher werden. Nach einer anfangs gemächlich ruhigen Anfahrt von Eemshaven schaukelt es nun ganz ordentlich an Bord.

Ruth Juliane Schmitt hält das Ruder sicher in der Hand und blickt von der Brücke zur näher kommenden Insel hinüber. „Das ist schon nicht ganz einfach, hier zu manövrieren“, sagt sie. „Jede Ansteuerung ist anders, da muss man sich konzentrieren und zusehen, wie man möglichst ohne große Schaukelei eindreht.“ Gemeinsam mit ihrem Kapitän Gerhard Conradi, dem sie später das Ruder übergibt, gelingt der 35-Jährigen das auch diesmal wieder: Alle Passagiere sehen jedenfalls munter und fidel aus, als sie wenige Minuten später von Bord gehen.

Schmitt ist Erste Nautische Offizierin – eine von immer noch recht wenigen Frauen, die es in dieser Position und in der Schifffahrt überhaupt gibt. Als Emderin hat sie schon als Kind viel Zeit am Wasser verbracht und die vorbeifahrenden Schiffe bewundert. Doch trotz ihrer Faszination fürs Meer und alles Maritime schlug sie zunächst einen anderen Berufsweg ein – auch, weil ihr privates Umfeld wegen der Männerdominanz und vermeintlich schlechter Berufsaussichten von einem Job als Seefrau abriet.

| Auf dem Wasser sein | Nach Lehramtsstudium und ersten beruflichen Erfahrungen an der Uni entschied sie sich aber doch noch, ihrer Leidenschaft zu folgen. „Schiff zu fahren und auf dem Wasser zu sein, ist einfach toll“, sagt sie. „Wenn man das eine Weile gemacht hat, kann man sich kaum noch was anderes vorstellen.“ An der Hochschule Emden/Leer legte →



Erste Nautische Offizierin.

Ruth Juliane Schmitt.



Leitende Ingenieurin.

Katja Schreier.



Fährverkehr. Ruth Juliane Schmitt pendelt mit der MS „Münsterland“ der AG EMS zwischen Eemshaven und der Insel Borkum.

→ Schmitt ein Nautik-Studium nach und erwarb dort 2012 ihr Befähigungszeugnis mit Auszeichnung. Anschließend war sie auf einem Mehrzweckschiff in weltweiter Fahrt im Einsatz, bevor sie 2013 bei der AG EMS anheuerte. Seither ist sie im Fährverkehr auf der Nordsee unterwegs – aktuell auf der Fähre MS „Münsterland“. In ihrem nautischen Werdegang habe sie sich mit Blick auf so manchen „Herrenwitz“ ein dickes Fell zulegen müssen. „Wir sind noch weit davon entfernt, dass die Beschäftigung von Frauen im Schiffsbetrieb selbstverständlich ist. Auch die Reaktionen von Fahrgästen spiegeln das gelegentlich wider.“

| Praktische Tipps | Ihr Eindruck sei, dass Frauen häufig mehr leisten müssten als ihre männlichen Kollegen, um denselben Respekt zu bekommen. Auch die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sei für viele ein Problem. „Häufig entscheidet man sich wegen der langen Abwesenheit von zu Hause gegen eine Familie, wenn man sich für die Schifffahrt entscheidet“, meint Schmitt, die diese Einschränkung bewusst in Kauf genommen hat.

Das sieht Maria Esser, Vorsitzende des Verbands „Frauen zur See“, ähnlich. Die Arbeit an Bord müsste für Frauen at-



Ticketkontrolle. Die Erste Offizierin Schmitt begrüßt die Passagiere an Bord.

traktiver gemacht werden, findet die studierte Nautikerin, die inzwischen bei der Wasserschutzpolizei arbeitet: „Zum Beispiel durch kürzere Fahrtzeiten oder Kinderbetreuungsangebote auf den Schiffen.“ Zusammen mit dem Verband Deutscher Reeder (VDR) haben die „Frauen zur See“ vor einer Weile einen Leitfaden mit dem Titel „Was erwartet mich an Bord?“ herausgegeben.

„Ziehe dich arbeitsbezogen praktisch an und verzichte auf modischen Aufwand“, heißt es darin unter anderem. Für weibliche Besatzungsmitglieder sei es wichtig, darauf zu achten, wie sie auf Männer wirkten, erläutert Esser. „Die meisten Seeleute sind lange von zu Hau-

se weg, da muss man ja nichts provozieren.“ Trotz aller Zurückhaltung kommt es vor, dass das männliche Benehmen zu wünschen übrig lässt. „Mir selbst ist mal die Unterwäsche geklaut worden – dabei hatte ich noch nicht einmal Probleme an Bord und habe mich mit allen gut verstanden.“ In den meisten Fällen klappe das Zusammenspiel der Geschlechter an Bord jedoch gut. Bei Verfehlungen männlicher Besatzungsmitglieder griffen die Reedereien aber hart durch, ergänzt der VDR mit Nachdruck.

Mitte 2016 waren 6.868 deutsche Seeleute bei der Knappschaft-Bahn-See als sozialversicherungspflichtig gemeldet, darunter 469 Frauen: Das entspricht einem Anteil von knapp sieben Prozent. Demnach sind derzeit acht deutsche Kapitäne und zehn Technische Offiziere weiblich. Weltweit liegt der Anteil seefahrender Frauen bei etwa einem Prozent, wie aus der jüngsten Manpower-Studie der Welt-Seeschifffahrtsverbände BIMCO und ICS hervorgeht.

„Der Frauenanteil in der Schifffahrt steigt stetig“, stellt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR, fest. Zwar gebe es noch immer vergleichsweise wenige Frauen in einer Branche, die über Jahrhunderte als reine



Foto: Hamburg Süd



Technik. Als Chief ist Katja Schreier für die Maschine verantwortlich.

Arbeitsplatz. Der 9.600-TEU-Frachter „Cap San Nicolas“ von Hamburg Süd.

Männerdomäne galt: Doch das traditionelle Bild erfahre einen Wandel, den der Reederverband sehr begrüße. „Warum sollten Frauen nicht an Bord eines Schiffes arbeiten? Keine Reederei kann es sich heutzutage erlauben, auf das potenzielle Know-how der Hälfte der Bevölkerung zu verzichten“, sagt Nagel. Auf dem Schiff zähle nicht das Geschlecht, sondern Leistung und gute Zusammenarbeit. Und bei der Bezahlung nehme die Schifffahrt sogar eine Vorreiterrolle ein: „Durch international verbindliche Regelungen wer-

den Mann und Frau je nach ihrem Rang an Bord völlig gleich entlohnt.“ (s. S. 19)

| Ohne Scheu | Bei Katja Schreier war es ein Zufall, der sie zur See gebracht hat – allerdings ein sehr glücklicher, wie sie heute sagt. Aufgewachsen in der Nähe von Potsdam, hatte sie ursprünglich mit Schifffahrt nichts im Sinn. Dann begleitete sie ihren Bruder Ende der 1990er-Jahre zu einer Arbeitsamtsberatung über die Ausbildung zum Schiffsmechaniker – und war so angetan, dass sie sich kur-

zerhand zu einem Praktikum auf einem Containerschiff entschloss.

Anschließend war die Sache für sie klar: „Die Wochen an Bord haben mir super gefallen, und es ging auch gleich in die Karibik. Da stand die Entscheidung schnell fest, zumal ich schon immer wusste, dass ich nicht im Büro arbeiten wollte.“ Und so bewarb sie sich 2000 bei der Hamburg Süd und ließ sich dort zur Schiffsmechanikerin ausbilden. Es folgten zwei Jahre bei der Reederei NSB und ein Studium der Schiffsbetriebstechnik und Nautik in Flensburg, bevor sie 2008 zur Hamburg Süd zurückkehrte. Heute ist die 35-Jährige leitende Ingenieurin auf der „Cap San Nicolas“ und hat in dieser Funktion die Verantwortung für die Maschinenanlage des 2013 in Dienst gestellten, mehr als 330 Meter langen Containerschiffes mit rund 55.000 PS.

„Der Job ist enorm vielfältig“, schwärmt Schreier, die noch nie Scheu vor technischen Themen hatte und in ihrer Jugend mit den Jungs in ihrem Heimatdorf an Mopeds schraubte. Ein Schiff sei wie eine kleine Stadt, in der es immer etwas zu tun gebe: von der internen Strom- und Frischwasserproduktion über die Wartung von Hauptmaschine und Aggregaten bis hin →

Frauen zur See e.V.

Der Verband wurde 1998 gegründet, 1. Vorsitzende ist Maria Esser (Foto).
Ziele:

- stärkere Vernetzung seefahrender Frauen untereinander
- Vermittlung von Kontakten zwischen Berufseinsteigerinnen und „befahrenen“ Kolleginnen
- Organisation von Treffen zum Erfahrungsaustausch und Information
- Ansprechpartnerin bei Fragen und Problemen
- Verbesserung des Dialogs zwischen männlichen und weiblichen Besatzungsmitgliedern für ein partnerschaftliches Miteinander.

www.frauen-zur-see.de



Foto: Privat



Der Job ist enorm vielfältig. Man darf sich nur nicht von dreckigen Händen und Schweiß abschrecken lassen.

Katja Schreier, Leiterin der Maschinenanlage bei der Hamburg Süd

→ zu anfallenden Reparaturarbeiten. „Ich fand das alles von Anfang an sehr spannend. Man darf sich eben nur nicht von dreckigen Händen und Schweiß abschrecken lassen.“

| Klassische Klischees | Dass sie dabei in einem traditionellen „Männerberuf“ unterwegs ist, spielte für Schreier keine Rolle, als sie sich für ihren Beruf entschied. Allerdings erhielt sie damals von manchen Reedereien Absagen – mit der Begründung, man stelle keine Frauen ein. „Inzwischen ist das aber viel offener geworden“, meint sie.

Dennoch war der Weg bis zu ihrer jetzigen Position nicht immer leicht: „Im Gegenteil. Als Frau wird man schon streng beäugt, gerade auch im technischen Bereich. Und nach Feierabend muss man sich den einen oder anderen Spruch anhören. Da hängt es dann von der Persönlichkeit ab, wie man damit umgeht.“

Einige der klassischen Klischees seien noch immer nicht aus allen Köpfen verschwunden: zum Beispiel, dass Frauen an Bord Unglück brächten oder dass ihnen Kraft und Geschicklichkeit fehlten. „Dabei können Frauen den Job genauso gut machen wie Männer“, ist die Chefin der Maschinencrew überzeugt.

Ihre Erfahrung: Mit steigendem Rang wird es einfacher, weil der Respekt der männlichen Kollegen größer wird. Auch deswegen hat sich Katja Schreier schon früh vorgenommen, eines Tages Chief zu werden. Ende 2015 war es dann so weit, und sie bekam die zusätzlichen Streifen auf ihre Uniform. „Ich habe die ganze Zeit dafür gekämpft, aber in dem Moment habe ich mich plötzlich gefragt: Bin ich überhaupt schon so weit?“ Eine Frage, die vermutlich in die Kategorie „typisch Frau“ fällt, wie sie selbst einräumt. „Aber das ist das Spannende daran: Man merkt dann auch schnell, dass man die Dinge ge-

wuppt bekommt.“ Inzwischen genießt sie es, Aufgaben delegieren zu können, eng mit dem Kapitän zusammenzuarbeiten und durch ihre Funktion mehr Kontakt zur Landseite zu haben.

Sie fände es gut, wenn Frauen an Bord künftig noch selbstverständlicher würden, sagt die 35-Jährige: „Weil wir noch einmal einen anderen Blick auf die Dinge haben und weil Männer manchmal ein bisschen chaotischer sind.“ Eine Feststellung ist ihr allerdings wichtig: „Ich will nicht Vorkämpferin für irgendwelche frauenrechtlichen Themen sein, sondern ich liebe einfach meinen Beruf.“

WISTA

Die Women's International Shipping & Trading Association (WISTA) fördert seit mehr als 40 Jahren nationales und internationales Netzwerken unter weiblichen Fach- und Führungskräften aus der maritimen Wirtschaft. In Deutschland sind derzeit gut 80 Mitglieder aktiv – weltweit sind es 2.300 aus 34 Nationen. 1. Vorsitzende von WISTA Germany ist Dagmar Klenk von der Reederei Harmstorf (Foto).



Foto: Oliver Lohrengel

www.wista.net/de



Ansage. Ruth Juliane Schmitt ist als Erste Offizierin Stellvertreterin des Kapitäns.

Ruth Juliane Schmitt ist unterdessen mit der MS „Münsterland“ auf dem Rückweg von Borkum nach Eemshaven. Ein paar Stunden hat sie noch vor sich: Ihr Dienst beginnt früh um 6.45 Uhr und endet nach mehreren Überfahrten abends gegen 19 Uhr. Trotz des langen Arbeitstags betrachtet sie es als „Luxus“ gegenüber der Großen Fahrt, in Küstennähe im Einsatz zu sein und so leichter private Kontakte pflegen zu können.

Wie Katja Schreier kann auch sie sich gut vorstellen, perspektivisch einen weiteren Streifen auf der Uniform zu tragen und dann Kapitänin zu werden.. Qualifizierte Frauen seien an Bord genauso gut zu gebrauchen wie Männer. Aber: „Es könnte alles noch ein bisschen einfacher sein, wenn es normaler wäre, dass Frauen auf Schiffen arbeiten.“ Viele potenzielle Kolleginnen würden sich wahrscheinlich eher dafür entscheiden, wenn es mehr weibliche Seeleute gäbe. Sie rät ausdrücklich zu: „Wenn das Team passt, ist das ein super Job, der enorm viel Spaß macht.“ |•••

INFORMATIONEN

- Nicht nur für Frauen: Viele Infos zum Thema Karriere in der Seeschifffahrt – etwa zu den verschiedenen Berufsbildern auf See und an Land – gibt es beim Verband Deutscher Reeder (VDR): ausbildung.reederverband.de

Fotos: Sunny studio, janneschipper - Fotolia, Frank Kemms/VDR



Frauen gehören an Bord wie Männer auf den Spielplatz

••• „Unnerröck an Bord? Dat gifft Malheur!“ Über Jahrhunderte hatte sich dieser Aberglaube in den Köpfen von Seemännern gehalten. Frauen mit an Bord zu nehmen, war lange undenkbar. Als Gäste und Passagiere – das ging vielleicht noch. Aber als vollwertiges Crewmitglied? Unvorstellbar.

So schwer es ist, das romantisierende Bild der Seefahrt aus den Köpfen mancher Menschen zu bekommen (nein, früher war es ganz gewiss nicht besser an Bord!), so schwer ist es auch, Vorbehalte abzubauen. Fakt ist: Frauen und Männer sind gleichermaßen für alle Arbeiten an Bord geeignet, sei es auf der Brücke, an Deck oder im Maschinenraum. An Bord kommen Menschen aus ganz unterschiedlichen Nationen und Kulturen zusammen. Trotz der Unterschiede gut miteinander auszukommen und als Team zu funktionieren, ist eine Herausforderung für alle Seeleute. Frauen an Bord sind eine weitere Komponente des vielfältigen Arbeitsplatzes auf See.

Wer glaubt, spätestens mit dem ersten Kind habe sich das Thema „Frau an Bord“ erledigt, der irrt. Familienplanung, Erziehung, Zeit mit den Kindern zu verbringen – das sind längst auch Männerthemen geworden. Zu Recht steht bei vielen Reedereien die Vereinbarkeit von Seeschifffahrt und Familienleben hoch im Kurs. Der regelmäßige Wechsel von Nautikern zwischen Brücke und Flottenkontrollzentren an Land ist nur ein Beispiel von vielen, die Seefahrt attraktiver für alle zu machen.

Ralf Nagel,
Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied des VDR





Deutsche Reeder im Porträt

Erfolgreich in der Nische

FRAUEN
IN DER
SEEFAHRT

| **Teil 12** | Die Bremerin **Ilse Fliege** ist nicht nur Geschäftsführerin der Reederei Bremen Overseas Chartering (BOCS), sondern seit 1996 auch Honorarkonsulin der Republik Togo für Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein.

Text: Claudia Behrend, Fotos: Joerg Schwalfenberg

Mut ist immer gut. Man braucht ihn auf jeden Fall, wenn man unternehmerisch tätig werden will. Als Frau vielleicht noch ein wenig mehr. Ilse Fliege war couragiert, als sie 1990 im Alter von 48 Jahren zunächst mit einem belgischen Partner eine Reederei gründete, und erneut, als sie dessen Anteile ein Jahr später komplett übernahm, um die Reederei unter dem Namen BOCS Bremen Overseas Chartering (BOCS) allein weiterzuführen. Seit mehr als einem Vierteljahrhundert ist die gebürtige Oldenburgerin nun Geschäftsführerin von BOCS, spezialisiert auf den Schiffstransport von konventioneller Ladung zwischen Europa und Westafrika.

Heutzutage sind das gleich zwei Nischen. Zu Beginn ihrer Karriere wurde allerdings noch alles konventionell verladen. Und „die Containerschiffahrt hat mich nie so richtig fasziniert“, sagt die lebhaft 75-Jährige mit einem Lächeln. An konventioneller Ladung schätzt sie die kontinuierlichen Veränderungen, für die man viel Kreativität und den Mut brauche, um die Projekte anzupacken. Die traditionelle Art der Ladung hat sie daher auch ihre gesamte Karriere in der maritimen Wirtschaft hindurch begleitet.

Bevor sie allerdings in die maritime Wirtschaft einstieg, absolvierte Fliege eine Ausbildung zur Industriekauf- →

Courage. Die Unternehmerin Ilse Fliege hat sich auf den Seetransport zwischen Europa und Afrika spezialisiert.

→ Frau und verbrachte vier Jahre für Studienaufenthalte in Frankreich, in der Schweiz und in Großbritannien. Englisch und Französisch hatte sie zwar bereits in der Schule gelernt, aber in dieser Zeit vertiefte sie ihre Sprachkenntnisse – so sehr, dass sie eine Zeit lang selbst Französisch an der Volkshochschule unterrichtete.

| Resoluter Charme | Zur Schifffahrt kam sie nach ihrer Rückkehr, weil es dort damals eine große Zahl von attraktiven Jobs gab und sie die vielen jungen Menschen in der Schifffahrtsszene sowie die starke Internationalität reizten. Nach einigen maritimen Stationen war sie bis 1989 als Geschäftsführerin bei der Bremer Reederei Europa-Afrika-Linie (EAL) tätig, die einen regelmäßigen Liniendienst nach Westafrika betrieb. Doch als EAL veräußert werden sollte, „war mein Platz nicht mehr so ausbaufähig“.

Worauf sie setzen konnte, waren ihre Erfahrungen in der Schifffahrt, im Management und ihre starke Affinität zur französischen Sprache sowie ihre Kenntnisse über den afrikanischen Kontinent. Speziell in Westafrika hatte sie sich bereits einen Namen als „dame de fer“ – Eiserne Lady – gemacht. Die Härte der Britin hat Fliege nicht, die Qualitäten einer Chefin aber durchaus: „Als Frau kann ich besser zuhören, glaube nicht, dass ich immer recht habe, und kann mich gut auf fremde Mentalitäten einstellen“, sagt Fliege mit ihrer tiefen Stimme und einem Quäntchen französischem Charme.

| Kulturelles Verständnis | So lag die Idee der Selbstständigkeit im Verkehr mit Stück- und Schwergut zwischen Europa und Westafrika für die resolute Bremerin quasi auf der Hand. Überhaupt, Westafrika: In den Dekaden, die sie mit den Küstenländern dort zusammenarbeitet, ist sie früher zwölfmal – heutzutage immerhin noch sechsmal – im Jahr dorthin gereist. Daneben blieb außer für Mann und Tochter und klassischen Konzert- und Opernbesuchen wenig Zeit für Hobbys. Sie bedauert das aber nicht und strahlt noch immer, wenn sie von ihrem Beruf und den vielen Erlebnissen erzählt. Wenn sie sich daran erinnert, wie ein Mit-



Während sich einige Wettbewerber aus dem Markt zurückgezogen haben, richten wir unser Augenmerk auf die eigene Entwicklung und investieren antizyklisch.

Ilse Fliege, BOCS-Geschäftsführerin

arbeiter einer westafrikanischen Hafenbehörde während des Essens im Restaurant einschlief, den Kopf auf dem Tisch, und berichtet, wie von ihren Gästen weitere fünf Freunde und Bekannte, die nicht einmal mit Schifffahrt zu tun haben, ganz selbstverständlich zum Essen hinzugeladen wurden, muss sie noch immer schmunzeln.

Ob sie dort als Frau akzeptiert werde? „Ja, sowohl als Inhaberin als auch als Frau.“ Bereits in ihrer Zeit bei der EAL habe sie beispielsweise zu Togo eine intensive Beziehung aufgebaut und auch in schwierigen Zeiten die Anläufe in Lomé durchgeführt. Das wurde anerkannt und war sicherlich auch ein Grund, weshalb sie 1996 zur Honorarkonsulin für die Republik Togo berufen wurde. Wichtig seien vor allem Respekt und Diplomatie. Von den Westafrikanern habe sie viel gelernt, beispielsweise in schwierigsten Situationen eine positive Grundhaltung zu bewahren und Probleme charmant zu beleuchten. Viele Reibungspunkte mit Behörden müs-

se man mit einem Lächeln überwinden. Und: „Es gibt immer eine Lösung, wenn man dazu bereit ist, sich auf die Partner einzulassen.“ Schlüssel zum Erfolg sind für sie: Verlässlichkeit, Akzeptanz der Mentalität und der Kultur von Kunden, Dienstleistern und Hafenbehörden.

| Eigene Strategie | Nicht nur, wenn die Reederin erzählt, ist ihr großes Interesse an dem Kontinent, der Kultur und den Menschen zu spüren. Auch die eindrucksvollen afrikanischen Kunstwerke, die ihre kürzlich schlicht und elegant renovierten Büroräume unweit der Weser schmücken, zeugen davon. Mit insgesamt 15 Mitarbeitern steuert Fliege von hier eine Flotte von drei Mehrzweckschiffen mit einer Tragfähigkeit von jeweils 28.000 Tonnen. Zu den 2011 ausgelieferten Frachtern „African Wind“, „African Forest“ sowie „African River“ und Trampschiffen, die bei Bedarf gechartert werden, kamen 2015 mit der „WAF Motion“ und der „WAF Passion“ noch zwei kleinere Schiffe in Langzeitcharter hinzu, die insbesondere für kleinere Häfen mit Tiefgangsbeschränkungen eingesetzt werden.

Ein mutiger Schritt in einem schwierigen Markt: Während BOCS früher beispielsweise jährlich rund 100.000 Tonnen Kakao von der Elfenbeinküste nach Europa transportierte, kann dieses Geschäft mit konventioneller Tonnage heute schlichtweg nicht mehr angeboten werden – die Frachtraten sind insbesondere nordgehend zu niedrig. In den vergangenen Jahren hinzugekommen und inzwischen größte Wettbewerber sind Containerreedereien, die aufgrund der Überkapazitäten ihren Fokus stärker auf konventionelle Ladung ausgerichtet haben, und RoRo-Reedereien. Südgehend fällt zunehmend Projektladung für die Öl- und Gasindustrie weg.

Immerhin: Viele Empfänger bevorzugen nach wie vor konventionelle Verladung, und das Geschäft mit dem Import von Holzstämmen, Furnieren und Schnittholz ist stabil. Fliege verfolgt daher ihre eigene Strategie: „Während sich einige Wettbewerber aus dem Markt zurückgezogen haben, richten wir unser Augenmerk auf die eigene Entwicklung und investieren antizyklisch.“ Das sei natürlich nicht



Profil Ilse Fliege

- Jahrgang 1941
- Ausbildung zur Industriekauffrau
- Vierjähriger Auslands- und Studienaufenthalt in Frankreich, Großbritannien und der Schweiz
- Gründung von BOCS: 1990
- Honorarkonsulin für die Republik Togo seit 1996

www.bocs.de

ganz ohne Risiko. Grund, dies zu bereuen, hat sie jedoch nicht: 2015 hat BOCS rund 550.000 Frachttonnen verladen, 2016 werden es trotz des schwierigen Marktumfelds voraussichtlich 500.000 sein.

Und dennoch: „Es ist eine aufregende Zeit.“ Positiv stimmen Fliege ihre Prognose von durchschnittlich fünf Prozent Wachstum für den afrikanischen Kontinent und die relative politische Stabilität Westafrikas. Eine Fusion, wie gerade branchenweit zu beobachten, ist daher für die Reederin kein Thema.

| Mehr Freiraum | Die Nachfolgefrage dagegen schon. Am Schreibtisch gegenüber arbeitet ihre Tochter Anna-Katharina Hollnagel, die für Marketing, Personal und Finanzen verantwortlich ist. Und ein Büro weiter leitet ihr Schwiegersohn Björn Hollnagel den kommerziellen Bereich. Wann die beiden die Reederei ganz übernehmen, steht zwar noch nicht fest, zumal die Gründerin bei großen Verträgen ab und zu noch selbst präsent sein muss, wie sie sagt. Stolz ist sie darauf, dass sie es mittlerweile jeden Tag schafft, eine Viertelstunde mit dem Fahrrad

und dem Hund unterwegs zu sein. Weniger arbeiten möchte sie künftig ebenfalls.

Das befürwortet auch ihr Mann, mit dem sie seit 47 Jahren verheiratet ist und der beruflich nichts mit Schifffahrt zu tun hat. „Manchmal beschwert er sich, dass er mehr mit mir reisen möchte.“ Das wünscht sie sich allerdings auch selbst. Außerdem will sie bald mal in die Elbphilharmonie. Dass das Unternehmen noch lange fortbesteht, liegt ihr besonders am Herzen. Vielleicht hat sich ihr Mut ja über die Tochter an ihre 2016 geborene Enkelin vererbt. **|●●●**

**Festeredner.**

Schleswig-Holsteins
Ministerpräsident Torsten
Albig beim Reederessen.



Friedrich List hat einmal gesagt: ‚Wer an der See keinen Anteil hat, der ist ausgeschlossen von den guten Dingen der Welt und unseres Herrgotts Stiefkind.‘ Wer an der See keinen Anteil hat, ist Herrgotts Stiefkind. Das sage ich als jemand (...), der Enkel eines Großvaters ist, der seine guten Jahre bei der deutschen Handelsmarine verbracht hat und bis ins hohe Alter mit strahlenden Augen davon erzählte. (...) Wenn ich List zitiere, dann tue ich das auch als Sohn eines Vaters, der in Franken groß geworden ist und den die deutsche Marine an die Ostsee geholt hat (...).

Dies sage ich auch (...) als Vater eines Sohnes, der im letzten Jahr hier unter Ihnen saß, weil er bei Sartori & Berger so

schön ausgebildet wurde, dass er jahrgangsbester schleswig-holsteinischer Schifffahrtskaufmann wurde und als Belohnung – was mich mit großem Stolz erfüllt hat – hier mit Frack und Fliege unter Ihnen sitzen durfte. (...) Diese ganze Ausbildung, die er genossen hat, hat in unsere Familie wieder viele Debatten über die maritime Welt hineingetragen, vor allem aber wieder die Begeisterung für ein unfassbar bedeutendes und unfassbar schönes Tätigkeitsfeld.

Es erfüllt mich mit Freude, dass ich heute vor Ihnen stehen darf als Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (...), der viel mit unseren Freunden in Hamburg gemeinsam in dieser →

„Die deutsche Handelsflotte nach vorn bringen!“

| Reederessen | Der schleswig-holsteinische Ministerpräsident Torsten Albig hat Deutschlands Reedern seine Unterstützung zugesichert – und zu Bescheidenheit gemahnt. Wir dokumentieren die Rede in Auszügen.



Foto: Peter Vogel

Begrüßung. VDR-Präsident Alfred Hartmann (r.) und Geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel nahmen Torsten Albig in die Mitte.

→ wundervollen Metropolregion versucht zu bewegen, damit wir als ein großer Wirtschafts- und Lebensraum erfolgreich sind; der zutiefst davon überzeugt ist, dass wir das maritime Kraftzentrum Deutschlands sind, dass Schleswig-Holstein und Hamburg gemeinsam die Aufgabe haben, dieses Kraftzentrum immer wieder mit Impulsen zu versehen, immer wieder an Ihrer Seite zu stehen und immer wieder dafür Sorge zu tragen, dass wir in Deutschland nie vergessen, dass fast all unser Wohlstand, all unsere Wertschöpfung davon abhängt, dass es Ihnen gut geht, dass Seeschifffahrt funktioniert, dass unsere Häfen funktionieren, dass wir die Grundlagen für ökonomischen Wohlstand auch in Süddeutschland ganz oft hier bei uns im Norden legen. (...)

„Lange Durststrecke“ | Präsident Hartmann hat die ökonomischen, die sozialen Herausforderungen sehr deutlich angesprochen. (...) Es geht den deutschen Reedern nicht gut. Sie alle kreuzen gerade hart am Wind, rote Zahlen durchziehen Ihre Branche, und neue, zum Teil auch schmerzhaft Alliances werden geschmiedet. (...) Wir brauchen eine neue Geschichte auch dieser deutschen Handelsschifffahrt, in der es nicht nur einen Ausweg gibt, das woanders hin zu verkaufen. Ich kann mir gut vorstellen, dass die Grundstimmung bei Ihnen heute bei dieser langen Durststrecke, die Sie auszuhalten haben, eine etwas moderatere ist. Das Menü macht es ja auch deutlich: Bescheidenheit ist angesagt. Vielleicht schlagen die maritimen Herzen heute nicht mehr ganz so schnell, wie ich es mir wünschen würde.

Wir müssen das gemeinsam ändern. Wir brauchen eine politische Strategie, wie wir diese stolze deutsche Handelsflotte,



Wir haben gemeinsam die Aufgabe, dieses maritime Kraftzentrum immer wieder mit Impulsen zu versehen und dafür Sorge zu tragen, dass wir in Deutschland nie vergessen, dass fast all unser Wohlstand davon abhängt, dass Seeschifffahrt funktioniert.

Torsten Albig (SPD), Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein

die immer noch eine der großen der Welt ist, die viertgrößte (...) mit ihren über 3.000 Handelsschiffen, mit ihren 21 Milliarden Euro Jahresumsatz, weltmarktfähig halten. Ich kann mir kein Deutschland vorstellen, das am Ende ohne eigene Handelsflotte dasteht. Wir sind das Handelsland, das Land, das vom Wirtschaften wie kaum ein anderes in der Welt und in Europa profitiert. Wir sind das Gegenmodell zu dem, was Trump beschreibt im Augenblick für die USA.

Wir profitieren von jeder Interaktion, von jedem Wirtschaftsstrom auf dieser Erde. Und wir tun es vor allem deshalb, weil es eine funktionierende und gute

Seeschifffahrt gibt, über die all unsere Importe und Exporte, jedenfalls fast drei Viertel von ihnen, abgewickelt werden. Wenn das irgendwann nicht mehr durch Sie, durch deutsche Reeder, durch deutsche Schiffe, auch mit deutschen Besatzungen gemacht wird, dann verlieren wir eine unserer Kernkompetenzen als Welthandelsnation. Das kann nicht der richtige Weg sein.

Wir brauchen politisch ein klares Bündnis und eine gemeinsam entwickelte Strategie, wie wir uns so aufstellen, dass wir in diesem Wettbewerb eine Chance haben und nicht nur sehen, dass asiatische oder andere Wettbewerber an uns vorbei-



Quartett. Nagel und Hartmann mit Jan-Wilhelm Schuchmann (Bugsier) und Nikolaus Schües (Laeisz).



Unterstützung. Pastorin Heike Proske warb für Spenden zugunsten der Deutschen Seemannsmission.



Next Generation. Christoph Schulte (Reederei Bernhard Schulte) mit Franziska Eckhoff (Reederei Eckhoff).

Foto: Peter Vogel

ziehen. Ich weiß, dass das nicht trivial ist. Wenn wir über Lohnsteuer reden, wenn wir über die Beschäftigung unter der deutschen Flagge reden, wenn wir über den Sinn der Lohnnebenkosten reden, wenn wir über die Tonnagesteuer oder die Befreiung der Schiffserlöspools von der Versicherungsteuer reden, wenn wir uns die Schiffsbesetzungsverordnung anschauen oder all die eher ja kleinteiligen Maßnahmen, dann sind es immer auch Versuche, an kleinen Schrauben zu drehen, auch mit Ihrer Unterstützung, glaube ich, und immer auch die fünf norddeutschen Länder an Ihrer Seite.

Aber es reicht erkennbar noch nicht aus. Niemand, auch ich nicht, kann Ihnen heute einen Masterplan beschreiben, wie wir wieder in eine Situation kommen, dass wir diese stolze deutsche Handelsflotte wieder nach vorne bringen und sie nicht permanent kleiner werden lassen. (...)

Und wir brauchen Ihren Rat, und Sie brauchen Politik von Landes- bis zur Bundesebene, die auch in Europa auf Sie aufpasst, aber auch bei internationalen Standards darauf aufpasst, dass Sie eben nicht abgehängt werden und andere sich einen feuchten Kehricht darum kümmern, was an Standards gerade eingerichtet wird und dass Sie die Einzigen sind, die negativ belastet sind. Wir brauchen eine solche Strategie, und wir brauchen sie bald. Und ich hoffe sehr, dass in der nächsten Legislatur auch des Bundes das ganz oben auf der Agenda welcher Bundesregierung auch immer steht, dass wir den maritimen Standort Deutschland stärken und erhalten.

| „Besonderes Ethos“ | Meine Damen und Herren, wir tragen ein klein bisschen auch als Länder durchaus dazu bei, dass wir an



Diskussion. VDR-Präsident Thomas Rehder (l.) mit Hans Olav Lindal, Präsident vom Reederverband Norwegen.



Willkommen.
VDR-Präsident
Alfred Hartmann
begrüßt die Gäste
in der Hamburger
Handelskammer.

Ihrer Seite stehen bei der Bewältigung der Folgen einer großen Finanzkrise. Dieses verlangt viel von allen Akteuren. Es ist schwer zu erklären, (...) warum Entscheidungen so getroffen werden, wie sie getroffen wurden, warum wir Risiken in die Bücher des Steuerzahlers nehmen (...), um Ihnen und auch den dazugehörigen Kreditinstituten Wege der Rausentwicklung aus der Krise möglich zu machen. Es ist nicht trivial, das zu erklären. Es ist leicht verhetzbar.

Und wir tun gut daran, auch gerade an einem solchen Ort, wenn wir über solche Entwicklungslinien miteinander nachdenken, dass wir uns gemeinsam darauf besinnen, dass dieses viel einfacher auszuhalten ist, wenn dieses besondere Ethos, das diesen Raum durchflutet, das geprägt ist vom hanseatischen Kaufmannsstolz, wenn dieses Ethos an jeder Stelle erlebbar wird, wo wir miteinander die anstehenden Probleme versuchen zu lösen. (...)

Ich sage das zu Ihnen, weil ich zutiefst davon überzeugt bin, dass es in der Seeschifffahrt nur ehrbare Berufe gibt, und der Beruf des Reeders einer der ehrbarsten ist, und ich Sie aufrufen möchte, dieses mit

Stolz zu verkünden, nicht nur Geschichten des Niedergangs zu beschreiben (...).

Wir werden bis 2030 eine Verdoppelung des Welthandels haben. (...) Und ich glaube ganz sicherlich nicht bei aller Herausforderung durch die Digitalisierung, dass wir erleben werden, dass all unsere Turnschuhe demnächst nur noch von 3-D-Druckern gedruckt werden. (...) Eins wird Bestand haben: dass Handel diese Welt bestimmen wird in den nächsten 100 Jahren so wie in den letzten 100 Jahren. (...) Es war die Seefahrt, die Globalisierung erfunden hat, bevor wir das in den politischen Sprachgebrauch aufgenommen haben. (...) Und wir verdanken es auch heute unseren Reedern, dass die Welt verbunden ist. Ihre Schiffe verbinden Märkte, und damit verbinden Sie Menschen. (...)

| „Neue Horizonte“ | Deswegen ist meine Abschlussbotschaft an Sie: Bitte eröffnen Sie uns auch weiter als Gesellschaft neue Horizonte und seien Sie dabei gute Botschafter und Botschafterinnen auch unserer Wirtschafts-, unserer Gesellschaftsordnung und unserer Werte.

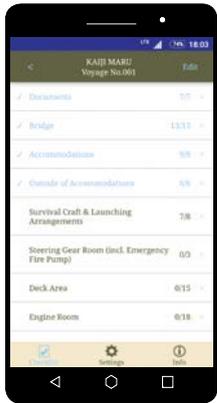
Sie haben Politikerinnen und Politiker wie mich dabei an Ihrer Seite, wenn es darum geht, die maritime Industrie, die maritime Welt, die maritime Wirtschaft zu stärken und nicht aufzugeben. Ich kann mir ein Deutschland ohne eine starke Handelsflotte, ein Deutschland ohne einen florierenden maritimen Sektor nicht vorstellen. Ich wünsche Ihnen und uns allen für die Arbeit an diesem Ziel eine glückliche Hand! |●●●



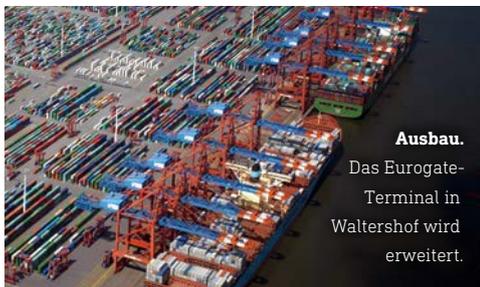
Handelskammer. Am Reederessen nahmen 320 Gäste aus Deutschland und dem Ausland teil – aus der maritimen Wirtschaft, Politik und Verwaltung sowie Verbänden und NGOs. Als Hauptgang gab es Labskaus.

App für Hafenstaatkontrolle

••• Die Klassifikationsgesellschaft ClassNK hat die „Arrival Checklist“ als mobile App herausgebracht. Die App dient der Vorbereitung auf Hafenstaatkontrollen und ist für Smartphones und Tablets verfügbar. Die App wurde als Schiffsmanagement-Lösung entwickelt, um das Risiko von Mängeln und Festhaltungen im Hafen zu minimieren. Inspektionsergebnisse lassen sich zusammen mit Notizen und Fotos für jede entsprechende Checklistenposition in das System eingeben und als pdf-Version an die Landseite übermitteln. www.classnk.or.jp



Screenshot: ClassNK

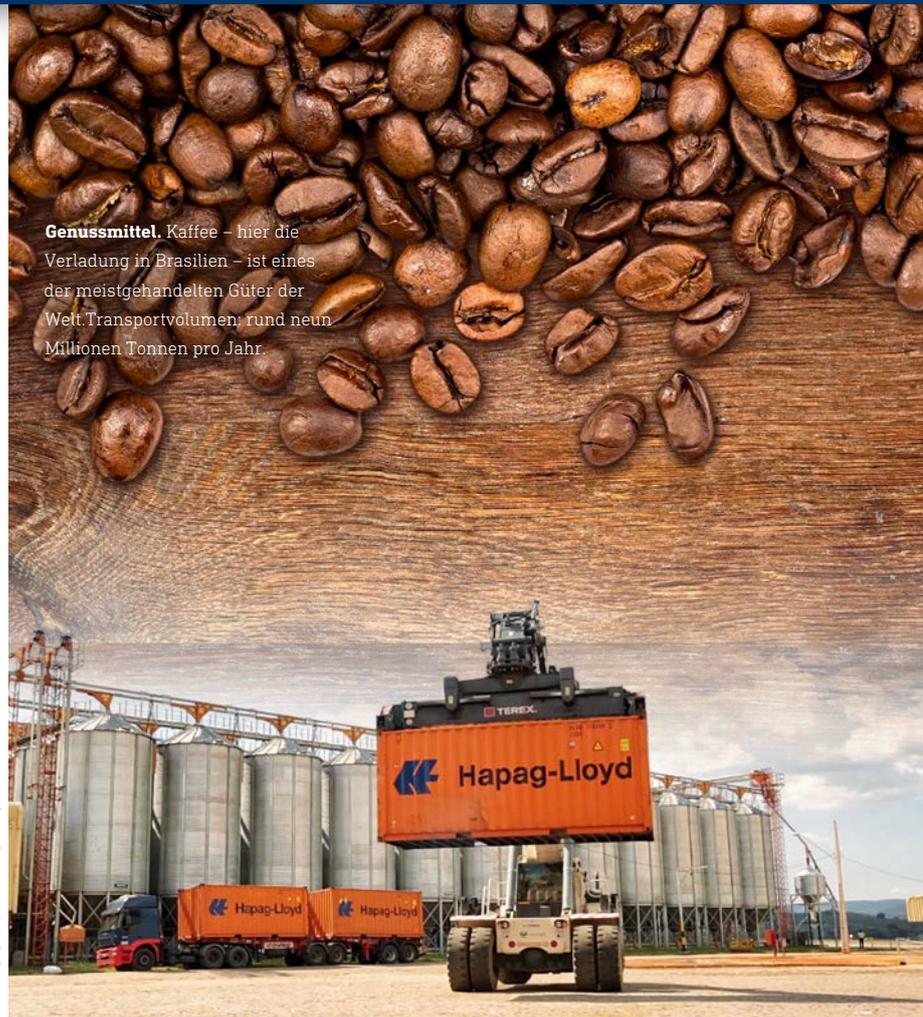


Ausbau.
Das Eurogate-Terminal in Waltershof wird erweitert.

EUROGATE mit mehr Platz

••• Der Planfeststellungsbeschluss zur Westerweiterung des Hamburger Hafens liegt vor. Geplant ist eine Kaimauer mit einer Gesamtlänge von 1.050 Metern, die an die vorhandenen Liegeplätze am Predöhlkai anschließt und von dort zunächst 600 Meter in nordwestliche Richtung bis zur Elbe verläuft, dort nach Westen abknickt und parallel zum Bubendey-Ufer fortgeführt wird. Zusätzlich werden wasserseitig Böden bis zu einer Tiefe von etwa 17,3 m abgetragen und damit Zufahrts- und Liegeplatzbereiche vertieft. Der vorhandene Drehkreis für Schiffe in der Elbe wird von heute 480 m auf zukünftig 600 m vergrößert. Davon profitiert u.a. der Container Terminal Hamburg (CTH) von EUROGATE. www.hamburg.de/bwvi

Foto: EUROGATE



Fotos: Hapag-Lloyd AG, stockphoto-graf-Fotolia

Genussmittel. Kaffee – hier die Verladung in Brasilien – ist eines der meistgehandelten Güter der Welt. Transportvolumen: rund neun Millionen Tonnen pro Jahr.

Hapag-Lloyd setzt auf Kaffee

••• „Perspektiven und Innovationen im internationalen Kaffeemarkt“ war das Thema einer Podiumsdiskussion bei Hapag-Lloyd Ende November. Kaffee-Experten diskutierten die neuesten Entwicklungen und Herausforderungen im Kaffeemarkt.

Etwa jeder 100. Container an Bord von Hapag-Lloyd Schiffen ist mit Kaffeebohnen oder Kaffeepulver gefüllt – Tendenz steigend. Als eine der erfahrensten und größten Linienreedereien in diesem Markt intensiviert Hapag-Lloyd jetzt seine entsprechenden Aktivitäten. „Kaffee ist ein extrem sensibles Naturprodukt. Ein reibungsloser, professioneller und auf den jeweiligen Kundenwunsch zugeschnittener Transport ist das A und O für unsere weltweiten Kunden“, sagt Thorsten

Haeser, Chief Commercial Officer (CCO) der Hapag-Lloyd AG.

In den wichtigsten Exportregionen Südamerikas und Asiens hat Hapag-Lloyd seine Kapazitäten aufgestockt. Jetzt verstärkt das Unternehmen auch seine Aktivitäten in den Bereichen Vertrieb und Kundenservice.

So werden die Kunden im weltgrößten Kaffee-Exportmarkt Brasilien an einem eigens eingerichteten „Export Coffee Desk“ betreut. In Hamburg – Europas größtem Importzentrum für Kaffee – wurde ein „Import Coffee Desk“ eingerichtet. Durch die Einführung des von Hapag-Lloyd designten Stahlbodencontainers kann Kaffee geruchsneutral transportiert und noch besser vor Feuchtigkeit geschützt werden.

www.hapag-lloyd.com

Philadelphia: Investitionen in Hafen

••• Der US-amerikanische Bundesstaat Pennsylvania hat ein umfangreiches Investitionsprogramm für den Hafen Philadelphia beschlossen. So soll der Packer Avenue Marine Terminal für rund 200 Mio. US-Dollar ausgebaut werden, um bis 2020 die Containerumschlagkapazität auf 900.000 TEU pro Jahr mehr als zu verdoppeln. Im Rahmen der Hafen- und Terminalerweiterung sollen vier zusätzliche elektrisch betriebene Post-Panamax-Containerkrane angeschafft werden. Außerdem sind der Neu- und Umbau von Lagerhallen, eine Elektrifizierung der gesamten Anlage und der Ausbau von Landstromeinrichtungen geplant. Der Fluss Delaware soll vertieft werden. www.philaport.com



Terminal.
Derzeit werden jährlich 400.000 TEU umgeschlagen.

Foto: Wikimedia Commons/Public Domain

Liverpool rechnet mit Wachstum

••• Im Hafen von Liverpool ist der neue Containerterminal „Liverpool 2“ in Betrieb gegangen. Der Terminalbetreiber Peel Ports hat in den vergangenen drei Jahren mehr als eine halbe Milliarde Dollar in den Ausbau des Hafens investiert. Mit fünf 92 m hohen

Containerbrücken und einer Wassertiefe von 16,50 m ist der Terminal auch für Großcontainerschiffe der neuesten Generation gerüstet. Über Liverpool läuft fast die Hälfte des transatlantischen Handels von Großbritannien.

www.peelports.com

Foto: Rodhulandem/CC BY-SA 3.0



Erholung. Die letzten Quartale liefen für Hamburg wieder besser.

Hamburger Hafen mit Aufwärtstrend

••• Nach einem schleppenden Jahresstart bewegten sich die Umschlagzahlen im Hamburger Hafen in den ersten neun Monaten weitgehend auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums.

Der gesamte Güterumschlag erhöhte sich um 0,3 Prozent auf 105 Millionen Tonnen, der wich-

tige Containerumschlag ging um 0,1 Prozent auf 6,7 Millionen Standardcontainer (TEU) zurück. Für das Gesamtjahr 2016 peilt der Hamburger Hafen ähnliche Zahlen wie im Vorjahr an. 2015 waren rund 8,8 Millionen Container umgeschlagen worden.

www.hafen-hamburg.de

Foto: Hafen Hamburg/Peter Glaubitt

Europaort Rotterdam: Der Countdown läuft

••• Vom 7. bis 10. November nächsten Jahres werden die Augen der maritimen Welt wieder auf Rotterdam gerichtet sein: Dort findet die Europort 2017 statt. Diese Veranstaltung gilt als einer der weltweit führenden internationalen Events für innovative maritime Technologien und komplexen Schiffbau. Der

Schwerpunkt der Europort 2017 liegt auf Spezialschiffen wie Offshore-, Bagger-, Bau-, See- und Binnenschiffen sowie Arbeitsbooten und Superyachten. Die Europort 2017 soll rund 30.000 Fachbesucher und 1.100 Aussteller anlocken. Bereits Anfang April findet in Tuzla die Europort Turkey statt. www.europort.nl

Transatlantikumschlag.

Der neue Terminal schafft 500 zusätzliche Arbeitsplätze.



Freie Reedereiinspektoren - Marine Superintendents Ltd.

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand / Germany

Telefon +49 (0) 4503 702 660 - 0
Fax +49 (0) 4503 702 660 - 15

E-Mail info@freiereedereiinspektoren.com
Web www.freiereedereiinspektoren.com



Helden des Alltags

| Engagement | Immer wieder retten Seeleute auf Handelsschiffen Flüchtlinge vor dem Ertrinken. Die Deutsche Seemannsmission kümmert sich um das Wohl der Seeleute, die dabei selbst oft traumatisiert werden. Text: Sebastian Meißner

Der Flüchtlingsstrom im Mittelmeer nimmt kein Ende. Mehr als 350.000 Migranten sind allein im vergangenen Jahr über das Mittelmeer nach Europa gekommen, so die Internationale Organisation für Migration (IOM). Auch wenn in den Wintermonaten die Zahl üblicherweise etwas zurückgeht, erwarten Experten auf lange Sicht einen starken Anstieg der Fluchtversuche über den Ozean. Die Nachfrage ist so hoch, dass Schlepper immer marodere Holzkähne oder Schlauchboote für die Überfahrt einsetzen und diese mit immer mehr Menschen beladen. Die Fol-

gen sind dramatisch: Laut UN-Flüchtlingshilfswerk United Nations High Commissioner for Refugees, UNHCR) sind zwischen Januar und Oktober 2016 mehr als 4.000 Menschen im Mittelmeer ertrunken. Seit 2014 gab es mehr als 10.000 Tote.

Längst hat die EU ihre Rettungsaktivitäten ausgeweitet, und auch die nationalen Küstenwachen und Marineschiffe haben ihre Einsätze deutlich erhöht. Dennoch sind auch Handelsschiffe weiterhin stark von der Thematik betroffen. Denn wer auch immer ein Flüchtlingsboot auf dem Mittelmeer entdeckt, informiert das

MRCC Rom. Die Seenot-Leitstelle prüft dann, welches Schiff in der Nähe ist, und entscheidet, wer sich an der Rettung beteiligen soll. Oft sind das Handelsschiffe. Menschen in Seenot zu helfen, ist für Seeleute nicht nur eine Jahrhundertealte Tradition, sondern auch eine rechtliche Verpflichtung. In den letzten Jahren haben Besatzungen deutscher Handelsschiffe mehr als 450.000 Menschen im Mittelmeer vor dem Tod gerettet. „Die deutschen Reeder stehen uneingeschränkt zu ihrer rechtlichen und moralischen Verpflichtung, jedem Menschen



Seenot. Die Fluchtroute nach Europa von Ägypten nach Italien gilt als besonders gefährlich. Immer wieder geraten Flüchtlinge in Lebensgefahr.

Foto: eunavfor med, Italian Coast Guard

HINTERGRUND

Wie funktioniert eine Rettungsaktion?

••• Ein Seenotfall liegt vor, wenn die begründete Annahme besteht, dass das Schiff und die auf ihm befindlichen Personen ohne Hilfe von außen nicht in Sicherheit gelangen können und auf See verloren gehen. Sind die Flüchtlinge geborgen, werden sie entweder an Boote der Küstenwache oder andere Hilfsorganisationen übergeben oder an Land gebracht. Diese Rettungsmaßnahmen dauern unterschiedlich lange. Vom ersten Kurswechsel bis zum Wiedererreichen der ursprünglichen Reiseroute vergehen zwischen zwölf und 72 Stunden. Die operativen Kosten – etwa für den zusätzlichen Brennstoff, die Verpflegung, die Gehälter der Seeleute und die

medizinische Versorgung an Bord oder etwaige Hafengebühren – übernehmen die Schiffsversicherer (P&I Clubs).



Lagebesprechung. Die italienische Seenot-Leitstelle MRCC Rom koordiniert die Rettungsaktionen.

in Seenot zu helfen“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR). „Für mich sind diese Seeleute Helden des Alltags, die mit ihrem Einsatz Leben retten und das ausbaden, was von anderen verbockt wird“, sagt Markus Schildhauer, Leiter der Station Alexandria der Deutschen Seemannsmission. Der 55-Jährige arbeitet seit zwei Jahren in Ägypten – und bekommt die Auswirkungen der Erlebnisse auf die Seeleute unmittelbar mit. „Viele Seeleute sind traumatisiert. Sie können die Eindrücke, die auf sie einprasseln, nicht adäquat verarbeiten“, sagt er.

| Weltmeister im Verdrängen | Denn obwohl die Besatzungen regelmäßig das Bergen von Menschen aus Booten und aus dem Wasser üben, können sie nicht jedes Leben retten. Manchmal ist es schlicht zu spät. Dann wiederum werden Menschen zwar rechtzeitig entdeckt, sie sind jedoch bereits derart entkräftet oder krank, dass sie an Bord sterben.

Aber auch ohne die unmittelbare Konfrontation mit dem Tod ist die Herausforderung riesig: „Diese Ohnmacht zu spüren und das Elend zu erleben, verstört

viele Seeleute. Die Bilder brennen sich in die Seele ein und hinterlassen tiefe Spuren. Viele sind wütend, verstört oder verängstigt und ziehen sich zurück“, sagt Schildhauer. Ein weiterer Aspekt ist das Sicherheitsrisiko, das entsteht, wenn große Menschengruppen in Stresssituationen an Bord sind.

In einigen Fällen ist es schon zu unkontrollierten Handlungen und Handgreiflichkeiten gekommen. In den meisten Crews wird über diese Themen und die eigene Überforderung nicht gesprochen. „Seeleute sind Weltmeister im Verdrängen. Die wollen keine Schwächen zeigen und schlucken deshalb alles runter“, sagt Schildhauer. Seine Aufgabe ist es, das Vertrauen der Seeleute zu gewinnen, ihnen einen geschützten Raum zu bieten und mit ihnen ins Gespräch zu kommen – ob einzeln oder in der Gruppe. „Viele trauen sich kaum mehr an Deck oder wollen lieber nachts draußen arbeiten, wenn sie die Kleidungsstücke oder Kinderrucksäcke, die auf der Meeresoberfläche schwimmen, nicht sehen müssen, sagt Schildhauer.

Die meisten Seeleute wollen einfach nur loswerden, was sie bedrückt. Sie wollen, dass man ihnen zuhört, sie →



Foto: Schildhauer

Auslandseinsatz. Markus Schildhauer und seine Frau Karin Streicher in der Deutschen Seemannsmission in Alexandria.



Evakuierung.
Marinesoldaten retten Flüchtlinge aus überfüllten Schlauchbooten.

Fachkräfte.
Der Einsatzgruppenversorger „Frankfurt am Main“ der Deutschen Marine vor Ort.



Fotos: eumayfor med



Foto: Schildhauer

Gesprächsrunde. Stationsleiter Schildhauer hat stets ein offenes Ohr für die Seeleute in Alexandria.

→ versteht. Schildhauer und seine Kollegen tun genau das. Sie sind da und spenden Trost. Einige Seeleute suchen den auch in der Religion. „Manche wollen sich über Gott unterhalten, andere wollen beten. Im Glauben finden sie eine Art Seelenfrieden“, sagt Schildhauer.

Hilfe benötigt | Um den Seeleuten ein fester Halt zu sein und ihnen Stärke geben zu können, bildet sich Schildhauer regelmäßig fort. Er besucht Kurse zur seelsorgerischen Betreuung, macht Supervision und eignet sich psychologisches Rüstzeug an. Denn letztendlich muss auch er sich schützen. „Natürlich bringt auch mich diese Arbeit manchmal an meine Grenzen. Niemand kann immer stark sein. Wichtig

Hilfen vom VDR

••• Der Verband Deutscher Reederei speist die Erfahrungen und Berichte seiner Mitgliedsreedereien in die europäischen und internationalen Schifffahrtsgremien ein – etwa in den überarbeiteten Leitfaden zur Rettung von Flüchtlingen des Weltreederverbandes ICS. Darüber hinaus beteiligt sich der VDR an der Entwicklung eines zusätzlichen medizinischen Leitfadens durch den hafenärztlichen Dienst. Auch mit der Deutschen Seemannsmission gibt es Gespräche über eine Ausweitung der psychologischen und seelsorgerischen Betreuung von Seeleuten, die bei Rettungsaktionen traumatische Erlebnisse hatten.



Gehilfe. Medizinisches Fachpersonal versorgt die Flüchtlinge noch an Bord der Schiffe.

ist es daher, dass wir Hilfe bekommen. Das gilt für die Seeleute ebenso wie für uns Mitarbeiter in der Seemannsmission“, sagt Schildhauer.

Über die Betreuung des VDR (siehe Kasten) freut er sich sehr. Und über die Wertschätzung für die geleistete Arbeit. „Das gilt auch für die Mitarbeiter auf den Handelsschiffen. Die haben für ihre Dienste Dank und Respekt verdient“, sagt Schildhauer. Der Schutz der Seeleute vor posttraumatischen Syndromen ist daher eine zentrale Aufgabe für die Zukunft. Auch die personelle und finanzielle Unterstützung soll ausgebaut werden. Denn es steht zu befürchten, dass der Flüchtlingsstrom auch in den nächsten Monaten nicht abreißen wird. |•••



Foto: Schildhauer

Wrack. Flüchtlingsboote sind oft nicht seetüchtig.

Erweitertes Aufgabenfeld

| Strategie | Die Deutsche Marine sieht den Schutz von Seewegen und Handelschiffen als eine ihrer vordringlichsten Funktionen an. Auch bei der Rettung von Flüchtlingen ist sie aktiv. Text: Eigel Wiese

Auch wenn es in der Öffentlichkeit nicht so deutlich wahrgenommen wird: Deutschland ist eine wichtige Schifffahrtsnation. Die Flotte deutscher Reeder ist so groß, dass sie hinter Griechenland, Japan und China im internationalen Vergleich den vierten Rang einnimmt. Darauf wies Vizeadmiral Rainer Brinkmann, stellvertretender Inspekteur der Marine, bei der Vorstellung des Jahresberichts 2016 bei der Marineschiffahrtleitung im Hafen-Klub in Hamburg hin. „Wir müssen dort sein, wo die Handelswege für Deutschland als rohstoffarmes und exportabhängiges Land nicht sicher sind“, sagte Brinkmann. Entsprechend seien die Aufgaben der Deutschen Marine nicht zuletzt im Zuge der Globalisierung gewachsen.

Als Beispiele führte der Admiral den Schutz von Handelsschiffen vor Piraterie an, deren Gefahr weder vor der ostafrikanischen Küste noch im Golf von Guinea und in indonesischen Gewässern gebannt sei. Zwar sei die Zahl der Überfälle und Versuche im Berichtszeitraum beispiels-

weise vor der somalischen Küste nahezu auf null gesunken. Wenn aber die Überwachung durch Marineeinheiten nachlasse, sei umgehend mit erneuten Überfällen zu rechnen, wenn die Kriminellen sich einen Erfolg versprechen. Denn die Situation im Lande sei noch immer instabil.

| Enge Kooperation | Eine weitere wichtige Aufgabe der Deutschen Marine habe im April 2015 mit der Beteiligung an der Rettung von Flüchtlingen im Mittelmeer begonnen. Dafür seien jeweils zwei größere Marineeinheiten wie Fregatten und Versor-

gungsschiffe eingesetzt. Seit Juni 2015 beteiligen sich die eingesetzten Kräfte zudem an der Bekämpfung der Schleuserkriminalität und Unterstützung der europäischen Grenzagentur Frontex in diesem Seegebiet.

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder: „Der Beitrag der Marine zum Schutz unserer Schiffe und ihrer Besatzungen ist unverzichtbar. Für die Unterstützung bei der Rettung von Bootsflüchtlingen im Mittelmeer sind wir besonders dankbar.“

Brinkmann verband die Vorstellung des Jahresberichtes mit einem Besuch des Dezernats Marineschiffahrtleitung der Deutschen Marine, das ein Bindeglied zwischen der zivilen Seeschifffahrt und der Deutschen Marine darstellt. Eine wichtige Komponente sind dabei Reservisten aus der Handelsschifffahrt, die während Reserveübungen ihre Kompetenzen aus der zivilen Schifffahrt einbringen und deren Tätigkeit der Admiral als wichtige Aufgabe innerhalb der Marine darstellte. |●●

Kommando.

Fregattenkapitän Kai Knafla, Leiter des Dezernats Marineschiffahrtleitung, und Vizeadmiral Rainer Brinkmann, stellvertretender Inspekteur der Marine.



Einsatz. Die deutsche Fregatte „Augsburg“ eskortiert ein Frachtschiff, das im Rahmen des Welternährungsprogramms unterwegs ist.

Liberia zieht alle Register

| Flaggenverwaltung | Smart Shipping ist aktuell eines der großen Themen der Schifffahrt. Das liberianische Register ist mit praxisorientierten und leicht zu handhabenden Anwendungen einer der Pioniere auf diesem Gebiet.

Seit LISCR, LLC im Jahr 2000 mit der Verwaltung des liberianischen Registers beauftragt wurde, arbeitet das Unternehmen an einer ganzen Palette von Digitalisierungsprojekten. So war es das erste Register weltweit, das im Jahr 2006 vollelektronische Dokumente erstellt hat. „Das Liberia Register hat sich einen Ruf als innovatives Schiffsregister aufgebaut und arbeitet durch den Einsatz seiner qualifizierten Arbeitskräfte und der neuesten Technologie weiter daran, diesen Ruf auszubauen – zum Wohle der Reeder und Manager von weltweit mehr als 4.100 Schiffen“, sagt Deutschland-Geschäftsführer Carsten Gierga.

Dabei ist dem Flaggenstaat, dessen Verwaltung ihren Hauptsitz in Vienna im US-Bundesstaat Virginia hat, klar, dass moderne Technologien dann den vollen Nutzen bringen, wenn ein kompetenter Partner vor Ort den Kunden unterstützt. Diesem Servicegedanken fühlt sich auch

das Hamburger Büro des Registers mit seinen 14 Mitarbeitern und dem Zugriff auf ein weltweites Netzwerk an Niederlassungen, Inspektoren und Auditoren verpflichtet. Das Team sei stolz, die fortgeschrittenen Technologien in einem branchenweit einzigartigen Standard zu vertreten, so Carsten Gierga (s. Kasten rechts).

| Schnelle Zertifikate | Die technischen Innovationen hätten Schiffseignern bereits eine Menge Zeit und Geld gespart, berichtet der LISCR-Deutschland-Chef. So beschleunigt die elektronische Zertifizierung zum Beispiel den Schiffsregistrierungsprozess, weil Zertifikate verlässlich und ohne Verzögerung selbst zu den entlegensten Orten gesandt werden können. „Auch der Flaggenwechsel auf See wird hierdurch möglich. Diese ungewöhnliche Konstellation ist mit unseren elektronischen Zertifikaten problemlos machbar, da sie sicher an Bord ausgedruckt werden können“, erläutert

Gierga. Durch die Nutzung elektronischer Zertifikate ist es außerdem nicht nötig, dass ein Vertreter des Registers vor Ort erscheint. Das bringt sowohl in zeitlicher als auch in finanzieller Hinsicht erhebliche Einsparungen für Schiffseigner – gerade in schwierigen Zeiten ein wichtiger Vorteil.

Elektronische Zertifikate können nicht verloren gehen oder beschädigt werden, eine Reproduktion ist leicht möglich. Außerdem helfen die integrierten Sicherheitsfunktionen dabei, Betrug zu verhindern. Liberias elektronische Zertifikate verfügen über eine Tracking-Identifizierungsnummer (TID), die es Küstenstaaten weltweit ermöglicht, eine sofortige Verifikation der liberianischen Dokumente durchzuführen. „Die Digitalisierung von Hypotheken-Unterlagen unterstützt zudem Firmen auf dem Weg zum papierlosen Büro“, ergänzt Gierga. Das hat positive Auswirkungen auf die Umwelt und bringt neben zusätzlichem Komfort auch Kosteneinsparungen mit sich.

Das Liberia Register hat sich zum Ziel gesetzt, technologische Entwicklungen und Fachkenntnisse zum Vorteil seiner Kunden zu nutzen. Hinter all den Programmen stehen interne Systeme, die die weltweiten Büros des Registers miteinander vernetzen und Echtzeit-Informationen bereitstellen. Dabei setzt der Flaggenstaat auf eine starke lokale Präsenz, die den Service sicherstellt. „Wir bieten unseren Kunden eine enge Partnerschaft an“, sagt Carsten Gierga. Man sei stolz auf die Nähe zum Markt und darauf, den 24-Stunden-Service zum Standard gemacht zu haben. „Liberia wird auf dem Innovationspfad weiter vorangehen, um sicherzustellen, dass seine Flotte die sicherste und effizienteste auf See bleibt“, verspricht Gierga. ●●●



Serviceorientierung. Das Hamburger LISCR-Team um Deutschland-Chef Carsten Gierga (Mitte).

SeaSystem: Der Online-Zugang für Crewing-Dokumente

••• Eines der ersten Programme, die das Liberia Register entwickelt hat, war das Seafarer's Electronic Application (SEA) System. Das Programm ermöglicht es Crewing-Agenturen aus aller Welt, Seefahrer-Dokumente zu beantragen. Schätzungen zufolge hat das System den Kunden des Registers allein in den letzten zwei Jahren mehr als vier Millionen US-Dollar an Kurierkosten erspart. SEA-System, eine sichere, webbasierte Anwendung, wurde in Zusammenarbeit mit Reedern und Vertretern von Hafenstaaten entwickelt und Anfang 2006 voll implementiert. Ziele sind mehr Produktivität und Transparenz und in der Folge ein Plus an Effizienz, Sicherheit und Kontrolle sowie letztlich niedrigere Kosten und eine höhere Kundenzufriedenheit.



eCORP: Das Online-Tool des liberianischen Handelsregisters

••• eCorp, die Online-Kunden-Schnittstelle des liberianischen Handelsregisters, ermöglicht Kunden einen sicheren und praktischen Echtzeit-Zugang zu ihren Accounts. Durch eCorp haben sie Zugriff auf elektronische Kopien ihrer Dokumente und Rechnungen. Es ist ihnen außerdem möglich, neue Dokumente aus dem System zu beziehen – 24 Stunden am Tag, sieben Tage in der Woche.



WayPoint: Online-Beantragung von Haftungszertifikaten

••• Im vergangenen Jahr hat Liberia einen Online-Zugang zur Beantragung von Zertifikaten eingeführt. Seitdem können Kunden beispielsweise Haftungsbescheinigungen für WRC, BCLC und CLC online beantragen. Das erweiterte Online-Angebot ist sowohl für Eigner von Schiffen unter liberianischer Flagge verfügbar als auch für Eigner von Schiffen, welche in Staaten registriert sind, die die Übereinkommen nicht unterzeichnet haben, die jedoch WRC, BCLC und/oder CLC Haftungs-Zertifikate benötigen.

e-ORB: Das elektronische Öltagebuch

••• 2016 hat das Register ein Softwareprodukt eingeführt, das traditionelle Öltagebücher (ORBs) aus Papier ersetzt und korrekte ORB-Einträge in einem effizienten elektronischen Format ermöglicht. Liberias IMO-konformes elektronisches Öltagebuch (e-ORB) soll verschiedene bisherige Schwierigkeiten mit Öltagebüchern lösen – darunter fehlend gemeldeter Öltagebücher an Bord, mangelnde Dokumentation von Transfers oder falsche Einträge.



FlagState: Die erste App eines Flaggenstaats

••• Seit 2014 gibt es FlagState, eine App, die Eignern und Managern von Schiffen rund um die Uhr die Interaktion mit dem Register ermöglicht. Mit FlagState können Anwender die Echtheit von Zertifikaten und Dokumenten für Schiffe unter liberianischer Flagge prüfen, in Liberias weltweitem Netzwerk nach Inspektoren und ISM/ISPS/MLC-Auditoren suchen, Zeugnisse von Seefahrern prüfen, eine MLC-Beschwerde einreichen und auf einer interaktiven Weltkarte die Schiffspositionen verfolgen.



SERVICE

Deutsche Flagge holt auf

••• „Deutliche Fortschritte“ in Sachen Wettbewerbsfähigkeit attestiert der Verband Deutscher Reeder der deutschen Flagge. Es spricht mittlerweile einiges für Schwarz-Rot-Gold: Reeder profitieren von Zuschüssen zur Senkung der Lohnnebenkosten, von Förderung zur Schaffung von Ausbildungsplätzen sowie vom vollständigen Lohnsteuereinkommen für Seeleute. Außerdem unterstützt die Stiftung „Schiffahrtsstandort Deutschland“ mit jährlich rund 20 Millionen Euro die Ausbildung von seemannischem Nachwuchs.

Auch der Service hat sich verbessert: Ein Einfluggungsmanagement steht mit Rat und Tat zur Seite, im Internet sind praktische Checklisten verfügbar. Unter der Maritimen 24/7-Hotline (+49 40 3190-7777) sind die Fachleute an 365 Tagen rund um die Uhr für alle Fragen rund um die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge erreichbar. Sie wird vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) angeboten. Außerdem unterhält die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr einen Bereitschaftsdienst.

www.deutsche-flagge.de





Kraftpaket. Die Schwergutschiffe der SAL Heavy Lift sind spezialisiert auf schwierige Fälle.

Schwergewichte on tour

| Transport | Öl, Gas, Wind: Die Lieferung von Bauteilen für die riesigen Offshore-Energieanlagen ist eine komplexe Aufgabe. Der Kranspezialist Liebherr und die Schwergutreederei SAL lösen sie gemeinsam. Text: Sebastian Meißner

Sie sind ein Aushängeschild der Stadt Rostock: die mächtigen Krane der Firma Liebherr an der Kai-kante. Seit 2002 ist das Unternehmen in der Hansestadt ansässig – und seither ständig gewachsen. Waren es anfangs rund 300 Mitarbeiter, sind es heute 1.500. Liebherr treibt das Wachstum voran: Mit Investitionen in Höhe von 300 Millionen Euro soll das Werk im Überseehafen weiter modernisiert werden.

Foto: SAL/Holger Martens

Bekannt ist Liebherr für seine gewaltigen Hafen-, Schiffs- und Offshore-Krane. Die Auftraggeber kommen aus aller Welt. Die Ansprüche steigen permanent. Ob Energie, Industriemaschinen oder schwimmende Ladung: Die Technik in vielen Märkten wird immer aufwendiger, die Bauteile werden immer größer. Erreichten zum Beispiel Rotorenblätter von Windkraftanlagen noch vor wenigen Jahren selten die 50-Meter-Marke,

sind sie heute im Schnitt schon 75 Meter lang – Tendenz steigend. Besonders aufwendig ist die Installation im Offshore-Bereich. Weltweit entwickeln Techniker Konzepte, um Kraftwerke aufs Wasser zu setzen statt sie im Meeresboden zu verankern. Das erhöht die Sicherheit und löst das Standortproblem an Land. In Japan, Belgien und Deutschland gibt es bereits Pläne für solche Megaanlagen. Vor der Küste der ostenglischen →

**Verladung.**

Die Liebherr-Krane wurden voll montiert an Bord gehoben.



→ Grafschaft Yorkshire entsteht auf der etwa 350 langen und bis zu etwa 120 Kilometer breiten Nordsee-Sandbank „Dogger Bank Creyke Beck“, der bislang größte Offshore-Windpark der Welt. Er soll pro Jahr etwa acht Milliarden Kilowattstunden Strom erzeugen – das entspricht dem Verbrauch von rund 1,8 Millionen britischen Haushalten.

Auch das maritime Equipment – mobile, schienengebundene und fix installierte Krane und Stapelgeräte, Offshore-Krane und Schiffskrane – erreichen immer neue Dimensionen. Beispiel Bronka: Im Tiefseewasserhafen von St. Petersburg wurde im September der größte Hafenmobilkran der Welt in Betrieb genommen. Der LHM 800 von Liebherr bietet eine Tragkraft von bis zu 308 Tonnen sowie eine Ausladung von bis zu 64 Metern. Damit können auch Schiffe gelöscht werden, die so breit sind wie 22 Containerreihen.

„Realisierbar sind solche Projekte nur mit Spezialschiffen, die extra für den Transport der übergroßen und oft sperrigen Bauteile gefertigt sind“, sagt Jan Rüde, Ship Type Expert Ship Structures and Outfitting bei DNV GL. Eine der weltweit führenden Reedereien in dieser Sparte ist SAL Heavy Lift, ein Mitglied der japanischen „K“ Line Gruppe. Mit einer 15 Schiffe starken Schwergut-Flotte und einer professionellen Engineering-Abteilung aus Nautikern,

Realisierbar sind solche Projekte nur mit Spezialschiffen, die extra für den Transport der übergroßen, schweren und oft sperrigen Bauteile gefertigt sind.

Jan Rüde, Ship Type Expert Ship Structures and Outfitting, DNV GL

Schiffbauingenieuren, CAD-Zeichnern sowie Ingenieuren mit Offshore-Expertise hat sich die Hamburger Reederei einen exzellenten Ruf in der Branche erarbeitet.

| Anspruchsvolle Ware | „Im Offshore-Bereich spielen Schwerlastkrane schon lange eine wichtige Rolle. Da sich dieser Trend in den nächsten Jahren noch verstärken wird, haben wir ein umfangreiches Schwerlastkran-Portfolio mit maximalen Traglasten von bis zu 2.000 Tonnen entwickelt“, sagt Alexander Gerbert, Projektadministrator für Offshore-Krane bei der Liebherr-MCCtec Rostock GmbH, die Teil der maritimen Sparte von Liebherr ist. Wenn Liebherr seine Produkte verschiffen lässt, greift das Unternehmen oft auf die Dienste von SAL zurück. Gemeinsam realisierten sie zum Beispiel die Verladung des RL-K 7500 von Rostock nach Südkorea. Der größte Tiefseekran, den Liebherr

bisher selbst entwickelt und gebaut hat, kann Lasten in 3.660 Metern Wassertiefe bewegen, hat einen Hauptausleger von 50 Metern und wiegt rund 700 Tonnen.

Auch für die Verladung von zwei Auslegerkränen (KBC) für Installationsschiffe sowie von zwei beweglichen Containerkränen (CCB) für ein Kühlschiff nach Korea engagierte Liebherr die Spezialisten von SAL. „Nicht nur Gewicht und Volumen der Krane stellten eine Herausforderung dar, im Falle der KBC kam auch noch das spezielle Rigging hinzu, das einen Querszug auf die beiden Hydraulikzylinder des Kranes verhindern sollte“, sagt Matthias Pfeiffer, Kapitän der MV „Trina“.

Das 160 Meter lange Schiff hat drei Drehkrane (2 × 700 Tonnen SWL und 1 × 350 Tonnen SWL) und wurde für den Transport der Liebherr-Fracht ausgewählt. Die Krane, die voll montiert verschifft wurden, mussten zunächst an Land



Expertenteam. Bei SAL wird die Verladung ausschließlich von der Bordbesatzung durchgeführt.



SAL Heavy Lift

••• Das 1890 gegründete Unternehmen hat sich auf Schwerguttransporte spezialisiert. Es betreibt eine Flotte von 15 Schwergutschiffen. Die Schiffe haben eine Decklänge von bis zu 128,5 Metern und 3.500 m² Stauraum, erreichen eine Reisegeschwindigkeit von 20 Knoten und verfügen über kombinierte Krankapazitäten von bis zu 2.000 Tonnen. Alle Schiffe sind ausgestattet mit Hebe- und Laschgeschirr. Seinen Sitz hat SAL Heavy Lift in der Hamburger HafenCity. Seit gut fünf Jahren gehört die Reederei zur japanischen K-Line und verfügt über ein Netzwerk von Agenturen und eigenen Niederlassungen.

angehoben und in einen stabilen Transportrahmen montiert werden, um die Beschleunigungskräfte, die während der Seereise auf den Kran einwirken, abzufangen. Im Gegensatz zu anderen Reedereien, bei denen Port Captains die Beladung des Schiffes übernehmen, wird die Verladung bei SAL von der Bordbesatzung durchgeführt. „Das bietet die Möglichkeit, flexibel zu reagieren, wenn Unvorhergesehenes passiert“, sagt Kapitän Pfeiffer.

Für Liebherr fand die SAL-Crew eine Möglichkeit, die zwei komplett montierten CCBs nebeneinander auf einem Schiff zu transportieren. „Zwei separate Verschiffungen hätten sich für den

Kunden nicht gerechnet und, das erneute Zerlegen in Einzelteile für den Transport wäre mit erheblichem Aufwand verbunden gewesen“, sagt Pfeiffer.

| Standard war gestern | Die Verladung der Ware ist Teil einer langen Logistikkette. Kommt es bei der Verschiffung zu Schäden oder verspätet sich ein Schiff, hat das weitreichende Folgen. Ein enges Teamwork zwischen Kunde, Reederei und Klassifikationsgesellschaft ist deshalb Grundvoraussetzung für einen erfolgreichen Ablauf. Im Falle des Liebherr-Transports durch SAL war DNV GL der dritte Partner im Bunde. Fast die Hälfte aller

Heavy Lift-Schiffe weltweit ist von DNV GL klassifiziert – mehr als von jeder anderen Klassifikationsgesellschaft. Manche Ware wird nur ein Mal gefahren. Folglich gibt es keine standardisierten Größenklassen, keine Off the Shelf-Produkte. Jedes Schiff – egal ob Neu- oder Umbau – wird individuell geplant und klassifiziert.

„Wir führen mit unseren Kunden zunächst eine genaue Bedarfsanalyse durch“, sagt Schiffstyp-Experte Rüde. Optimierungspotenzial gibt es immer. Exakte Designvorschläge für Rumpf, Propeller, Ruder & Co. minimieren die Widerstände und senken den Kraftstoffverbrauch. Für die Risikominimierung spielen vor allem die Festigkeit und Stabilität der Schiffe eine zentrale Rolle. Bis zu drei Jahre können von den ersten Gesprächen bis zur Kiellung vergehen. Von Anfang an bekommt jeder Kunde einen persönlichen Ansprechpartner. Im Falle des Liebherr-Transports durch SAL hat sich die enge Zusammenarbeit bezahlt gemacht. Dank der Kooperation zwischen SAL, Liebherr und DNV GL verlief der Transport problemlos.

Der technische Fortschritt zur Energiegewinnung geht weiter. Liebherr hat bereits mit der Konstruktion des nächsten LHM 800 begonnen. Er soll im Containerhafen in Montevideo, Uruguay, eingesetzt werden. Auch hier werden wieder DNV GL und SAL mit im Boot sein. Getreu dem Motto: Never change a winning team. •••



Reisebegleiter. Zur Flotte von SAL Heavy Lift mit insgesamt 15 Schwergutschiffen gehört auch die „Trina“.

**Anschauungsunterricht.**

Ein ma-co-Ausbilder erklärt den Teilnehmern, worauf es beim Verladen der Ware ankommt.

Laden, wiegen, sichern

| Training | Das Maritime Kompetenzzentrum in Hamburg bildet Personal in allen Bereichen der Logistikkette aus. Zum Spektrum gehören auch die neuesten Regelungen beim Verladen von Fracht.

Text: Sebastian Meißner; Fotos: Frank Krems

Mit Helm, Warnweste und wachem Blick steht Alwin Tiedemann auf dem Hof des Maritimen Kompetenzzentrums (ma-co) im Hamburger Hafen. Um ihn herum fahren sieben Auszubildende auf Gabelstaplern umher. Mit den Gabeln heben sie Holzpaletten und Gummireifen an und platzieren sie an dafür vorgesehenen Stellen. 100 Tage dauert die Qualifizierung zum Hanselogistiker. „Eine Hälfte der Zeit verbringen die Kollegen im Betrieb, die andere bei uns“, sagt Tiedemann, der seit 1988 im Hamburger Hafen tätig ist und seit zwölf Jahren als Ausbilder Hafen & Umschlag für ma-co arbeitet.

Er bringt dem Nachwuchs bei, wie Container, Lkws und Bahnwaggons be- und entladen und an Bord gesichert werden. Und wie man Fehlladungen und Falschauslieferungen vermeidet. Das ist kein Job für Seeleute, sondern einer für speziell geschulte Fachkräfte an Land – doch Reedereien und Crews an Bord profitieren von dem Plus an Sicherheit durch professionelle Beladung.

| Praktisches Training | Gerade das Beladen von Containern stellt eine große Herausforderung dar. Auf dem Hof des ma-co-Geländes wird es deshalb ausgiebig geübt: Mehrere 20- und 40-Fuß-Container sind dort platziert. „Die meisten sind geschlossen und haben vorne eine Tür. Denn

dieser Containertyp kommt auf Schiffen mit Abstand am häufigsten zum Einsatz. Wir haben aber auch Kühl- und offene Container hier, um unsere Nachwuchskräfte auf alle Eventualitäten vorzubereiten“, sagt Tiedemann.

Auch bei den Ladungen werden alle möglichen Kundenwünsche abgedeckt. Die jungen Männer – alle zwischen 15 und 20 Jahre alt – beladen die Container sowohl standardmäßig mit genormten Paletten als auch mit Sperrgut wie Rohren, Fässern und Kisten. „Wichtig ist, dass am Ende die Ware vollständig drin und gut gesichert ist“, sagt Tiedemann.

Ein Logistiker muss daher ein räumliches Vorstellungsvermögen haben, gut Stapler fahren, die optimale Raumausnutzung bestimmen können – und schnell sein. „In der Regel sollte ein Standardcontainer in etwa einer Stunde beladen sein“, sagt Tiedemann. In einem zweiten Schritt geht es dann darum, die Container an Deck zu laden bzw. zu entladen. Auf dem Firmengelände von ma-co ist außerdem ein Standard-Stückgutschiff der 1980er-Jahre nachgestellt. „Auch wenn heute in der Regel Multi-Purpose-Schiffe im Einsatz sind, deckt das Training hier alle wichtigen Aufgaben ab“, sagt Tiedemann. Dazu gehört auch das Beladen der Schiffe.

In der Abschlussprüfung müssen die Teilnehmer dann ihr Geschick un- →



Fahrkurs. Zur Übung rangieren die Azubis mit Gummireifen und Holzpaletten als Ladung.



Maßarbeit. Per Gabelstapler verfüllen die Azubis Regale und Container mit Kisten und Sperrgut.



Ratgeber. Alwin Tiedemann bildet seit zwölf Jahren junge Menschen zu Hafenlogistikern aus.



Sicherung. Seile mit Würgeklemmen helfen dabei, die Ware im Stauraum zu sichern.

ma-co

••• Die ma-co maritimes kompetenz-centrum GmbH (kurz ma-co) ist der Bildungsträger für die deutschen Seehäfen und die nachgelagerten Logistikunternehmen mit Standorten in Hamburg, Bremen, Bremerhaven und Wilhelmshaven. Neben dem Schwerpunkt Seminare für Hafen & Umschlag, Logistik-Weiterbildungen, Offshore-Seminare und Seeschiffahrt-Trainings bietet ma-co auch Qualifizierungen in den Bereichen Gefahrgut, Führung & Kommunikation, Safety & Security und IT an.

www.ma-co.de

→ ter Beweis stellen. Sie erhalten Ladungspapiere und müssen eigenhändig entscheiden, wie sie die Container beladen. „Es geht darum, den Raum optimal auszunutzen, also lückenlos zu stauen. Denn nur eine volle Kiste bringt Geld. Passt am Ende alles, ist die Prüfung bestanden“, so Tiedemann.

Eine immer größere Rolle spielt das Gewicht der Container. Hier gelten seit Juni 2016 strengere Regeln (siehe Kasten). Ebenso wichtig ist die richtige Sicherung der Ladung. Auch hier sind seit dem letzten Jahr mit dem neuen CTU-Code Neuerungen in Kraft getreten, die in die Praxis umgesetzt werden müssen. Noch mag man den Code als unverbindliche Regel zum Packen von Containern und anderen Frachtbehältern ansehen, aber spätestens mit dem Verweis auf den CTU-Code im neu gefassten IMDG-Code wird er rechtsverbindlich. Auch von-

seiten der Versicherer wird der Druck auf die Verlader größer – und nicht jeder Schaden wird ohne Beanstandungen reguliert.

Laut Assekuranz werden 70 Prozent der Schäden durch falsches Stauen der Ladung und falsche oder fehlende Sicherung verursacht – und wären folglich vermeidbar. Unter Umständen stehen hier gewaltige Summen auf dem Spiel. Auch deshalb ist eine fundierte Logistik-Ausbildung von großer Bedeutung. Denn es geht ja nicht nur darum, den Regeln und Vorschriften zu entsprechen, sondern auch darum, die Werte der Kunden zu schützen.

| Gute Perspektiven | Aktuell stehen die Chancen für den Nachwuchs gut. „Der Bedarf an qualifizierten Mitarbeitern ist hoch“, sagt Tiedemann. ma-co vermittelt aber nicht nur eigene Kursteilnehmer, sondern bildet auch die Mitarbeiter in den Betrieben fort. Dafür gehen die Ausbilder direkt in die Unternehmen und nutzen das firmeneigene Equipment. Überhaupt werden sämtliche Qualifizierungsangebote in enger Abstimmung mit zuständigen Behörden, Institutionen und Betrieben entwickelt. Gute Nachricht für die Unternehmen: Der Staat bezuschusst diese Maßnahmen.

Das Training ist für heute beendet. Die Azubis haben die Stapler geparkt und ihre Helme abgelegt. Jetzt geht es in die Schu-

Schwerwiegende Folgen – was sich beim Containerwiegen geändert hat

••• Seit 1. Juli 2016 dürfen Container nur noch auf ein Schiff verladen werden, wenn zuvor das Bruttogewicht (Verified Gross Mass = VGM) dokumentiert und dem Beförderer mitgeteilt wurde. Die neue Regelung ergänzt das SOLAS-Abkommen und soll dem Schutz menschlichen Lebens auf See dienen. Immer wieder waren Container in der Vergangenheit schwerer beladen als angegeben. Das kann zu erheblichen Stabilitätsproblemen an Bord führen. Gerade bei immer größer werdenden Schiffen mit steigenden Containerkapazi-

täten ist das ein Problem. Gültig ist die Regelung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) für alle Container – nicht nur solche mit Gefahrgut. Die 171 Mitgliedsstaaten der IMO wickeln etwa 98 Prozent des weltweiten Containerverkehrs ab.

Für die Gewichtsermittlung wird der Container mit der Ware sowie dem Stau- und Sicherungsmaterial gewogen. Problem hier: Nicht alle Unternehmen verfügen über eine entsprechende Waage – und die ist teuer. Zum Glück gibt es Dienstleister, die die

Boxen zur Not auch noch im Abgangshafen wiegen. Alternativ können die Einzelgewichte von Ware, Stau- und Sicherungsmaterial zum Leergewicht des Containers addiert ermittelt werden (s. Grafik). So oder so: Die Daten gibt der Verlader dann an die Reederei und diese an die Terminalbetreiber weiter.

Das Dokument wird von einer „ordentlich vom Verlader autorisierten Person“ unterschrieben und muss rechtzeitig vor der Verladung dem Beförderer mitgeteilt werden. Um die Einhaltung der neuen Vorschrift zu



Anweisung. Mehrere Ausbilder kümmern sich um die Schulungsteilnehmer. Die intensive Betreuung ist ein Erfolgsrezept des Ausbildungszentrums.

lungsräume, wo den Nachwuchskräften theoretische Grundlagen vermittelt werden. Alwin Tiedemann schaut zufrieden. „Auch wenn die Azubis hier ganz am Anfang ihrer Ausbildung stehen, leisten sie schon gute Arbeit. Allerdings ist es im Moment schwierig, Personal zu finden, denn zumindest anfangs ist der Lohn überschaubar.“ |...

gewährleisten, wurden Stichprobenkontrollen an den Containern und auf dem Schiff angekündigt. Wird dort eine Abweichung von zwei Prozent oder mehr festgestellt, darf der Container nicht verladen werden. Dies führt unweigerlich zu Verzögerungen bei der Verladung des Containers und ist mit hohen Kosten für alle Beteiligten verbunden.

Die BG Verkehr ist in Deutschland die federführende Behörde für die Kontrollen der Containergewichte. Gerade für die Anfangsphase hat sie signalisiert, nicht zu

SOLAS Container Weight Verification – zwei Methoden

- 1 Der Sattelzug wird zunächst ohne und dann mit Container gewogen – die Differenz ist das Containergewicht.
- 2 Das Leergewicht des Containers und die Gewichte der Ladung und des Staumaterials werden addiert.

strikt bei der Auslegung der überarbeiteten Solas-Regeln zu agieren. Bei ma-co wird in den Aus- und Weiterbildungen ausdrücklich auf dieses Thema hingewiesen.

Und auch die Reedereien haben die Änderungen bereits in ihre Arbeitsprozesse integriert. Beispiel Hamburg Süd: „Es ist uns

in relativ kurzer Zeit gelungen, einen global harmonisierten Standardprozess innerhalb der Hamburg Süd-Gruppe zu etablieren“, sagt Paul Wenger, Global Head of Customer Order Management. Die Branche hat sich auf die Neuerung eingestellt – davon profitieren auch die Kunden.

| NEUE SCHIFFE |

| BUGSIER 11 |

IMO-Nummer	9800348
Reederei	Bugsier Reederei Hamburg
Flagge	Deutschland
Ablieferung	November 2016
Typ	Schlepper
Tonnage	499 BRZ
Tragfähigkeit	305 TDW
Pfahlzug	85 Tonnen
Werft	Dentas Gemi Insaat, Istanbul (TUR)
Länge/Breite/Tiefgang	32 m/12,50 m/4,15 m
Motor/Leistung	2 A.B.C. 12VDZC/ 5.002 kW ges.
Geschwindigkeit	12 Knoten
Klasse	DNV GL



| CAP SAN JUAN |

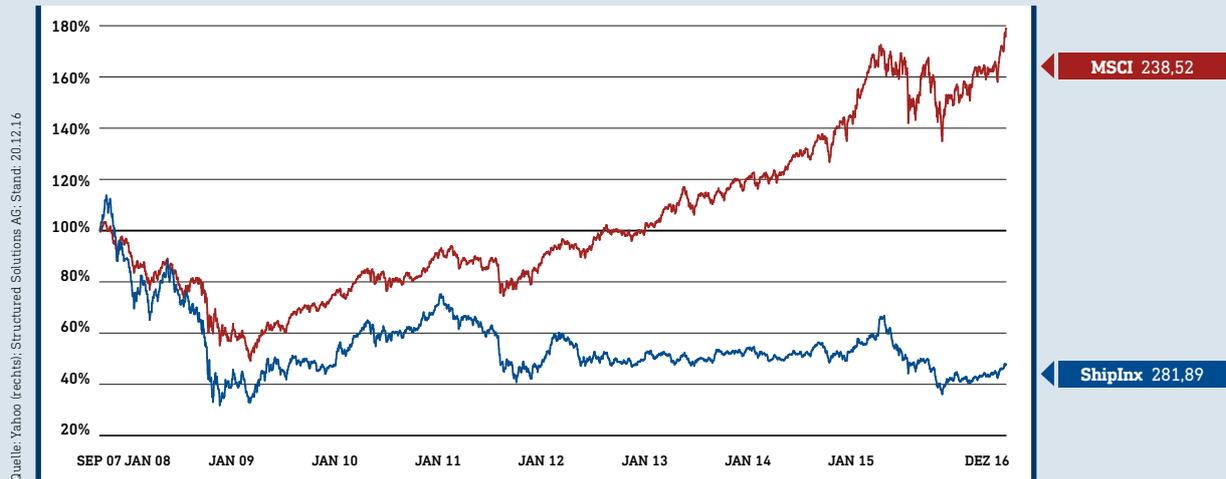


IMO-Nummer	9717204
Reederei	Hamburg Süd
Flagge	Deutschland
Ablieferung	2015
Typ	Containerschiff
Tonnage	118.615 BRZ
Tragfähigkeit	123.101 TDW
Ladefähigkeit	10.600 TEU (1.000 Reefer)
Werft	Daewoo, Geoje (KOR)
Länge/Breite/Tiefgang	331 m/48,40 m/14 m
Motor/Leistung	MAN-B&W 7S90ME-C10/40.670 kW
Geschwindigkeit	23 Knoten
Klasse	ABS

| GERTRUDE OLDENDORFF |

IMO-Nummer	9727601
Reederei	Egon Oldendorff
Flagge	Portugal
Ablieferung	2016
Typ	Massengutfrachter
Tonnage	44.218 BRZ
Tragfähigkeit	80.959 TDW
Ladegericht	4 Krane
Werft	Jiangsu Jinling, Yizheng (CHN)
Länge/Breite/Tiefgang	229,07 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





Trump sorgt für erratische Sprünge in New York – solider Trend in Frankfurt

Nicht nur Schiffswerte haben erratische Sprünge hinter sich: Auch bei den Aktien von Reedereien zeigten sich kaum erklärbare heftige Ausschläge. In New York hüpfen die Werte gleich mehrerer Notierungen innerhalb kurzer Zeit fieberhaft nach oben. Es waren glückliche Tage für Spekulanten, die zu dem Zeitpunkt absichtlich oder unabsichtlich Pakete der Reedereien im Portfolio hatten. Der gezeigte Kursverlauf ist allerdings typisch für Pennystocks, wo der Hebel bei relativ kleinen Umschichtungen erheblich sein kann.

Der Termin für die Kurssprünge war kein historischer Zufall, begannen sie doch alle am Tag der US-Wahl oder kurz danach. Die Affinität der Schifffahrt

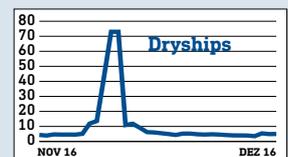
zu Donald Trump hat aber offenbar die Solidität eines erkaltenden Soufflé, denn kein einziger Kurszuwachs hielt bis Weihnachten.

Diana Shipping startete am Tag vor der Wahl bei 2,30 US-Dollar und schaffte in zehn Tagen 78 Prozent Zuwachs. Die sonst eher wackelige Tochter **Diana Containerships** sprang im selben Zeitraum gar um 860 Prozent. Verblüfft stellte **Wells Fargo** fest, dass der Net Asset Value des Unternehmens bei -2,21 Dollar pro Aktie lag und nicht einmal das Management an eine positive Prognose zu glauben schien.

Danaos zog am 14.11. nach und stieg von 2,35 auf 3,65 Dollar. **Seaspan** legte um geradezu bescheidene 8 Prozent in weniger als einer Woche zu. Die jahrelang wenig glückvolle CMA CGM-

Geburt **Global Ship Lease (GSL)** verdoppelte ihren Aktienkurs am 14. November. Hatte **Paragon** eher aus hausgemachten Gründen den Wert der eigenen Aktie Ende April kurzerhand verzehnfacht, so schien der Optimismus nach der Trump-Wahl auch eingefleischte Skeptiker bekehrt zu haben. So konnten auch Wackelkandidaten wie **Starbulk** (+38 Prozent) und sogar die kürzlich noch todgeweihten **Scorpio Bulkers** (+65 Prozent) zulegen.

Buchstäblich durch die Decke ging **Dryships**. Von knapp unter 4 Dollar Anfang November raste der Kurs bis zur Monatsmitte auf 73 Dollar. Im Dezember war der Traum vorbei und der Kurs wieder da angekommen, wo er die Rallye aufgenommen hatte. Die wirklichen Breaking News der →



Dryships

••• Ein Kurssprung um den Faktor 25 ist rar. Glücklicherweise in jenen Tagen die Aktien des Bulkoperators hielt – und sich schnell von ihnen trennte. Der Trend war nicht nachhaltig.



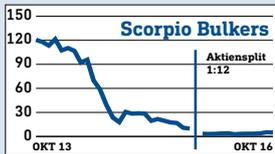
Maersk

••• Der hellblaue Riese hat sich Hamburg Süd gekauft, die Investoren haben die Dänen dafür reichlich belohnt. Der Erwerb unterstreicht die Strategie der voll integrierten Reederei, Hamburg Süd gilt als solide.

Quelle: Yahoo; Stand: 20.12.16



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



Quelle: Yahoo! Stand: 20.12.16

Scorpio Bulkers

Das einstige Wunderkind Emanuele Lauro hat viel Federn gelassen und sich heftig verspekuliert. Das Kursfeuerwerk nach der Trump-Wahl war nur ein kleines Strohfeuer in einer gruseligen Performance.

→ Schifffahrt spielten sich dagegen in Hamburg, Kopenhagen und Seoul ab. Während in Asien die Reste von Hanjin zerlegt wurden, gab **Maersk** bekannt, von der Oetker-Gruppe die Traditionslinie **Hamburg Süd**, die als eine der weltweit am besten geführten Reedereien gilt, zu erwerben. Kein Wunder, dass trotz eines gerüchteweise recht soliden Kaufpreises der Maersk-Kurs um 30 Prozent anzog. Der erwartete Strategiewechsel hin zur reinen Reederei festigte den Kurs dann im Dezember.

Die Investoren schauten Ende November wieder auf solide Werte und schlossen die **Hapag Lloyd AG** in die Herzen und Portfolios. Die Aktie legte um ein Viertel zu und notierte im Dezember solide oberhalb des Ausgabekurses. Unterstützt wurde der Trend von der Beobachtung der Researcher, die sich bei Hapag bemerkenswert einig waren: BNP erklärte „Outperform“ mit Kursziel 28 Euro. Goldman ging auf 20 Euro hoch, die HSBC sekundierte. Berenberg beließ Hapag-Lloyd auf „Buy“

mit einem Ziel von 26 Euro, die Deutsche Bank blieb bei „Hold“ mit längerfristigem Kursziel über den bisherigen Erwartungen.

Für die **HHLA** dagegen dürfte das für Anfang Februar erwartete Urteil zur Elbvertiefung (vulgo Fahrrinnenanpassung) entscheidend werden. Trotz gemischter Quartalszahlen beim Umschlag war das Analysehaus Independent Research zuletzt optimistisch. Das Urteil wird von Investoren und Management mit größter Spannung erwartet. |...

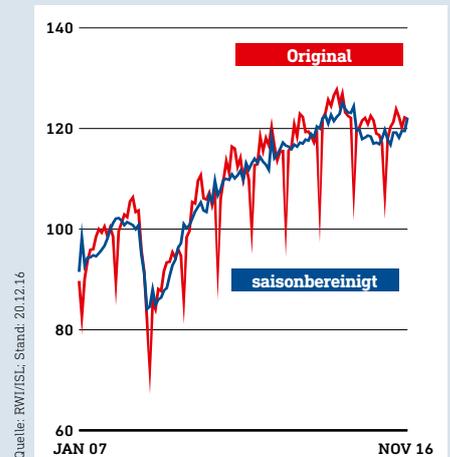
RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

Freundlicheres Bild des Welthandels

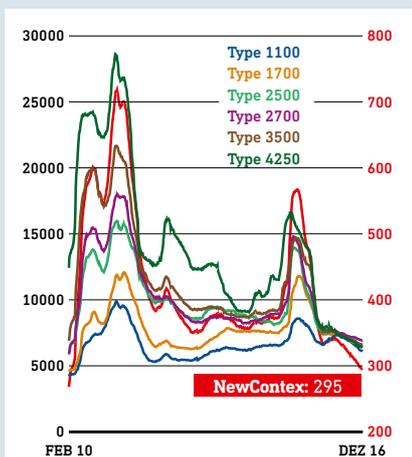
••• Der Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist im November kräftig auf 122,1 gestiegen. Die Angaben für September und Oktober wurden jeweils um 0,5 Punkte auf 120,0 angehoben. Die Aufwärtsrevision resultiert zum Teil daraus, dass bei einigen Häfen, für die vor einem Monat noch keine Daten vorlagen, die inzwischen gemeldeten Daten über den

damals geschätzten liegen. Zum Teil ergibt sich die Revision aus nicht zu vermeidenden Änderungen der Saisonfaktoren am aktuellen Rand. Alles in allem zeichnet der Index inzwischen ein etwas freundlicheres Bild des Welthandels. Günstigere Werte in einzelnen Monaten gab es in der Vergangenheit aber häufiger, sodass abzuwarten bleibt, ob sich die Aufwärtstendenz in den kommenden Monaten bestätigt.

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



Quelle: RWI/ISL, Stand: 20.12.16



Quelle: VHSS, Stand: 20.12.16

NEW CONTEX

Index verabschiedet sich in die Ferien

••• Derzeit ist kaum Neugeschäft zu verzeichnen, die Anzahl der Auflieger hat sich kaum verändert. In der Folge verharrt der von der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten herausgegebene Index unverändert bei 295 Punkten und setzt damit seine Seitwärtsbewegung fort. Seit Beginn der zweiten Jahreshälfte ist ein Rückgang der Charteraktivitäten bei den kleineren Einheiten (1.100 und 1.700 TEU) zu beobachten. Dennoch liegt das aktuelle

Charterniveau bei 6.000 USD (1.100 TEU) bzw. bei 6.500 USD (1.700 TEU). Das ist wohl auch der Grund, warum in diesem Sektor vergleichsweise wenig Schiffe zur Abwrackung geschickt wurden. Um 2017 eine Marktbelebung zu erreichen, müssen die bisherigen Abwrackaktivitäten fortgesetzt werden. Eine zunehmende Herausforderung ist die sinkende Anzahl potenzieller Kunden aufgrund der Konsolidierungen im Containerlinienbereich.

www.vhss.de

HSH NORDBANK

Nettogewinn nach neun Monaten

••• Die HSH Nordbank hat in den ersten neun Monaten 2016 weiter Alllasten reduziert, zugleich mehr Vorsorge für ihre Schiffskredite gebildet und bei verbesserten Kapitalkennziffern unter dem Strich 163 (Vorjahreszeitraum: 24) Mio. Euro verdient. Das Institut treibt den anstehenden Eigentümerwechsel voran, zeigt in der Kernbank eine vor allem vom Immobilien- und Unternehmenskundengeschäft getragene gute Entwicklung und setzt den konsequenten Sparkurs fort. Laut HSH Nordbank-CEO Stefan Ermisch rechnet die Bank trotz der unverändert schwierigen Situation an den Schifffahrtsmärkten nach wie vor mit schwarzen Zahlen fürs Gesamtjahr. Die Shipping-Engagements der Kernbank wurden auf 7,1 Mrd. Euro reduziert. Die Shipping-Altengagements sind größtenteils in der Abbaubank gebündelt und bleiben problembehaftet.

www.hsh-nordbank.de

North P&I mit Büro in Shanghai

••• Der North P&I-Club hat eine Niederlassung im chinesischen Shanghai eröffnet. Damit erhöht sich die Zahl der Geschäftsstellen des Clubs in Asien auf vier. Bisher unterhielt North Büros in

Hongkong, Singapur und Japan. Der Anteil der Mitglieder aus der Asien-Pazifik-Region betrage 34 Prozent der gesamten versicherten Tonnage des Clubs, sagte Geschäftsführer Paul Jennings.



Foto: Kingrobert - Fotolia

Risiko. Diebe beklaun ausländische Schiffe.

Standard Club warnt vor Warendiebstahl in China

••• Der P&I Club Standard Club warnt vor vermehrten Warendiebstählen in China, besonders im Hafen von Tianjin. Die Wintermonate sind Hochsaison für Diebe, die Waren von Handelsschiffen stehlen, die außerhalb des Hafens ankern. Am häufigsten werden Ersatzteile, Bunker und Vorräte gestohlen. Außer aus Tianjin gebe es solche Berichte auch aus Dalian, so der Club in seinem Warnhinweis. Die Diebe kommen mit kleinen Booten, die als Fischerboote getarnt sind. Mittlerweile haben sie auch ausländische Schiffe im Visier.

Skuld kauft Kaskogeschäft von HDI

••• Der norwegische P&I Club Skuld übernimmt das norwegische Seekaskogeschäft von der Talanx-Tochter HDI Global. Es geht um die HDI-Tochter SMA/Gerling Norway, über die der deutsche Versicherer im norwegischen Markt aktiv war. Den Kaufpreis nannten die Parteien nicht. Skuld erwirbt damit die Erneuerungsrechte für die Kaskoversicherung von rund 6.000 Schiffen mit einem Prämienvolumen von 40 Mio. Dollar. Der Kaskoversicherer wird in Skuld Marine Agency (SMA) umbenannt, gab der Club bekannt. Bis zum Ende des Jahres soll der Kaufprozess beendet sein, teilte Skuld mit. Der P&I Club setzt mit dem Zukauf im Hull-Geschäft seine Diversifikationsstrategie fort. SMA wird das Geschäft auf die eigenen Bücher nehmen und unabhängig von Skulds Lloyd's-Syndikat agieren.



DIRECT CREWING
MARITIME EXPERTS YOU CAN RELY ON

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand

Telefon 04503 - 70 26 60 - 0
Fax 04503 - 70 62 60 - 15
E-Mail info@DirectCrewing.com
Web www.DirectCrewing.com

Geräumig. 240 Passagiere und 170 Crewmitglieder werden an Bord der Neubauten Platz haben.



Hapag-Lloyd Cruises: Flottenzuwachs

••• Die TUI Group setzt auf Wachstum: So investiert der weltweit führende Touristikonzern in zwei Neubauten für seine Hamburger Tochtergesellschaft Hapag-Lloyd Cruises. Beim Flottenzuwachs handelt es sich um neue 5-Sterne-Expeditionsschiffe. Sie sollen nach 20-monatiger Bauzeit im Frühjahr und Herbst 2019 in See stechen.

„Die Neubauten werden eine Weiterentwicklung und moderne Interpretation im Expeditionsbereich und sollen unsere führende Position in diesem Markt auch international verstärken“, sagt Karl J. Pojer,

Vorsitzender der Geschäftsführung von Hapag-Lloyd Cruises.

Die beiden Luxusliner werden vom norwegischen Unternehmen Vard Holdings Limited gebaut. Ausgestattet mit der höchsten Eisklasse und bordeigenen Zodiacs entsprechen die Schiffe den höchsten Technikstandards.

Denn Technik der Extraklasse wird bei Hapag-Lloyd Cruises großgeschrieben. So hat das Unternehmen gerade die „Bremen“ mit einem UV-Ballastwassersystem von Optimarin ausgerüstet. Nach der



Upgrade. Die MS „Bremen“ fährt nun mit einem Optimarin-Ballastwasserbehandlungssystem.

„Europa“ und der „Hanseatic“ ist die Bremen inzwischen das dritte Kreuzfahrtschiff von Hapag-Lloyd Cruises, das mit dem umweltfreundlichen System ausgestattet ist.

www.hl-cruises.de

Fotos: Hapag-Lloyd Cruises

Entschärfte Forderungen: Hoffnung für Traditionsschiffe

••• Berlin zeigt Verständnis bei der Posse um Traditionsschiffe: So hat das Bundesverkehrsministerium (BMVI) die geplanten Sicherheitsvorschriften für Traditionsschiffe entschärft. „Die Bedenken, die teilweise geäußert worden sind, nehmen wir sehr ernst und haben daher die Vorschriften angepasst, wo es möglich ist – ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen“, sagt Enak Ferlemann, parlamentarischer Staatssekretär im BMVI.

So wurden die Brandschutzauflagen erleichtert, die Übergangsfristen verlängert, bei Erneuerungsanträgen muss die Historizität nicht erneut belegt werden, und bei denkmalgeschützten Schiffen besteht die Möglichkeit, Ausnahmen zuzulassen, wenn die Gefahr besteht, dass das Schiff seine Denkmaleigenschaft durch Umbauten verlieren würde. Und die absolute Festlegung von Süllhöhen bei der Einfassung von Öffnungen im Deck wurde gestrichen.



Foto: Darkone/CC BY-SA 2.0

Rarität. Die „Stettin“ ist das weltweit größte noch kohle-gefeuerte, seegehende Dampfschiff. Seit 1982 ist sie als technisches Kulturdenkmal anerkannt.

Ozeanworkshop: Für alle, die mehr Meer wollen

••• Startschuss zur Bewerbung für die Aktion „Mehr Meer 2017“: Bis zum 31. März können sich Jugendliche ab 16 Jahre für den zweiwöchigen Ozeanworkshop auf Helgoland bewerben. Wer einen der 20 Plätze ergattert, bekommt u.a. die Möglichkeit, Themen der Meeresforschung näher kennenzulernen und Messmethoden zu erproben. Die Schülerlabore vom GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel,



Unterstützung. Das Bundesministerium für Bildung und Forschung fördert den Workshop.

der Biologischen Anstalt Helgoland des Alfred-Wegener-Instituts Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung (AWI) und das Helmholtz-Zentrum Geesthacht unterstützten die Schüler

und Schülerinnen beim Experimentieren im Labor, in der Diskussion mit Fachleuten oder bei Exkursionen und Beprobungen auf der Nordseeinsel.

www.helmholtz.de/mehrmeer2017

Ausstellung: Schiffe sehen

••• Wenn Shipspotter zum Pinsel greifen: Maler und Grafiker Tobias Emskötter und der Schiffbauingenieur Wolfgang Jonas Schiffe beobachten Schiffe nicht, um akribisch Datenbanken zu befüllen. Ihr Interesse gilt dem Erscheinungsbild der Schiffe. Reduziert und abstrahiert bringen die Künstler Containerschiffe, Autotrans-



Mixtur. Zur Ausstellung gehören Gemälde und Fotografien.

porter und Massengutfrachter auf die Leinwand. Vom 27. November bis zum 17. April 2017 können die Werke im Flensburger Schifffahrtsmuseum bewundert werden.

www.flensburg.de/schifffahrtsmuseum

Umwelt im Blick: CLIA und Cruise Europe

••• Der Verband der europäischen Kreuzfahrtreedereien, CLIA Europe, und Cruise Europe wollen stärker zusammenarbeiten, um das Wachstum der Kreuzfahrtindustrie in Europa weiter voranzutreiben. Im Fokus steht dabei vor allem die Umwelt. So soll u.a. eine Arbeitsgruppe zum Thema „European

environmental issues“ gegründet werden. „Die gemeinsame Initiative wird die soziale Verantwortung unserer Industrie stärken und den Fokus auf dem wirtschaftlichen Beitrag der Industrie für Europa beibehalten“, sagte Pierfrancesco Vago, Chairman vom CLIA Europe.

www.cliaeurope.eu



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

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



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



Improvisation. „Frauen ans Ruder“ wurde auf Leinwand gemalt, da sich zunächst keine Wand finden ließ.

Rosengarten

„Für die Frauen vom
Dessauer Ufer“
Neumühlen 16-20

„Frauen ans Ruder“
Neumühlen 21

Wer schnellen Schrittes Haifischbar und Seemannsmission in der Großen Elbstraße passiert, dem bleibt der Hauch New York, der zwischen den beiden Hamburger Institutionen schlummert, verborgen. Erst beim Betreten einer schmalen Gasse namens Baumanns Treppe erschließt sich den Passanten das über 300 m² große Wandgemälde.

Blaue Wellenbänder, bunte Frauenbilder, Brooklyn Bridge und Köhlbrandbrücke: Bis in zwölf Meter Höhe erstrecken sich die imposanten Zeichnungen am Mauerwerk der Kultkneipe und an der gegenüberliegenden Wand der Seemannsmission. Mittdrin: Brückenfahrerin Elena, Binnenschifferin Hildegard und Tug Boat Captain Pamela. Sie sind drei der insgesamt 34 Frauen, die von der Hamburger Wandmalerin Hildegund Schuster und der amerikanischen Künstlerin Janet Braun-Reinitz porträtiert wurden. Ihr gemeinsamer Nenner? Die maritime Arbeit im Hafen.

„Das Gemälde an Baumanns Treppe ist ein internationaler Brückenschlag zwischen den Häfen in New York und Hamburg“, sagt Elisabeth von Dücker, Kuratorin der FrauenFreiluftGalerie. „Wir wollen so sichtbar machen, wo und wie Frauen im Hafen arbeiten, und aufzeigen, dass weibliche Fachkräfte in der Hafenwelt immer zahlreicher und selbstverständlicher werden“, so von Dücker.

| Kulturelle Perlenkette | 15 Gemälde sind seit der Gründung vor über 20 Jahren entstanden. Die Galerie erstreckt sich am nördlichen Elbufer vom Fischmarkt bis Neumühlen auf zwei Kilometern Länge. „Hildegund und ich bezeichnen die FrauenFreiluftGalerie gern als kulturelle Perlenkette der besonderen Art“, sagt von Dücker. Denn republikweit ist sie die einzige Open-Air-Ausstellung von Künstlerinnen über hafenbezogene Frauenarbeit.



Lohnender Spaziergang. Auf knapp zwei Kilometern finden sich die Wandbilder der FrauenFreiluftGalerie.



Vielseitig. Die Bilder zeigen durch Frauen im Hafen verrichtete Arbeiten. „Für die Frauen vom Dessauer Ufer“ erinnert an die Zwangsarbeiterinnen im Zweiten Weltkrieg.



Immer an der Wand lang

| Kunst | Von der Geschichte vergessen, von Künstlerinnen wieder ins Gedächtnis gerufen: Die FrauenFreiluftGalerie bringt maritime Arbeiterinnen in die Stadthistorie. Text: Sabrina Junge

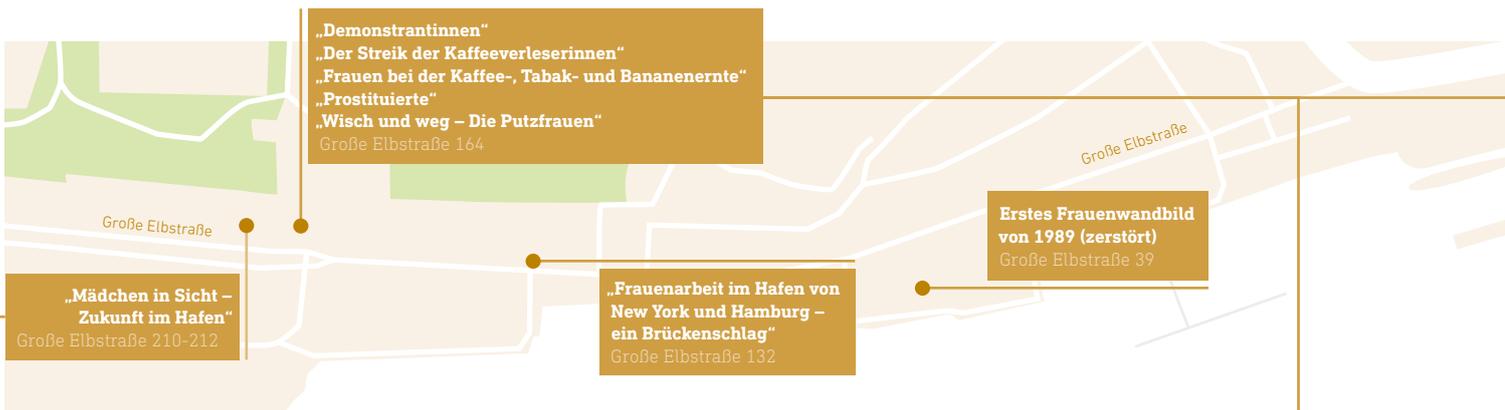
Seit 1994 managen Wandmalerin Hildegund Schuster, 60, und Kuratorin Elisabeth von Dücker, 69, das autonome Projekt – und haben es sich damit zur Aufgabe gemacht, die von der Geschichtsschreibung außer Acht gelassenen Frauen nachträglich in die Stadthistorie zu malen.

Dabei erhalten sie tatkräftige Unterstützung von Künstlerinnen aus Hamburg und Übersee, die die Bilder in verschiedenen Stilen gestalten. „Aber im Grunde sind

wir ein kleines ‚two women project,‘“ sagt von Dücker lachend. Kennengelernt haben sich die beiden bei einem Vorgängerprojekt des Museums der Arbeit in Hamburg zum Thema „100 Jahre Frauenarbeit im Hafen“. Dort arbeitete die studierte Kunsthistorikerin von Dücker 20 Jahre als Kustodin. Als das 1.000 m² große Wandgemälde 1994 samt ehemaligem Fischmarktspeicher abgerissen wurde, entschlossen sich Schuster und von Dücker dazu, ihr eige-

nes Langzeitprojekt zu gründen. „Auch ein bisschen aus Trotz“, wie sie selbst sagen.

| Mythos Männerdomäne | Klein und nahezu unscheinbar prangt am Fuße der bunten Wandbilder jeweils ein kleines Metallschild mit Informationen über die einzelnen Werke. „Unsere Kunst arbeitet zwar mit dem Schalk im Nacken, aber wir wollen mit den Wandbildern der FrauenFreiluftGalerie auch kleine visuelle →



Frauenpower. An dem Wandbild „Mädchen in Sicht – Zukunft im Hafen“ beteiligten sich neun Schülerinnen der Mädchengruppe Malschule der Kunsthalle.



→ Stolpersteine schaffen, die zum Nachdenken anregen.“ Viel zu wenig sei über Frauenarbeit im Hafen bekannt. Hinzu komme die desolate Quellenlage zu den weiblichen Arbeitsbedingungen im Hafen – aktuell und historisch. „Eine zentrale Quelle unserer Recherchen sind daher die im Hafen tätigen Frauen selbst“, erklärt von Dücker. Deutlich wird dabei: Eine reine Männersache war der Hafen nie.

„Wo steht eigentlich geschrieben, dass die Schifffahrt eine Domäne der Männer ist?“, fragte einst die 1993 verstorbene Reederin Liselotte von Rantzau. Eine berechtigte Frage, auf die die Werke der FrauenFreiluftGalerie eine aussagekräftige Antwort geben. Frauen, die zur See fahren, Metallarbeiterinnen, Schweißerinnen und Hafenlogistikerinnen: Die Wandmotive dokumentieren den tief greifenden Wandel, der sich am Elbufer vollzieht.

So auch das Bild „Frauen in der Hafenlogistik“, das sich dem jüngsten Hafenkapitel widmet: dem Containerzeitalter. Herzstück des Werkes sind sieben Frauen in ihren grellen gelb-blauen Arbeitskluften. Lässig stehen sie vor einem voll beladenen Containerschiff. Das Besondere daran ist, dass Frauen erst seit 2006 bei der Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) als Van Carrier- und Brückenfahrerinnen anheuern dürfen – zuvor ein ausschließlich Männern vorbehaltenen Arbeitsplatz.

„Die Containerisierung des Hafens kommt den Frauen zugute“, sagt von Dücker. „Jetzt sind nicht mehr ausschließlich Muckis gefragt, sondern auch Köpfcchen.“ Immer wieder weist sie auf einzelne Aspekte des Gemäldes hin, die blonden, leicht ergrauten Locken wippen dabei aufgeregt hin und her. Elisabeth von Dücker ist mit Leidenschaft dabei. Die gleiche Hingabe

spiegelt sich auch in den Kunstwerken, die Künstlerin Hildegund Schuster an die Mauerwerke zaubert.

| Sommersaison ist Wandbildsaison |

Umso mehr schmerzt es die Künstlerin und Kustodin, wenn Schmierfinken die Wandbilder mit Kritzeleien verunstalten. Sind die Schmierereien gravierend, greift Schuster einfach selbst zu Farbe und Pinsel. Als Künstlerin blute ihr bei dem Anblick das Herz. Zumal viel Zeit und Arbeit in den Kunstwerken steckt: Ein Dreivierteljahr benötige sie im Schnitt für ein Wandbild. Gemalt wird nur im Sommer. „Die Farbe braucht eine gewisse Mindesttemperatur“, erklärt Schuster.

Doch nicht nur das Erstellen neuer Wandbilder ist aufwendig. „Die Gemälde sind Wind und Wetter ausgesetzt“, sagt Schuster. Regelmäßige Restaurierungs-

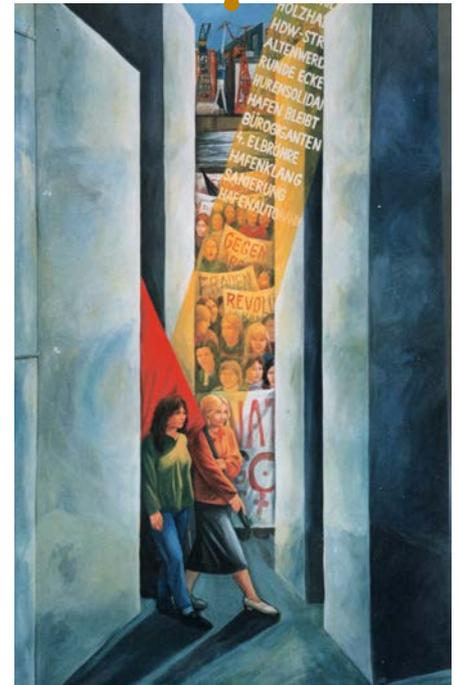


Die Containerisierung des Hafens kommt den Frauen zugute. Jetzt sind nicht mehr nur Muckis gefragt, sondern auch Köpfcchen.

Elisabeth von Dücker, Kuratorin der FrauenFreiLuftGalerie

St. Pauli Landungsbrücken

Norderelbe

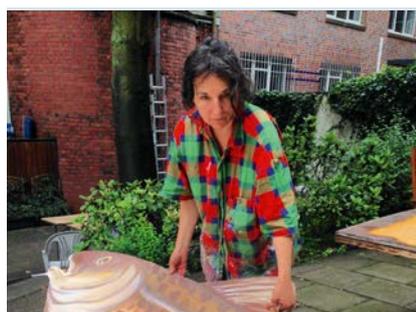


Demonstrantinnen. Sie kämpfen gegen miese Arbeitsbedingungen und den Abriss preiswerten Wohnraums.

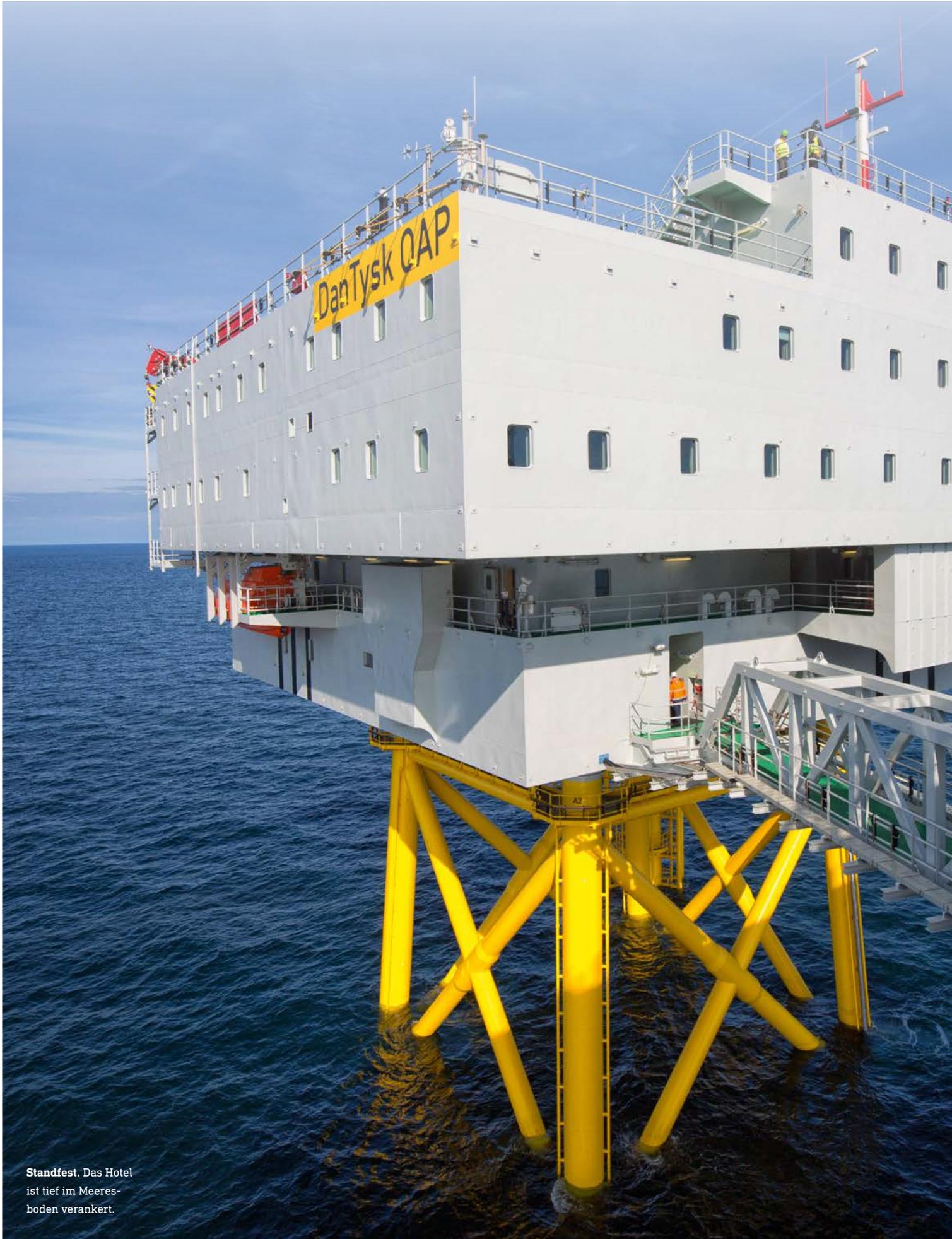
arbeiten an bereits existierenden Kunstwerken sind da unvermeidlich. Kein leichtes Unterfangen für eine Galerie, die sich durch öffentliche Gelder sowie durch eigenes Engagement finanziert.

Dabei achten die Galeristinnen stets darauf, dass die Gemälde an industriehistorisch interessanten Gebäuden und Mauern entstehen. Doch nicht immer ist es einfach, einen passenden Ort zu finden. „Die Wandsuche gehört mit zu unseren härtesten Aufgaben“, sagt von Dücker. „Oft werden Wände ohne Angabe von Gründen nicht rausgerückt.“

Davon unterkriegen lässt sich das Duo aber nicht. Ihre Wandbilder gehören mittlerweile zu Altona wie der Fischmarkt. Also Augen auf beim nächsten Spaziergang durch das historische Viertel – vielleicht zeigt sich an der nächsten Häuserwand ein visueller Stolperstein. |●●●



Eingespült. Hildegund Schuster und Elisabeth von Dücker (o. r.) sind die kreativen Köpfe der Galerie.



Standfest. Das Hotel ist tief im Meeresboden verankert.



Wohnen im Windpark

Um sie herum nur Wasser und Windmühlen: In der Nordsee haben Dutzende Ingenieure und Arbeiter eine Wohnplattform bezogen. Von dort aus kümmern sie sich um mehr als 150 Windkraftanlagen auf See.

Text: Alexander Preker (dpa), Fotos: Christian Charisius (dpa)

Schäumend bricht sich die Nordsee am stählernen Unterbau. Auf der Plattform rund 20 Meter höher leben seit zwei Monaten rund 50 Techniker, Ingenieure, aber auch Köche oder Hausmeister. Sie alle arbeiten auf Deutschlands erstem Offshore-Hotel rund 70 Kilometer westlich von Sylt. Ihre Aufgabe: Wartung der benachbarten Windparks „Dan Tysk“ (am Netz) und „Sandbank“ (in Bau). Insgesamt sollen von hier aus 152 von Vattenfall und den Stadtwerken München betriebene Windräder Strom in deutsche Haushalte schicken.

Der Alltag auf dem mehr als 2.000 Tonnen schweren Koloss ist durch Arbeit geprägt. Im Schichtbetrieb, zwei Wochen am Stück, bis zu zwölf Stunden pro Tag, dreht sich auf der in Emden gefertigten Plattform alles um Windenergie. „Das ist 'ne andere Welt“, sagt Christof Huß, Betriebsleiter von „Dan Tysk“ nahe der dänischen Grenze, zum Unterschied zur Windkraft an Land. „Man kann nicht einfach mit dem VW-Bus an die Anlage heranfahren – und wir müssen nicht nur den Bus durch ein Schiff ersetzen, sondern auch ein Hotel bereithalten“, erzählt Huß. Ein riesiger Aufwand, der viel Geld kostet. Dennoch glaubt



Gaumenfreuden. Gutes Essen ist essenziell für die Stimmung auf der Plattform.

Betreiber Vattenfall, dass sich der rund 100 Millionen Euro teure Bau rechnet.

Bislang mussten die Serviceteams rund 100 Kilometer per Schiff oder Helikopter anreisen. Nun bringen Transportschiffe die Teams innerhalb kurzer Zeit von der Wohnplattform zu den Einsatzorten. Eine attraktive Alternative sind Spezialschiffe, die den Passagieren 4-Sterne-Hotelkomfort bieten, wie die „Windea La Cour“. Sie liegen mehrere Wochen im Windparkgebiet und verkürzen so die Servicezeiten (s. S. 59). Eine Entwicklung, die nicht nur bequem, sondern auch wirtschaftlich ist. →



Unterkunft. Rund 50 Techniker leben auf der 3.500 Quadratmeter großen Plattform.

→ Noch im Entstehen begriffen ist der Windpark „Sandbank“. Die Arbeiten daran gehen jedoch schneller als geplant. Einem Vattenfall-Sprecher zufolge montieren die Techniker derzeit alle zwei bis drei Tage eine neue Turbine. 30 Anlagen stehen bereits. „Offshore ist in Deutschland inzwischen so weit, dass man auf Erfahrungen aufbauen kann“, sagt er.

Leben auf engstem Raum | Auch Christof Huß schläft ab und zu auf der Plattform, wenn er nicht gerade den Betrieb von Hamburg oder dem dänischen Esbjerg aus koordiniert. In den rund elf Quadratmeter kleinen Kabinen hängen Fernseher, es gibt eigene Bäder. Kraftraum, Kino und Billardtisch sorgen für Abwechslung.

Alles ist etwas enger, selbst der Müll wird gepresst, damit er wenig Platz einnimmt. Am wichtigsten sei auf See jedoch etwas anderes: „Es gibt zwei Sachen, die funktionieren müssen, das sind Essen und Kommunikation“, sagt der 45-Jährige. Fast alle telefonieren abends mit zu Hause – und ist das Essen schlecht, drückt das die Stimmung.

„Offshore ist ein Bereich, der mich immer fasziniert hat“, sagt Huß über seinen Arbeitsplatz. Doch der Verzicht auf Komfort sei ihm schwergefallen – nun habe er die ideale Kombination gefunden. Einige Plattformmanager, so erzählt es der Familienvater, seien sogar noch weniger Privatleben gewohnt gewesen – sie hätten aus der Seefahrt auf der Plattform angeheuert, die im Meer neben der Umspannstation für den Windpark entstand. Eine Gangway verbindet die beiden Ökostrom-Inseln.

Doch was, wenn man seine Brille an Land liegen lässt? „Man sollte sie nicht zu Hause vergessen“, sagt Huß. Für den medizinischen Notfall gebe es zwar einen Sanitärer und Medikamente an Deck. Al-

les andere könne schon mal ein paar Tage dauern. „Es ist schwierig.“

Immerhin: Theoretisch könnten die Crews bis zu zwei Wochen völlig autark leben – und die ersten Herbststürme stehen der Plattform noch bevor. Anders als auf den Schiffen, versichert Huß jedoch: „Da schaukelt nichts.“ |•••



Komfort. Auf elf Quadratmetern kann man es sich einigermaßen gemütlich machen.



Treffpunkt. In der Kantine sind gemeinsame Mahlzeiten möglich.



Abwechslung. Beim Billardspielen können die Arbeiter auf andere Gedanken kommen.



Bibliothek. Für Vielleser gibt es eine große Bücherauswahl.



Foto: Siemens AG

Hightech. Die „Windea La Cour“ von Bernhard Schulte Offshore liegt dank ihrer eigenwilligen Rumpfform auch bei starkem Wellengang stabil im Wasser.

EMS MARITIME OFFSHORE

Deutsche Reederei bauen Engagement im Offshore-Segment aus

••• 835 Offshore-Windkraftanlagen aus Nord- und Ostsee speisten bis Mitte 2016 Strom ins Netz ein. 1.500 bis 2.000 sollen laut Bundesregierung in den kommenden 15 Jahren folgen. Die Branche boomt – und der Bedarf an Schiffen für Service- und Wartungsarbeiten steigt. „Bei dem Bau von Crew Transfer Vessels und dem Aufbau von kompletten Rettungsketten sind deutsche Reedereien bereits vor einigen Jahren in Vorleistung getreten“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR. „Diese Innovationsbereitschaft zeigt heute entsprechende Erfolge.“

Laut Nagel sind derzeit rund 20 heimische Reedereien im Bereich Offshore-Windenergie aktiv. Darunter auch EMS Maritime Offshore (EMO). Von der Seeraumbeobachtung über die Bereitstellung von

Verkehrssicherungsschiffen bis zur Bauaufsicht von Schiffsneubauten: Das Unternehmen bietet eine breite Palette an Dienstleistungen für die Offshore-Branche.

| Shuttleschiffe | Das eigentliche Kerngeschäft ist dabei der Transport von Technikern und Ersatzteilen direkt zu den Windparks. Seit ihrer Gründung 2010 hat die EMO bereits mehr als 100.000 Übersetzungen erfolgreich und sicher durchgeführt. Dazu verwendet das Unternehmen sogenannte Crew Transfer Vessels (CTV). Diese speziellen Katamarane dienen quasi als „Shuttleschiff“. „An normalen Tagen pendeln die CTVs zwischen den Anlagen bis zu 30-mal am Tag“, sagt Knut Gerdes, Managing Director bei der EMO. Während die CTVs am Abend von den Windparks zurück zur

Küste fahren müssen, werden sogenannte Service Operation Vessels (SOV) auch über Nacht direkt bei den Windparks stationiert – das spart Zeit.

Ein besonders innovatives Beispiel ist die erst jüngst in Dienst gestellte „Windea La Cour“, die von Bernhard Schulte Offshore betrieben wird: Die besondere Rumpfform hält das Schiff auch bei hohem

Windpark-Service. Unternehmen wie EMS Maritime Offshore decken die ganze Leistungsbandbreite ab.

Wellengang stabil im Wasser und erleichtert den Arbeitern so den Überstieg. Das SOV bietet Platz für 40 Techniker und 20 Crewmitglieder, ein zweites folgt in diesem Jahr.

| Geballtes Know-how | 2011 hat die EMO gemeinsam mit den Unternehmen SSC Wind und Bernhard Schulte Offshore im Rahmen eines Joint-Ventures WINDEA Offshore gegründet.

WINDEA bündelt die Leistungen der Gesellschafter zu einem kompakten Servicepaket – und ist auch für den Notfall einer Offshore-Rettung gerüstet. „Mit WINDEA Care gewährleisten wir eine Versorgung 24/7, angefangen im Windpark durch einen Rettungsassistenten über Telemedizin, den Einsatz eines Rettungshubschraubers bis hin zur Versorgung im Klinikum“, sagt Gerdes.

Das Offshore-Geschäft läuft rund: „Für die nächsten Jahre haben wir wenig Sorgen“, sagt Gerdes. „Wir haben unseren Markt gefunden und sind zuversichtlich, ihn noch weiter auszubauen.“ So schießt das Emdener Unternehmen verstärkt auf Projekte außerhalb deutscher Gewässer.

www.offshoreservice.de



Fotos: EMS Maritime Offshore / Jens Meier





Hommage ans blaue Dänemark

| Seefahrtsmuseum | Helsingørs extravagantes Museet for Søfart entführt die Besucher in die Welt der Seeleute und des Handels. Text: Andreas Knudsen

Helsingør, am Ausgang des Øresund zum Kattegat gelegen, ist eine von diesen dänischen Kleinstädten, wo die Zeit stillzustehen scheint. Zumindest erweckt die Stadt diesen Eindruck, wenn man sich mit dem Besuch des berühmten Schlosses Kronborg und der sorgfältig instand gehaltenen Innenstadt mit ihren schmalen Gassen, historischen Gebäuden und Kirchen begnügt.

Doch auch hier, im Nordostzipfel Dänemarks, müssen die Stadtväter erfinderisch sein, um das Wirtschaftsleben in Gang zu halten. Jahrhundertlang war der Hafen Anlaufpunkt für alle Schiffe, die in die Ostsee einfahren wollten. In Helsingør musste bis 1857, dem Jahr seiner vom Ausland erzwungenen Abschaffung, über 400 Jahre lang der Sundzoll entrichtet werden. Dieser Verkehr machte Helsingør

zur drittgrößten Stadt Dänemarks. Einen Hafen hat Helsingør immer noch, aber heutzutage sind es zumeist Fischer und die Fähren nach Schweden, die ihn anlaufen. Zwischen 1882 und 1983 war die Werft der bedeutendste Arbeitsplatz der Stadt, bis die fernöstliche Konkurrenz ihr die Existenzgrundlage nahm. Die Anlagen verschwanden, und in den folgenden Jahren blieb das Gelände zwischen Schloss



Glanzlicht. Das Seefahrtsmuseum, im Hintergrund Schloss Kronborg. Rechts die Poller, die den Museumsnamen in Morsecode schreiben.

Foto: Luca Santiago Mora/CC BY 3.0

Kulisse. Das unterirdische Museum ist als Stück ikonischer Architektur vielfach ausgezeichnet worden.

Foto: T. Lundgren/MS Museet for Søfart



Pädagogik. Das Leben der Seeleute zu veranschaulichen, ist eines der Hauptziele des Museums.

Foto: Maria Donvang/CC BY 3.0



Multimedia. Interaktive Installationen sprechen Besucher aller Altersgruppen an.

Foto: Thijs Wolzak/CC BY 3.0



Foto: Thijs Wolzak/CC BY 3.0



Spannung. Die moderne Architektur spiegelt sich auch im Inneren des Museums wider.

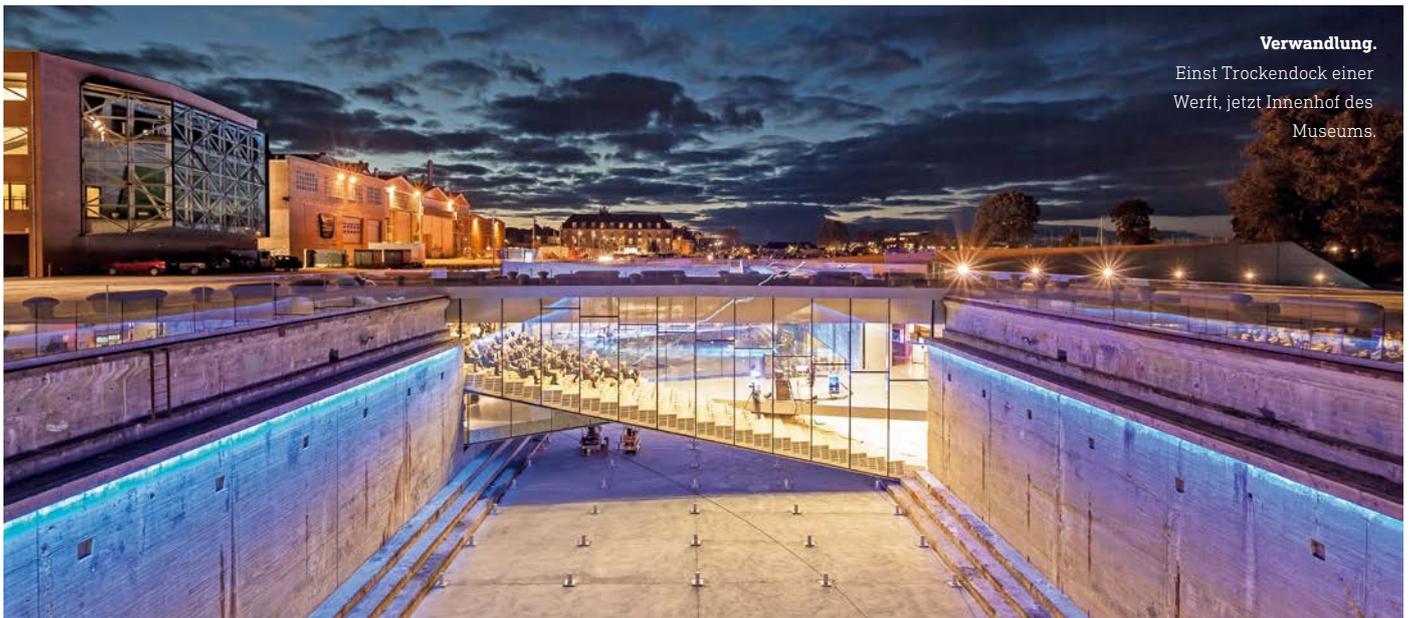
und Stadt ungenutzt, während das einheimische Wirtschaftsleben kriselte und viele Bewohner nach Kopenhagen pendelten.

Die historische Kulisse macht Helsingør zu einem beliebten Ausflugsziel, und so lag es nahe, auf den Tourismus zu setzen. Zunächst wurde ein Kulturhaus, die sogenannte Kulturwerft, eingerichtet, aber zwischen ihr und Kronborg lag weiterhin das verlassene Trockendock. Das Auffüllen hätte viel Geld gekostet, neu errichtete Gebäude hätten zudem den Blick auf Hamlets UNESCO-geschütztes Schloss verstellt. Deshalb entwickelte das international anerkannte Architektenbüro Bjarke Ingalls die Idee, das Dock in seiner ursprünglichen Form zu belassen und die Besucher nach unten zu führen, statt wie sonst museumsüblich treppauf. Im Innenraum wurden Brücken installiert, die nicht

nur ihren Zweck als Verbindungsgang erfüllen und als Galerie dienen, sondern auch zur Ausbalancierung des Drucks.

| Interaktiver Zugang | Das Museumsgebäude ist im Geiste der Seefahrt gebaut. Die Gänge sollen an die Brücke eines Schiffes bei Seegang erinnern und sind entsprechend schräg angelegt. Der Besucher bewegt sich durch die einzelnen Ausstellungsabschnitte auf einem Rundgang, der die Wände des Docks entlangführt. Bei der Darstellung setzt das Museum außer auf traditionelle Ausstellungsstücke wie Karte, Globus und Kompass viel auf audiovisuelle Effekte und Interaktivität.

Die Ausstellung ist in neun Abschnitte unterteilt. Im Zentrum steht immer der Seemann. Die Exponate sollen zeigen, wie er eine Seereise erlebte. Im Ab- ➔

**Verwandlung.**

Einst Trockendock einer Werft, jetzt Innenhof des Museums.

Foto: Luca Santiago Mora/CC BY 3.0

→ schnitt zum Bordleben sieht man nicht nur Arbeitsgeräte, sondern auch die selbst gefertigte Ausstaffierung für eine Neptunfeier. Auf einem Großbildschirm wird ein Schiff auf Fahrt gezeigt, wobei als einzige Laute Wellen und Wind zu hören sind. Frisch geteerte Hanfseile verbreiten ihren typischen Geruch. Kohlschaufeln der alten Dampfer machen gleichzeitig deutlich, dass die Arbeit an Bord kein Zuckerschlecken war.

Ähnlich realitätsnah wird das Leben der dänischen Seeleute während des Zweiten Weltkrieges beschrieben. In einem engen, dunklen Gang hört man Morsesignale und Explosionen, während auf Bildschirmen ein Handelsschiff von einem Torpedo getroffen wird. Modelle von Schiffen weisen mit dem Bug nach unten – Volltreffer...

Auf Kleinbildschirmen kann der Besucher Kurzfilme von Kriegsmarine und Alliierten abrufen. Beide beleuchten trotz ihres propagandistischen Blickwinkels das Grauen, das die Matrosen eines Handelskonvois erlebten.

| Bedeutender Faktor | Friedlicher geht es bei der Schilderung des Lebens an Bord und im Hafen zu. In See stechen heißt auch, immer wieder nach Hause heimkehren zu wollen. Am liebsten zu Frau und Familie, die auf den Seemann warten. Auch die Freuden in fremden Häfen werden nicht ausgelassen – einschließlich solcher, die der Pastor daheim ganz sicher verdammen würde. Dieses Thema vertieft die Sonderausstellung „Sex & the Sea“, die noch bis zum 13. August 2017 zu sehen ist.

Zum Ausgleich ist auch der Seemannsmision ein Abschnitt gewidmet.

Handel, Seefahrt und die damit verbundene Globalisierung werden mit erstaunlich wenigen, aber gut platzierten Gegenständen, Filmstücken, Karten und Modellen beleuchtet. Ein Abschnitt ist der dänischen Schifffahrt im Nordatlantik und der Arktis gewidmet. Visuell geschickt angeordnet, sieht man hier einen Film, in dem ein Schiff sich seinen Weg durchs Eis bahnt. Das Museum ist der dänischen Handelsschifffahrt gewidmet, einem wichtigen Wirtschaftsfaktor: Direkt oder indirekt sind Zehntausende von Arbeitsplätzen damit verbunden. Das Blaue Dänemark macht in Helsingør die Schifffahrt anschaulich und feiert seinen Beitrag zur Entwicklung des Landes in Vergangenheit wie Gegenwart. |●●



Fotos: Thijs Wolzak/CC BY 3.0

Installation. Galionsfiguren auf einer Windrose blicken in verschiedene Himmelsrichtungen.



Symbolik. Die unterschiedlichsten maritimen Motive ziehen die Besucher in ihren Bann.

Informationen

M/S Museet for Søfart,
Maritimes Museum Dänemark,
Ny Kronborgvej 1, 3000 Helsingør

Öffnungszeiten

Dienstag bis Sonntag: 11 bis 17 Uhr
Juli und August: Täglich 10 bis 17 Uhr

Eintrittspreise

Erwachsene: 110 DKK (ca. 15 €)
Studenten und Senioren: 90 DKK (ca. 12 €)
Kinder unter 18 Jahren: kostenlos

www.mfs.dk

| PORTRÄT |

Die Hafenkennnerin

| Nautikerin vom Dienst | Christine Bendfeldt managt das Hafengeschehen. Hier verrät sie, worauf es in diesem Job ankommt. Text & Fotos: Sabrina Junge

In der Nautischen Zentrale herrscht eine konzentrierte Stille. Es ist dunkel, nur die zahlreichen Bildschirme spenden Licht. Am Kopfende des Raumes prangt ein riesiger Monitor, der den Hamburger Hafen in Großaufnahme zeigt. Aufmerksam verfolgen die Mitarbeiter das Geschehen. „In der Regel sitzen wir hier zu fünft“, sagt Christine Bendfeldt. Die 34-Jährige ist Nautikerin vom Dienst und seit 2011 für die Hamburg Port Authority (HPA) tätig. Gemeinsam mit ihren Kollegen koordiniert sie den Schiffsverkehr im Hamburger Hafen.

Gearbeitet wird im zwölfstündigen Wechselschichtdienst. „Vor meiner ersten Nachtschicht hatte ich großen Respekt“, erinnert sich Bendfeldt. Mittlerweile sei es jedoch Routine. „Ich kenne das ja noch von meiner Zeit, als ich zur See gefahren bin.“ Wie alle Zentralen-Mitarbeiter hat auch sie das nautische Patent.



Alles im Blick. Christine Bendfeldt plant, wer die nächsten 24 Stunden ein- bzw. auslaufen darf.

Verantwortung. Im größten Trubel den Überblick zu behalten, gehört für Christine Bendfeldt zum Alltag.

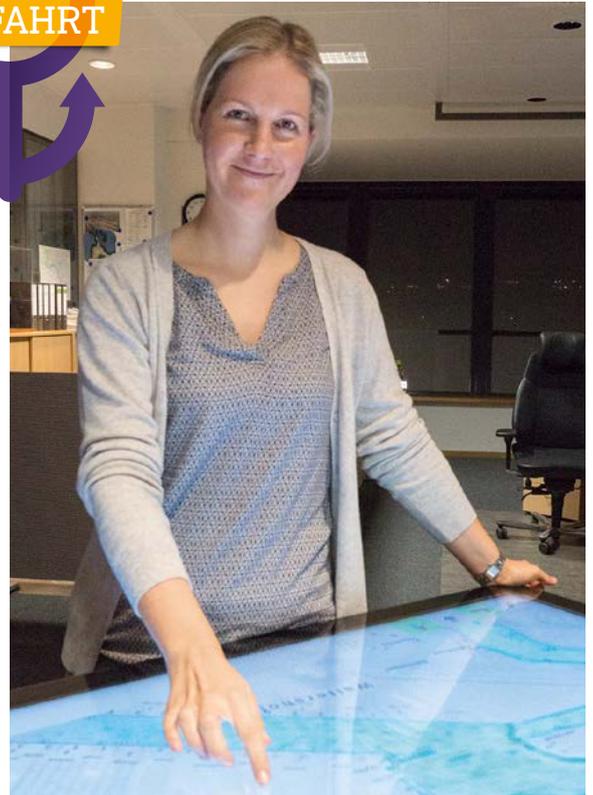
Dabei kam die gebürtige Westerwälderin über Umwege in die Schifffahrt. „Eigentlich wollte ich mal etwas mit Medien machen“, erzählt sie lachend. Doch nach zwei Semestern lockte sie das Meer. „Ich fand die Schifffahrt schon immer faszinierend. Also probierte ich es mit einer Ausbildung zur Offiziersanwärterin“, so Bendfeldt. Zwölf Monate fuhr sie an Bord eines Feederschiffes mit. Es folgten Nautikstudium und anschließend sechs Monate als Wachoffizierin an Bord eines Containerschiffes. Der Sprung zur Zweiten Offizierin gelang ihr im Dienst der Expeditionskreuzfahrtschiffe „Hanseatic“ und „Bremen“ von Hapag-Lloyd Cruises. 2011 bewarb sie sich schließlich bei der HPA.

| Perfekte Kombination | Die Nautikerin ist die einzige Frau im Team. Der Ton sei manchmal rau, aber daran habe sie sich gewöhnt. „Respekt verschaffen musste ich mir am Anfang schon“, so Bendfeldt. „Grade im Funkkontakt mit den Schiffen hieß

es oft, ‚Sie klingen aber jung‘.“ Dass Bendfeldt aber über ausgeprägten nautischen Sachverstand verfügt, stellt sie täglich unter Beweis.

„Der Hafen ist irre eng“, sagt Bendfeldt. „Wir müssen viele Faktoren ganz genau betrachten.“ Wie viel Tiefgang hat das Schiff, wie sieht es aus mit den Gezeiten, passt es unter der Köhlbrandbrücke durch? Das sind nur einige Fragen, die Bendfeldt berücksichtigen muss. Passiert etwas Außerplanmäßiges, ist Improvisation gefragt.

Ob die ungewöhnlichen Arbeitszeiten für sie ein Problem sind? „Nicht im Gerینگsten“, so Bendfeldt. „Für mich ist der Job die perfekte Kombination.“ So bietet er maritime Atmosphäre, aber nach Feierabend könne sie einfach in ihr eigenes Zuhause zurückkehren. Für die Nautikerin eine unschlagbare Kombination. „Und außerdem habe ich den wohl schönsten Arbeitsplatz Hamburgs“, sagt Bendfeldt grinsend und blickt durch die riesige Panoramafront auf die neblige Elbe. **|...|**



Erfundene Orte mitten im Meer

| Buchtipp | Dirk Liesemer erzählt in seinem „Lexikon der Phantominseln“ die Geschichten von wirklich in Karten verzeichneten Eilanden, die es aber nie gegeben hat. Text: Sebastian Meißner

Erdbeben, Sturmflut, Untergang: Innerhalb nur eines einzigen Tages und einer unglückseligen Nacht soll Atlantis im Atlantischen Ozean versunken sein. Noch Mitte des 17. Jahrhunderts glaubten namhafte Wissenschaftler und große Teile der Bevölkerung in ganz Europa begeistert an die Existenz des versunkenen Kontinents. Der Geograf Athanasius Kircher verzeichnet Atlantis sogar in einer Seekarte – irgendwo auf halber Strecke zwischen Nordamerika und der spanischen Halbinsel. Heute ist dieser Mythos als Lüge entlarvt, und die Welt ist nahezu vollkommen erkundet, vermessen und erforscht. In vielen Seekarten aber sind immer noch zahlreiche Inseln vermerkt, die es nie gegeben hat. „Phantominseln“ werden diese Orte genannt. Autor Dirk Liesemer stellt 30 von ihnen in seinem Buch „Lexikon der Phantominseln“ vor. Es sind Reisen kreuz und quer durch die Weltgeschichte.

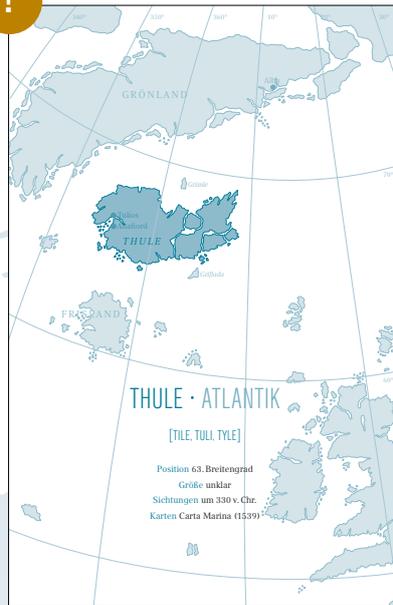
| Sinnestäuschung und Größenwahn | Die meisten dieser Inseln sind im 13. und 14. Jahrhundert eingezeichnet worden, weil in dieser Zeit die Kartografie entstand. Die Welt war damals nicht vermessen, sie hatte viele weiße Flecken. Kartenzeichner füllten diese Lücken mit frei erfundenen Orten auf. Es gab aber auch andere Ursachen: „Einige Phantominseln stammen aus al-

ten Mythen, andere sind das Ergebnis von Sinneseinbildungen oder Luftspiegelungen, die die Seeleute – vielleicht auch unter Einfluss von Alkohol oder im dichten Nebel – wahrgenommen haben“, sagt Liesemer. Wiederum andere Inseleintragungen gehen auf die Geltungssucht von Kapitänen zurück, die sich so einen Eintrag in die Geschichte der Seefahrt sichern wollten. „Schließlich gab es auch Scherzbolde, die einfach Inseln vermerkt haben, um Verwirrung zu stiften“, sagt Liesemer. Zwischen 130.000 und 180.000 Inseln gibt es nach heutigen Schätzungen insgesamt. Liesemer schätzt, dass es unter ihnen noch einige Dutzend Phantominseln gibt.

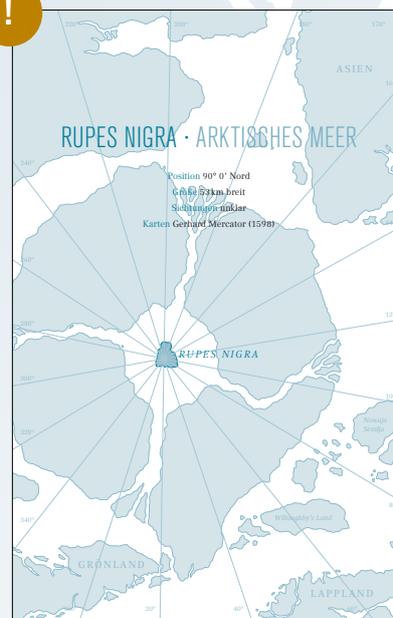
Die Idee, sich diesem Thema in Form eines Buches zu widmen, entstand in mehreren Schritten. Am Anfang wollte Liesemer lediglich in Erinnerungen schwelgen und die Reiseberichte seines Vaters nachvollziehen. Der hatte seine Heimat Paderborn 1954 verlassen und sich auf in die weite Welt gemacht. Über Umwege landete er schließlich in der Südsee und fuhr dort sein Patent als Kapitän aus. Jahre später kehrte er zurück und gründete eine Familie. Seinen Kindern erzählte er gerne von seinen Abenteuern, von Piraten und verlassenen Orten, die ihm unterwegs begegnet waren. Als Liesemer im Rahmen der Recherche die Phantominseln entdeckte, gab es kein Zurück. Die Faszination, die



Foto: Jan Windszus



diese Geschichten auf ihn ausübten, war enorm. „Inseln sind Projektionsflächen, Sehnsuchtsorte. All diesen Geschichten wohnt der Wunsch inne, eine neue Gesellschaft schaffen zu können, noch einmal ganz von vorne anfangen zu können“, sagt Liesemer.



| Mühsame Recherche | Wichtig war ihm, eine möglichst breite Palette an Orten zusammenzustellen. Sie sollten mehrere Jahrhunderte und alle Regionen abdecken. Das war nicht einfach, schließlich gibt es kaum Sekundärliteratur zum Thema. „Es ist erstaunlich, wie wenig die Informationen zu diesem Phänomen bislang strukturiert und gebündelt wurden“, sagt Liesemer. In Fachbibliotheken und Expertenforen macht er sich schlau und trägt so seine Informationen zusammen. Eine echte Entdeckerarbeit. Dabei musste er einige Orte auch aussortieren. „Wenn die Geschichte nicht glaubhaft oder zu dünn war, habe ich sie rausgelassen“, sagt Liesemer.

Am liebsten mag er die Geschichte über New South Greenland. 1912 frod die „Deutschland“, das Schiff der zweiten deutschen Antarktisexpedition im Südpazifik, im Packeis fest. Laut Karte waren es nur 60 Kilometer bis zur Insel New South Greenland. Expeditionsleiter Wilhelm Filchner machte sich mit zwei weiteren Forschern auf, sie kamen dabei fast ums Leben – denn die Insel existierte nur auf dem Papier.

Wer glaubt, dass Falscheintragungen heute nicht mehr möglich sind, irrt. Auch in diesem Jahrhundert hat Liesemer geografische Ungereimtheiten gefunden. Auf Google Earth war viele Jahre lang ein „Sandy Island“ verzeichnet, angeblich rund 1.100 Kilometer vor der australischen Küste zu finden. Aufgeflogen ist dieser Schwindel erst 2012.

Liesemer erzählt diese und andere Geschichten faktenreich und mit einer Lebendigkeit, die von der ersten bis zur letzten Seite fesselt. Angereichert mit zahlreichen Illustrationen, ist so ein gleichermaßen phantastisches wie lehrreiches Lesevergnügen entstanden.

Dirk Liesemer: „Lexikon der Phantominself“ mareverlag, Hamburg 2016, 160 Seiten, 24,00 Euro

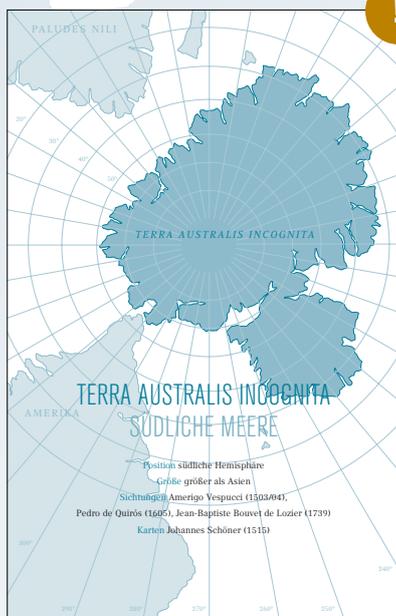


Foto: Peter Palm, Berlin

Erfolgsautor. Dirk Liesemer ist freiberuflicher Journalist für verschiedene Zeitungen und Magazine.



| PUBLIKATIONEN |



BILDBAND

Vom Maschinenbauer zum Marinemaler

••• Imposante Frachtschiffe, majestätische Passagierschiffe, bedrohliche Marineschiffe: Der deutsche Walter Zeeden (1891–1961) malte jegliche Art von Wassergefährten. In seinen Bildern dominiert dabei stets ein Mix aus Untergang, Zerstörung, Naturgewalten,

Abenteuer und Schönheit. Insbesondere zwei Merkmale stechen ins Auge: die Authentizität und Detailtreue. So wirken manche Werke wie Fotografien. Sein Stil ist d d dabei eher technischer denn künstlerischer Natur. Kein Wunder, denn Zeeden entdeckte die

Malerei erst spät: Der gelernte Maschinenbauer arbeitete 17 Jahre als Ingenieur im Lokomotivbau. Erst im Alter von 40 Jahren begann er mit der Malerei. Eine Ausbildung zum Maler absolvierte er nie.

Zeedens Bilder sind weltbekannt, doch der Künstler dahinter blieb stets im Hintergrund. Von Ancken und Scholl sorgen mit ihrem Bildband dafür, dass der Maestro selbst in den Mittelpunkt rückt. Mit vielen Briefen, Dokumenten, Postkarten, Geschichten und Anekdoten schaffen sie einen Einblick in das Leben Zeedens.

„Es gab nur sehr wenige Informationen über den Men-

schen Walter Zeeden, über seine Familie und seinen Werdegang“, sagt von Ancken. „Wir haben quasi bei null angefangen.“

2003 begann von Ancken mit der Recherche. In Zusammenarbeit mit dem ehemaligen geschäftsführenden Direktor des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Lars U. Scholl, ist ein eindrucksvolles Buch entstanden, das zum Lesen und Stöbern einlädt.

Rüdiger von Ancken, Lars U. Scholl:
Der Marinemaler Walter Zeeden (1891–1961) – Schifffahrts- und Eisenbahnmo-
tive aus sechs Jahrzehnten. 184 Seiten,
 gebunden. Oceanum Verlag, 34,90 Euro



Sammlerstücke.

Für die sogenannten SOS- und Ankerhefte gestaltete Walter Zeeden die Umschlagsbilder.

Der Mittellandkanal: Wie ein blaues Band

••• Auf über 300 Kilometern schlängelt er sich durch die norddeutsche Tiefebene, ist ein zuverlässiger und geradliniger Verkehrsträger für die Binnenschifffahrt: Die Rede ist vom Mittellandkanal. In seinem Einzugsgebiet leben und arbeiten rund 2,5 Millionen Menschen. Viel Bekanntes gibt es über ihn nicht: Von wo nach wo verläuft er? Wann wurde er gebaut? Bereits auf banalste Fragen haben nur wenige eine Antwort.

Grund genug für den Autor Bernd Ellerbrock, die Gewässer des Mittellandkanals genauer unter die Lupe zu nehmen. Ob zu Fuß, mit dem Rad oder an Bord der sogenannten Kümos schippernd: Ein Jahr lang hat

Rekordverdächtig. Mit 325,3 Kilometern Länge ist der Kanal die längste künstliche Wasserstraße Deutschlands.



Ellerbrock die künstliche Wasserstraße erkundet.

Herausgekommen ist ein bild- und textgewaltiges Buch. „Der Mittellandkanal – 325 Kilometer Wasserstraße von A bis Z“ dokumentiert auf 239 Seiten eindrucksvoll die 150-jährige Geschichte des Kanals. Von A wie „Abgabe“ bis

Z wie „Zwangsarbeit“: Bernd Ellerbrock ist ein detailliertes Werk gelungen, das zeigt, dass der Mittellandkanal alles andere als langweilig ist.

Bernd Ellerbrock: Der Mittellandkanal.
325 Kilometer Wasserstraße von A bis Z.
239 Seiten, gebunden. DGEG Medien.
29,80 Euro



Eine gemischte Tüte

••• Schiffe, Menschen, Häfen, Meer: Das Magazin „Oceanum“ bedient die komplette Palette maritimer Themen. In Ausgabe 1 gibt es nostalgische Rückblicke – etwa auf den Einsatz deutscher Hilfskreuzer im Zweiten Weltkrieg – ebenso wie brandaktuelle Themen, zum Beispiel eine Reportage über die Restaurierungsarbeiten an der „Cap San Diego“ im Dock. Spannend erzählt und mit zahlreichen bun-

ten sowie schwarz-weißen Fotos ausgestattet, ist den Herausgebern ein unterhaltsamer Schmöker gelungen, den man immer wieder gerne zur Hand nimmt. Ausgabe 2 soll dann Ende 2017 erscheinen.

Harald Focke, Tobias Gerken, Jörg-M. Hormann (Herausgeber):
OCEANUM, das maritime Magazin: Ausgabe 1. 320 Seiten, Taschenbuch. Oceanum Verlag. 15,90 Euro

Eine schicksalhafte Reise

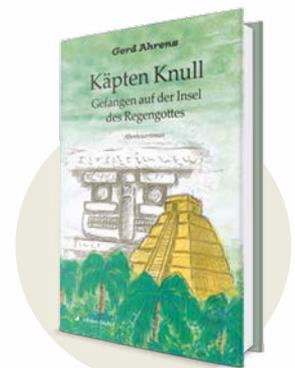
••• Knubbelige Nase, weißer Rauschbart und stets eine Tabakspfeife im Mund: Käpten Knull ist jahrzehntelang zur See gefahren. In dem kleinen Hafentörtchen Bullerfleet ist der alte Seebär vor allem für das „Vertellen“ seiner zahlreichen Abenteuer

er bekannt. Dem Schriftsteller Gerard kommt das gelegen: Er ist auf der Suche nach Stoff für seinen neuen Seefahrerroman.

Als der Käpten und er in einer alten Hafenkneipe aufeinandertreffen, entsteht ein spannendes Gespräch über

Schreibtisch-Piraten, gefährliche Überfahrten und die Insel des Regengottes.

Gerd Ahrens: Käpten Knull. Gefangen auf der Insel der Regengötter. Abenteuerroman für Jugendliche. 225 Seiten, Taschenbuch. edition Fischer. 11,80 Euro



24.01. LONDON (GROSSBRITANNIEN)



London. Bei der IHS/Markt-Tagung steht die Schiffssicherheit im Fokus..

Transportrisiken besser managen

••• Sicherheit und Schadensprävention zahlen sich aus – sowohl für Reedereien als auch für Wareneigner, die ihre Ladung auf dem Seeweg befördern lassen. Außer von hoher Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit in den globalen Lieferprozessen profitieren

Schiff und Ware dabei von günstigeren Versicherungsprämien, wenn die Schadensquoten niedrig bleiben. Aktuelle Fragen rund um die Sicherheit – von Cyberrisiken bis zu guter Seemannschaft – stehen im Mittelpunkt des Maritime & Trade Insurance Risk

Forums des Schifffahrtsmediums IHS Fairplay, das Ende Januar in London stattfindet.

IHS Markt Maritime & Trade Insurance & Risk Forum
events.joc.com/insurance-and-risk-forum-2017

JANUAR

20.01. BREMEN (Deutschland)
VHT Neujahrsempfang
www.vht-online.de
 24.01. LONDON (Großbritannien)
IHS Markt Maritime & Trade Insurance & Risk Forum
events.joc.com/insurance-and-risk-forum-2017
 24./25.01. LONDON (Großbritannien)
Smart Ship Technology 2017
www.rina.org.uk/Smart_Ships2017.html

25./26.01. LONDON (Großbritannien)
4th Ship Recycling Congress
www.wplgroup.com/aci
 27./28.01. HAMBURG (Deutschland)
Korrosionsschutz in der maritimen Technik
gfkorr.de/Maritime+Technik+2016.html
 30./31.01. ROM (Italien)
Maritime Reconnaissance and

Surveillance Technology
www.smi-online.co.uk
 30.01.-02.02. LONDON (Großbritannien)
Temperature Controlled Logistics
www.temperaturecontrolledlogistics.com
 31.01.-02.02. PARIS (Frankreich)
Euromaritime
www.euromaritime.fr

FEBRUAR

07.02. LONDON (Großbritannien)
Offshore Wind Journal
www.offshorewindjournalconference.com
 07.02. LONDON (Großbritannien)
European Dynamic Positioning Conference
www.dynamicpositioningeurope.com
 08./09.02. LONDON (Großbritannien)
Annual Offshore Support Journal
www.osjconference.com/index.htm
 13./14.02. LONDON (Großbritannien)
Floating LNG 2017
www.smi-online.co.uk

15./16.02. ROM (Italien)
Annual Border Security Conference
www.smi-online.co.uk
 21.02.-23.02. LONDON (Großbritannien)
International Petroleum Week
www.ipweek.co.uk
 21.02.-23.02. STOCKHOLM (Schweden)
LNG Bunkering Training Course
energy.knect365.com/lng-bunkering
 22./23.02. AMSTERDAM (Niederlande)
Offshore Power Cable Engineering

and Reliability Forum
www.bisgrp.com
 22./23.02. LONDON (Großbritannien)
Influence of EEDI on Ship Design & Operation
EnergyEfficiencyDesignIndex
www.rina.org.uk/ShipDesign_EEDI.html
 23.02. HAMBURG (Deutschland)
German Ship Finance Forum
www.marinemoney.com
 27.02.-03.03. BRÜSSEL (Belgien)
European Shipping Week 2017
www.europeanshippingweek.com

MÄRZ

01./02.03. AMSTERDAM (Niederlande)
Marine Maintenance Management
www.wplgroup.com
 01./02.03. LONDON (Großbritannien)
LPG Europe 2017
www.wplgroup.com
 07.03.-09.03. LONDON (Großbritannien)
Cargo Claims in Practice
maritime.knect365.com

14.03.-16.03. STUTTGART (Deutschland)
LogiMAT 2017
www.logimat-messe.de 15./16.03.
 HEILIGENDAMM (Deutschland)
Offshoretage
www.offshoretage.de
 22./23.03. KOPENHAGEN (Dänemark)
Shipping2030 Europe
 with Green Ship Technology

maritime.knect365.com/shipping2030-global
 27.03.-31.03. BILBAO (Spanien)
Marine Energy Week
www.bilbaomarinenergy.com
 28./29.03. HAMBURG (Deutschland)
COME 2017
 Conference On Maritime Energy
www.tuhh.de/gbt

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,
schwaner@reederverband.de

Redaktion

printprojekt
 Peter Lindemann &
 Hanns-Stefan Grosch GbR
grosch@print-projekt.de
 Tel.: 040/43 21 34-10
 Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Anzeigen

JDB Media GmbH
 Christian Mackowiak
 Tel.: 040/46 88 32-601,
mackowiak@jdb.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2017

Abonnements und Vertrieb

AZM Gehrke GmbH
 Abonnentenbetreuung
 Doris Krüger, Feldstraße 23,
 23858 Reinfeld
 Tel.: 04533/20 77-12
 Fax: 04533/20 77-21
 E-Mail:
abo@deutsche-seeschiffahrt.de

Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,
 Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

Anne-Kathrin Wehrmann

Druck

Merkur Druck GmbH
 Oststraße 49, 22844 Norderstedt

Abonnementpreis

25,00 EUR, für Schüler, Studenten und Senioren 16,00 EUR jährlich, inkl. 7% MwSt. und Zustellgebühr, Einzelheft 7,00 EUR inkl. 7% MwSt.

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

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

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Druckauflage:
 7.000 Exemplare



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

Wir setzen maritime Highlights



LESEN SIE JETZT

REGELMÄSSIG DAS

PREMIUMMAGAZIN

Deutsche Seeschiffahrt

Maritime Wirtschaft, maritime Logistik, maritimes Leben: Umfassend wie kaum ein anderes deutschsprachiges Magazin widmet sich die „Deutsche Seeschiffahrt“ den Themen rund um den Transport übers Meer – in hoher redaktioneller Qualität und mehrfach ausgezeichneter Gestaltung. Das Jahresabo mit vier Ausgaben kostet nur 25 Euro (Schüler/Studenten: 16 Euro).

Abo-Hotline: 04533/2077-12, E-Mail: abo@deutsche-seeschiffahrt.de

Ihr Einsatz ist
unbezahlbar.
Deshalb braucht
sie Ihre Spende.



www.seenotretter.de

