

Deutsche Seeschifffahrt

2. Quartal 2017

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



14 | BRANCHE

Wie wichtig die Schifffahrt für Europas Wirtschaft ist



18 | GESPRÄCH

Hamburgs Wirtschaftssenator Horch und Nils Aden, CEO der E.R. Schifffahrt



48 | CONTAINER

Modulares Bauen: Die zweite Karriere der stählernen Boxen



DIGITALISIERUNG

**Smart Shipping –
Aufbruch in ein neues Zeitalter**



Piracy
Alternative fuels
Climate Protection
Offshore Service Code
National
VERIFIED GROSS MASS
Collective bargaining
German Shipowners' Association
Funding Programmes
Maritime training and know-how
Rescue at Sea
LOGISTICS
Legal advice
cyber security
Ship Recycling Convention
Arctic Shipping
VDR
ECDIS
Digitalisation
smart shipping
Migrants in the Med
Ballast Water Convention
SANCTIONS

A STRONG VOICE FOR MARITIME SHIPPING

The German Shipowners' Association (VDR) is a leading professional association within the German business community. It represents the interests of some 200 member companies, not only in Berlin and Bonn, but also in Brussels, London, Geneva and on a global scale. The management and experts of the VDR hold key positions in the leading management bodies of European and international shipping associations. It is important to make oneself heard – particularly in difficult economic times. VDR is the voice that makes this possible.



www.reederverband.de/en



Foto: Joerg Schwalfenberg



Globalisierung: keine Bedrohung, sondern eine große Chance

••• Was ist bloß los in der Welt? Trotz der schweren Zeiten in der Seeschifffahrt konnten wir uns bislang wenigstens vor Augen halten, eine Wachstumsbranche zu sein. Angesichts der politischen Entwicklungen der letzten Monate fragen wir uns: Kommt dieses Wachstum an seine Grenzen? Haben wir die Spitze der Globalisierung erreicht?

Mit dem Brexit und der Wahl von Donald Trump wurde klar: Der Kurs eines immer stärker verzahnten europäischen Wirtschaftsraumes ist umkehrbar. Internationale Handelsabkommen sollen aufgekündigt oder neu verhandelt werden. Vielerorts erhalten Populisten und Nationalisten Aufwind, wollen sich abschotten vom Rest der Welt.

Etliche Wähler haben das Gefühl, von der guten wirtschaftlichen Entwicklung in der Welt abgehängt worden zu sein – und geben der Globalisierung die Schuld. Dabei gerät aus dem Blickfeld, dass der weltweite Wohlstand durch die Globalisierung stark angestiegen ist. Beispiel China: In den letzten 15 Jahren hat sich im Reich der Mitte eine wohlhabende Mittelschicht gebildet. Davon profitiert auch Deutschland. Schiffe transportieren heute nicht nur Turnschuhe von Guangzhou nach Hamburg, sondern auch Autos von Bremerhaven nach Shenzhen. Die ersten Kreuzfahrt-Reedereien bieten Schiffe auf dem chinesischen Markt an, dem enormes Wachstumspotenzial vorausgesagt wird.

Wenn also heute die Globalisierung zunehmend infrage gestellt wird, dann kann das der Seeschifffahrt nicht egal sein. Denn wir sind vom Welthandel abhängig wie keine andere Branche. Und wir sind ein gutes Beispiel dafür, dass die positive Wirkung des Freihandels auch bei den Menschen ankommt. Mehr als die Hälfte der weltweiten Schiffsverkehre bedient mittlerweile Entwicklungsländer – Tendenz steigend. Und mit der deutlichen Zunahme der Welthandelsflotte sind insgesamt 1,5 Millionen gut bezahlte Arbeitsplätze auf See entstanden.

Freier Handel führt nicht nur zu mehr Wohlstand, sondern er hilft auch, Grenzen zu überwinden, Länder und Kulturen zu verbinden. Die globalen Regeln der Seeschifffahrt sind ein leuchtendes Beispiel dafür, dass weltweites Wirtschaften unter fairen Bedingungen stattfinden kann. Für uns ist die Globalisierung keine Bedrohung, sondern eine große Chance für mehr Sicherheit und Wohlstand in der Welt. Lassen Sie uns gemeinsam für eine offene, globale Weltwirtschaft eintreten.

Ihr

Alfred Hartmann
Präsident, Verband Deutscher Reeder

Inhalt



MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 14 BRANCHENTREFF**
Hochrangige Politiker und das Who is who der Schifffahrt bei der European Shipping Week
- 16 FORSCHUNG**
Zwei aktuelle Studien dokumentieren die hohe Bedeutung der Schifffahrt für Europas Wirtschaft
- 18 GESPRÄCH**
Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch und Nils Aden, CEO der E.R. Schifffahrt, über den Standort und die Chancen durch Digitalisierung

MARITIME LOGISTIK

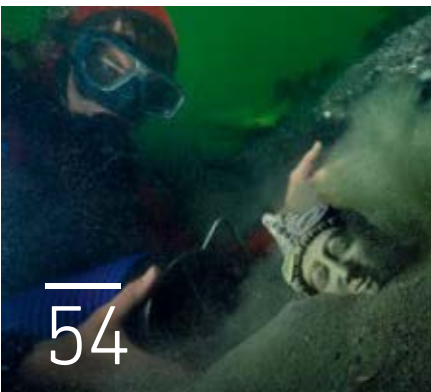
- 24 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 26 SMART SHIPPING I**
Wie ein Start-up die Container-verschiffung beschleunigt
Kommentar von Ralf Nagel
- 29 SMART SHIPPING II**
Cyberattacken: Wie sich Reeder vor den Risiken schützen
- 32 ZULIEFERER**
MMG: Aus Waren an der Müritz kommen die weltgrößten Schiffspropeller
- 38 INTERVIEW**
Behrenberg-Chefvolkswirt Holger Schmieding über Risiken für den Welthandel



32



48



54



58

MARITIMES LEBEN

46 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

48 ARCHITEKTUR

Container auf Landgang: die zweite Karriere der stählernen Boxen

54 AUSSTELLUNG

Atemberaubende Unterwasserfunde aus Ägypten

57 PORTRÄT

Von Krautsand in die Welt: Ulf Wolter, Kapitän auf dem Luxusliner „Europa 2“

58 ABENTEUER

Überwintern in der Antarktis – Erfahrungen eines Schiffsingenieurs

62 PIRATERIE

Ein Buch über die Kaperung und Befreiung des Frachters „Taipan“

PORTFOLIO

41 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

42 INDIZES/FINANZEN

Schiffsbanken unter Druck

44 VERSICHERUNGEN

Niedrige Schäden, solide Zahlen

RUBRIKEN

6 LUFTBILD Blick aus dem All

8 PROFILE Personalien aus der maritimen Wirtschaft

40 NEUE SCHIFFE Daten und Fakten

64 PUBLIKATIONEN TV-Tipp, neue Bücher

66 KALENDER Treffpunkte der maritimen Welt

66 IMPRESSUM Herausgeber und Redaktion



Atlantischer Ozean



Gefährliches Gewässer, reiche Fischgründe

••• Unter Seefahrern waren die Gewässer vor Afrikas südlicher Spitze lange Zeit als tückisch verschrien. Nach Jahrzehnten gescheiterter Versuche, um den Kontinent zu navigieren, taufte portugiesische Entdecker eines der südlichen Vorgebirge „Kap der Stürme“ – erst später wurde es in Kap der Guten Hoffnung umbenannt. Kap Agulhas, Afrikas südlichster Punkt, ist Portugiesisch für Kap der Nadeln. Historiker glauben, der Name könne ein Hinweis auf die nadelartigen Felsformationen und Riffe entlang der Küste sein.

Das Zusammentreffen zweier Ozeanströmungen – einer warmen und einer kalten – in den flachen Gewässern erzeugt turbulente Verhältnisse. Warmes Wasser kommt über die Agulhas-Strömung, die zügig entlang der afrikanischen Ostküste fließt. Die kühlere, langsame Benguela-Stömung kommt von Norden entlang der Südwestküste. Um die Spitze von Südafrika zu umsegeln, mussten Seeleute also die Meeresströmungen auf beiden Seiten des Kontinents beherrschen. Das gelang zunehmend – achtgeben musste man dann aber auf Wracks aus früheren Zeiten, als die Schiffe noch an den Wirbeln gescheitert waren.

Die Instabilität der Verhältnisse hat einen großen Vorteil: Dort, wo Wassermassen den Ozean aufwühlen, ziehen sie Nährstoffe aus den tiefen, düngenden Oberflächenschichten und erzeugen so Blüten von mikroskopisch kleinen, pflanzenähnlichen Organismen im offenen Ozean. Dieses sogenannte Phytoplankton ist Basis einer Nahrungskette, die Agulhas zu einem der reichsten Fischgründe im südlichen Afrika macht. Der auf dem Satellitenbild sichtbare hellblaue Strudel östlich von Kap Agulhas ist solches Phytoplankton, das in kühlem, aufgewühltem Wasser blüht. |••

| PROFILE |



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12



13



14

CARNIVAL

Neue Aufgaben für **1 Michael Thamm**, CEO der Costa Gruppe: Thamm wurde zusätzlich zum CEO von Carnival Asia ernannt. Damit übernimmt er auch die Verantwortung für den chinesischen Markt. „Ich freue mich auf die neue Aufgabe und werde mich dafür einsetzen, die Geschäfte unseres Unternehmens und die Präsenz in der Region auszuweiten“, so Thamm.

HHL

Stülerücken bei der Hansa Heavy Lift (HHL): **2 Steve Dawson** und **3 Alex Karakassis** sind die neuen Geschäftsführer. Dawson konzentriert sich auf die ope-

rativen und technischen Geschäftsfelder. Karakassis behält seine Funktion als Chief Financial Officer und verantwortet die kommerziellen und finanziellen Aktivitäten von HHL.

KOREAN REG.

4 Michael Suhr und **5 Byung Sun Min** von der koreanischen Klassifikationsgesellschaft Korean Register sind die neuen Ansprechpartner in Deutschland. Suhr übernimmt die Position des Technical/Commercial Director für Nordeuropa. Sun verantwortet die Geschäftsführung des Büros in Hamburg.

MEYER WERFT

Wechsel in der Geschäftsführung der

Meyer Werft:

6 Thomas Weigend leitet fortan als Geschäftsleitungsmitglied die Verkaufs- und Entwicklungsaktivitäten (Sales & Design) der drei Werften in Papenburg, Rostock und Turku.

CMA CGM

Die Unternehmensführung bleibt in der Familie: **7 Rodolphe Saadé** übernimmt die operative Führung von CMA CGM von seinem Vater Jacques. Saadé junior arbeitet seit 1994 für CMA CGM. Zuletzt war er Executive Officer.

IMPERIAL

Schub-, Trocken-, Tank- und Küstenmotorschiffahrt national und internatio-

nal: Das ist nun die Arbeitswelt von **8 Steffen Bauer**. Der 36-Jährige ist neuer Chief Operating Officer der Business Unit Shipping bei Imperial Logistics International. Bauer behält darüber hinaus seine bisherige Position als Director Business Unit Road (Liquid).

MARINESCHULE

9 Kay-Achim Schönbach ist zum Kommandeur der Marineschule Mürwik ernannt worden. Der 51-Jährige Flottenadmiral ist auch für das Segelschulschiff „Gorch Fock“ zuständig.

HHLA

Der Aufsichtsrat der Hamburger Hafenlogistik (HHLA) hat

10 Jens Hansen zum Vorstandsmitglied und Chief Operating Officer des Unternehmens berufen. Der 48-Jährige war zuvor Geschäftsführer des HHLA Container Terminals Burchardkai (CTB). Hansen folgt auf Dr. Stefan Behn.

UNIKAI

Hamburgs größter Universalterminal UNIKAI hat einen neuen Geschäftsführer: **11 Hartmut Wolberg**. Der 49-Jährige war zuvor für das Stückgutterminal J. Müller in Brake verantwortlich.

SEEMANNSKIRCHE

12 Vicky Popp Fredslund ist jetzt Leiterin der Dansk Sømandkirke i Hamburg, der

dänischen Seemannskirche zu Hamburg. Die studierte Theologin war zuvor vier Jahre in Luxemburg für die dänische Auslandskirche tätig.

VHT

13 Tim de Bruyne-Ludwig ist frischgebackener Geschäftsführer des Vereins Hanseatischer Transportversicherer (VHT). Der 42-Jährige war zuvor beim Germanischen Lloyd als Besichtiger, später als Projektingenieur tätig.

BLG

Wechsel in der Geschäftsführung der BLG Industrielogistik: **14 Christian Dieckhöfer** übernimmt die Verantwortung für den weiteren Ausbau des Geschäftsfeldes in Europa.

GROSSE EHRE FÜR FREIWILLIGE HELFERIN

Paula Zoe Barner hatte bei der diesjährigen Ehrenamtsmesse „Aktivoli“ Grund zur Freude: Sie wurde für ihr Engagement in der Seemannsmission Duckdalben ausgezeichnet. Die 17-Jährige ist die jüngste ehrenamtliche Mitarbeiterin in der Seemannsmission.

„Die Aufgaben von Paula liegen hauptsächlich im Service, in der Organisation des Fahrdienstes sowie in der Betreuung von Seeleuten“, sagte Jan Oltmanns, Leiter der sozialen Einrichtung im Hamburger Hafen. Dabei verstünde sie es sehr gut, mit den täglich durchschnittlich 100

Besuchern, Seeleuten und Gästen aus bis zu 26 Ländern umzugehen, so Oltmanns.

Die Auszeichnung fand im Rahmen der „Aktivoli“-Börse der Arbeitsgemeinschaft der Freien Wohlfahrtspflege und des „Aktivoli“-Landesnetzwerkes statt. Überreicht wurden Urkunde und Geschenk durch Katharina Fegebank, Hamburgs Zweite Bürgermeisterin und Schirmherrin der Freiwilligenbörse.

Ehrenamt. Senatorin Fegebank (rechts) zeichnet die freiwillige Helferin Paula Zoe Barner aus.



Working toward a safer, greener future.

At a time when the preservation of our precious environment is crucial, switching to newer, safer, greener technology and techniques in the maritime and offshore industries is crucial, too. Harnessing knowledge and experience gained from over 110 years as an international classification society, **ClassNK** offers support through the pursuit of technical innovation and dedicates its efforts to safer seas and preserving the environment. Learn more about **ClassNK's** activities for the future at www.classnk.com

Global Authority in Maritime Standards

ClassNK
www.classnk.com

Klimaschutz: EU-Entscheidung ist der falsche Weg

••• Der Verband Deutscher Reeder (VDR) hat die Mitte Februar erfolgte Entscheidung des Europäischen Parlaments kritisiert, wonach die Seeschifffahrt ab 2023 in das europäische Emissionshandelssystem (ETS) aufgenommen werden soll, falls sich die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) nicht bis 2021 auf ein eigenes System einigt.

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR, sagte dazu: „Der Beschluss des EU-Parlaments für eine europäische Sonderregulierung ist ein verstörendes Signal an die 172 Mitgliedstaaten der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO). Man kann nicht auf der einen Seite beklagen, dass sich Länder wie die USA oder das Vereinigte Königreich aus multilateralen Abkommen zurückziehen wollen, und gleichzeitig einen weltweiten Konsens durch ein regionales Sonderregime torpedieren. Eine EU-Sonderregulierung für die globale Schifffahrt gefährdet die Ergebnisse der gemeinsamen Verhandlungen in der IMO, bei denen wichtige Drittländer wie die USA, China, Brasilien und Indien bislang gemeinsam an einem Strang ziehen. Wer nachhaltig CO₂-Emissionen senken will, muss sich für eine weltweite CO₂-Regulierung in der IMO starkmachen.“ Im Herbst 2016 hatte die IMO einen weltweiten Fahrplan zur Reduzierung von CO₂-Emissionen beschlossen.

www.reederverband.de

Der weltweite Konsens würde durch ein regionales Sonderregime torpediert.

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR



Fotos: artjazz - Fotolia, VDR/Krems

Innovative Mehrzweckschiffe von Briese mit Schottel-Antrieb

••• Die Briese-Gruppe hat dem niederländischen Unternehmen Groot Ship Design den Auftrag für ein Design- und Basic-Engineering-Paket für vier Mehrzweckschiffe gegeben. In enger Zusammenarbeit mit beiden Partnern führte der Antriebspezialist Schottel umfassende CFD-Berechnungen durch, um die optimale Achterschiff-Konfiguration unter Einbeziehung von Düsensträger und Stromlinienform zwischen Ruder und Rumpf zu bestimmen. Das Ergebnis ermöglicht eine optimierte Propellerinstallation mit einer Leis-

tungsreduzierung von 3,7 Prozent. Um auf unterschiedliche Frachtanforderungen reagieren zu können, sind die Schiffe so-

wohl offen als auch geschlossen einsetzbar. Sie werden 89,99 m lang und 14,80 m breit sein, mit einem Tiefgang zwischen 5,30 m

(offen) und 6,65 m (geschlossen, Sommer-Tiefgang) und einer Ladekapazität von 3.400 bzw. 5.000 Tonnen.

Angetrieben werden sie von Schottel-Verstellpropellern mit 1.600 kW Leistung und einem Durchmesser von 3.500 mm in der Düse. Die Schiffe erfüllen die Anforderungen der finnisch-schwedischen Eisklasse 1A. Es wurden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, um das Fahren im Eis zu optimieren. Die Mehrzweckfrachter setzen Maßstäbe in Sachen Effizienz und Frachtflexibilität. www.briese.de



Eisklasse 1A. Das Mehrzweckschiff „D'Artagnan“ von Briese.

Foto: Schottel

Norddeutsche Reederei mit Gefahrstoffliste

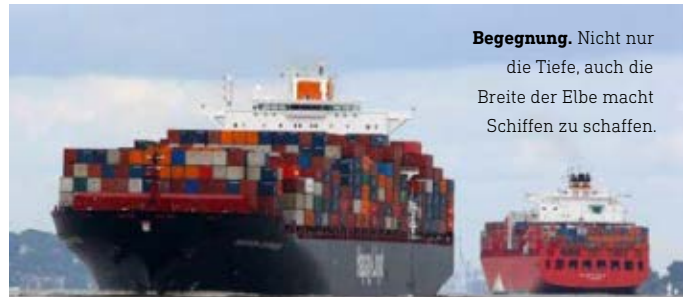
••• Die Klassifikationsgesellschaft DNV GL und die Norddeutsche Reederei H. Schuldt haben einen Vertrag zur Inventarisierung von Gefahr- gut (Inventory of Hazardous Materials, IHM) unterzeichnet. Er umfasst die von NRS ge- managte Flotte von mehr als 50 Schiffen. Als Erstes wurde das 3.700-TEU-Container- schiff „Northern Dexterity“ dem Test unterzogen. Danach

gewährleistet die durch DNV GL erfolgte Zertifizierung eine unabhängige IHM-Überprü- fung der Schiffe, wie es die Europäische Schiffsrecycling- Verordnung verlangt. „Die IHM ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Sicherstellung eines umweltschonenden Schiffsrecyclings“, sagte Dennys Wulf, Qualitätsma- nager bei der Reederei. www.norddeutsche-reederei.de



Check. Ein DNV GL-Experte für gefährliche Stoffe prüft eine Rohrdichtung.

Foto: DNV GL



Begegnung. Nicht nur die Tiefe, auch die Breite der Elbe macht Schiffen zu schaffen.

Elbvertiefung verzögert sich weiter

••• Auch nach fast 15 Jahren Projektdauer und viereinhalb Jahren Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig gibt es keine Freigabe für die Erweiterung der Elbfahrinne. Die Planfeststellungsbeschlüsse müssen noch einmal nachgebessert werden, unter anderem, um den Ansprüchen des beson- deren Schutzes für die Art Schierlingswasserfenchel zu genügen. Das war die

Kernbotschaft des Urteils von Anfang Februar. Die Elbe soll so ausgebaut werden, dass künftig Containerriesen mit einem Tiefgang bis zu 13,50 Meter unabhängig von der Flut und bis zu 14,50 Meter auf der Flutwelle den Hamburger Hafen erreichen können. Zudem sollen besse- re Möglichkeiten geschaffen werden, dass die Schiffe einander beim Ein- und Aus- laufen passieren können.

Foto: Hasenpläusch

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

Maritime Agenda 2025

••• Im Vorfeld der Nationalen Maritimen Konferenz Anfang April in Hamburg hat die Bundesregierung die „Maritime Agenda 2025“ beschlossen. Ziel ist es, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft zu erhöhen.

Die deutschen Reeder begrüßten die Agenda grundsätzlich, übten aber auch Kritik. „Anders als in den bisher bekannten Eckpunkten für die Luftfahrtindustrie mangelt es der Maritimen Agenda an einer Bestandsaufnahme und Analyse der globalen Wettbewerbslage der maritimen Branche“, sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbandes Deutscher Reeder (VDR). „Die Agenda ist gut, sie muss aber zu einer Gesamtstrategie weiterentwickelt werden, sonst bleibt sie von begrenztem Wert für die Bewältigung der Zukunftsfragen der maritimen Wirtschaft.“

www.bmwi.de



Papier. Die „Maritime Agenda“ soll die Branche stärken.

Offen übernimmt Conti

••• Die Hamburger Reederei Claus-Peter Offen übernimmt 100 Prozent der Anteile der Münchener

Conti-Gruppe. Nach der Übernahme soll Conti als eigenständiges Unternehmen fortgeführt werden. Die Flotte der Offen-Gruppe wird dann aus 169 Einheiten bestehen, darunter 95 Containerschiffe mit insgesamt 631.000 TEU.

www.offengroup.de

Erfolg. Claus-Peter Offen stärkt seine Marktposition.



Foto: Maritime Money Conference 2016

TT-Line und Stena kooperieren weiter

••• Zu Jahresbeginn haben Stena Line und TT-Line die seit einem Jahr praktizierte Kooperation auf der Strecke Rostock – Trelleborg verlängert. Beide Reedereien haben die Schiffe des jeweils anderen Unternehmens in den ei-

genen Fahrplan integriert, sodass auf dieser Schweden-Verbindung bis zu sechs Abfahrten pro Tag und Richtung angeboten werden – was eine Verdoppelung der Frequenz bedeutet. www.ttline.com www.stenaline.de



Partnerschaft. Mehr Flexibilität für Passagiere und Ladung.

Foto: TT-Line/Stenaline

Wachstum. Im vergangenen Jahr transportierte die Reederei rund 7,6 Millionen TEU.



Hapag-Lloyd: positives operatives Ergebnis

••• Hapag-Lloyd hat 2016 ein positives operatives Ergebnis (EBIT) erreicht. Auf Basis der vorläufigen Zahlen betrug das operative Ergebnis vor Steuern, Zinsen und Abschreibungen (EBITDA) 607 (2015: 831) Millionen Euro, das operative Ergebnis (EBIT) 126 (2015: 366,4) Millionen Euro.

Aufgrund einer deutlich niedrigeren durchschnittlichen Frachtrate von 1.036 USD/TEU (2015: 1.225 USD/TEU) reduzierte sich der Umsatz im

vergangenen Jahr auf 7,7 (2015: 8,8) Milliarden Euro. Gleichzeitig konnte Hapag-Lloyd die Transportmenge um 2,7% auf 7,6 Millionen TEU erhöhen. Die Transportaufwendungen sanken 2016 um 12,3% auf 6,4 (2015: 7,3) Milliarden Euro. Das lag vor allem am niedrigeren durchschnittlichen Bunkerpreis von 210 Dollar/Tonne (2015: 312 Dollar), an Synergieeffekten aus der Fusion mit CSAV und Kostensenkungsprogrammen. www.hlag.com

Foto: Hapag-Lloyd



Fokus. Die Büttner-Tanker transportieren Ölprodukte.

Carl Büttner bestellt neue Tanker

••• Die Bremer Reederei Carl Büttner bekommt Zuwachs. Der Auftrag für den Bau von sechs neuen 38.000-tdw-Ölproduktentankern ging an die chinesische Werft Jiangsu Hantong. Die Ablieferung der dem Vernehmen nach jeweils 40 Millionen Dollar teuren Schiffe soll in den Jahren 2018 und 2019 erfolgen. Derzeit verfügt das Unternehmen über neun Tanker in der Größenordnung von 13.500 bis 24.000 tdw. Die Schiffe sind zwischen 1999 und 2010 entstanden. Das Familienunternehmen konnte im vergangenen Jahr 160-jähriges Jubiläum feiern – und hat in diesem Jahr seit 125 Jahren seinen Sitz in Bremen. www.carlbuettnner.de

Weitere BWM-Systeme genehmigt

••• Die Zahl der voll zertifizierten Ballastwassermanagement-Systeme steigt. Zuletzt hat die US-Küstenwache Produkte des norwegischen Herstellers Oceansaver („Mark II“ – Behandlung mit Elektro-Chlorierung) und des schwedischen Unternehmens Alfa Laval („Pure Ballast“ – UV-Bestrahlungsmethode) für den Einsatz in US-Gewässern zugelassen. Im vergangenen Jahr war das schon Optimarin gelungen. www.uscg.mil

Freigabe. „Pure Ballast“ von Alfa Laval schafft 150 bis 3.000 Kubikmeter/Stunde.



Foto: AlfaLaval

TRANSAS

Transas Harmonized Eco System of Integrated Solutions



info@transas.com www.transas.com



Diskussion.
EU-Kommissarin Violeta Bulc stellte sich den Fragen der Konferenzteilnehmer.

Führungsrolle.
Tech-Expertin Märtha Rehnberg vermisst Digital Leaders in der Schifffahrt.

„Die Kommission möchte Vorschläge ausarbeiten, wie die europäische Schifffahrt wettbewerbsfähig bleiben kann.“
Violeta Bulc, EU-Verkehrskommissarin



Experten. Schifffahrtsvertreter aus ganz Europa nahmen an der Konferenz teil.



In Brüssel vor Anker

| European Shipping Week | Treffen des „Who is who“ der Schifffahrtsbranche in Europas Hauptstadt.

Text: Irina Haesler; Fotos: European Shipping Week/VDR

Nach dem erfolgreichen Start der European Shipping Week in 2015 wurde die Fortsetzung in diesem Jahr mit Spannung erwartet. Das Ergebnis konnte sich sehen lassen. Insgesamt eine Woche lang drehte sich Anfang März in Brüssel alles um das Thema Schifffahrt und setzte damit zugleich den Startschuss für das „Maritime Year 2017“. Denn nach den Plänen der EU-Kommission will man sich auf den Fluren von EU-Verkehrskom-

missarin Violeta Bulc im Berlaymont, dem Bürogebäude der Kommissare und Kabinette, in diesem Jahr vorwiegend den maritimen Themen widmen.

Ein konkreter Plan steht noch nicht. Daher waren die Terminkalender aller Beteiligten für die Shipping Week randvoll, und es bedurfte erhöhter Konzentration und vieler Tassen Kaffee, um die Fülle der Informationen der Veranstaltungen aufnehmen zu können. Getragen wurde die

Woche von der Hauptkonferenz mit Spitzenvertretern der Seeschifffahrt aus ganz Europa. Die insgesamt fast 30 Redner und Panelisten führten das Publikum im gut gefüllten Saal des Brüsseler Wiltcher's Hotels durch eine abwechslungsreiche Themenpalette, angefangen von CO₂-Emissionen über Digitalisierung bis hin zu den Wettbewerbsbedingungen der Schifffahrt in Europa im Vergleich zu anderen globalen maritimen Hubs.

| Industrieappell | Eindrucksvoller Redner war der finnische Finanzminister und ehemalige Ministerpräsident Alexander Stubb, der in seiner Rede einen weiten Bogen über die weltweiten Herausforderungen Europas im Lichte seiner Anfänge von den römischen Verträgen bis hin zur aktuellen Situation mit Flüchtlingskrise, Brexit und dem neuen US-Präsidenten Trump spannte. Er warnte vor mehr Protektionismus



Spitzentreffen.
VDR-Präsident Alfred Hartmann und EU-Kommissarin Violeta Bulc beim Galadinner.

Weitblick. Der finnische Finanzminister warnte vor den Folgen des Populismus in Europa.



„Die EU muss ihre Werte hochhalten: Freiheit, Demokratie, freier Handel, freie Marktwirtschaft.“

Alex Stubb, finnischer Finanzminister und Ex-Premier.

Dialog. VDR-Chef Ralf Nagel (u.l.) mit Maltas Verkehrsminister Joe Mizzi.



„Der Fokus von Maltas EU-Ratspräsidentschaft: eine wettbewerbsfähige und nachhaltige maritime Wirtschaft.“

Joe Mizzi, Verkehrsminister Malta

Invitation

Social Responsibility in Shipping –
The Maritime Labour Convention and beyond

European Shipping Week
28th February 2017
12:20 - 14:30h

Permanent Representation of Malta
Rue Archimède 25
1100 Brussels

The event focuses on the social accomplishments for international seafarers set by the Maritime Labour Convention (MLC) and other instruments. MLC provides minimum standards to work on ships, e.g. wages, hours of rest, repatriation, medical care and many more. Ships are monitored closely by flag-states and port-state control regimes. Worldwide social partners have developed a widespread net of Collective Bargaining Agreements and the only globally applicable minimum wage system. The goal of the workshop is to throw light on this topic and engage the audience to reflect and discuss on the broad impact of this unique international convention.

12:30 Buffet Lunch

13:00 Welcome by High Representative of Malta, Joe Mizzi, Minister for Transport and Infrastructure, Malta

13:10 MLC for "Dummies" – video clip

13:20 Presentation "MLC recent developments" by Horacio Guada, Chief of the Application of Standards and Beatriz Vazquez, Head of Maritime Team, International Labour Organization (ILO)

13:35 Panel Discussion
Moderator: Max Johns, Managing Director, German Shipowners' Association (VDR)

"THE MARITIME LABOUR CONVENTION AS A BLUEPRINT FOR GLOBAL SOCIAL STANDARDS IN OTHER SECTORS"

MEP Miriam Dalli (GD), MEP Danuta Jazłowiecka (SPP), Rudi Delvaux, Deputy Head of Unit, DG EMPL, European Commission, Ivan Sammut, Registrar General of Shipping and Seamen at Malta Flag Administration, Tim Spraggott, Chairman Social Affairs Committee, European Community Shipowners' Association (ECSA), Beatriz Vazquez, International Labour Organization (ILO), Beatriz Vazquez, International Labour Organization (ILO)

Agenda

14:15 G/A

14:30 End

[Click to register now](#)



Austausch.
VDR-Präsident Hartmann mit EU-Parlamentarier Wim van de Camp (r.).



und sendete damit auch ein klares Signal in Richtung der anwesenden EU-Politiker. Verkehrsministerin Violeta Bulc wandte sich ganz pragmatisch mit einem klaren Appell an die Vertreter der Schifffahrt. Sie forderte die Industrie auf, Themen für das maritime Jahr einzureichen: „Wir (die EU-Kommission) möchten noch vor Jahresende Vorschläge ausarbeiten, wie die europäische Schifffahrt weiterhin wettbewerbsfähig bleiben kann.“

Beim Thema Digitalisierung diskutierten Experten über die Frage, welche An-

strengungen seitens Politik, Gesellschaft und Wirtschaft für eine erfolgreiche Transformation notwendig sind und wie sich die Schifffahrt erfolgreich den digitalen Trends von morgen stellen kann.

| Veranstaltungsmarathon | An den Tagen vor und nach der Hauptkonferenz organisierten diverse Verbände eine Vielzahl von Workshops und Seminaren. Der VDR beteiligte sich mit gleich zwei Events. Unter dem Motto „Social Responsibility in Shipping – The Maritime Labour Convention

and beyond“ diskutierten Experten aus den EU-Institutionen und der International Labour Organization in Genf in der Ständigen Vertretung Maltas bei der EU zu den sozialen Herausforderungen der Schifffahrt.

Zum Abschluss der Woche versammelte der VDR dann in Kooperation mit dem dänischen Reederverband 160 Vertreter der EU-Institutionen zum informellen Austausch. Das vor dem Konferenzhotel liegende weltweit größte Lego-Schiff musste am Ende mangels Wasser mit dem Lkws abgeholt werden. **||●●**

Enorme Bedeutung

| Branchenuntersuchung | Trotz anhaltender Krise: Die Schifffahrtsindustrie bleibt ein wichtiger Faktor für Europas Wirtschaft. Das belegen zwei aktuelle Studien. Doch damit das so bleibt, sehen die Experten politischen Handlungsbedarf. Text: Hanns-Stefan Grosch

Rund 640.000 Beschäftigte und ein Beitrag zur Wirtschaftsleistung von 57 Milliarden Euro: Das sind nur zwei der bemerkenswerten Zahlen aus dem jüngsten Update der Studie zur Bedeutung der europäischen Schifffahrt, die das renommierte Forschungsinstitut Oxford Economics im Auftrag des europäischen Reederverbands ECSA erstellt hat. Beide Werte zeigen den unmittelbaren Beitrag der Branche zur Wirtschaftsleistung in Europa.

Rechnet man die komplette Lieferkette und die Multiplikatoreffekte, die von der Schifffahrt ausstrahlen, hinzu, geht es sogar um 2,1 Millionen Arbeitsplätze und einen Anteil am EU-Bruttoinlandsprodukt (BIP) von rund 140 Milliarden Euro.

| Neue Zahlen | Das jährliche Update der Studie „The economic value of the EU shipping industry“ wurde für das Jahr 2017 anlässlich der Europäischen Schifffahrtswoche Ende Februar in Brüssel vorgestellt. Der europäische Reederverband ECSA unterstreicht, „das Update zeige, dass die Schifffahrt ein solider Beitragslieferant zur europäischen Agenda von Arbeitsplätzen und Wachstum bleibt“. ECSA wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass rund 80 Prozent der direkten Beschäftigung im maritimen Bereich auf Arbeitsplätze auf See entfielen – und dass nach ersten Prognosen immerhin etwa 40 Prozent der mehr als eine halbe Million Seeleute Europäer



Damit die Schifffahrt weiter ihren wichtigen Beitrag zur europäischen Wirtschaft leisten kann, müssen die Rahmenbedingungen im internationalen Vergleich stimmen.“

Thomas Rehder

sein. Dass dieser Anteil weiterhin stabil bleibt, ist angesichts der herausfordernden Marktbedingungen, unter denen die Branche nach wie vor agiert, ein positives Zeichen.

Interessant ist der Vergleich mit der Luftfahrtbranche, die häufig stärker im Fokus der Öffentlichkeit steht. Deren direkter Beitrag zum europäischen BIP beträgt 39 Milliarden Euro – fast ein Drittel weniger als die durch die Schifffahrt erwirtschaftete Summe. Die Anzahl der in der Bran-

che Beschäftigten ist sogar gut 40 Prozent niedriger.

„Damit die Schifffahrt weiter ihren wichtigen Beitrag zur europäischen Wirtschaft leisten kann, müssen die Rahmenbedingungen im internationalen Vergleich stimmen“, fordert Thomas Rehder, Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder. Dass es hier nicht zum Besten steht, hat gerade erst eine Untersuchung des Wirtschaftsberatungsunternehmens Deloitte ergeben.

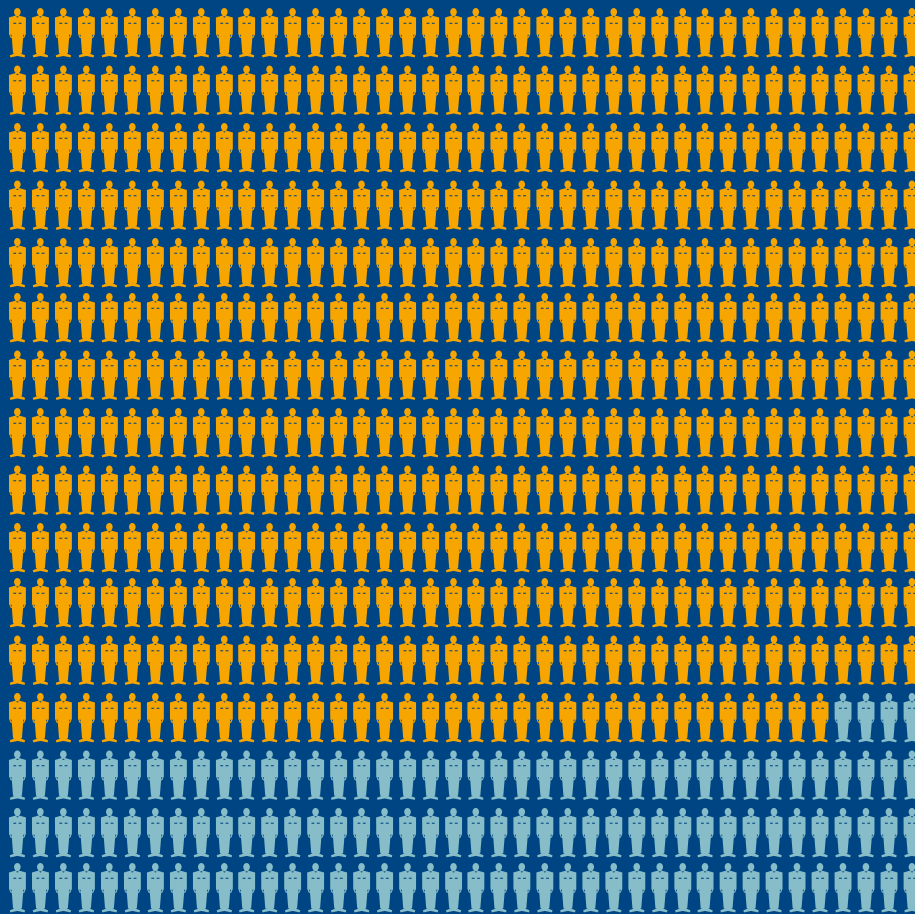
| Standort stärken | Die Experten haben die Lage der Branche in der EU mit fünf global führenden maritimen Zentren, darunter etwa Singapur und Dubai, verglichen. Ergebnis: Gemessen an diesen „Benchmark“-Standorten sind die Europäer in Sachen Wachstum bereits ins Hintertreffen geraten. So ist der Anteil der Weltflotte in europäischer Eignerschaft gegenüber 2012 um drei Prozentpunkte zurückgegangen.

Die Folgerung: Noch ist die Schifffahrt in Europa ein „ökonomischer Gigant“, Politik und Wirtschaft müssen aber erhebliche Anstrengungen unternehmen, um die Attraktivität des Standorts für Schifffahrtsaktivitäten zu erhalten. Neben der Verbesserung von steuerlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen komme es auch auf vernünftige Finanzierungsmodelle und die Stärkung maritimer Cluster an, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt aus Europa voranzubringen. **|•••**

- ★ DIREKTER BEITRAG
- ★ INDIREKTER BEITRAG ¹⁾
- ★ INDUZIERTER BEITRAG ²⁾



516.000 Jobs an Bord
EUROPAWEIT



124.000 Jobs an Land
EUROPAWEIT

1.000 MITARBEITER

- 1) z. B. Zulieferindustrie, Werften, Forschung und Entwicklung
- 2) z. B. Lebensmittel, Kleidung, Verbrauchsgüter



- ★ DIREKTER BEITRAG
- ★ INDIREKTER BEITRAG
- ★ INDUZIERTER BEITRAG



„Big Data

Spitzentreffen.

Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch (rechts) im Gespräch mit Nils Aden, CEO der E.R. Schifffahrt und Mitglied im Verwaltungsrat des Verbands Deutscher Reeder.

| Interview | Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch und Nils Aden, CEO von E.R. Schifffahrt, über den Standort Hamburg und die Bedeutung der Digitalisierung für die maritime Wirtschaft.

Text: Hanns-Stefan Grosch & Christof Schwaner; Fotos: Joerg Schwalfenberg

ist eine Riesenchance“





“ Kooperation und Köpfcchen: Das ist der Weg, den wir hier in Hamburg gehen.”

Frank Horch, Wirtschaftssenator der Freien und Hansestadt Hamburg

? Vor rund einem Jahr hat eine Studie die Hamburg eine starke Stellung im internationalen Vergleich bescheinigt. Doch es wurden auch Probleme benannt. So habe die Wertschöpfung in den letzten Jahren abgenommen – im Wesentlichen Folge der Schifffahrtskrise. Wie lässt sich da gegensteuern?

Frank Horch: Hamburg ist ein gewachsener Schifffahrtsstandort wie kein zweiter – mit einer Menge Fachwissen und Erfahrung auch in den verbundenen Bereichen Hafen und Logistik. Trotz anhaltender Marktschwäche kann Hamburg sich aufgrund seiner Vielfalt und Dichte an maritimen Sektoren als einer der weltweit führenden Schifffahrtsstandorte behaupten. Die Krise hat natürlich auch Auswirkungen in Hamburg gezeigt – in den verschiedenen Bereichen in unterschiedlichem Ausmaß. Einige Reaktionen sind bereits erfolgt, weitere wird es geben. Die Studie sieht bei vielen in Deutschland ansässigen Reedereien noch Bedarf an strukturellen Anpassungen.

? Stichwort Cluster: In der Studie von CML und EY heißt es, „wettbewerbsfähige Reedereien“ seien von

hervorgehobener Bedeutung für den Schifffahrtsstandort. Nun wird die zweitgrößte deutsche Linienreederei, Hamburg Süd, an den Marktführer aus Dänemark verkauft. Ein weiterer Rückschlag?

Horch: Die Eigner von Hamburg Süd haben aufgrund nicht branchenbezogener Faktoren entschieden, sich vom Reedereigeschäft zu trennen und Hamburg Süd an Maersk zu verkaufen. Ob man dies als Wirtschaftssenator will oder nicht, ist dabei in einer freien Marktwirtschaft nicht entscheidend. Wir waren informiert, und natürlich wünsche ich mir, dass die Arbeitsplätze am Standort Hamburg erhalten bleiben und unser Hafen weiterhin angelaufen wird.

Ja – die Gutachter haben in der Studie dargestellt, dass der Bestand eines im internationalen Vergleich relevanten Kerns von wettbewerbsfähigen Reedereien von hervorgehobener Bedeutung ist für die Entwicklung des Schifffahrtsstandorts. Dazu haben die Gutachter verschiedene Maßnahmen dargestellt – eine wesentliche ist die Modifizierung der Geschäftsmodelle zahlreicher Reedereien.

? Herr Aden, Sie sind mit Ihrem Unternehmen in Hamburg ansässig.

Was spricht für den Standort?

Nils Aden: Hamburg hat als einer der wichtigsten internationalen maritimen Standorte über viele Jahre sehr viel Know-how und Erfahrung aufgebaut. Als Ship Manager schätzen wir an Hamburg insbesondere, dass alle Bereiche der Schifffahrt abgebildet sind – von Zulieferern über Universitäten, Research-Einrichtungen und Finanzierer bis hin zu dynamischen Start-ups und Softwarehäusern und natürlich bedeutenden Linienreedereien sowie dem Hafen selbst. Der Standort bietet ein vernetztes Know-how auf höchstem Niveau entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Horch: Dazu gehören auch Veranstaltungen wie die international führende Schiffbaumesse SMM oder das Eisbeinessen der Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten. Know-how aus der ganzen Welt trifft sich in der Hansestadt und unterstreicht damit die hohe Bedeutung und weiter wachsende Internationalität des Standortes.

? Schadet der Verkauf von Hamburg Süd?

Aden: Man muss hier differenzieren: Die Übernahme von Hamburg Süd durch Maersk bedeutet ja nicht, dass beispielsweise der Hafen weniger Umschlag mit Hamburg Süd oder Maersk macht oder Schiffe aus unserem Management, die für Hamburg Süd fahren, unsere Services verlassen. Es kann aber natürlich negative Auswirkungen haben, wenn etwa Arbeitsplätze abwandern und damit auch Know-how. Gerade Letzteres ist ein Risiko – aber es gilt nicht nur für die großen Fälle wie Hamburg Süd, sondern für jedes einzelne Unternehmen, das es im aktuellen Umfeld beispielsweise nicht schafft, zu überleben.

Ich glaube, dass es einen Unterschied macht, ob viele maritime Assets an einem Standort angesiedelt sind und damit auch eine relativ große Nachfrage nach allen damit verbundenen Services besteht. Und dies gilt vor allem auch in die Zukunft gerichtet, wenn man an die Digitalisierung und Vernetzung, das Internet of Things, an Bord von Schiffen denkt. Das ist der Grund, warum es für Hamburg wichtig ist, Kapazitäten am Standort zu halten.

? Geht das auch zu vertretbaren Kosten?

Aden: Hamburg ist da, verglichen mit beispielsweise Singapur, sehr vernünftig aufgestellt. Außerdem ist der Kostenfaktor nicht das einzig Entscheidende: Wenn



Um sich an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen, braucht man das nötige Know-how.“

Nils Aden, CEO der E.R. Schifffahrt



ich Hamburg mit einigen sehr günstigen Standorten vergleiche, wird meist das höhere Lohnniveau durch das Know-how und die Effizienz sehr gut kompensiert. Man darf nicht vergessen: Sei es die Dienstleistung des Logistikers selbst oder unsere Dienstleistung als Teil der logistischen Kette – am Ende muss es reibungslos funktionieren, zählt die Performance.

Horch: Eine ganz wesentliche Komponente sind Arbeitskräfte, Talente der Zukunft, die von Metropolen wie Hamburg angezogen werden.

? Was ist noch wichtig für Hamburgs Zukunftsfähigkeit?

Aden: Die letzten Jahre haben uns gezeigt, wie dramatisch schnell ein Wandel erfolgen kann und wie schnell und flexibel man reagieren muss. Um sich an veränderte Rahmenbedingungen und Gegebenheiten anzupassen, muss man verschiedene Know-how-Töpfe am Standort verknüpfen können. Wenn diese vorhanden sind, lässt sich solch ein Veränderungsprozess gut und vor allem aktiv mitgestalten. Gerade die Digitalisierung, die auf das existierende Know-how aufsetzt, ist eine Riesenchance. Der Hafen und die maritime Wirtschaft in Hamburg sollten Keimzelle und Motor für die digitale Zukunft der Stadt sein!

Horch: Die Fahrrinnenanpassung ist ein harter Standortfaktor, unerlässlich für die Erreichbarkeit und die Angebotsfähigkeit von Hamburg. Deshalb bin ich froh, dass wir vom Bundesverwaltungsgericht hier im Grundsatz eine Bestätigung erfahren haben. Aber auch in Sachen Standortmarketing ist diese Maßnahme ein wichtiger

Punkt. Die Fahrrinnenanpassung ist für uns sehr wichtig, aber nicht das einzige Projekt zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Hafens. Im Rahmen einer langfristig angelegten Entwicklungsstrategie kommt verschiedenen Feldern eine zentrale Bedeutung zu. Die erwähnte Studie hat für fünf Themenbereiche insgesamt 17 Handlungsoptionen aufgezeigt, die geeignet sind, einen Beitrag zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes Hamburg zu leisten.

Neben dem grundlegenden Thema Schiffsfinanzierung bildet Innovation einen Schwerpunkt mit den Themen Digitalisierung und Green-Shipping. Die Digitalisierung der maritimen Wirtschaft ist auch zentrales Thema der 10. Nationalen Maritimen Konferenz am 4. April 2017. Hamburg als maritimes Zentrum ist dafür der ideale Standort. Digitalisierung ist für die maritime Wirtschaft kein Neuland – gerade hier in Hamburg. Gleichzeitig bestehen insgesamt noch erhebliche Potenziale.

? Die Reedereien unterliegen ebenfalls einem Wandel, das betrifft auch die Geschäftsmodelle. E.R. Schifffahrt setzt klar auf Schiffsmanagement für Dritte. Warum?

Aden: Wir haben uns frühzeitig gefragt: Was ist eigentlich die Kernkompetenz, die wir hier im Unternehmen haben? Was ist der Kern an Reputation, an Know-how, an Erfahrung, und was kann man mit diesem Paket für wen bewirken? Wie können wir unser Unternehmen fit für die Zukunft machen und diese aktiv gestalten? Das Ergebnis: Wir haben etwas, das sich inter-

national sehen lassen kann und nicht nur wettbewerbsfähig ist, sondern durch eine überdurchschnittliche Performance konkreten Mehrwert bietet. Wir haben Ship Management als unsere Kernkompetenz neu definiert und uns in diesem Kontext dazu entschieden, uns von der alten KG-Welt loszulösen und unser Know-how für die Zukunft international zu nutzen. Und das hat relativ schnell Erfolge gezeigt: Wir haben mit Maersk, mit NYK und mit diversen anderen Top-Eignern Verträge schließen können, die uns darin bestätigt haben, dass das, was wir am Standort machen, wettbewerbsfähig ist und von der Branche wahrgenommen wird.

? Es gibt kaum noch Möglichkeiten, sich von deutschen Banken finanzieren zu lassen. Was kann man tun, um hier die Abwärtsspirale zu stoppen?

Horch: Die Bedingungen und Anforderungen der Finanzierung haben sich verändert. Aufgrund des über Jahrzehnte erfolgreichen KG-Modells sind in Deutschland alternative Finanzierungsmodelle nicht ausgeprägt. Kapitalmarktorientierte Strukturen in Reedereien sind nicht umfangreich vorhanden, und ein entsprechender Kapitalmarkt fehlt. Es besteht Handlungsbedarf, und zwar nicht originär aufseiten der öffentlichen Hand. Man kann nicht nur auf den Staat schauen. In Einzelfällen mag es Möglichkeiten geben, aber grundsätzlich ist privates Engagement gefragt. Die Schifffahrt ist eine Zukunftsbranche. Dafür brauchen wir tragbare Finanzierungsmodelle in Deutschland. Die erwähnte Studie zeigt hierzu erste Ansätze auf. →

? Große Chancen für die Schifffahrt bietet die Digitalisierung, auch für die Logistik ist das ein Riesenthema. Was tut sich da in Hamburg?

Horch: Kooperation und Köpfchen, das ist der Weg, den wir in Hamburg gehen. Die Innovationskraft am Standort ist enorm. Geschickt werden smarte digitale Technologien mit klugen analogen Konzepten kombiniert. Hamburg hat sich politisch festgelegt, hier eine Vorreiterrolle einzunehmen. Wir sind auf dem Weg zur „Digitalen Stadt“ und haben eine Leitstelle etabliert, um die Ressourcen und Schwerpunkte zwischen den Akteuren zu koordinieren. Ich könnte Ihnen Dutzende Beispiele aufzählen, wo wir bereits deutliche Fortschritte erzielt haben.

Der Senat wird beispielsweise im Rahmen einer Initiative des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie und von Bitkom (Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien) einen „Digital Hub Logistics“ mit internationaler Strahlkraft in Hamburg einrichten. Das Konzept soll die klassischen Cluster-Arbeitsbereiche um die Themen Start-ups, Venture Capital und Testbeds erweitern und Gründer, KMUs, Wissenschaft und Forschung, Großunternehmen sowie Kapitalgeber räumlich zusammenbringen, um die digitale Transformation der Logistikbranche voranzutreiben.

Derzeit führen wir Gespräche mit potenziellen Key-Stakeholdern sowie Investoren und werten verschiedene Standortoptionen aus. Ein anderes Beispiel sind die verschiedenen Projekte der „Digitalisierung des Schiffmanagements“, die Hamburg im Rahmen des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung mit knapp fünf Millionen Euro fördert. Die Projekte betreffen beispielsweise technische Alternativen zur Satellitennutzung, den Compliance-Bereich und die Optimierung der Crewplanung. Digitalisierung ist eine Frage der Innovationsfähigkeit – und wir schaffen in Deutschland und speziell in Hamburg die Voraussetzungen, die voranzubringen.

? Wie wichtig ist Digitalisierung für die Wettbewerbsfähigkeit von Schifffahrtsunternehmen?

Aden: Digitalisierung hat für uns eine sehr hohe Bedeutung. Ein Beispiel: Über unser Vessel Performance Monitoring Center sammeln wir Messdaten der von uns gemanagten Schiffe. Diese werten wir automatisiert aus und übersetzen sie z.B. in leicht zu lesende Grafiken oder Ampelsys-



teme, welche die Mitarbeiter an Land und auf See z.B. warnen, wenn außerhalb einer definierten Toleranzgrenze agiert wird.

Wir wissen also, was gerade an Bord passiert und wie wir rechtzeitig gegensteuern können, bevor eine Tonne Bunker verbrannt ist, die wir hätten sparen können. So können wir die Crews an Bord optimal unterstützen, die Effizienz des Unternehmens steigern und vor allem unseren Kunden einen Mehrwert bieten. Nebenbei sparen wir zusätzlich CO₂ ein und schonen die Umwelt. Aber das ist nur eines von vielen Digitalisierungsthemen, die wir intern, aber auch in enger Kooperation mit verschiedenen Start-ups, sehr aktiv vorantreiben.

? Lässt sich das gegenüber den Kunden gut vermarkten?

Aden: Ja, selbstverständlich, denn diese Themen übersetzen modernste Technik und Innovationen in konkreten Kundennutzen. Auch wenn es große Veränderungen bedeutet, sehen wir Digitalisierung als Chance und nicht als Bedrohung – das kommt bei den Kunden gut an, und was noch wichtiger ist: Wir arbeiten vielfach gemeinsam an Themen. Es ist für alle Beteiligten am Ende eine Win-win-Situation, sich eng auszutauschen und so die Entwicklung zu beschleunigen.

Horch: Auch Beispiele aus dem Hafen machen deutlich, was durch Digitalisierung möglich ist. Wenn man allein an die Lok-Leerfahrten denkt: Indem sich die Bahnbetreiber digital zusammenschalten und nur noch Vollfahrten stattfinden, erzielen wir enorme Einspareffekte. Das Gleiche gilt für Leercontainer – das Zauberwort heißt hier virtuelles Depot.

Seit Jahrzehnten werden bereits die Transportprozesse im Hamburger Hafen

– vom Schiffszulauf bis zur Auslieferung beim Kunden – durch zahlreiche Software- und IT-Dienstleistungen digital von Dakosy unterstützt. Mit smartPORT hat die HPA ein Projekt initiiert, das die intelligente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur ermöglicht und so den reibungslosen Ablauf der Waren- und Verkehrsflüsse weiter verbessert. Gleichzeitig wird zur Minimierung der Umwelteinflüsse beigetragen.

Ein anderes Thema ist die Steuerung der Geschwindigkeit von Schiffen, um Wartezeiten zu vermeiden. Wenn ich das Beispiel Elbe nehme: Da fuhren Feederschiffe in der Vergangenheit mit hohem Tempo in Hamburg los – und dann lagen sie drei Stunden vor Brunsbüttel. Das kann heute durch das effektive Management nicht mehr passieren. Das Schiff fährt jetzt langsam und mit niedrigem Brennstoffverbrauch hin und gleich in die Schleuse rein. Da liegen ganz praktische Ansätze von Big Data, also von mehr Datennutzung und -austausch.

? Welchen konkreten Nutzen bietet das in der Schifffahrt noch?

Aden: Der Vernetzungsgedanke ist ganz entscheidend. Digitalisierung ist ja nichts, was sich nur im Headquarter abspielt. Im Gegenteil: Digitalisierung heißt insbesondere auch intelligente Vernetzung. Das ist der Punkt, wo man den Crews an Bord starken Support bieten kann, gemeinsam mit der Linie die Abläufe so zu gestalten, dass die Fahrpläne perfekt abgefahren werden, dass die Verbräuche auf der Reise optimiert sind, dass man Wetter und Strömung nutzt – all diese Daten, die heute ja im Minutentakt aktualisiert digital vorliegen, sind extrem wertvoll.

Das sind schon große Fortschritte, aber es macht auch Spaß, sich auszuma-



Gespräch. Nils Aden und Frank Horch mit den Interviewern Hanns-Stefan Grosch und Christof Schwaner in der Zentrale der E.R. Schifffahrt (v.l.n.r.).



Expertise. Die Studie über den Schifffahrtsstandort Hamburg zum Download unter:

www.hamburg.de/schifffahrtsgutachten



Die Gesprächspartner

Frank Horch

- geboren 1948, Schiffbaustudium
- Managementfunktionen in verschiedenen Werftunternehmen, zuletzt bei Blohm + Voss
- 2008 bis 2011 Präses der Handelskammer Hamburg
- seit März 2011 parteiloser Wirtschaftssenator

Nils Aden

- geboren 1973, Betriebswirtschaftsstudium
- diverse Führungspositionen bei Reedereien
- seit 2004 in der E.R. Gruppe, seit 2015 CEO der E.R. Schifffahrt

len, wie sich alles noch weiterentwickelt. Da erwarte ich kurzfristig noch eine ganze Menge – gerade auch an einem Standort wie Hamburg in enger Abstimmung mit den Universitäten und Fachhochschulen und einer hoffentlich künftig noch aktiveren Start-up-Szene. Wir haben das ja beispielsweise mit dem „Floating Lab“ bei uns vorgemacht: Wir haben ein Schiff als Versuchslabor eingerichtet und laden auch Start-ups ein, auf dieser Plattform Projekte mit uns gemeinsam in der Praxis zu testen – sie wirken quasi als Beschleuniger und sind effizienzsteigernd für das eigene Unternehmen.

Horch: Die Digitalisierung in der maritimen Wirtschaft wird durch die 10. Nationale Maritime Konferenz in Hamburg noch mal einen weiteren An Schub erfahren und die Innovationskraft und Zukunftsfähigkeit der Branche unterstreichen.

? Besteht die Gefahr, dass die Reedereien da von branchenfremden Playern ausgebootet werden, die schon weiter sind?

Aden: Man muss damit rechnen, dass immer wieder von der Seite unerwartete neue Ideen in die Branche hineinkommen, und das ist gut so, das bringt Fortschritt! Das Einzige, was ich heute wirklich nicht sehe, ist, dass man die Schifffahrt nicht mehr braucht. Die großen Gütermengen mögen vielleicht im Volumen schwanken, und Entwicklungen wie 3-D-Druck mögen hierauf einen ernststen Einfluss haben – aber ich sehe noch nicht, dass man ein Smartphone drückt.

Ich glaube, dass die Schifffahrt im Kern eine langfristige Zukunft hat, nur eben in einem sich ständig wandelnden Umfeld. Und hier muss man mit einer großen Wachsamkeit und Agilität min-

destens reagieren oder, besser noch, aktiv gestalten.

? Könnte die Konsolidierung der Branche darin bestehen, dass manche einfach abgehängt werden, weil sie solche Trends verschlafen?

Horch: Die jahrelange Krise zwingt zur Konsolidierung und neuen Wegen der Zusammenarbeit, vor allem, um Kosten zu sparen. Dies gilt insbesondere für die Containerlinienfahrt. Auch bei den Charterreedereien sehen wir den Trend, sich in größeren Einheiten zu organisieren. Gleichzeitig sind zukunftsfähige Geschäftsmodelle, Qualität und Service hier Schlüsselfaktoren. Unternehmen, die nicht aktiv die anstehenden Veränderungen gestalten, laufen Gefahr, aus dem Markt auszuscheiden.

? Herr Horch, Herr Aden, wie könnte der maritime Standort Hamburg in zehn Jahren aussehen?

Aden: Ich fange mal mit einem Wunsch an: Bei der Finanzierung hat sich die Situation von „zu luxuriös“ im Verlauf der letzten acht Jahren zu „angespannt“ entwickelt. Aber ohne aktive Finanzierung wird es schwierig, international Schritt zu halten. Es ist wichtig, Finanzierungen für Projekte zu erhalten, die in sich sinnvoll sind. Eine ausgewogene Verfügbarkeit von Finanzierung mit Augenmaß ist ein wesentlicher Bestandteil, um Schifffahrt langfristig zu betreiben. Insgesamt glaube ich, dass die Veränderungen am Standort größer sein werden, als wir es heute zum Teil greifen können.

Die Digitalisierung wird hier großen Einfluss haben. Ich sehe jedoch echtes Potenzial, den Standort nicht nur zu erhalten, sondern vor allem weiterzuentwickeln. Ich bin viel im Ausland unterwegs und be-

komme Feedback von unseren Geschäftspartnern. Der Standort wird nach wie vor als sehr know-how-trächtig, agil, effizient und zunehmend innovativ wahrgenommen. Und ich glaube, wenn wir uns ab und zu bewusst machen, was für ein großes Potenzial vor uns liegt, dann besteht für Hamburg eine tolle Chance, auch in zehn Jahren noch als wichtiger Schifffahrtsstandort sehr aktiv zu sein.

Horch: Wir sind und bleiben ein wichtiger maritimer Standort. Die Identität des Wirtschaftsstandorts – der sich auch in anderen Bereichen wie Luftfahrt oder Health Care gut entwickelt hat – ist gewachsen aufgrund der Internationalität der Stadt, der Schifffahrt, des maritimen Herzens, das in Hamburg schlägt. Welthandel und Schifffahrt wird es weiterhin geben, und mit Innovationskraft und vielfältigen Kompetenzen werden wir die Chancen nutzen und die Herausforderungen angehen. |●●



HHLA-Zahlen etwas besser als erwartet

Foto: HHLA/Dominik Reißke

••• Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat das für das Geschäftsjahr 2016 prognostizierte Betriebsergebnis (EBIT) leicht übertroffen. In der zweiten Jahreshälfte verzeichnete das Unternehmen im

Vorjahresvergleich einen starken Mengenzuwachs im Segment Container. So konnte die verhaltene Geschäftsentwicklung in der ersten Jahreshälfte kompensiert werden. Der Containerumschlag stieg im

Vergleich zum Vorjahr um 1,5 Prozent auf 6,7 Mio. Standardcontainer (TEU) leicht an. Die Hamburger Containerterminals verzeichneten einen um 1,1 Prozent höheren Containerumschlag von 6,4 Mio. TEU www.hhla.de

Terminal. Die HHLA erzielte 2016 einen Konzernumsatz von 1,2 Milliarden und ein Betriebsergebnis von 163 Millionen Euro.



Erweiterung. Neue Kaianlagen für den Hafen Valencia.

Ausbau im Mittelmeerhafen

••• Die Hafenverwaltung von Valencia investiert massiv in den Ausbau ihrer Häfen Valencia, Sagunto und Gandi. Die geplanten Maßnahmen sollen in allen drei Häfen eine Wassertiefe von 18 Metern ermöglichen, um Großcontainerschiffe mit einer Kapazität von über 18.000 TEU abfertigen zu können. Die Investitionssumme beträgt in diesem Jahr gut 56 Millionen Euro, bis 2020 sollen noch einmal rund 177 Millionen Euro bereitgestellt werden. www.valenciaport.com

Foto: Mike1979 Russia/CC BY-SA 4.0

Jüngerhans-Frachter meistert Nord-Ost-Passage

••• Eine besondere Abkürzung nutzte im vergangenen Jahr die „Senda J“ der Harener Reederei Jüngerhans für die Strecke von Shanghai nach St. Petersburg. Für den üblichen Weg via Suezkanal (Entfernung: 11.849 Seemeilen) hätte das Schiff bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 14 Knoten 35 Tage und 6 Stunden gebraucht. Via nördlicher Seeroute sind es nur 9.178

Seemeilen. Ersparnis: knapp acht Tage. Brennstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß sanken dadurch um 23 Prozent. Während der Reise wurde die „Senda J“ von einigen größeren Eisflächen überrascht und war auf die Hilfe des Eisbrechers „Yamal“ angewiesen. Das Eis hatte laut Kapitän Shestov eine Stärke von zwei bis fünf Metern.

www.juengerhans.de



Schwergutschiff. Die 2011 gebaute „Senda J“ der Reederei Jüngerhans verfügt über die hohe Eisklasse E 3.

Foto: Jüngerhans



Autotransport. Der Hafen Zeebrügge liegt vorn.

Zeebrügge bleibt Primus

••• Zeebrügge hat 2016 seine Position als größter europäischer Autoumschlaghafen verteidigt. Der Automobiltransport nahm um 14,3 Prozent auf 2,8 Mio. Einheiten zu. Das Segment wuchs vor allem mit den USA (plus 47,5 Prozent) sowie mit Schweden (plus 31,7 Prozent) und Spanien (plus 25,4 Prozent). Sämtliche RoRo-Verkehre legten um 6,7 Prozent auf 14,4 Mio. Tonnen zu. Der Containerumschlag in dem belgischen Hafen ging dagegen um 12,5 Prozent auf 1,4 Mio. TEU zurück. www.portofzeebrugge.be

Foto: Marc Ryckaert/CC BY 3.0



Neue Bündnisse auf See

••• Im April starten die neuen Allianzen der Container-Linienreedereien. Zwei der drei fahren mit deutscher Beteiligung: In „The Alliance“ sind neben Hapag-Lloyd noch K-Line, MOL, NYK und wohl auch der Hapag-Lloyd-Fusionspartner UASC vertreten. Die Reederei Hamburg Süd schlüpft über ihre künftige Konzernmutter Maersk ins „2M“-Netzwerk (mit MSC). Über Hamburg Süd gebuchte Container werden künftig auf den „2M“-Schiffen fahren.

Der Neuzuschnitt einer Allianz ist aufwendig. So müssen bei „The Alliance“ (Marktanteil: knapp 30 Prozent) 32 Dienste mit 244 Schiffen – darunter 64 von Hapag-Lloyd – auf die Kundenbedürfnisse zu-

Foto: Hamburg Süd, Hapag-Lloyd



Kompetenz. Hamburg Süd schärft sein Service-Profil im Kühlcontainer-Segment, Hapag-Lloyd ist u.a. im Nordamerika-Verkehr aktiv.

geschnitten werden. Beispiel: Zwischen Europa und Nordamerika sollen künftig kleinere Schiffe im Direktverkehr fahren, um die Umschlagzeiten zu verkürzen. www.hamburgsud.com www.hapag-lloyd.com

ENTDECKEN SIE DIE POWER VON FLEET XPRESS ERWARTEN SIE MEHR

Der neue maritime Satellitenservice von Inmarsat bietet eine bisher unerreichte Vielfalt an Vorteilen. Erleben Sie herausragende Leistung, einfache Bedienung und hohe Zuverlässigkeit – in allen Regionen der Welt.



NAHTLOSE KONNEKTIVITÄT



GARANTIERTE LEISTUNG



KONTROLLIERTE KOSTEN



BETREUTE DIENSTLEISTUNG



BUSINESS-APPLIKATIONEN

Leistungsstarke globale Konnektivität

inmarsat.com/gxfox

inmarsat
The mobile satellite company



Container- Verschiffung 4.0

| Innovation | Der Containertransport erfolgt voll-automatisiert – doch er wird meist manuell organisiert. Zeit für eine längst überfällige Digitalisierung. Text: Gunther Meyn

Er ist das wichtigste Vehikel im globalen Güterverkehr: 90 Prozent des weltweit gehandelten Stückguts wird in Containern transportiert. Vor allem der expansive Warenaustausch zwischen China und Europa wäre ohne die Stahlboxen undenkbar. Seit dem Jahr 2000 hat sich der weltweite Umschlag von 200 Millionen TEU (= 20-Fuß-Container) auf 620 Millionen TEU (2016) verdreifacht.

| Digitales Defizit | Der imposante Aufstieg des Containers fußt auf einer weltumspannenden Logistikkette aus Reedereien, Speditoren, Terminalbetreibern und Lageristen. Sie sorgen für einen schnellen und effizienten Warentransport. Kaum eine Branche ist international so vernetzt und flexibel wie das Container-Cargo-Business. Umso erstaunlicher, dass man als Globalisierungs-Vorreiter nicht auch im Bereich Digitalisierung zur Weltspitze zählt.

Schlagwörter wie Online-Booking, Real Time Quotes, Track and Trace – alles moderne Begriffe aus dem digitalen Jargon – sind in der intermodalen Containerverfrachtung bislang kaum sichtbar. Hier dominieren noch immer klassische

Kommunikationsabläufe: telefonische Konditionenabfrage, Excel-Anhänge per Mail, langwierige Abstimmungsprozesse. Zudem erschweren Bürozeiten und unterschiedliche Zeitzonen den Ordervorgang.

Andere Branchen wie etwa der Einzelhandel sind hier schon deutlich weiter. Bei Amazon, Otto, Zalando und Co. ist der Bestellprozess standardisiert und die Kommunikation komplett automatisiert. Auch im Tourismus und im Finanzsektor werden im Zeitalter von Industrie 4.0 Dienstleistungen und Deals immer häufiger per

Überseetransport. Freight Hub hat die Fahrpläne großer Linienreedereien wie Hapag-Lloyd und Hamburg Süd in seine Datenbank integriert.





Weltbeweger. Die globalen Warenströme erfolgen heute größtenteils per Container. Doch so komfortabel die TEU-Behälter auch sind, so aufwendig gestaltet sich oft die Buchung der Stahlboxen. Die vier Gründer Erik Muttersbach, Ferry Heilemann, Michael Wax und Fabian Heilemann (v.l.) haben deshalb mit „Freight Hub“ die erste rein digitale Container-Spedition gegründet. Das Portal erleichtert das Booking und bringt Transparenz in den Markt.

Mausklick abgeschlossen. B2C bzw. B2B – also der direkte Draht zu Kunden und Geschäftspartnern – erfolgt längst über Online-Portale und mobile Apps.

| Maritime Newcomer | Doch langsam kommt digitale Bewegung ins TEU-Business. Vier Berliner Jungunternehmer haben im letzten Jahr mit dem Start-up „Freight Hub“ die erste reine Online-Spedition für Container gegründet. Das Prinzip: Kunden können über die Webseite www.freighthub.com den Behältertransport komplett übers Internet abwickeln.

Für die Firmengründer Ferry und Fabian Heilemann, Michael Wax und Erik Muttersbach ist die Vermittlung maritimer Transportdienste ein Sprung ins kalte

Wasser. Keiner der jungen Unternehmer verfügt über berufliche Erfahrung oder Vorkenntnisse im Bereich Seeverkehr und Logistik. Dafür haben die Start-up-Experten den Markt penibel sondiert, analysiert, ausgewertet – und großes Entwicklungspotenzial ausgemacht.

CEO Ferry Heilemann beschreibt die Situation im täglichen Cargo-Geschäft: „Allein um ein Angebot für den Transport zu bekommen, wartet ein Auftraggeber heute bis zu drei Tage. Für die Buchung eines Containers sind im Branchendurchschnitt sogar 12 bis 14 Abstimmungsschritte per E-Mail, Telefon und Fax nötig.“

Freight Hub hat diesen Vorgang nun digitalisiert und beschleunigt. Das Online-Portal listet in Sekundenschnelle zahlrei-

che Angebote unterschiedlicher Reedereien und Frachtführer auf. Der Kunde muss nur noch das Beste auswählen und kann mit ein paar Klicks den Container zum Bestimmungsort transportieren lassen.

Für ihr Vermittlungsportal haben sich die Berliner namhafte Linienreedereien ins Boot geholt, darunter Hamburg Süd, Hapag-Lloyd und Maersk. Der Weitertransport an Land erfolgt per Lkw mit einer der Partnerspeditionen von Freight-Hub oder per Bahn – wahlweise auch komplett versichert. Wenn es schnell gehen soll, kann sich der Nutzer auch Angebote für Lufttransporte sowie kombinierte Intermodal-Transporte (Sea-Air) erstellen lassen. Registrierung und Nutzung des Portals sind kostenlos. Dafür berechnet Freight →



→ Hub – je nach Kundenstatus – 10 bis 20 Prozent Provision.

| Ambitionierte Pläne | Natürlich ist bei den digitalen Frachtpionieren längst noch nicht alles perfekt. So deckt Freight Hub bislang lediglich den Containertransfer von Asien nach Europa ab. Die Fernost-Verbindung ist jedoch bewusst gewählt und dient quasi als Versuchsstrecke. „Wir

konzentrieren uns zunächst auf die wichtigste und höchstfrequentierte Route und wollen unser Leistungsspektrum sukzessive ausweiten“, sagt Heilemann. Auch in Sachen Digitalisierungs- und Automatisierungsgrad ist noch Luft nach oben. Angebote für Teilbefrachtung (LCL= Less Container Load) müssen nach wie vor als „Custom Quote“ individuell angefragt, notwendige Frachtdokumente vom Kun-

Überblick. Die Nutzeroberfläche von „Freight Hub“ listet sämtliche Shipments auf, zeigt den Lieferstatus an und meldet Verspätungen.

den manuell eingescannt und übermittelt werden. Dies ist aber nicht zuletzt den fehlenden elektronischen Schnittstellen und Standards in der Logistikbranche im Allgemeinen geschuldet. Heilemann ist sich jedoch sicher: „Was sich digitalisieren lässt, wird auch digitalisiert.“ Schon jetzt nutzt sein Start-up die verfügbaren Möglichkeiten konsequent aus.

So können Kunden die aufgeführten Suchergebnisse für ein Shipment nicht nur nach Preis und Transportdauer, sondern auch nach Abfahrtszeit (ETA) und Ankunftszeit (ETD) herausfiltern. Die schnelle Verfügbarkeit und hohe Kostentransparenz des Portals ist bislang jedenfalls ein voller Erfolg. Bereits im ersten Jahr wurden über Freight Hub XX Containertransporte vermittelt – ein Service, der die Leistungsfähigkeit und Effizienz der ganzen Lieferkette erhöht. ■■■



„Behörden könnte weiterer Digitalisierungsschub nicht schaden“

■■■ Die Kommunikation zwischen Handelsschiffen und Reedereien findet heute fast ausschließlich auf elektronischem Wege statt. Dokumente digital an Bord und an Land vorzuhalten, spart nicht nur Zeit und Geld. Oft ist es notwendig, rasch von überall auf Informationen zuzugreifen zu können. Das geht nur digital. Die öffentliche Verwaltung hinkt hier noch hinterher. Stichwort elektronisches Schiffsregister: Die Kommunikation mit den Schiffsregistern und der Versand von Dokumenten sollten generell auch digital erfolgen können. Das würde die Benutzerfreundlichkeit deutlich erhöhen und die Prozesse beschleunigen. Auch das Schiffstagebuch, das Aufzeichnungen über sicherheitsrelevante Ereignisse an Bord enthält, gehört digitalisiert. Das würde die Fehleranfälligkeit reduzieren und die Schiffsbesatzung zeitlich entlasten. Deutschland könnte sich für eine weltweite Einführung digitaler Logbücher einsetzen und zugleich die Voraussetzungen für die deutsche Flagge schaffen.

Für alle Verbesserungen gilt: Inkompatible Schnittstellen und verschiedene Standards für den Datenaustausch gilt es zu vermeiden. Bis alle Daten reibungslos in digitaler Form ausgetauscht werden können, ist es noch ein weiter Weg. Aber ein weiterer Digitalisierungsschub könnte der Flaggenstaatverwaltung nicht schaden. Beim Beantragen von Zeugnissen und Fördermitteln stimmt die Richtung schon – weiter so!

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR





S.O.S. – Safe our System!

| Cybersecurity | Längst hat die Digitalisierung auch die Schifffahrt erfasst. Immer mehr IT-Systeme sind an Bord im Einsatz. Mit ihnen wächst auch die Bedrohung durch Cyberattacken. Doch Reeder können sich schützen.

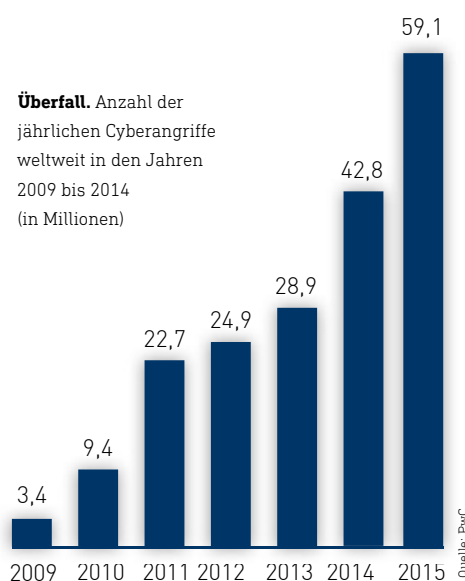
Die neue Gefahr für die Seeschifffahrt ist lautlos und unsichtbar. Wie ein blinder Passagier schleicht sie sich an Bord und kann dort unbemerkt verheerende Schäden anrichten. Die Rede ist von schadhafte Computerprogrammen – sogenannter Malware. Solche Eindringlinge sind in der Lage, die IT-Systeme anzugreifen und zu manipulieren, Frachtdaten auszuspähen, Navigationsdaten zu verfälschen, Datensätze zu verschlüsseln oder gar die Schiffssteuerung außer Gefecht zu setzen. An potenziellen Einfallstoren mangelt es nicht. Dietmar Hilke, Director Cybersecurity beim Technologiekonzern Thales Deutschland, warnt: „Grundsätzlich können nahezu alle elektronischen Systeme an Bord attackiert werden. Besonders verwundbar sind die Online-Schnittstellen.“

Die Angriffe erfolgen heute allerdings nach ganz neuen Mustern. „Man muss sich vom klassischen Bild des Hackers, der sich Zugang zu fremden Rechnern verschafft und dort in Echtzeit sein Unwesen treibt, verabschieden“, erklärt IT-Sicherheits-experte Hilke. Moderne Cyberattacken kommen deutlich tückischer daher. „Oftmals ist die Schadsoftware so konzipiert, dass sie zunächst unbemerkt im System

schlummert und erst Wochen nach der Implementierung aktiv wird.“

Wie allgegenwärtig Cyberkriminalität ist, belegen die zahlreichen Attacken auf Industrieunternehmen und Behörden. Ob Datenspionage, Botnet-Verbreitung – wie zuletzt auf Telekom-Servern – oder Erpressungsversuche durch Sabotage der Firmware: Die Zahl der Cyberangriffe nimmt

von Jahr zu Jahr zu. Laut Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) werden täglich ca. 380.000 neue Schadprogrammvarianten gesichtet. Aus dem letzten BSI-Lagebericht zur IT-Sicherheit geht hervor, dass allein im August 2016 rund 560 Millionen verschiedene bösartige Programme im Umlauf waren. Tendenz steigend!



| An Bord gehackt | Durch die zunehmende Digitalisierung im maritimen Bereich geraten auch Reedereien verstärkt ins Visier der Online-Täter.

Mögliche Bedrohungsszenarien gibt es viele. Dem amerikanischen IT-Spezialisten Jason Larsen gelang es beispielsweise, die IT zweier Containerschiffe zu hacken und die Motorsteuerung zu übernehmen. Der Angriff erfolgte im Auftrag des Schiffsbetreibers, der die Schwachstellen in seinem betrieblichen Netzwerk ausfindig machen wollte. „Theoretisch hätte ich das Schiff die Pier rammen lassen können“, erklärte Larsen nach dem Sicherheitscheck. Die Liste der Manipulationsmöglichkeiten ist nahezu unbegrenzt. „Ich hätte auch die Ballastkontrolle manipulieren und da- ➔



Grundsätzlich können nahezu alle IT-Systeme an Bord attackiert werden.

**Dietmar Hilke, Director Cybersecurity,
Thales Deutschland**

→ durch ein paar Container über Bord werfen können“, verrät Larsen. „Ist man erst mal in so einem Steuerungssystem drin, kann man praktisch alles machen“, so der Experte.

Die Erfahrung zeigt: Cyberkriminelle nutzen solche Schwachstellen rigoros aus. Eine beliebte Masche ist der sogenannte Denial of Service („Dienstblockade“). „Dabei verhindert eine Schadsoftware den Zugriff auf die Systeme etwa durch eine Netzwerküberlastung“, erklärt Thales-Spezialist Hilke. Besonders unangenehm sind auch Ransomware-Angriffe, also die Verschlüsselung von Datenträgern. „Den

Entschlüsselungscode gibt es dann nur gegen Bezahlung.“

Auch Piraterie-Angriffe, etwa durch das Senden falscher GPS-Signale – sogenanntes „Spoofing“ –, stellen eine echte Bedrohung dar. „Im schlimmsten Fall kommt das Schiff vom Kurs ab und treibt unbemerkt in gefährliche Gewässer“, so Hilke.

| Digitale Abwehr | Umso wichtiger ist ein schlüssiges Sicherheitskonzept für die IT an Bord. Technische Vorkehrungen wie etwa Antivirenprogramme und Phishing-Filter können helfen, Eingriffe von außen zu verhindern. Wichtig ist es auch, die

Systeme zu patchen und auf dem neuesten Stand zu halten. „Auf vielen Schiffen ist noch Windows XP installiert – ein Betriebssystem, für das der Hersteller schon seit 2014 keine sicherheitsrelevanten Updates mehr entwickelt“, mahnt Hilke.

Der VDR hat das sensible Thema Datensicherheit im Visier: Seit Anfang des Jahres gibt es die offiziellen Cybersecurity Guidelines für Schiffe. Sie wurden vom Baltic and International Maritime Council (BIMCO) gemeinsam mit dem International Chamber of Shipping (ICS) entwickelt – und werden seit Kurzem offiziell von der IMO empfohlen. „Sie bieten Orientierung bei der Anwendung der verfügbaren technischen Mittel und Methoden zur Abwehr von Cyberkriminalität und zur Begrenzung des Schadens“, sagt ICS-Generalsekretär Peter Hincliffe. Dazu zählen nicht nur wirksame Schutzmaßnahmen wie eine Zugangskontrolle, die Nutzung von Antivirensoftware und regelmäßige Update-Pflege.

Cybersecurity beginnt bereits mit der Sensibilisierung der Crew für das Thema. Jeder sollte wissen: Infizierte USB-Sticks der Besatzungsmitglieder oder schadhafte E-Mail-Anhänge bedrohen die IT an Bord. „Diese Einfallstore lassen sich nur mit einer verantwortungsvollen Datendisziplin aller Besatzungsmitglieder verhindern“, erklärt IT-Experte Hilke. ■■■



Leitstand. Rolls-Royce zählt zu den Innovatoren in Sachen unbemannter Schifffahrt.

Foto: Rolls-Royce

Der unerfüllte Traum

Realität schlägt Revolution. Es wäre das Highlight der digitalisierten Schifffahrt: ein besatzungsloser Frachter, der ferngesteuert über die Weltmeere navigiert. Bislang gibt es lediglich Studien von selbst fahrenden Schiffen – etwa „ReVolt“, ein batteriebetriebenes Feeder-Verkehrsmodell von DNV GL. Neben der technischen sind auch die digitalen Herausforderungen an die Schiffe der Zukunft enorm. „Voraussetzungen für

Cybersecurity: fünf Erstmaßnahmen!

1

SCHWÄCHEN ERKENNEN.

Gefährdungspotenzial für Cyberattacken auf die an Bord installierten IT-Systeme (z.B. für Navigation, Antrieb, Ladung, Stromversorgung und Kommunikation) ermitteln.

2

ZUGANG SICHERN.

Einschränken der Zugriffsrechte. Je sensibler die Daten, desto strenger die Kriterien. Das gilt für die Besatzung ebenso wie für den Fernzugriff (remote access).

3

SYSTEME SCHÜTZEN.

Sämtliche IT-Systeme und verwendete Software regelmäßig aktualisieren, Virencanner nutzen. IDS/IPS-Systeme zum Schutz und zur Abwehr von Angriffen auf die IT-Systeme installieren.

4

CREW SENSIBILISIEREN.

Verantwortungsvoller Umgang mit privaten Datenträgern wie USB-Sticks und Handys (kein Anschluss an Schiffs-IT-Systeme!). Internes Wissen (z.B. Infos zur Fracht) niemals über Soziale Medien verbreiten!

5

KRITISCH NUTZEN.

Extern empfangene Daten auf Schlüssigkeit hinterfragen. Beispiel: GNSS-Positionsangaben stets mit der der sichtbaren Umgebung abgleichen.

Foto: ijjomathai - Fotolia

die unbemannte Schifffahrt wären eine globale und stabile Datenverbindung, ein lückenloses maritimes Verkehrsüberwachungssystem sowie ein höchstes Maß an Datensicherheit“, erklärt Frank Coles, CEO von Transas, einem führenden Anbieter für Schiffsnavigationen. „Davon sind wir bislang aber noch weit entfernt“, sagt Coles. Ein besonders wunder Punkt



Experte. Frank Coles ist Geschäftsführer von Transas mit Sitz in Irland.

sind fehlende allgemeine Sicherheitsstandards in der Satellitenkommunikation. Sie bildet daher ein großes potenzielles Einfallstor für Cyberattacken auf Schiffe in Autonombetrieb. Experte Coles mahnt: „Hier müssen verbindliche Regularien geschaffen werden, wie sie etwa beim elektronischen Navigationssystem ECDIS längst Standard sind.“

Foto: DNV GL

ReVolt. Der unbemannte und batteriebetriebene Feeder soll in küstennahen Gebieten verkehren. Bislang existiert das revolutionäre Konzept lediglich im Modell.



Feinschliff. Mit Augenmaß und Flex bearbeitet der MMG-Mitarbeiter die Oberfläche des Bronzepropellers.



Propeller aus einem Guss

| Global Player | Die Mecklenburger Metallguss fertigt die größten Schiffspropeller der Welt. Wie das Unternehmen die Herausforderungen der Schiffbaukrise meistert. Text: Sabrina Junge

Ratternd fährt der Zug aus Güstrow in den Bahnhof ein. Die Türen öffnen sich, eine Schar von Menschen verteilt sich über den verlassenen Bahnsteig. Wer mit dem Zug in das beschauliche Waren an der Müritz reist, dem entgeht eines bei der Ankunft garantiert nicht: die riesigen Propeller der Mecklenburger Metallguss GmbH (MMG). Fast schon demonstrativ thronen Dutzende Propellerkolosse am Rand des 40.000 m² großen Werksgeländes, das nur wenige Gehminuten vom Warener Bahnhof entfernt ist. Diese stehen dort nicht etwa zur Schau, sondern warten auf ihre Verladung. „Der Transport ist einer der wenigen Schritte im Herstellungsprozess, die wir nicht selbst erledigen“, sagt Lars Greitsch, Geschäftsführer und Leiter Forschung & Innovation bei MMG, nicht

ohne Stolz. „Zwar gehen etwa 80 Prozent unserer Produkte nach Asien, aber gefertigt wird nur hier vor Ort.“

Propeller made in Waren – das erfordert neben viel Expertise und guter Qualität auch die Fähigkeit, sich auf neue Gegebenheiten einzustellen. So sah es etwa nach dem Zusammenbruch der DDR-Wirtschaft für das ostdeutsche Unter- →

131 t

Schweregewicht. 131 Tonnen bringt der schwerste MMG-Propeller auf die Waage.



Feuerbad. Die Kupferlegierung ist bis zu 1.200 Grad heiß. Etwa 12 bis 15 Minuten dauert es, bis die Metalle zu einer glühenden Masse geworden sind.

11m

Gigant. Der bislang größte von MMG gegossene Propeller misst von Flügel zu Flügel 11 Meter.

→ nehmen düster aus. Werften an der Ostsee mit russischen Kunden brachen als Auftraggeber weg, die Schiffbauer aus dem Westen waren an einer Zusammenarbeit nicht interessiert. Erst die Orientierung auf den asiatischen Markt brachte die Wende. Dort wird der Großteil der Schiffe gefertigt.

Mittlerweile gehört das Unternehmen zur Weltspitze. Wer große Propeller braucht, kommt zu MMG. Neben wirtschaftlichem Kalkül verhalf intensive Forschung zum zweiten Firmen-Frühling.

| Brain Gain | Lars Greitsch steht für den wissenschaftlichen Fortschritt bei MMG wie kein anderer. 2009 kam der gebürtige Kölner als Koordinator für Forschungsprojekte zum Warener Propellerhersteller. Seit September 2016 ist er zweiter Geschäftsführer. Wenn Propeller-Altmeister Manfred Urban in den Ruhestand geht, übernimmt er die Unternehmensspitze. Bereits während der

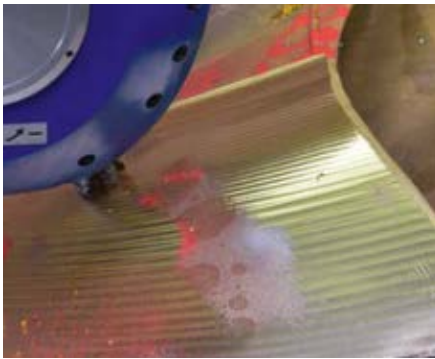
Promotion hatte sich der 42-Jährige intensiv mit Propellern beschäftigt. So war es auch Greitsch, der die Abteilung Forschung & Innovation bei MMG etablierte und sie kontinuierlich ausbaute. „Jeder Propeller ist individuell und neu entworfen. Deshalb ist gerade die permanente Weiterentwicklung von Werkzeugen und Simulationsverfahren entscheidend“, so Greitsch.

„Aktuell liegen unsere Forschungsschwerpunkte vor allem auf Unterwasserlärm“, sagt der studierte Maschinenbauer. „Wir wollen einen Schiffspropeller entwickeln, der genauso effizient, aber deutlich leiser arbeitet.“ Er spricht konzentriert mit ruhiger Stimme. Die fiependen Töne, die aus den Produktionshallen bis ins Büro dringen, scheint er gar nicht zu bemerken.

Was macht einen guten Propeller aus? „Zum einen kommt es da auf die Formgebung an“, erklärt Greitsch. „Das hat viel mit Strömungssimulation und Hydrodynamik



Produktionsprozess. Drei bis vier Wochen dauert es, um mithilfe eines Holzmodells die Gussform zu bauen. Anschließend wird die Form mit flüssiger Bronze gefüllt. Nachdem der Propellerrohling aus der Form befreit wurde, geht es ans Vermessen, Schleifen und Fräsen.



Ohne das Absacken der Ölpreise hätten wir die Schiffbaukrise kaum gespürt.

Lars Greitsch, Geschäftsführer, Leiter Forschung & Innovation



zu tun.“ Ziel sei es, maximale Leistung bei minimalem Kraftstoffverbrauch zu erreichen. Zum anderen sei die Fertigung entscheidend: Was vorher entworfen wurde, muss exakt umgesetzt werden. „Ein so großes Bauteil so genau zu fertigen, ist eine enorme Herausforderung“, sagt Greitsch.

| Aus einem Guss | Es zischt, blubbert, ein metallener Geruch wabert durch die Luft: Bedächtig brodelt die glühend heiße Bronzemasse in den elektrischen Schmelzöfen vor sich hin. Insgesamt sieben dieser Feuerplätze stehen MMG für die Propellerfertigung zur Verfügung. Die beiden größten Öfen fassen jeweils bis zu 200 Tonnen. „Um die Schiffsschraube für

einen 20.000-TEU-Containerriesen zu fertigen, brauchen wir mehr als 120 Tonnen Bronze“, sagt Greitsch. „Die Kunst besteht darin, diese Masse gleichzeitig zu schmelzen, weil der Propeller in einem Rutsch gegossen wird.“ Erkalte die Schmelze an einer Stelle zu schnell, können Löcher im Metall entstehen – der Propeller wäre unbrauchbar.

80 Prozent Kupfer, dazu Aluminium, Nickel und Eisen: Die Metalllegierung ist en détail vom firmeneigenen Labor ausgetüfelt worden. Unentwegt feilen die Laboranten an der idealen Metallmischung, checken, aus welchen Bestandteilen das einzuschmelzende Material besteht. Stimmt die Rezeptur, heißt es →



Einzigartig. Keine Schleifspur, keine Bohrung ist so wie die andere. Jeder MMG-Propeller wird neu entworfen und speziell an die Bedürfnisse des Kunden angepasst.

→ schließlich „Bronze marsch“: Gleichmäßig ergießt sich die 1.200 Grad heiße Masse in die vorgefertigte Form. Diese spezielle Gussform ist ein Negativabdruck des Propellers. In mühevoller Arbeit wird diese mithilfe eines Holzflügelmodells gebaut. Dabei wird das Modell Flügel für Flügel einzementiert.

| Feinschliff | Ob der Guss gelungen ist, zeigt sich erst eine Woche später, wenn der abgekühlte Propellerrohling aus der Betonform gebrochen wird.

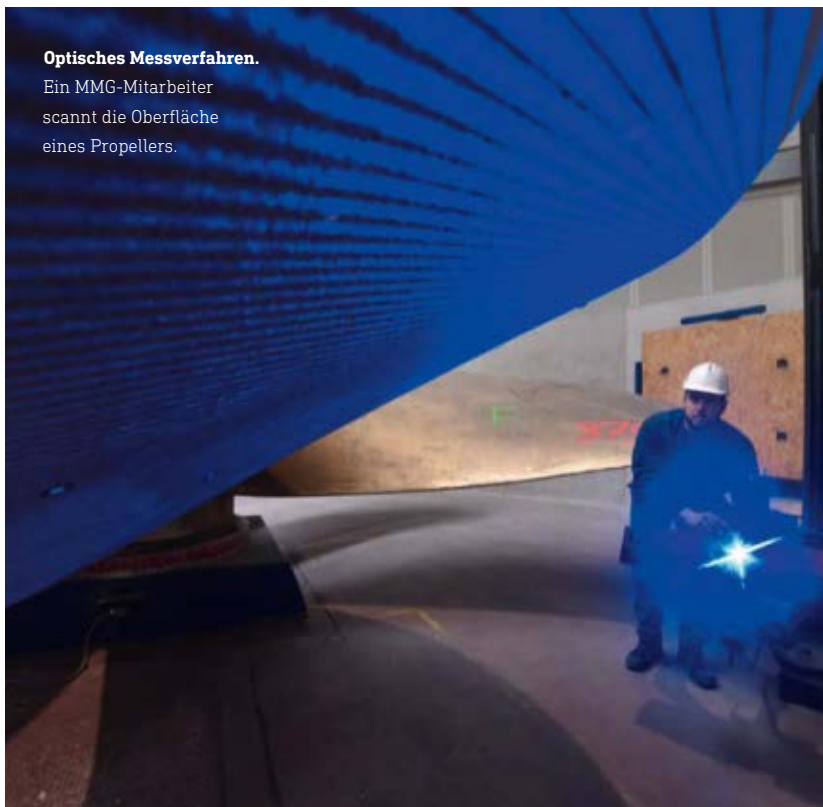
Aus dem Betongefängnis befreit, wird der Rohling zunächst vermessen. Das geschieht mithilfe eines 3-D-Scanners. Nach dem Gießen ist der Propeller noch nicht in seiner finalen Form. „Der Rohling hat Aufmaß“, sagt Greitsch. „Das heißt, dass die Flügel noch zu dick sind und Material entfernt werden muss.“ Doch wie viel ist zu

XXL. Mit Lastkranen werden die Riesenpropeller von einem Arbeitsplatz zum nächsten gehievt. Die Vorrichtungen können bis zu 160 Tonnen versetzen.

viel? „Dafür haben wir einen Großroboter“, sagt Greitsch. „Er analysiert die Daten des 3-D-Scans, nimmt tiefengenaue Bohrungen vor und kennzeichnet so die Stellen, an denen der Propeller noch abspecken muss.“

Im nächsten Schritt rücken schließlich Fachleute mit CNC-Fräse und Schleifmaschine den überflüssigen Millimetern zu Leibe. Eine Arbeit, die ein „enorm gutes Augenmaß und geometrische Vorstellungskraft braucht“, so Greitsch. Sind die letzten bronzenen Späne zu Boden gesegelt, wird der Propeller auf Geometrie, Oberflächengüte und Maßhaltigkeit geprüft. Stimmt alles, ist die Schraube bereit zum Transport.

| Patient Propeller | Im Rekordjahr 2015 fertigte MMG auf diese Art und Weise mehr als 140 Riesenpropeller – und das inmitten der Schiffbaukrise. Die Antwort,

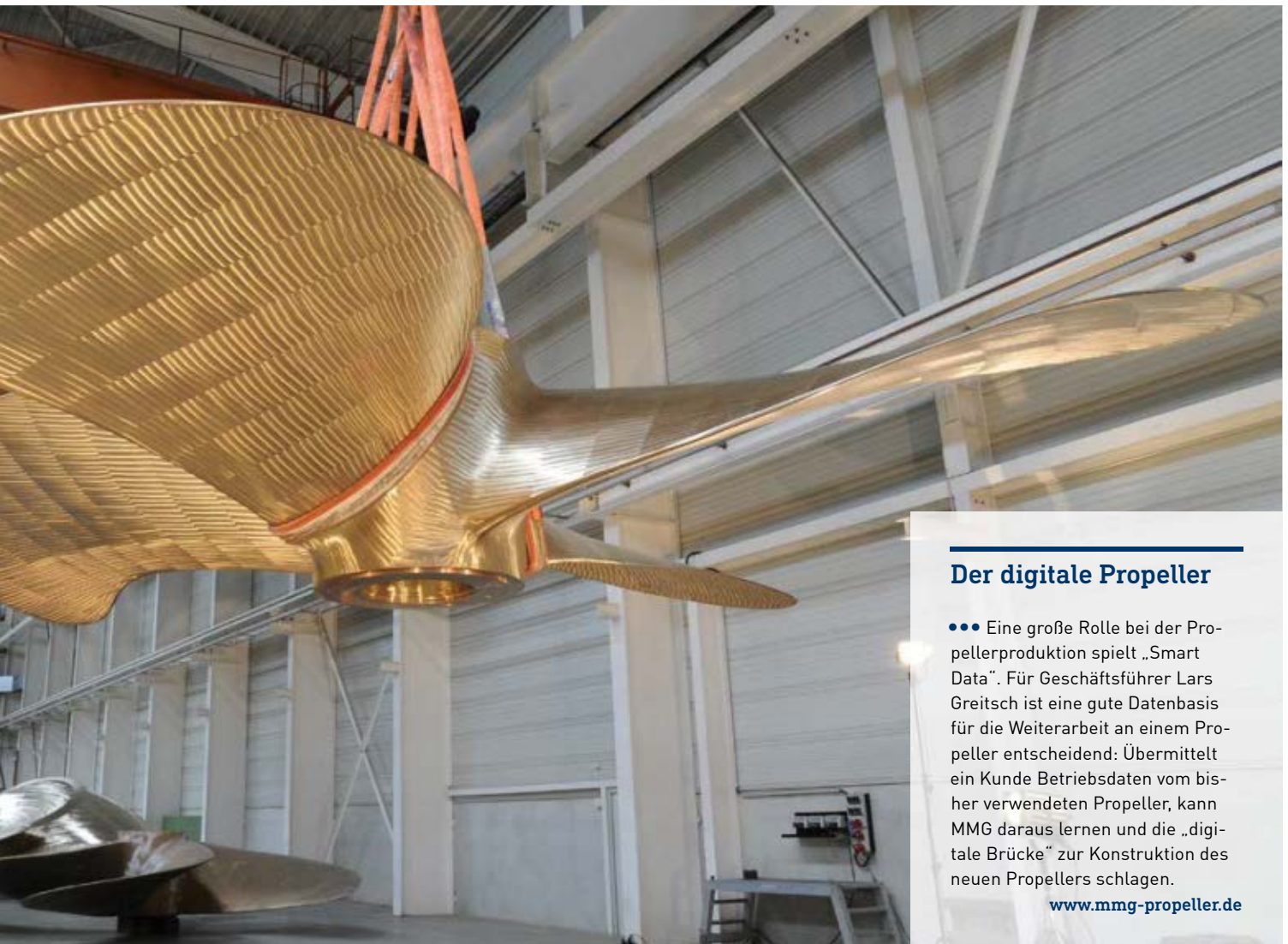


Optisches Messverfahren.

Ein MMG-Mitarbeiter scannt die Oberfläche eines Propellers.



Produktives Duo. Ein MMG-Propeller samt Energy Saving Cap. Diese spezielle Haube steigert die Effizienz des Schiffsantriebes um bis zu drei Prozent.



Der digitale Propeller

••• Eine große Rolle bei der Propellerproduktion spielt „Smart Data“. Für Geschäftsführer Lars Greitsch ist eine gute Datenbasis für die Weiterarbeit an einem Propeller entscheidend: Übermittelt ein Kunde Betriebsdaten vom bisher verwendeten Propeller, kann MMG daraus lernen und die „digitale Brücke“ zur Konstruktion des neuen Propellers schlagen.

www.mmg-propeller.de



Abfahrt. Alle MMG-Propeller werden mit Lkws nach Hamburg gebracht. Von dort aus werden die Propellerkolosse in die ganze Welt verschifft.

die das Unternehmen auf das schwierige Geschäftsfeld fand: Redesign. Im Zuge der gestiegenen Kraftstoffpreise und des Slow-Steaming-Trends präsentierte MMG den Reedern eine Propellerlösung, die den Kraftstoffverbrauch um 5 bis 14 Prozent senkt.

Aus Alt mach Neu: Dafür verkaufen die Reeder ihren alten Propeller an MMG. Dieser wird später eingeschmolzen und dient als Grundlage für den Guss neuer, optimierter Propeller. Für den Neuentwurf wird alles infrage gestellt: Durchmesser, Flügelanzahl und -fläche. „Am Anfang war die Skepsis unter den Reedern groß, wie viel der Austausch tatsächlich bringt“, erinnert sich Greitsch. „Doch nach dem ersten sehr erfolgreichen Projekt mit E.R. Schifffahrt bekamen wir immer mehr Aufträge.“

Einen Dämpfer erfuhr die Auftragsflut aber durch den Einbruch des Ölpreises. „Wenn wir nur die Schiffbaukrise ohne das Absacken des Ölpreises gehabt hätten, hätten wir die Krise vermutlich kaum gemerkt“, sagt Greitsch. Noch immer drücken die niedrigen Kraftstoffkosten auf das Redesign-Geschäft. Er sieht in den Projekten Chance und Gefahr zugleich: „Die Redesign-Aufträge kommen superkurzfristig rein mit einer Vorlaufzeit von drei bis maximal vier Monaten. Das macht die Planung für das Geschäftsjahr unberechenbar.“

So folgt nach dem schwierigen Jahr 2016 ein ungewisses 2017. Aber wenn ein Unternehmen den Dreh raus hat, schwierige Marktbedingungen zu meistern und sich neu zu erfinden, dann ist es wohl der Propellerhersteller aus Waren. •••



„Schifffahrt hat Zukunft!“

| Interview | Dr. Holger Schmieding, Chefvolkswirt der Berenberg Bank, über die Folgen von Brexit und Trump und die Risiken von Handelskriegen.

Interview: Hanns-Stefan Grosch & Christof Schwaner, Fotos: Jakob Börner

? Sie haben Ihr Büro in London, das bald nicht mehr EU-Territorium ist. Welche Folgen hat der Brexit für die EU?

Holger Schmieding: Wirtschaftlich keine besonders großen. Die Wirtschaftskontakte werden ja nicht abgebrochen. Wahrscheinlich wird es beim Austausch von Dienstleistungen gewisse Einschränkungen geben. Da für Deutschland und die meisten anderen EU-Partner der Austausch von Gütern im Vordergrund steht, dürfte das keinen großen Effekt haben. Der eigentliche Verlierer wird Großbritannien sein. Denn das Land hat sich ja auf Dienstleistungen – u. a. Finanzdienstleistungen – spezialisiert. Außerdem sitzen die Briten als mit Abstand kleinerer Partner – gegen 27 EU-Staaten – einfach am kürzeren Hebel.

? Die britische Regierung hat angekündigt, notfalls massiv Steuern zu senken, um Unternehmen – z.B. auch aus der Schifffahrt – anzulocken...

HS: Eine wirtschaftsfreundliche Steuergesetzgebung ist immer gut. Wenn Großbritannien das zum Anlass nimmt, seine Gesetze zu entrümpeln: schön! Wenn die Briten allerdings so weit gehen, dass das nach Steuerdumping aussieht, wird es schwierig. Steueroasen haben in den letz-

ten Jahren weltweit keinen leichten Stand. Dann würde sich die Verhandlungsposition der EU-27 entsprechend verhärten, dass Großbritannien netto daraus keinen Vorteil zieht. Je mehr sich das Land zu einem Offshore-Steuerparadies entwickelt, desto mehr wird die EU dafür sorgen, dass die britischen Dienstleistungen auch offshore bleiben, also nicht auf den Kontinent kommen.

? Wird der EU-Austritt also für die Briten zum Debakel?

HS: Für eine unternehmensfreundliche Steuerpolitik hätte man nicht austreten müssen. Einige andere Deregulierungen hätte man auch ohne EU machen können. Trotz aller Vorgaben aus Brüssel hat Großbritannien einen relativ wenig regulierten Arbeitsmarkt und einen relativ wenig regulierten Finanzdienstleistungssektor. Da ist nicht klar, was man durch einen Austritt noch gewinnen kann.

? Auch der Brexit ist Ausdruck eines zunehmenden Populismus. Das führt uns zu Donald Trump. Er hat sich den Welthandel vorgeknöpft. Erwarten Sie da demnächst Einschränkungen?

HS: Der Populismus grassiert überall in der westlichen Welt, außerhalb der EU

wie innerhalb, außerhalb der Euro-Zone wie innerhalb. Deshalb gibt es auch leider nicht die magische Reform des Euro oder der EU, mit der man dem Populismus begegnen könnte.

Es ist tatsächlich bedenklich, dass wir mit der Wahl von Trump und dem britischen EU-Austritt jetzt erstmals seit vielen Jahrzehnten eine Situation haben, wo wir nicht mehr darüber sprechen, ob und wo Handelshemmnisse abgebaut werden und ob wir ein neues Freihandelsabkommen bekommen oder nicht. Wir sprechen erstmals darüber, dass es echte Rückschritte geben kann. Das Risiko ist deshalb erheblich. Aber es ist noch unklar, ob es eintritt.

? Aber Trump kündigt TTP und spricht von Mauern und Zöllen...

HS: Ich hoffe sehr, dass Trump zwar viele Worte macht, aber seine Taten sich in verkräpften Grenzen halten. Der Kongress wird ihm wahrscheinlich eine Steuerreform präsentieren, die protektionistische Elemente beinhaltet. Ähnlich wie bei der EU-Umsatzsteuer würden Einfuhren an der Grenze mit inländischen Steuern belastet werden und Ausfuhren entsprechend entlastet.

Die Idee steht schon länger auf der Agenda des Kongresses – und könnte mit den Regeln des Welthandels kompatibel sein. Der Präsident könnte das als eigenen Erfolg verkaufen – ohne damit Porzellan in der Welt zu zerschlagen. Außerdem ist Trump in seinem neuen Amt umgeben von Leuten, die wiedergewählt werden wollen. In deren Interesse ist es nicht, die Dinge so ausufern zu lassen, dass auch die US-Wirtschaft Schaden nehmen könnte.



? Geht der wachsende Protektionismus mit einer generellen Trendumkehr bei der Globalisierung einher?

HS: Ich sehe keine Tendenz zu einer De-globalisierung. Wir sind aber in einer Phase, wo es nicht mehr in erster Linie auf Güter ankommt, sondern auf Ideen. Und um Ideen um die Welt zu jagen, brauchen Sie keinen Container. Und deshalb hat sich der Zuwachs von Weltwirtschaft und Welthandel etwas voneinander entkoppelt – man könnte auch sagen: etwas normalisiert. Denn eigentlich war ja der vorige Zustand, dass der Welthandel stärker wuchs als die Wirtschaft, eine Besonderheit, die nicht ewig weitergehen konnte.

Wir haben die Phase des vor allem industriegüter- und rohstoffgetriebenen Wachstums mit einem überproportionalen Anstieg der Schifffahrtsleistungen wahrscheinlich hinter uns. Und es besteht



Dr. Holger Schmieding

- Geboren 1958; Volkswirtschaftsstudium in München, London, Kiel
- Promotion; Forschung am Kieler Institut für Weltwirtschaft
- Berufsstationen: IWF (Washington), Bank of America/Merrill Lynch (Frankfurt, London)
- Seit 2010 Chefvolkswirt bei der Hamburger Berenberg Bank

die Gefahr, dass politische Dinge wie ein stärkerer Protektionismus diesen ganz natürlichen Entwicklungsprozess noch verstärken und damit leider gerade die Schifffahrtsbranche treffen.

? Andere Länder holen auch in Sachen maritimes Know-how massiv auf. Drohen wir, als Standort abgehängt zu werden?

HS: Als Gefahr sehe ich das: Ja, wir brauchen ein leistungsfähiges Bildungssystem, noch mehr als früher, sonst hängen wir uns ab. Und da reicht die betriebliche Ausbildung nicht, weil es nicht nur auf gute Facharbeiter, sondern auch auf Ingenieure ankommt.

Insgesamt ist es für uns durchaus vorteilhaft, wenn unsere Handelspartner reich sind. Dann ist zwar die Konkurrenz in vielen Bereichen direkter, andererseits können die aber auch mehr von uns kaufen. Nur wenn wir unsere eigenen Qualifikationen vernachlässigen, ist das eine Gefahr. Breite Bildung, eine gute institutionelle Infrastruktur, ein gutes Rechtswesen, ein verlässliches politisches System: Das sind Standortfaktoren, deren Bedeutung in diesen Zeiten eher zunimmt.

? Deutschlands Exportstärke wird kritisch beäugt. Donald Trump sieht die EU gar als „Mittel zum Zweck für Deutschland“. Liegt er richtig?

HS: Wenn ich mir die Entwicklung in Spanien angucke über die letzten Jahrzehnte, dann hat das Land aber erheblich von der europäischen Integration profitiert. Wenn ich auf Polen schaue in den letzten 25 Jahren, kann ich nur sagen: Die haben in diesem Zeitraum mehr davon gehabt als wir. Wir waren damals schon Spitze im Lebensstandard, Polen ist durch die Einbindung in die EU deutlich auf dem Weg nach oben. Da kann ich nicht finden, dass Deutschland auf Kosten seiner Partner profitiert hat.

? Wird denn die Schifffahrt künftig noch gebraucht?

HS: Schifffahrt hat zweifellos Zukunft. Die Leute werden weiter Auto fahren wollen, auch wenn es dann irgendwann ein selbstgesteuertes ist – und das muss ja irgendwo produziert werden. Und trotz der Entwicklung von 3-D-Druckern wird man die ganz hochwertigen Dinge nicht überall vor Ort drucken, sondern dort produzieren, wo es am günstigsten ist. Außerdem ist Schifffahrt seit langer Zeit nicht nur Teil der Produktionskette, sondern mit der Kreuzfahrt-industrie auch Teil des Vergnügens.

Was wir in Europa anbieten können, ist unser guter Name. Auf einem bestimmten Level wollen die Leute den französischen Rotwein, das beste Auto oder eine Kreuzfahrt mit einem Schiff, das nicht von einer Werft kommt, die das zum ersten Mal macht. Unsere Reputation gibt uns noch für eine gewisse Zeit eine Luxusprämie im Markt. Deswegen ist es so wichtig, dass wir durch Bildung dafür sorgen, dass wir unseren guten Ruf behalten. Dann können wir gut leben. Wenn wir den verlieren, wird es schwierig. Wir müssen uns fit halten.

? Warum macht Ihnen Populismus in der EU mehr Sorgen als in den USA?

HS: Weil bei uns die Institutionen leichter zerbrechen können. Selbst Donald Trump, der ja nun wirklich Wahlkampf gegen die Elite in Washington gemacht hat, residiert ja mittlerweile dort im Weißen Haus. Wenn bei uns die Populisten den Wahlkampf gegen die EU oder den Euro gewinnen, werden die nicht in Brüssel residieren – dann wird Brüssel möglicherweise keine Rolle mehr spielen. Unser gemeinsamer Markt könnte zerbrechen, in Amerika könnte vielleicht NAFTA zerbrechen, aber nicht der große gemeinsame Markt der USA. Der gleiche Populismus – wir sind national, wir sind gegen die anderen, wir sind gegen die Eliten – ist in den USA nach innen weniger gefährlich, als er es in Europa ist. |●●

| NEUE SCHIFFE |

| HERMANN OLDENDORFF |

IMO-Nummer	9731585
Reederei	Oldendorff Carriers, Lübeck
Flagge	Portugal/Madeira
Ablieferung	Juni 2016
Typ	Massengutfrachter
Tonnage	107.684 BRZ
Tragfähigkeit	209.243 TDW
Werft	Taizhou CATIC Shipbuilding (CHN)
Länge/Breite/Tiefgang	299,95 m/50,06 m/18,40 m
Motor	MAN-B&W 6G70ME-C9
Leistung	15.131 kW
Geschwindigkeit	14,5 Knoten
Klasse	ABS



| NORDEMILIA |

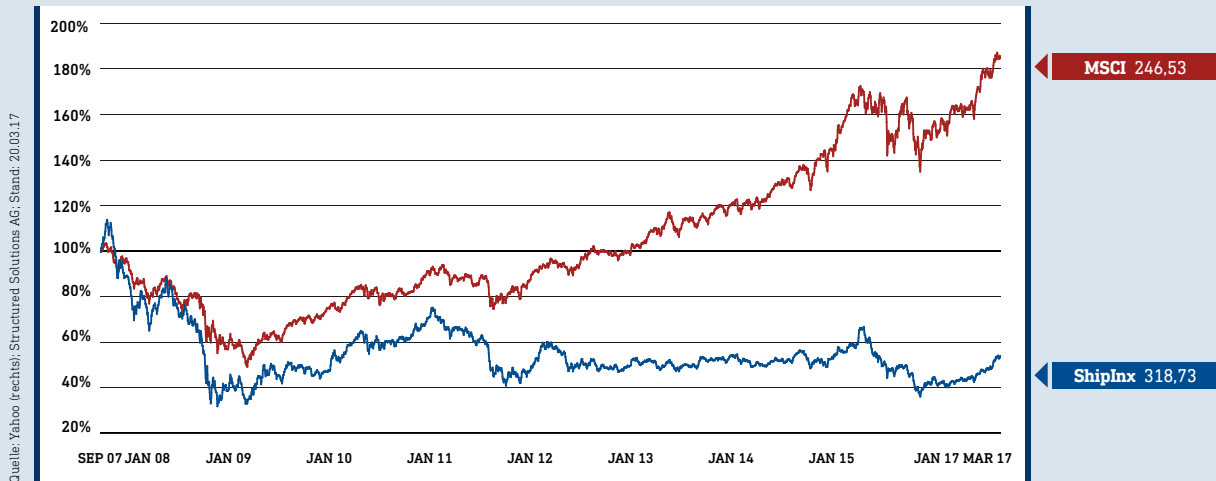


IMO-Nummer	9744661
Reederei	Nord Group, Hamburg
Flagge	Malta
Ablieferung	2016
Typ	Containerschiff
Tonnage	18.826 BRZ
Tragfähigkeit	23.476 TDW
Ladefähigkeit	1.700 TEU (350 Reefer)
Werft	Zhejiang Ouhua, Zhoushan (CHN)
Länge/Breite/Tiefgang	169,99 m/28,15 m/9,50 m
Motor/Leistung	MAN-B&W 6S60ME-B8/14.280 kW
Geschwindigkeit	18,5 Knoten
Klasse	GL

| CALLAO EXPRESS |

IMO-Nummer	9777606
Reederei	Hapag-Lloyd, Hamburg
Flagge	Deutschland
Ablieferung	Dezember 2016
Typ	Containerschiff
Tonnage	118.945 BRZ
Tragfähigkeit	123.509 TDW
Ladefähigkeit	10.589 TEU (1.700 Reefer)
Werft	Hyundai Samho (KOR)
Länge/Breite/Tiefgang	333,20 m/48,20 m/14 m
Motor/Leistung	MAN-B&W 7S90ME-C9/40.670 kW
Geschwindigkeit	23 Knoten
Klasse	GL



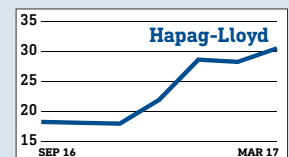


Viel Vertrauen in Hapag-Lloyd

Mitte März konnten die meisten notierten Reedereien ihre Jahresabschlüsse präsentieren. Dabei fiel auf, dass die Zahlen nach einem durchweg extrem schwierigen Jahr kaum negative Überraschungen boten.

Mit weitem Abstand als Klassenbeste hat wieder **Hapag-Lloyd** abgeschnitten. Seit Jahresbeginn konnten die Hamburger einen derart fulminanten Wertzuwachs verzeichnen, dass die Wettbewerber erblasen müssen. 50 Prozent Plus seit

Jahresbeginn und fast eine Verdoppelung des Kurses seit November zeigen, dass die Anleger die Linie auch in Zukunft als stabile Größe sehen und den bisherigen Kurs – Sparen und Konsolidierung mit **CSAV** und **UASC** – billigen. Dagegen steht →



Hapag-Lloyd

••• Seit dem Herbst 2016 hat die Hapag-Lloyd-Aktie eine einzigartige Rallye hingelegt und sich vom Markt entkoppelt. Der Kurs des Managements wird von den Anlegern honoriert.

Quelle: Yahoo; Stand: 20.03.17



Enhanced Power with

ST27-EP

- Extended pressure ratio up to 6.0
- Higher efficiency
- Improved reliability

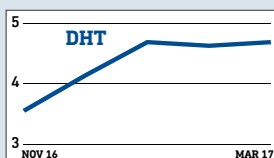
KBB

Turbochargers

Kompressorenbau Bannewitz GmbH
 Windbergstraße 45 | 01728 Bannewitz | Germany
 Phone: +49 (0) 351 4085 664 | Fax: +49 (0) 351 4085 648
www.kbb-turbo.de



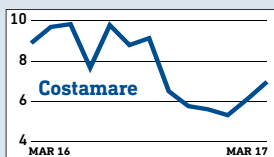
Experte. Dr. Max Johns kommentiert für die Deutsche Seeschifffahrt die Entwicklung der maritimen Börsenwerte.



Quelle: Yahoo; Stand: 20.03.17

DHT

••• Das feindliche Übernahmeangebot von John Frederiksen wirkt wie ein Vitaminschub für den DHT-Kurs. Die Börse scheint zu goutieren, dass eine Allianz mit dem volatilen Konkurrenten nicht weiterverfolgt wird.



Costamare

Nach zwei äußerst schwierigen Jahren scheint sich der Kurs von Costamare zu beruhigen. Die Anleger werden genau beobachten, wie das neu am Markt eingesamelte Kapital eingesetzt wird.

→ **Maersk** buchstäblich in blassem Blau da, denn trotz strategischem Umbau konnte die Aktie nur ein Drittel der Performance vom Ballindamm vorlegen. Die Börsianer scheinen noch skeptisch zu sein, ob eine Abspaltung der Schifffahrt von der oft höchst einträglichen Energiesparte wirklich guttut. Auf jeden Fall ist zu erwarten, dass die Aktie von Maersk deutlich volatil wird. In der Folge werden auch die Finanzierungskosten, die für Anleihen bisher in untypischen Regionen von 2 Prozent liegen, sprunghaft ansteigen.

Im Tankerbereich hat – wie so oft – John Frederiksen alle Aufmerksamkeit auf sich und seine Unternehmen gezogen. Sein mehrfach wiederholtes und nachgebessertes Angebot, den Lokalrivalen **DHT** zu übernehmen, stieß dort auf taube Ohren. Interessant zu beobachten, dass die fehlgeschlagenen Übernahmeveruche zu sprunghaften Kurszuwächsen bei DHT und deutlichem Verfall bei **Frontline** führten, nachdem Frederiksen sich schon eine satte Minderheit bei DHT zusam-

mengekauft hatte. Grundsätzlich ist verständlich, dass DHT der Übernahme kritisch gegenübersteht, denn nach dem erfreulichen Jahresverlauf 2015, an dem Frontline mit relativ vielen Spotschiffen überdurchschnittlich partizipieren konnte, zeigen sich DHT und der belgische Großreeder **Euronav** deutlich stabiler – in guten wie in schlechten Zeiten.

Bei den Vercharterern hat die Hamburger **Offen-Group** mit der Übernahme von **CONTI** für die wichtigste Nachricht der Branche gesorgt. Noch steht die Aussage von Claus-Peter Offen im Raum, dass ein Börsengang nicht auszuschießen sei. Daher lohnt sich der Blick auf die Peer-Group in New York: **Costamare**, die am ehesten vergleichbar erscheinen, präsentiert sich nach einer schwachen Performance seit Mitte 2014 nun mit soliden Zahlen. Zwar werden die drei teuren Tranchen an Preferred Shares weiter auf den Kapitalkosten lasten, doch ist hier 2017 ein Befreiungsschlag denkbar.

Seaspan hatte 2016 mit einem Verlust abgeschlossen, der aber reinigende Wirkung

zeigte. Selbst da hatte es Gerry Wang noch geschafft, über 400 Millionen Dollar am Markt zu bekommen. Noch im März folgte eine Eigenkapitalerhöhung um 75 Millionen Dollar. Dies ist ein gutes Beispiel dafür, dass der Einsatz von verschiedenen Finanzquellen erst funktioniert, wenn eine Reederei an der Börse ist.

Fortgeschrieben hat **Global Ship Lease** seine Historie voller Mühsal. Für 2016 gab es einen Verlust zu verzeichnen, nachdem die geplanten Chartererlöse deutlich nach unten korrigiert werden mussten. Da halfen auch die erfolgreichen Abschlüsse mit **OOCL** nicht.

In den Startlöchern für den Börsengang steht noch immer **Torm**. Nach drei Jahren größtenteils schmerzhafter Restrukturierung liegt die dänische Reederei jetzt vor allem in den Händen von Private Equity Outfits wie Oaktree. Und die wollen für ihre Anstrengungen mit einem IPO und dem dann logischen Exit belohnt werden. Bislang wird das Umfeld allerdings noch nicht als fruchtbar für einen Gang aufs Parkett beurteilt. |•••

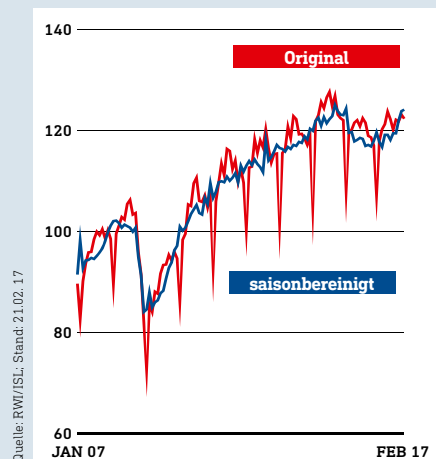
RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

Aufwärtstendenz setzt sich weiter fort

••• Der Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist im Januar 2017 erneut gestiegen – und zwar um 0,3 Punkte auf 124,2. Der Wert für Dezember wurde zwar um 0,4 Punkte auf 123,9 nach unten revidiert, zugleich führten geänderte Angaben für einige Häfen zu einer deutlichen Aufwärtsrevision des November-Wertes. Alles in allem ist der Index seit Sommer

vergangenen Jahres deutlich aufwärts gerichtet. Die rund zwei Jahre währende Stagnationsphase des Welthandels scheint damit beendet zu sein.

Neu in den Index aufgenommen wurde der Hafen Guayaquil (Ecuador), womit nunmehr die Angaben zum Containerumschlag in 82 internationalen Häfen in die Rechnung einfließen, die für rund 60 Prozent des weltweiten Containerumschlags stehen. www.isl.org/www.rwi-essen.de



Quelle: RWI/ISL; Stand: 21.02.17

Stellenabbau bei Bremer Landesbank

••• Die Übernahme der Bremer Landesbank (BLB) durch die Nord / LB kostet voraussichtlich etwa 200 Mitarbeiter den Job. Laut Vorstandschef Christian Veit sollen die Stellen möglichst sozial verträglich gestrichen werden. An den BLB-Standorten in Bremen und Oldenburg arbeiten derzeit noch insgesamt etwa 1.000 Menschen.

www.bremerlandesbank.de

DVB Bank wegen Schifffahrt deutlich im Minus

••• Die DVB Bank ist wegen einer höheren Risikovorsorge für Schiffskredite in die roten Zahlen gerutscht. Vor Steuern verbuchte der Transportfinanzierer einen Verlust von 135,3 Millionen Euro nach einem Plus von 46,1 Millionen im Vorjahr. Die Flaute in der Schifffahrt, die seit mehr als acht Jahren unter Überkapazitäten leidet, hatte sich zuletzt wegen des schwächeren Welthandels verschärft. Die DVB Bank hatte per Ende September elf Milliarden Euro an die Branche verliehen, außerdem gut zwei Milliarden für Ölplattformen sowie Versorgungs- und Spezialschiffe.

www.dvbbank.com

„Handvoll Interessenten“ für HSH Nordbank

••• Der geplante Verkauf der HSH Nordbank schreitet voran. „Der erste Schritt des Privatisierungsverfahrens der HSH Nordbank ist mit dem Eingang zahlreicher Interessenbekundungen erfolgreich abgeschlossen“, hieß es aus dem Kieler Finanzministerium. Unter den Interessenten sollen der US-Finanzinvestor Apollo und die chinesische Bank ICBC sein. Der Verkauf muss bis Februar 2018 unter Dach und Fach sein, sonst verlangt die EU eine Abwicklung des Instituts.

www.hsh-nordbank.de

STUDIE

Rückgang bei Schiffsdarlehen

••• Das Volumen im Kreditgeschäft mit Schiffen und Reedereien ist im vergangenen Jahr um mehr als die Hälfte auf knapp 30 Milliarden Dollar eingebrochen. Im Vorjahr waren es noch nahezu 70 Milliarden gewesen. Die Zahl umfasst zwar nur sogenannte syndizierte Darlehen, für die sich mehrere Banken zu einem Konsortium zusammenschließen. Sie gilt aber trotzdem als wichtiger Maßstab für den Finanzierungsmarkt. An der Spitze der beteiligten Banken standen DNB Markets (Norwegen), die Citi Bank (USA) und Nordea (Dänemark) mit Volumina zwischen 4 und 3 Milliarden Dollar. Ein deutsches Institut war 2016 nicht unter den Top 10.



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

Niedrige Schäden, solide Zahlen

| Bilanz | Die Finanzlage der P&I-Clubs ist so gut wie lange nicht. Auch tendenziell sinkende Prämien hätten deshalb keine Auswirkungen auf die Bewertungen der Finanzstärke, so die Ratingagentur Standard & Poor's.

Die P&I-Clubs der International Group (IG) haben in den vergangenen zwölf Monaten von niedrigen Schäden profitiert und ihre Bilanzen gestärkt. Auch tendenziell sinkende Prämien bedrohen die Finanzstärke der Clubs nicht, stellt die Ratingagentur Standard & Poor's (S&P) in ihrem aktuellen Bericht zu den P&I-Clubs der IG fest. S&P hat deshalb zuletzt den Ausblick für einige Clubs verbessert und das Rating für drei Anbieter – Shipowners' Club, Steamship Mutual und West of England – heraufgestuft.

Angesichts der guten Lage hatten die Clubs für die jüngste Erneuerungsrunde im Februar angekündigt, die Prämien nicht erhöhen zu wollen. Die Gegenseitigkeitsvereine lieferten sich trotzdem harte Verhandlungen mit Mitgliedern, die Prämienreduktionen erreichen wollten. Viele konnten das auch durchsetzen. Für die Ratings der Clubs sei das aber keine Gefahr, betont S&P. Die Ratingagentur erwartet, dass die technischen Gewinne in diesem Jahr etwas geringer ausfallen werden, die Kapitalbasis werde davon aber nicht belastet.

S&P rechnet damit, dass die Clubs der IG in diesem Finanzjahr auch insgesamt weniger verdienen werden. Statt 155 Millionen Euro wie im Finanzjahr 2016/17 werden die 13 Mitglieder der International Group 2017/18 nur noch 115 Millionen verdienen, so die Prognose. S&P geht davon aus,



Sicherheit. Auch die deutliche Abnahme von kleineren Schäden bedeutet für die einzelnen Versicherer eine enorme Erleichterung.

in diesem Jahr keine Ratingänderungen – weder positive noch negative – vorzunehmen.

| Geringe Schadenhöhe | Der Makler Aon betont in seinem Bericht zu den Erneuerungen ebenfalls die niedrigen Schäden. So hätten nur sechs Schäden den Pool der IG erreicht, von denen keiner über 20 Millionen Dollar lag. Das sei ungefähr ein Drittel von dem, was Aon normalerweise erwarten würde. Noch sei unklar, ob es sich dabei um einen Trend handle, der durch die geringere Auslastung der Tonnage und bessere Schadenprävention verursacht wird.

Die Frage sei, ob es sich um den Beginn einer neuen Ära mit niedrigeren Schäden und sinkenden Prämien handle. Es gebe allerdings deutliche Anzeichen, dass zwar die Zahl der Schäden sinkt, aber nicht die Schadenhöhe. „Leider werden Großschäden tatsächlich immer größer“, schreibt der Makler in seinem aktuellen Bericht. Das betreffe zu einem

großen Teil Bergungen, aber auch Kollisionen und Ladungsschäden werden immer teurer für die Versicherer.

Für die Clubs bedeute eine Abnahme der Kleinschäden dennoch eine Erleichterung, da größere Ereignisse oft durch den Pool der IG oder das Rückversicherungsprogramm übernommen werden. Aon erwartet deshalb, dass das Prämienniveau weiter zumindest stabil bleiben wird.

Für Aufregung in der P&I-Branche hat die letztendlich gescheiterte Fusion zwischen dem Britannia und dem UK Club gesorgt. Neben Gard wäre damit ein zweiter dominanter Club entstanden. Gard und die fusionierten Britannia und UK Club hätten zusammen gut 50 Prozent des Geschäfts in der IG kontrolliert. Nach Bekanntwerden der Gespräche brach Unruhe unter den Konkurrenten aus, Gerüchte über weitere mögliche Fusionen häuften sich.

| Keine Konsolidierung | Hätte sich alle Gerüchte über Zu-

sammenschlüsse bewahrheitet, wären nur noch vier Clubs übrig geblieben, schreibt Malcolm Godfrey, Geschäftsführer von Arthur J. Gallagher im P&I-Report des Maklers. Mit der Entscheidung der beiden Clubs, die Gespräche zu beenden, haben die Konsolidierungsgegner in den Clubs wieder Oberwasser bekommen, glaubt Godfrey.

Aon sieht den geplatzen Zusammenschluss dagegen nicht so kritisch. Der Deal hätte eine kleine, aber dennoch vorhandene Gefahr für die gesamte Gruppe bedeutet. Die Stellung der IG auf dem Markt sei zurzeit unangefochten, die kommerziellen Anbieter haben nur geringen Einfluss auf den Markt. Die größte Gefahr für die Gruppe könnte daher von innen kommen. Ein erfolgreicher Zusammenschluss zwischen den beiden Clubs hätte das Startsignal für eine veränderte Landschaft in der IG sein können – mit weniger Clubs, die dafür aber diversifizierter sind, schreibt Aon. Das hätte die Wettbewerbschüter der EU-Kommission auf den Plan rufen können. Außerdem hätte es weniger Auswahl für die Reeder bedeutet.

Auch die Ratingagentur A.M. Best glaubt, dass ein erfolgreicher Zusammenschluss eine weitere Konsolidierung unter den Clubs zur Folge gehabt hätte. Das Scheitern habe aber gezeigt, wie schwierig es sei, die Mitglieder und das Management von einem solchen Deal zu überzeugen. ■■■



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

MS Amlin verstärkt Marine-Bereich

••• Der Versicherer MS Amlin verstärkt sein Transportversicherungsgeschäft und übernimmt den Assekuradeur Phoenix Underwriters komplett. Das Unternehmen mit Sitz in Hongkong ist auf Yachten und Superyachten spezialisiert. Phoenix wurde 2001 von Colin Sims gegründet und arbeitet zurzeit mit vier Mitarbeitern als Managing General Agent, ist also unter anderem für Schadenbearbeitung und Underwriting verantwortlich, übernimmt aber selbst keine Risiken.

Superyacht. Versicherungs-schutz gefragt.



Fotos: emanuchit – Fotolia, Hanseatic Underwriters, pixels

Wechsel bei Hanseatic Underwriters

••• Bei Hanseatic Underwriters, die mit Hanseatic P&I im Fixed Premium-Geschäft tätig sind, ist Ian Cameron seit Anfang des Jahres Leiter der Schadenbearbeitung. Er folgt auf Peter Wölk, der das Unternehmen verlassen hat. Cameron ist seit 2012 bei Hanseatic Underwriters, er baute unter anderem das Londoner Geschäft des Unternehmens aus. Sein Dienst-sitz wird neben Hamburg auch London bleiben. Wölk war zum Dienstleister Brand Marine Consultants gewechselt, wo er Co-Geschäftsführer ist.



Wechsel. Ian Cameron ist bei Hanseatic Underwriters für Schadenbearbeitung verantwortlich.

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 multi-national businesses.

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

www.agcs.allianz.com

Allianz 



Heiraten auf hoher See



Traut euch. An Bord der „Europa 2“ von Hapag-Lloyd Cruises können Paare sich auf ausgewählten Reisen das Ja-Wort geben.

●●● Verliebt, verreist, verheiratet: Mit der „Europa 2“ von Hapag-Lloyd Cruises fahren Paare bereits zu den schönsten Destinationen weltweit. Nun können Verliebte den schönsten Tag des Lebens mit ihrer Hochzeitsreise auf hoher See verbinden – und sich an Bord des Luxusliners durch den Kapitän trauen lassen.

Ob Tischdekoration, Hochzeitstorte oder Brautstrauß: Das Team von Hapag-Lloyd Cruises kümmert sich um alles – auch um die erforderlichen Formalien und behördlichen Genehmigungen.

www.hl-cruises.de

Foto: Hapag-Lloyd Cruises

Rekord im maritimen Museum

●●● Mehr als 125.000 Besucher pilgerten 2016 in das Maritime Museum Hamburg. Das waren rund 15 Prozent mehr als im Vorjahr. Das Plus dürfte auch auf die Ausstellung „Frauen an Bord“ zurückzuführen sein. Einen großen Anteil daran hat die Fotografin Kathrin Wahrendorff, die als eine der ersten Frauen überhaupt an Bord der „Gorch Fock“ gehen durf-

te. Ihre Bilder sind wichtiger Bestandteil der Ausstellung. Ende 2016 gab es noch eine weitere Erfolgsmeldung: den 1.000.000. Besucher seit Eröffnung. Freuen durften sich Amy und Hans-Peter Schmitz aus Kalifornien.

www.imm-hamburg.de

Entdeckungstour. Das Maritime Museum Hamburg ist auch bei jüngeren Besuchern beliebt.



Foto: IMH/Michael Zapf

Schön, praktisch, gut: die „Windea la Cour“

●●● Bei der jährlichen Offshore Support Journal (OSI)-Konferenz in London ist die „Windea la Cour“ für ihr einzigartiges Design ausgezeichnet worden. Das Service Operation Vessel (SOV) liefere laut Jury „einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung erneuerbarer Energien auf See im Jahr 2016“.

„Der Preis ist eine Anerkennung für unseren Ansatz, als Service-Anbieter mit Spezialschiffen einen wesentlichen Fortschritt bei der Effizienz der Offshore-Logistik zu erzielen“, sagte René Cornelis Wigmans,

Schönheitskönigin.

Die „Windea la Cour“ ist seit September 2016 im Offshore-Windpark „Gemini“ im Einsatz.

Leiter Maritime and Aviation Solutions bei Siemens Wind Power. Seit September des vergangenen Jahres ist das SOV im 600 Megawatt starken Offshore-Windpark „Gemini“

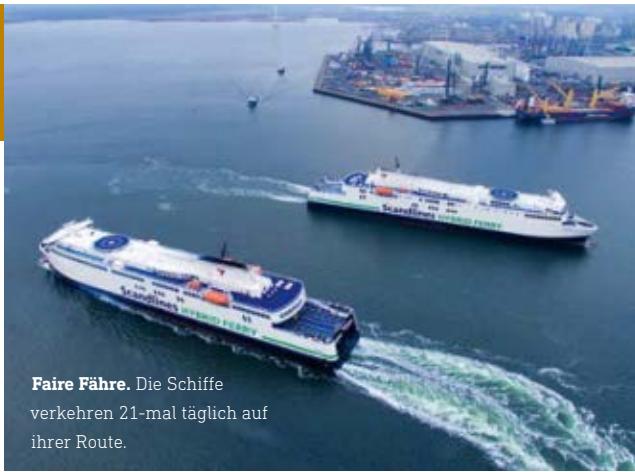
in der südlichen Nordsee im Einsatz. Das 88 Meter lange und 18 Meter breite Schiff dient den Arbeitern der Offshore-Windparks zugleich als Wohnung und Transportmittel. Eine spezielle Gangway ermöglicht selbst bei schwerer See einen gefahrlosen Überstieg zu den Windturbinen.

Betreiber Bernhard Schulte Offshore hat das SOV speziell für den Charterkunden Siemens Wind Power konzipiert.

www.bs-offshore.com



Foto: Bernhard Schulte Shipmanagement GmbH & Co. KG



Faire Fähre. Die Schiffe verkehren 21-mal täglich auf ihrer Route.

Scandlines: Grüne Fahrt voraus

•• Die neuen und hochmodernen Hybridfährschiffe „Berlin“ und „Copenhagen“ der Reederei Scandlines haben ihren regulären Fahrdienst auf der Route zwischen Rostock und dem dänischen Gedser aufgenommen. Mehr Platz für Skandinavienreisende: Jedes Schiff bietet 460 Autos und 1.300 Passagieren Platz – damit haben sich die Kapazitäten auf der Route mehr als verdoppelt.

Die beiden Fähren setzen neue Maßstäbe in Sachen Umweltschutz: So verbinden die Hybridfähren den traditionellen Dieseltreibetrieb mit Batterien. Jedes der innovativen Schiffe hat rund 140 Millionen Euro gekostet. Die Reederei festigt damit ihre führende Rolle beim Einsatz umweltschonender Antriebstechnologien innerhalb der Fährschiffahrt. www.scandlines.de

AIDA: LNG fest im Blick

•• Im Rahmen einer LNG-Fachkonferenz an Bord der „AIDAprima“ trafen sich Experten aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft. Sie wollten wissen, welche praktischen Erfahrungen Aida Cruises mit der Nutzung von LNG gemacht hat – denn die „AIDAprima“ ist das weltweit erste Kreuzfahrtschiff, das dank eines Dual-Fuel Motors während der Hafenliegezeit seine Energie aus LNG produziert. „Wir glauben an LNG als emissionsärmsten Brenn-



Dr. Monika Griefahn.

Die AIDA-Umweltdirektorin wünscht sich mehr Unterstützung der Häfen und LNG-Produzenten.

stoff“, sagte Dr. Monika Griefahn, Direktorin für Umwelt und Gesellschaft bei Aida Cruises. Nachschub ist bereits in Sicht: Zurzeit entstehen auf der Meyer Werft die weltweit ersten Kreuzfahrtschiffe, die komplett mit LNG betrieben werden. Die Neubauten werden für Herbst 2018 und Frühjahr 2021 erwartet. www.aida.de



becker marine systems



HYBRID
PORT ENERGY

CLEAN ENERGY AT PORT

The LNG Hybrid Barge generates clean energy for cruise ships at port. Compared to using on-board diesel engines to produce energy, the barge's power supply dramatically reduces harmful emissions. Another concept, the LNG PowerPac®, has been developed in order to supply clean energy for other ships at port such as container, bulk or tanker vessels.



Manoeuvring
Systems

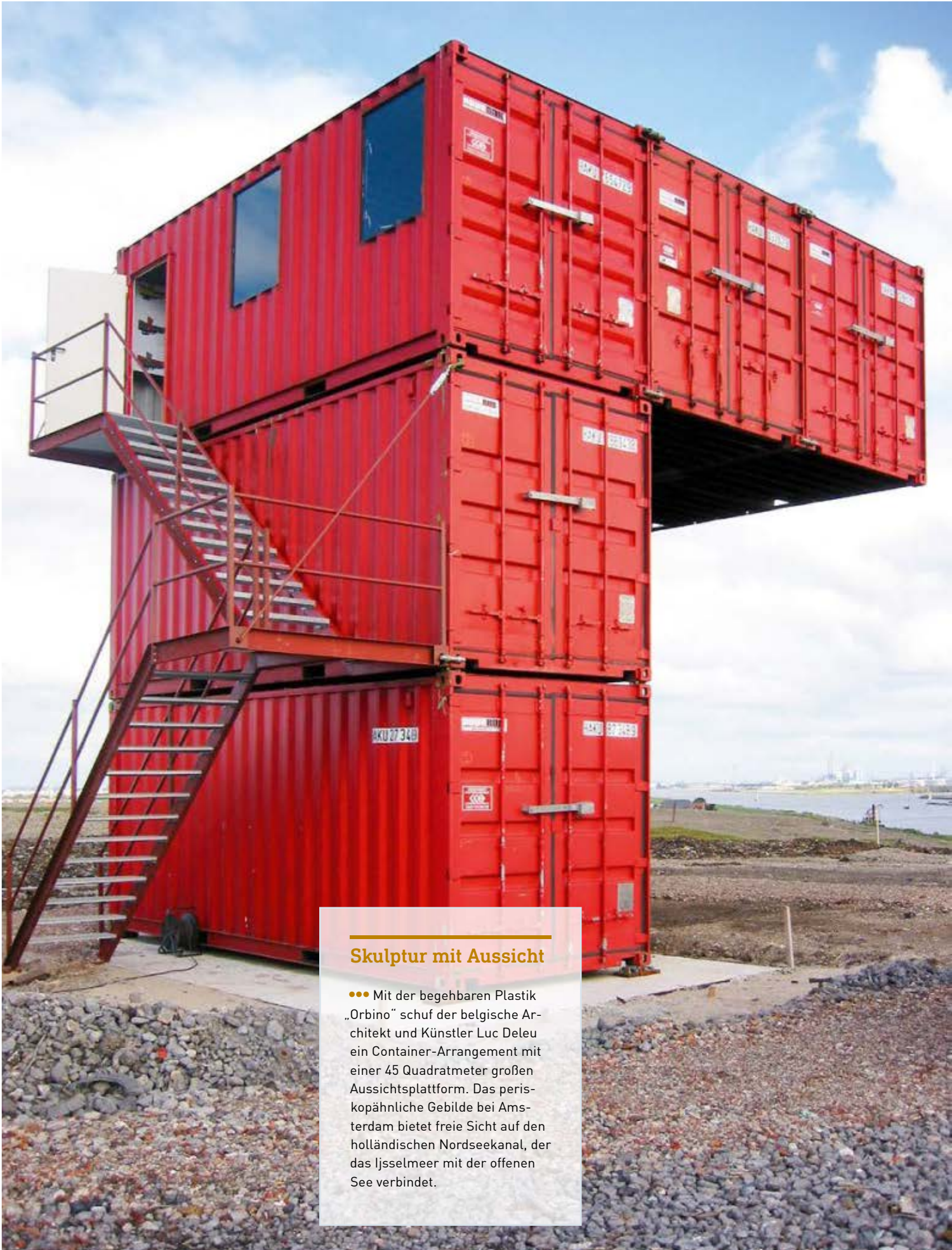


Energy-Saving
Devices



LNG Hybrid
Concepts

www.becker-marine-systems.com



Skulptur mit Aussicht

••• Mit der begehbaren Plastik „Orbino“ schuf der belgische Architekt und Künstler Luc Deleu ein Container-Arrangement mit einer 45 Quadratmeter großen Aussichtsplattform. Das periscopeähnliche Gebilde bei Amsterdam bietet freie Sicht auf den holländischen Nordseekanal, der das IJsselmeer mit der offenen See verbindet.

Container auf Landgang

| Architektur | Container sind das Sinnbild der Globalisierung. Am Ende ihres Lebenszyklus starten sie oft eine zweite Karriere an Land: als markantes architektonisches Element. Text: Angela Andresen-Schneehage

Hingucker. Für Schiffsbesatzungen ist der „Orbino“ eine willkommene Abwechslung in der flachen Küstenlandschaft.



Fotos: Steven van den Bergh

Vor gut 60 Jahren entwickelte der amerikanische Fuhrunternehmer und Reeder Malcolm P. McLean die stählernen, gleichermaßen für Schiff und Lkw geeigneten Frachtkisten. Auf einem eigens umgebauten Öltanker, der „Ideal X“, gingen Ende April 1956 insgesamt 58 genormte Boxen auf ihre erste Seereise von Newark (New Jersey) nach Houston in Texas. Seitdem hat der Container das Transportwesen revolutioniert, den Schiffbau zu neuen Höchstleistungen getrieben und die Häfen der Welt verändert. Für den

Siegeszug der „Blechkisten“ wurde sogar ein eigener Begriff geprägt: Containerisierung. Glaubt man den kursierenden Zahlen, dann gibt es heute an die 30 Millionen Exemplare standardisierter Großraumbehälter. Ob Mode, Mango oder Maschine – mehr als 70 Prozent aller Stückgutfrachten werden im Container verschifft.

Die seefahrende Mehrwegverpackung verfügt über bestechende Eigenschaften: Sie ist robust, stapelbar, kostengünstig und international verfügbar, hat standardisierte Maße und lässt sich un- →



Foto: Alle Bilder aus Container Atlas. Copyright Gestalten 2010; Fotodesign Christoph Gebler

Abfertigung auf Zeit

••• Hier, direkt an der Kaikante, müssen sich die ausgemusterten Container einfach wohlfühlen. 2004 begrüßte das Cruise Center in Hamburgs HafenCity die ersten Kreuzfahrtgäste. AIDA-Schiffe und andere Luxusliner machen seitdem vor dem als Übergangslösung dienenden Empfangsgebäude fest. Es ist fünf mal 40 Fuß lang und drei Containergeschosse hoch.

→ kompliziert transportieren. Damit hat sich die Stahlbox nicht nur in der Logistik durchgesetzt, sondern gibt auch ein ideales Raummodul für unkonventionelle Bauwerke ab.

| Multipler Einsatz | Weil eine ganze Reihe von Architekten diese Qualitäten erkannt hat, entstehen seit einigen Jahren rund um den Globus beeindruckende Beispiele der Wiederverwertung von ausgemusterten oder neuwertigen Frachtcontainern. Sie dienen langfristig oder temporär als Ausstellungs- und Event-Locations, als 1-Zimmer-Ferienhaus oder komplexe Wohnanlage, als Büro- oder Verkaufsraum, Sauna, Hotel, Studentenwohnheim, Kreuz-

fahrtterminal und laden als Kneipe oder Café Gäste ein.

Die ersten an Land zweckentfremdeten Seecontainer nutzte man ganz unspektakulär als Abstellraum, Materiallager oder Werkstatt – ohne gestalterischen Anspruch. Doch da der Bedarf an temporären Bauten wuchs, fand der Container seine Rolle im Entwurfsrepertoire der Planer. Zu den Pionieren der Container-Architektur gehört der deutsche Architekt Han Slawik. Schon 1986 entwarf er im Rahmen eines Wettbewerbs ein Haus aus fünf hochkant stehenden Frachtcontainern für die niederländische Polderstadt Almere. Von den 180 eingereichten Arbeiten, die alle unter dem Titel „Temporäres Wohnen“ standen,



Foto: Mijla Schneehage 2016



Foto: Han Slawik

12-Container-Haus. Die über offene Treppen erschlossenen oberen Container sind an den Stirnseiten verglast und dienen als Schlafräume.

Pionier. „Campus“ gilt als Initialzündung für das experimentelle Bauen mit Containern – und ist seit 25 Jahren Wahrzeichen von Almere (NL).



war er der Einzige, der sich einer modularen Struktur aus Frachtboxen widmete.

Die 1988 bis 1992 erfolgte Realisierung des „Campus“-Projekts gilt heute als Initialzündung für das experimentelle Bauen mit Containern in Europa. Ursprünglich vorgesehen war eine Standdauer von fünf Jahren. Die sind längst abgelaufen, und die roten Container ragen nach wie vor aus der dem Meer abgetrotzten niederländischen Polderlandschaft – auch weil Architekten aus aller Welt zu der experimentellen Bauausstellung pilgerten und „Campus“ zu einem Wahrzeichen für Almere wurde.

| Temporäres Wohnen | Han Slawik ist dem Baumodul Container treu geblieben, hat es weiterentwickelt und sein Wissen als Leiter der Abteilung „Experimentelles Entwerfen und Konstruieren“ an der Leibniz Universität Hannover weitergegeben. Mit seinem Team hat er den „Container Atlas“, erstes Standardwerk zu diesem Spezialthema, herausgebracht. „Das Faszinierende am Raummodul Container ist, dass er durch seine bedingungslose Standardisierung absolut anonym wirkt, dabei aber nahezu unbegrenzte Möglichkeiten in sich birgt“, sagt Slawik. „In der Containerarchitektur wird ein Massenprodukt zum unverwechselbaren Unikat – ein ungeheuer spannender Vorgang!“

Seecontainer besitzen eine ausgeklügelte und komplexe Struktur: Die Länge des Innenraums beträgt rund sechs (20-Fuß-Container) bzw. zwölf Meter



Foto: Bureau des Mésarchitectures

Hoch hinaus

••• „Sky is the Limit“ – so nennt der französische Architekt Didier Faustino sein Projekt an der südko-reanischen Küste. Zwei verkleidete Containerrahmen bilden in 20 Meter Höhe einen weithin sichtbaren Aussichtspavillon. Die über einen Steg verbundenen Räume sind an einer Stirnseite verglast und bieten so entgegengesetzte Aussichten: aufs Meer und aufs Festland.

(40-Fuß-Modell); die lichte Standardhöhe liegt bei 2,35 m, beim „High Cube“ sind es sogar knapp 2,70 m. Die Breite von einheitlich 8 Fuß bedeutet ein Innenmaß von 2,33 Meter. Es stehen also immerhin 14 bzw. 28 Quadratmeter zur Verfügung. Weil sie für den Transport großer Lasten konzipiert sind, können die Boxen ein Vielfaches ihres Eigengewichts aufnehmen; ein 20-Fuß-Container wiegt 2,4 Tonnen, hat eine Zuladung von 24 Tonnen und lässt sich achtfach stapeln – in der Regel mehr als genug.

Zum „natürlichen Lebensraum“ der Container gehören das offene Meer mit Salzwasser und Stürmen sowie internationale Seehafen-Terminals, in denen sie

mehr oder weniger sanft abgesetzt und wieder angehoben werden. Um der starken Beanspruchung zu genügen, werden die Boxen in der Regel aus sogenanntem COR-TEN-Stahl hergestellt. Namensgebende Eigenschaften: CORrosion Resistance (Rostwiderstand) und TENSile Strength (Zugfestigkeit).

Das primäre Tragwerk der Box wird vom Containerrahmen gebildet; 2 mm starke Trapezbleche bilden die Wände und das Dach; der Boden wird meist mit hochtragfähigen Sperrholzplatten ausgelegt. Dazu kommen zwei Konstruktionselemente, denen der Container seinen so charakteristischen Look verdankt: die acht Corner Fittings – an jeder Ecke einer – als Angriffspunkte zur Verladung und →



Stahl-Glas-Konstruktion. Aus zwölf Containern hat Architekt Peter Aaron ein Sommerhaus im US-Bundesstaat Maine konzipiert.



1.



2.



3.



4.



6.



5.

Attraktiv gestapelt

••• Der Vielfalt sind keine Grenzen gesetzt – einige prominente Beispiele: Temporäre Kunsthalle „Platoon“ in Berlin **(1.)**; Verschiffbares Verkaufs- und Veranstaltungsgebäude „Puma City“ **(2. + 3.)**; Studentenwohnheim Cité A'Docks in Le Havre **(4.)**; Warthäuschen an der Bahnstation Barneveld Noord mit schwarz lackierten Containern **(5.)**; Antwerpens kleinstes Haus ist nur 2,5 Meter breit **(6.)**; Gästehaus in San Antonio, Texas **(7.)**; „CAR-GO“-Boxen im Büro für Mitarbeiter einer Wohnungsbaugenossenschaft im Schweizer Kanton Genf **(8.)**.



7.



8.

➔ Befestigung sowie die stirnseitige zweiflügelige Stahlrahmentür mit dem maximalen Öffnungswinkel von 270°. Der Container ist ein nahezu perfekter Baustein für das Lego-Spiel der Architekten. Denn trotz aller Normierung – die Variationsmöglichkeiten sind enorm.

Die Blechkisten lassen sich als einzelnes Modul ausbauen oder zu großen Strukturen kombinieren; sie eignen sich zum Einbau in bereits vorhandene Gebäude oder können in addierter Form als eigenständiges Tragwerk die Hülle für neue Räume definieren. „Und gemessen an dem, was Container hinsichtlich ihrer Statik, der Kubatur und als Wetterschutz bieten“, so Experte Slawik, „sind sie enorm billig. Da

kann das konventionelle Bauen nicht mithalten.“ Relativiert würden die Kostenvorteile aber bei umfangreichen Eingriffen.

| Gebrauchsspuren erwünscht | Die Veteranen unter den Stahlboxen gibt es schon ab 700 Euro. Alle Spuren, die Tausende von Seemeilen und zahlreiche Ladevorgänge hinterlassen haben, sind dabei inklusive. Ein „Shabby Chic“, der bei vielen Bauprojekten – gerade im Messe- oder Eventbereich – gewünscht ist. Allerdings herrscht nicht nur Bedarf an ausrangierten Boxen; für anspruchsvollere bauliche Nutzungen sind Container gefragt, die noch „gut im Lack“ sind. Fabrikneue Behälter sind in Europa jedoch kaum zu bekommen. „Der

überwiegende Anteil wird in Asien, hauptsächlich in China, produziert. Das heißt, dass selbst Boxen, die als ‚neu‘ verkauft werden, mindestens eine Seereise mit Beladung hinter sich haben“, weiß Christian Bickelmann. „Bei nur einer Fracht hat der Käufer den Vorteil, zu wissen, was in seinem Container transportiert wurde.“ Das ist wichtig, wenn er zum Beispiel eine Küche hineinbauen oder darin wohnen will. Die Kosten für neuwertige 20-Fuß-Container liegen bei 2.500 Euro, für 40-Fuß-Modelle zahlt man etwa 3.800 Euro.

Bickelmann ist Geschäftsführer der Berliner „Containermanufaktur“. Im Stadtteil Oberschöneweide, direkt an der Spree, arbeitet ein Team aus Fertigungsmechani-

kern, Kesselschweißern und Tischlern, um die Ideen der Planer in die Tat umzusetzen. Dem aufgebockten blauen 20-Fuß-Container in der Werkshalle fehlt schon die Seitenwand; in wenigen Tagen wird er bereit sein für den künftigen Einsatz als mobiler Bierausschank.

Seit sechs Jahren realisiert die von Architekt Nils Clausen gegründete Containermanufaktur flexible Raumlösungen mit stählernen Baumodulen. Zu den ersten Projekten zählte eine Event-Location auf der Streetwear-Messe „Bread & Butter“ für das Modelabel Hilfiger (s. Foto unten r.).

Event-Location

••• Der für einen Spirituosenhersteller angefertigte 17 Meter hohe „Platzhirsch“: In dem hölzernen Tier stecken neben der Werbetafel auch acht 20-Fuß-Container auf drei Ebenen, die vom feierwütigen Publikum als Bar, VIP-Lounge und Tanzfläche genutzt werden.



Fotos: Jägermeister

Dank des hohen Vorfertigungsgrads beim Bauen mit Containern ist der Aufbau an Ort und Stelle in Rekordzeit möglich. So entstand im Zentrum Berlins innerhalb von nur zweieinhalb Wochen aus 34 High-Cube-Boxen die temporäre Kunsthalle „Platoon“ für subkulturelle Kunst-Events.

„Bevor der Transport zum Standort und die Endmontage erfolgen können, sind allerdings viele Handwerksleistungen erforderlich, die den Container in ein nutzbares Gebäude verwandeln“, erklärt Bickelmann. So arbeiteten verschiedene Gewerke und Firmen fast ein halbes Jahr lang am „Platzhirsch“, einem der jüngsten Projekte der Containermanufaktur (s. Foto unten l.).

Wer mit Containern Architektur machen will, kann sie stapeln oder reihen, hinglegen oder aufstellen; mit Abstand oder im Winkel anordnen; in bestehende Gebäude integrieren oder sie zu kompakten Wänden koppeln. Die Möglichkeiten sind vielfältig – allerdings nicht grenzenlos. „Bauphysikalische Mindestanforderungen, die im Hochbau erfüllt werden müssen, sind bei umgebauten Frachtcontainern oft nur mit großem Aufwand zu realisieren. Das gilt beim Schall- und Brandschutz und ganz besonders für den Wärmeschutz“, erläutert Architekt Han Slawik. Theoretisch lie-

ßen sich auch Container mit nahezu jedem Wärmedämmstandard ausstatten, die dafür nötige Materialstärke der Innendämmung führe aber zu entsprechenden Raumverlusten. Die Nutzung als dauerhafter Wohnraum lohnt sich also vor allem dort, wo mildes und trockenes Klima herrscht.

Grundsätzlich sind Container erste Wahl, wenn für eine begrenzte Zeit kurzfristige Raumlösungen erforderlich sind. In ihrem zweiten Leben auf dem Festland könnten die Boxen also ziemlich alt werden – schließlich ist nichts so dauerhaft wie das Provisorium. |•••



Standardwerke. Bergmann, Buchmeier, Slawik, Tinney: „Container Atlas – Handbuch der Container Architektur“, Die Gestalten Verlag, 256 S., 49,90 €; Sibylle Kramer: „The Box – Architectural Solutions with Containers“, Braun Publishing, 192 S., 49,90 €.

Messeauftritt. Für das Modelabel Hilfiger entstanden aus 48 gebrauchten Containern eine Werbewand sowie ein Pavillon mit mehreren Freidecks als Treffpunkt und Showroom auf der „Bread & Butter“. Highlight: der verglaste 40-Fuß-Container-Pool.





Auferstanden. In mühseliger Arbeit borgen Franck Goddio und sein Team die antiken Gegenstände.

Auf den Spuren der Götter

| Kultur | Sensation vom Meeresgrund: Der französische Archäologe Franck Goddio zeigt in seiner Ausstellung atemberaubende Unterwasserfunde. Im Mittelpunkt steht ein wiederentdeckter Götterkult.

Text: Sabrina Junge, Fotos: salaction public relations GmbH

Osiris war ein gütiger Gott. Er liebte die Menschen, lehrte sie Ackerbau und Gesetze. Seinem hassgetriebenen Bruder Seth war dies so zuwider, dass er Osiris tötete und zerstückelte. Isis, Osiris' Gattin und beider Schwester, sammelte die Teile ein, fügte sie mithilfe ihrer göttlichen Macht zusammen und hauchte ihm so neues Leben ein. Gemeinsam zeugten sie Horus, der seinen Vater rächte, König wurde – und so zum Vorbild aller Pharaonen. Osiris stieg zum Herrn über die Unterwelt auf.

| Götter unter Wasser | Die Ausstellung „Osiris – das versunkene Geheimnis Ägyptens“ zeigt, was der mysteriöse Kult um diesen Gott für das Leben der Ägypter bedeutete. Nach Stopps in Paris und London ist die Ausstellung seit Februar zum ersten Mal im deutschsprachigen Raum zu sehen.

„Versunken“ trifft es dabei in der Tat ganz gut: Denn das Zürcher Museum Rietberg ist unterirdisch gelegen – eine Unterkellerung der Wesendonk-Villa und des Rieterparks. So steigen die Besucher, um zur Ausstellung zu gelangen, hinab in eine Art Grabkammer. Sakral beleuchtet, in eine bedächtige Stille getaucht, warten dort antike Stelen, Monumente und Statuetten.

Vor etwa zwei Jahrzehnten entdeckte der französische Unterwasserarchäologe Franck Goddio vor der Küste Ägyptens, im Osthafen von Alexandria die versunkenen antiken Königsviertel – und in der heutigen Bucht von Abukir die verschollenen Städte Thonis/Herakleion und Kanopus. Diese Orte befinden sich heute acht Meter unter dem Meeresspiegel. Sie waren vermutlich durch ein Erdbeben im Mittelalter abgerutscht und von Wasser und Schlamm Massen nahezu verschluckt worden. Bis Goddio sie dank neuester Technologien wiederentdeckte.

Der Fund machte ihn auf einen Schlag weltberühmt. Seitdem hat der „Indiana Jones der Meere“ dort mehr als 18.000 antike Gegenstände geborgen.

| Gereifte Ausstellung | Viele dieser Entdeckungen waren bereits 2006 Star in Goddios Ausstellung „Ägyptens versunkene Schätze“ in Berlin. Und doch ist der Eindruck in Zürich ein ganz neuer. Keine pompöse Inszenierung, keine übertriebene Darstellung: Die Exponate erzählen nun ohne große Scheinwerfershow ihre eigene Geschichte. Das Wissen, das die Forscher über die Jahre erarbeitet haben, kommt perfekt zur Geltung. →



Beweisstück. Diese Stele zeigt, dass das griechische Herakleion das Thonis der Ägypter war.



Foto: PPR Media Relations AG

Gewaltig. Die 5,40 Meter hohe Figur von Hapi, Gott des Nils und der Fruchtbarkeit, wurde in der Bucht von Abukir gefunden.

→ So offenbart die außergewöhnliche Ausstellung den intensiven religiösen Austausch der ägyptischen und griechischen Gesellschaft. Im Mittelpunkt steht dabei der Götterkult um Osiris. Er gab seinen Anhängern den Segen für eine neue Ernte und sorgte so dafür, dass seine Schützlinge ein weiteres gutes Jahr erwartete. Die Menschen sahen in ihm und seiner Gattin Isis Erlösung und Rettung in einer Welt voller Kriege und Ungewissheit.

Bislang gab es nur wenige Hinweise zur Zeremonie. Goddios Funde brachten erstmals Licht ins Dunkel. Kleine Votivbarken, Osiris-Statuetten und andere rituelle Gegenstände: Zahlreiche Exponate nehmen den Besucher mit auf eine Reise zu den Osiris-Mysterien, die jährlich am Ende der Nilflut gefeiert wurden. Eine Schiffsprozession auf einem Kanal zwischen Thonis/Herakleion und Kanopus bildete offenbar den Höhepunkt dieses Gottesdienstes.



„Wir sind stolz, diese einzigartige Ausstellung im Museum Rietberg zeigen zu können“, sagt Museumsdirektor Dr. Albert Lutz. „Die Geschichten, die die Ausstellung erzählt, haben mich gleich in ihren Bann gezogen – und ich bin überzeugt, unseren Besucherinnen und Besuchern wird es genauso gehen.“

Die moderne Archäologie sucht nicht nach Schätzen, sondern nach Antworten auf historische Fragen. Franck Goddio ist im Meer fündig geworden: Seine Ausstellung löst lang gewahrte Geheimnisse auf eindrucksvolle Art und Weise. |●●

Museum Rietberg

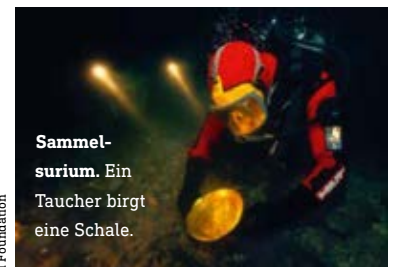
Adresse: Gablerstrasse 15, Zürich, Schweiz

Öffnungszeiten: Die Ausstellung läuft bis zum 16. Juli 2017; Di+Fr+Sa: 10–17 Uhr, Mi+Do: 10–20 Uhr, So: 10–18 Uhr

Eintritt: Erwachsene: 25 Franken, ermäßigt 20 Franken, Kinder bis 16 Jahre gratis www.osiris-zuerich.ch



Versteckt. Statuen & Co. lagen unter einer meterdicken Schlammschicht.



Sammel-surium. Ein Taucher birgt eine Schale.



Heilsbringer. Eine bronzenen Osiris-Statuette und ein Votivboot aus Blei.

Fotos: Christoph Gerigk © Franck Goddio / Hilti Foundation

Kunst auf dem Meeresboden

●●● „Bitte Taucherbrille und Schwimmflossen nicht vergessen“: Besucher der Unterwasserausstellung „Museo Atlántico“ gehen sprichwörtlich mit der Kunst baden. Der britische Künstler Jason deCaires Taylor



Versenkt. Die Skulpturen befinden sich in 12 bis 14 Metern Tiefe.

Foto: DPA

lor hat in der Bucht Las Coloradas vor der Küste Lanzarotes mehr als 300 lebensgroße menschliche Skulpturen versenkt. Um die zwölf Installationen der außergewöhnlichen Ausstellung des Briten zu sehen, müssen die Besucher tauchen, schnorcheln oder in ein Glasbodenboot steigen.

Ob Globalisierung, moderne Selbstbezogenheit oder Flüchtlingskrise: DeCaires Taylor schafft mit seinen Skulpturen eine kluge Verbindung der Themen, die unsere Gesellschaft beschäftigen. So ist ein Paar zu sehen, das ein Selfie aufnimmt. Im Hintergrund: ein voll beladenes Flüchtlingsboot. „Ich wollte ein Denkmal für diejenigen erschaffen, die die Flucht geschafft haben – und für die, deren Träume und Hoffnungen am Boden des Meeres geendet haben“, sagt der Künstler zur Flüchtlingsboot-Skulptur.

Die Figuren sind am Meeresboden verankert und bestehen aus ph-neutralen Beton. Mit der Zeit sollen hier Korallen ein neues Zuhause finden und ein künstliches Riff entstehen lassen.

DeCaires Taylor will dabei auch einen Bezug zu Lanzarote herstellen: So sind viele der Skulpturen Ebenbilder der Inselbewohner, die stundenlang für ihn Modell standen.

Museo Atlántico

Adresse: Puerto Marina Rubicón, Playa Blanca, Lanzarote, Spanien

Öffnungszeiten: 10–16 Uhr

Eintritt: Tauchen: 12 € / Schnorcheln: 8 €; Minderjährige benötigen eine Erlaubnis

www.cactlanzarote.com/de/cact/museo-atlantico

| PORTRÄT |

Der Mann mit den zwei Leben

| Globetrotter | Von der kleinen Elbinsel Krautsand in die weite Welt: Ulf Wolter ist Chef an Bord der „Europa 2“. Was das Kapitän-Sein für ihn ausmacht.

Text: Sabrina Junge, Foto: Hapag-Lloyd Cruises



Routinier. Nach mehr als drei Jahren als Kapitän an Bord der „Europa 2“ kennt Ulf Wolter das Schiff in- und auswendig.

Meine Familie war erstaunt, als ich ihnen von meinem neuen Job erzähle“, erinnert sich Ulf Wolter. Nein, der 50-Jährige muss nicht etwa Bomben entschärfen, Fenster in schwindelerregender Höhe putzen oder gefährliche Verbrecher jagen – er ist Kreuzfahrt-Kapitän. Gemütlich über die Weltmeere schippern, den Urlaub zum Beruf machen – so stellten sich das zumindest seine Verwandten vor. Wolters Familie fährt in vierter Generation zur See. „Meine Vorfäter waren alle Handelsschiffkapitäne. Die haben mich anfangs ganz schön damit genickt, dass ich auf einem ‚Musikdampfer‘ arbeite“, so Wolter.

Ulf Wolter ist groß gewachsen, die dunkelblonden Haare sind lässig geschnitten. Zum Termin erscheint er leger gekleidet in Regenjacke und Jeans. Ein zurückhaltender Auftritt. Klischees à la „Traumschiff-Kapitän“ – Fehlannonce. Angesprochen auf seine Herkunft, die Elbinsel Krautsand, huscht ein Lächeln über sein Gesicht. „Auf Krautsand spielt Schifffahrt eine große Rolle“, so Wolter. Er selbst ist quasi an Bord der Kümors der väterlichen Reederei aufgewachsen.

„Nach dem Abi brauchte ich Zeit, um herauszufinden, was ich machen möchte.“ Nach zwei halbherzig studierten Semestern Geografie entschied er sich für die Ausbildung zum Schiffsmechaniker. Danach folgte ein Nautik-Studium – und mit dem Abschluss die Erlaubnis, alle Schiffe ohne Einschränkung fahren zu dürfen. „Dann musste ich mich erst als Dritter Offizier auf einem Containerschiff beweisen.“ Nach einem halben Jahr stand aber fest: Containerschiffahrt ist nichts für ihn.

| Gesucht? Gefunden! | Sein Seefahrer-Glück fand er schließlich an Bord der Kreuzfahrtschiffe von Hapag-Lloyd Cruises. „Ich bin damals einfach zum Arbeitsamt gegangen, und da bot man mir einen Job auf der ‚Bremen‘ an“, erzählt Wolter. „Es war wie eine Fügung.“ Mit Uniform ausgestattet und perfekt sitzendem Schlips mauserte er sich dort vom Zweiten zum Ersten Offizier – und wurde 2003 schließlich Schiffsführer. „Kapitän sein bedeutet für mich viel Verantwortung, nie Langlewe und reichlich Menschenkontakt“, so der erfahrene Seemann. „Als Norddeut-

scher rede ich eigentlich nur das Nötigste, das hat sich an Bord mit großer Crew und Hunderten Passagieren aber geändert“, sagt er grinsend.

Seit 2013 ist er Kapitän der „Europa 2“. Alle drei Monate wechselt er sich mit seinem Kollegen ab. So ist er drei Monate auf See und drei Monate zu Hause. Wolter bezeichnet diesen Arbeitsrhythmus als „sozial verträglich“. Dass der Job für Beziehungen oft problematisch ist, weiß der Kapitän. Doch sein „Mädchen“, wie er seine Lebensgefährtin nennt, verstehe die besondere Situation. „Im Grunde führe ich zwei unterschiedliche Leben.“

Auf See bin ich der Chef. Zu Hause habe ich dann nicht mehr so viel zu sagen und ganz normale Strukturen“, sagt Wolter mit einem Augenzwinkern. Trotz der herausfordernden Arbeitszeiten kann er sich keinen anderen Job vorstellen. Es sind die besonderen Momente an Bord, die ihm immer wieder aufs Neue zeigen, welches Privileg er genießt – wenn er mit der „Europa 2“ durch die Südsee kreuzt, New York anläuft oder auf der Elbe gen Heimat schippert. |●●●



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@freireedereiinspektoren.com
Web www.freireedereiinspektoren.com



Extremerfahrung.

Markus Bischoff verbrachte eine Saison in der „weißen Wüste“ der Antarktis.

Beim ersten Mal zögerte ich noch. Eisige Kälte, Dunkelheit und Isolation sind schließlich nicht jedermanns Sache. Aber als ich Jahre später erneut las, dass die Reederei Laeisz einen Betriebsingenieur auf einer Forschungsstation in der Antarktis sucht, packte mich die Neugier. Nach dem Studium der Schiffsbetriebstechnik in Rostock/Warnemünde und ersten Erfahrungen an Bord von Schiffen war ich einem Abenteuer nicht abgeneigt. Also bewarb ich mich. Nach einem Vorstel-

Erinnerungen an die Eiszeit

Der Schiffsingenieur Markus Bischoff verbrachte eine Wintersaison auf der Neumayer-Station in der Antarktis. Ein persönlicher Erfahrungsbericht Text & Fotos: Markus Bischoff

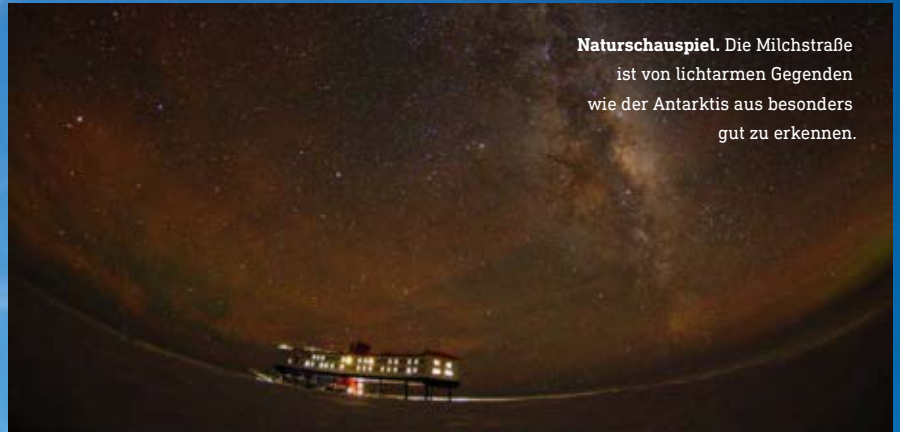
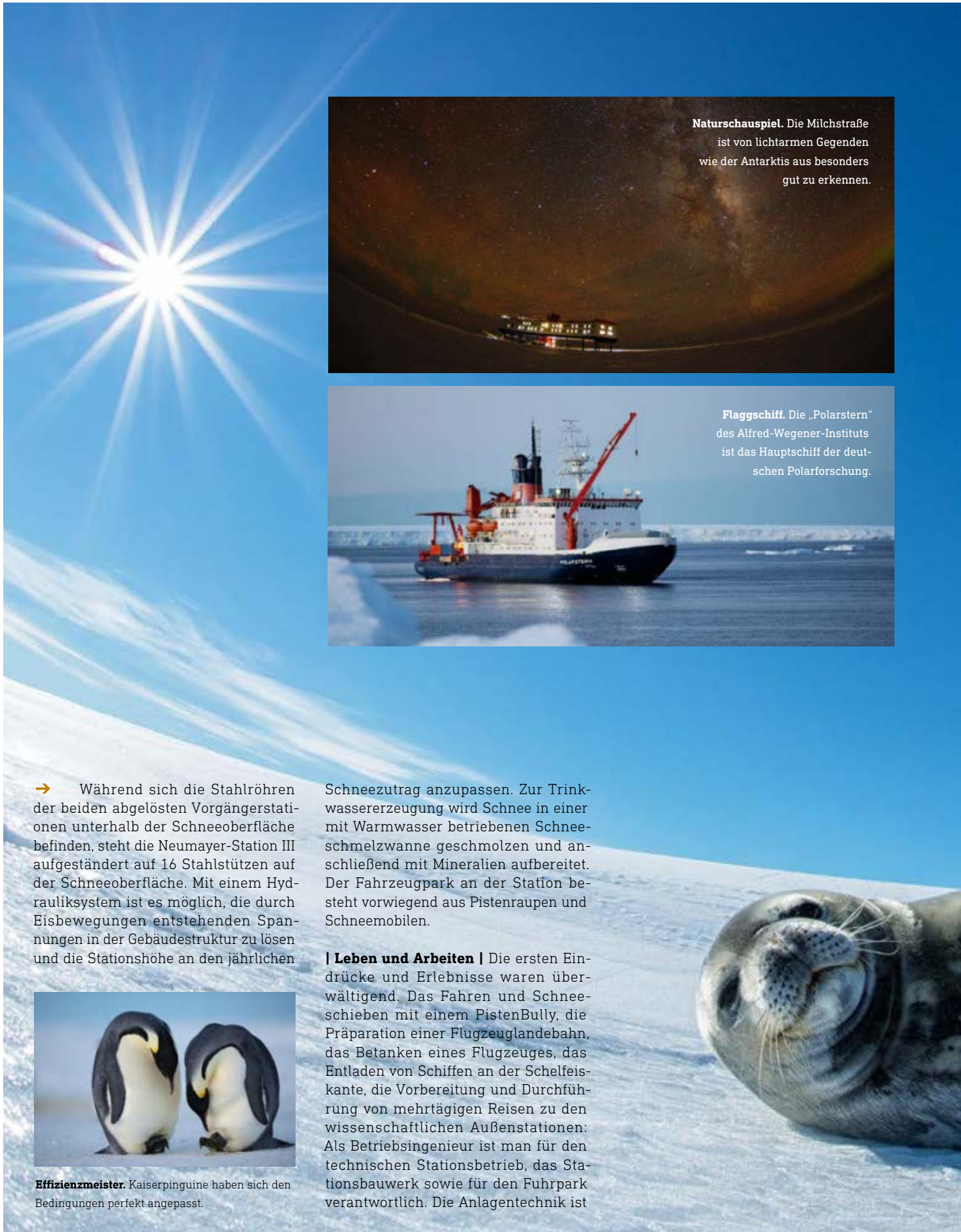


Forschungsschiff.
Die „Polarstern“ ist gleichzeitig Eisbrecher.

lungsgespräch und einer ausführlichen ärztlichen Untersuchung unterschrieb ich den Arbeitsvertrag. Es folgten die aufregendsten 14 Monate meines Berufslebens – ein großartiges Erlebnis, das ich nie vergessen werde.

| Vorbereitung und Anreise | Da das Überwinterungsteam jedes Jahr neu zusammengestellt wird und die meisten keine Erfahrung in polaren Gebieten haben, erfolgt vor Beginn eine viermonatige Vorbereitungszeit am Alfred-Wege-

ner-Institut. Die Reise begann im Dezember 2013. Erfolgte die Beförderung von Personen und Material in die Antarktis früher mit dem Forschungseisbrecher „Polarstern“, werden heute die Wissenschaftler und Techniker innerhalb von sechs Stunden von Kapstadt nach Novo Runway in unmittelbarer Nähe zur russischen Forschungsstation Novolasarewskaja geflogen. Anschließend erfolgte unser zweistündiger Weiterflug zur Neumayer-Station mit einer kleinen Maschine. →



Naturschauspiel. Die Milchstraße ist von lichtarmen Gegenden wie der Antarktis aus besonders gut zu erkennen.



Flaggschiff. Die „Polarstern“ des Alfred-Wegener-Instituts ist das Hauptschiff der deutschen Polarforschung.

→ Während sich die Stahlröhren der beiden abgelösten Vorgängerstationen unterhalb der Schneeoberfläche befinden, steht die Neumayer-Station III aufgeständert auf 16 Stahlstützen auf der Schneeoberfläche. Mit einem Hydrauliksystem ist es möglich, die durch Eisbewegungen entstehenden Spannungen in der Gebäudestruktur zu lösen und die Stationshöhe an den jährlichen

Schneezutrag anzupassen. Zur Trinkwassererzeugung wird Schnee in einer mit Warmwasser betriebenen Schneeschmelzwanne geschmolzen und anschließend mit Mineralien aufbereitet. Der Fahrzeugpark an der Station besteht vorwiegend aus Pistenraupen und Schneemobilen.

| Leben und Arbeiten | Die ersten Eindrücke und Erlebnisse waren überwältigend. Das Fahren und Schneeschieben mit einem PistenBully, die Präparation einer Flugzeuglandebahn, das Betanken eines Flugzeuges, das Entladen von Schiffen an der Schelfeiskante, die Vorbereitung und Durchführung von mehrtägigen Reisen zu den wissenschaftlichen Außenstationen: Als Betriebsingenieur ist man für den technischen Stationsbetrieb, das Stationsbauwerk sowie für den Fuhrpark verantwortlich. Die Anlagentechnik ist



Effizienzmeister. Kaiserpinguine haben sich den Bedingungen perfekt angepasst.



DIE FORSCHUNGS-STATION „NEUMAYER“

••• Die erste Forschungsstation des Alfred-Wegener-Instituts ging 1981 in Betrieb. In Deutschlands erster ganzjährig besetzter Antarktisstation wurden Langzeitmessungen in den Forschungsgebieten Geophysik, Luftchemie und Meteorologie durchgeführt. Mittlerweile ist die dritte Station eröffnet. Die „Neumayer-Station III“ wurde 2009 eingeweiht. Sie liegt 2.000 Kilometer vom Südpol entfernt auf dem ca. 200 Meter dicken Ekström-Schelfeis in der Atka-Bucht. Während des antarktischen Sommers von Anfang November bis Ende Februar befinden sich bis zu 50 Wissenschaftler und Techniker auf der Station. Im Winter wird die Station nur von insgesamt neun Personen bewohnt. Sie sind für neun Monate von der Außenwelt isoliert, denn für Schiffe oder Flugzeuge ist es dann unmöglich, zur Station zu gelangen.

komplex und mit der auf Schiffen vergleichbar. Die wahren Herausforderungen während einer Überwinterung werden aber nicht durch die Technik, sondern durch die Natur und das Zusammenleben weniger Menschen über einen langen Zeitraum gestellt. Die Antarktis ist der stürmischste, kälteste und trockenste Kontinent der Erde. Sturm und damit verbundene Schneefrucht verschlechtern die Sicht innerhalb kürzester Zeit so beträchtlich, dass man im Freien sehr schnell die Orientierung verlieren kann. Durch die niedrigen Temperaturen von bis zu -45°C ist jede Instandsetzungs- oder Wartungstätigkeit im Freien eine Herausforderung und kann sich durch die notwendigen Aufwärmphasen oder schlechtes Wetter immer wieder über Tage hinziehen.

Innerhalb der Überwinterungsgruppe ist jedes Mitglied gleichberechtigt, hierarchische Strukturen wie auf Schiffen gibt es nicht. Konflikte, die sich in dieser langen Zeit unweigerlich aufbauen, müssen rechtzeitig erkannt und durch Moderation beigelegt werden. Dafür ist sehr viel Fingerspitzengefühl notwendig, und von jedem wird Toleranz, Wertschätzung und Zurückhaltung erwartet. Um eine Struktur in den Tag zu bringen, werden die Mahlzeiten immer gemeinsam zu festen Zeiten eingenommen. Das Gemeinschaftsgefühl wird durch gemeinsame Feiern und Aktivitäten aufrechterhalten. Innerhalb der Sta-

tion kann man seine Freizeit in der Bibliothek, in der Sauna, im Fitnessraum, bei Billard und Darts oder gemeinsamen Spieleabenden verbringen. Auch außerhalb der Station kann man sich die Zeit gut vertreiben. Langlaufski und Snowkiting sind besonders beliebt, aber auch die Ausflüge auf das Meereis zu der ca. 15 Kilometer entfernten Kolonie der Kaiserpinguine mit ca. 10.000 Tieren sind sehr beliebt. Während der Überwinterung kann man den gesamten Zyklus dieser bewundernswerten Tiere miterleben – von der Paarung über die Geburt bis zu den ersten Schwimmversuchen.

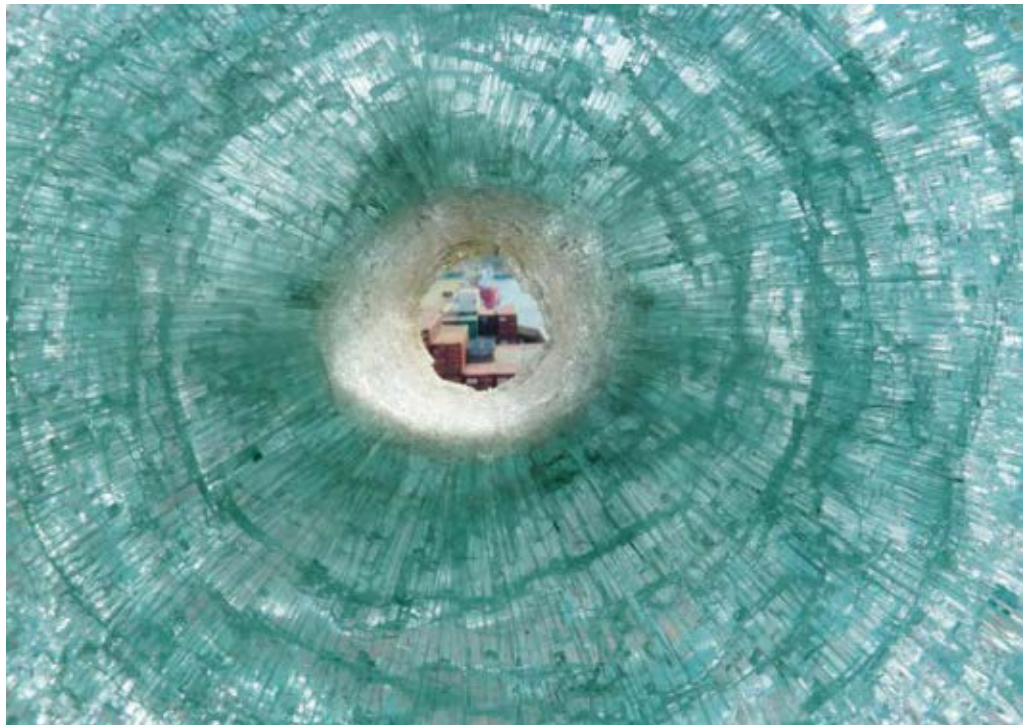
| Der Abschied | Die Zeit verging schnell. Anfang Februar 2015 war der Zeitpunkt der Abreise gekommen. Die Heimreise erfolgte wie die Anreise, und nach 14 Monaten landete ich wieder in Deutschland. Während meiner Zeit in der Antarktis habe ich viel für den Beruf gelernt, aber auch viel über mich persönlich. Ich lernte zum Beispiel, mit sehr wenigen Sachen glücklich und zufrieden zu sein.

Mein persönlicher Besitz passte in drei Zarges-Kisten, und mehr war auch nicht erforderlich. Der Blick konzentriert sich in einer solchen Extremsituation auf das Wesentliche, und ich erlangte eine innere Ruhe, die ich vorher nicht kannte. Es war ein Privileg, diese Erfahrungen machen zu dürfen. Die Antarktis ist ein faszinierender Kontinent, den es zu schützen lohnt. |•••



Sonnenbad. Obwohl sie das Meer bewohnen, müssen Robben hin und wieder an Land kommen.

Piraten vor Gericht



| Piraterie | Im Oktober 2012 ging in Hamburg der erste Piratenprozess hierzulande seit 400 Jahren zu Ende. Jetzt ist ein Buch über die Kaperung des deutschen Frachters „Taipan“ und das anschließende Gerichtsverfahren erschienen. Text: Anne-Katrin Wehrmann

In der Zitadelle lärmt monoton der Schiffsmotor. Trotzdem können die Seeleute gelegentliche Rufe, Schüsse, das Schlagen von Kammertüren hören und ahnen, dass die Piraten nach ihnen suchen. Seit der Kapitän, der Zweite Offizier und der Wachmatrose von der Brücke in den Sicherheitsraum geflohen sind, kennen sie die bittere Wahrheit: Piraten haben mit Kalaschnikows und einer Panzerfaust das Schiff angegriffen.“

Es liest sich stellenweise wie ein Thriller, was Autor Jan Kahmann in seinem als Real-Roman deklarierten Buch „Jagd auf menschliches Gold“ schreibt. Der Fall ist bekannt und wurde von den Medien nicht zuletzt wegen des ungewöhnlichen Prozesses intensiv beleuchtet: Am Ostermontag 2010 kaperten zehn somalische Piraten im Indischen Ozean das zu dem Zeitpunkt unter deutscher Flagge fahrende Frachtschiff „Taipan“. Alle 16 Besatzungsmitglieder konnten sich in den Schutz-



Ausschnitt. Auch die „Deutsche Seeschiffahrt“ berichtete seinerzeit über den Prozess in Hamburg.

raum retten und harrten dort aus, bis ein Einsatzkommando der niederländischen Marine das Schiff wenige Stunden später

befreite. Die Piraten wurden nach

Deutschland ausgeliefert und nach einem fast zwei Jahre dauernden Verfahren vom Landgericht Hamburg wegen Angriffs auf den Seeverkehr und erpresserischen Menschenraubs zu Freiheitsstrafen zwischen zwei und sieben Jahren verurteilt.

An mehr als 100 der insgesamt 105 Verhandlungstage saß Jan Kahmann im Zuschauerraum und notierte akribisch, was gesprochen wurde und wie sich der Prozess entwickelte. Der 69-jährige frühere Gewerkschafter, der viele Jahre selbst

zur See gefahren ist und das Kapitänspatent besitzt, war durch Zufall auf die Sache gestoßen und wollte sich aus persönlichem Interesse einen Eindruck von dem Verfahren machen. „Mich hat interessiert, was das für Menschen sind, die auf See andere Menschen überfallen, die ja zumeist selbst nicht auf Rosen gebettet sind“, erläutert er seine Motivation.

Schnell war er so gefesselt, dass er bis zur Urteilsverkündung dabei blieb. Und am Ende stand für ihn fest: Seine Notizen sind zu wertvoll, um anschließend ungenutzt in einer Schreibtischschublade zu verschwinden.

| Verbrechen | So ist ein Buch entstanden, das detailreich sowohl den Prozessverlauf nachzeichnet als auch Einblicke in die von Bürgerkrieg, Armut und Clanstrukturen geprägte Lebenswelt der somalischen Bevölkerung liefert. Im ersten Teil beschreibt Kahmann romanhaft, wie sich die Enterung der „Taipan“ abgespielt haben könnte, was zuvor mutmaßlich auf dem Mutterschiff der Piraten – der ebenfalls gekaperten indischen Dhau „Hud



Überfall. Der Frachter „Taipan“ der Reederei Komrowski war Ostern 2010 Ziel eines Piratenangriffs.



Fotos: Reederei Komrowski

Rettung. Niederländische Marineeinheiten kommen per Helikopter aufs Schiff.



Foto: Anne-Katrin Wehmann

Autor. Jan Kahmann hat sich für sein Buch intensiv mit dem Thema Piraterie auseinandergesetzt. „Jagd auf menschliches Gold“. 472 Seiten, gebunden. Kellner-Verlag. 18,90 Euro



Hud“ – passiert ist und wie die Besatzung der niederländischen Fregatte „Tromp“ die Befreiung vorbereitete und umsetzte. Im Einzelnen belegbar sind hier zwar nicht alle Details. Der Autor schildert die Situationen aber auf Basis dessen, was das Gerichtsverfahren als wahrscheinlichen Verlauf herausgearbeitet hat.

Im zweiten Teil steht das Verfahren als solches im Mittelpunkt. Kahmann zeigt auf, welche Schwierigkeiten sich ergeben, wenn ein deutsches Gericht über Ereignisse urteilen soll, die mehr als 6.000 Kilometer entfernt passiert sind: von den zahlreichen nicht umzusetzenden Anträgen der Pflichtverteidiger, die den Prozess in die Länge gezogen haben, über nicht erreichbare Zeugen bis hin zu der Frage, wie alt die Angeklagten zur Tatzeit eigentlich

waren. Und er kritisiert, dass die Piraten bei allem Verständnis für die katastrophalen Verhältnisse in ihrer Heimat als Opfer präsentiert werden konnten – während die eigentlichen Opfer, nämlich die Seeleute, kaum eine Rolle gespielt hätten. Hören wollte das Gericht letztlich nur den deutschen Kapitän und den ukrainischen Zweiten Nautischen Offizier der „Taipan“. Auch deswegen habe er das Buch veröffentlicht wollen, sagt Kahmann: „Ich wollte die Seeleute würdigen und deutlich machen, in welcher Situation sie sich befanden und welchen Risiken sie ausgesetzt waren.“

| Rechenschaft | „Jagd auf menschliches Gold“ ist eine spannende Lektüre für alle, die sich für Seeschifffahrt, Hintergründe der Piraterie oder juristische Verfahren

interessieren. Bleibt die Frage: Was sind das für Menschen, die andere Menschen auf See überfallen? Es gebe die Drahtzieher, für die die Piraterie ein einträgliches Geschäft geworden sei, meint Jan Kahmann. „Und dann gibt es diejenigen, die mitmachen wollten, weil sie sich davon einfach ein besseres Leben versprochen haben. Und zum Teil haben die Menschen in Somalia tatsächlich ein ganz mieses Leben.“

Eingedämmt werde die Piraterie durch den Hamburger Prozess sicher nicht, so Kahmann. Und trotzdem hält er es für richtig, dass es ihn gegeben hat. „Ich finde, dass Piraterie nicht ungestraft bleiben darf. Die Seeleute haben ein Recht darauf, dass die Verantwortlichen zur Rechenschaft gezogen werden.“ |●●●

PIRATERIE

Aktuelle Lage: Weniger Überfälle, aber mehr Entführungen

●●● Zwar ist 2016 die Zahl der Piratenangriffe auf 191 zurückgegangen – aber es wurden so viele Seeleute gekidnappt wie nie zuvor. „Der sich fortsetzende Rückgang der Überfälle ist eine gute Nachricht, aber bestimmte Schiffsrouten bleiben weiter gefährlich“, sagt Pottengal Mukundan, Direktor des International Maritime Bureau (IMB). Das Piracy Reporting Centre des IMB erhebt seit mehr als 25

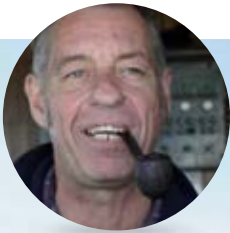
Jahren die Zahlen zur weltweiten Piraterie. Experte Mukundan warnt vor allem vor der Sulusee zwischen den Philippinen und Malaysia, wo es verstärkt zu Entführungen von Seeleuten gekommen ist.

Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 62 Seeleute bei 15 Angriffen von ihren Schiffen entführt – mehr als dreimal so viele wie im Jahr 2015. Jeweils rund die Hälfte der Kidnappings ereignete sich

vor Westafrikas bzw. Malaysias und Indonesiens Küste.

Wie hoch das Risiko ist, zeigt der jüngste Fall: Anfang Februar wurde vor Nigeria die „BBC Caribbean“ der Leeaner Briese Schifffahrt überfallen. Die Piraten nahmen acht Besatzungsmitglieder (sieben Russen, einen Ukrainer) als Geiseln, die erst nach Wochen wieder freigelassen wurden. www.icc-ccs.org

| PUBLIKATIONEN |



Erfahrungsberichte. In der DMAX-Serie „Männer der See“ gewähren fünf Kapitäne Einblicke in den spannenden Alltag an Bord.



TV-TIPP

Auf großer Fahrt mit waschechten Seebären

••• Kapitäne, Schiffe und viele Abenteuer: Die Fernsehreihe „Männer der See“ bringt die Weltmeere direkt ins heimische Wohnzimmer. Das DMAX-Filmteam begleitete insgesamt fünf Schiffe und ihre Crews in ihrem Alltag auf See. Das Spektrum reicht dabei von Binnenfrachtern

über Fischkutter bis hin zur Abenteuer-Yacht. In den Folgen werden die Kapitäne, ihre Arbeit und die Schiffe porträtiert.

Neben Nils Sander und seinem Fischkutter „Uranus“ sowie Rolf Kiepe und seinem Binnenfrachter „Rudolf Thea“ sind drei weitere Crews mit

dabei. Christian Sichla ist der neue Kapitän auf der „Frank W.“ – es ist erst seine zweite längere Ausfahrt auf dem Schiff, das zur Flotte der Hamburger Reederei Wicczorek gehört.

Im Gegensatz zum Kapitän'sneuling ist Fritz Flindt bereits ein alter Hase auf den Weltmeeren. Über 35 Jahre zur See stecken ihm bereits in den Knochen. Mit seiner „J. von Cölln“ begibt er sich in den Nordatlantik auf der Jagd nach dem begehrten Seelachs. Noch weiter nördlich treibt sich die Abenteuer-Yacht MS „Cape Race“ herum: Frank Fietz und seine sechsköpfige

Besatzung machen sich gemeinsam mit zwölf Passagieren auf den Weg in den Südosten Grönlands.

So verschieden die einzelnen Crews auch sein mögen, eines haben alle Schiffe gemeinsam: Überraschungen und aufregende Abenteuer sind auf allen Reisen vorprogrammiert.

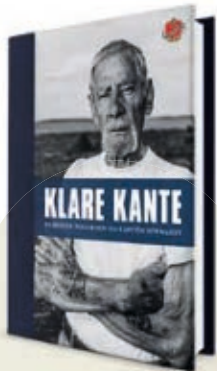
Männer der See, DMAX. Ab dem 14. März, 20:15 Uhr.



Mediathek. Zu sehen sind die einzelnen Folgen auf: www.dmax.de/videos/



Team. An Bord der „J. von Cölln“ finden Kapitän Flindt, vier Matrosen und zwei Azubis Platz.



Klartext vom Käpt'n

••• Jürgen Schwandt ist der Prototyp eines Kapitäns: autoritär, weltoffen, zielorientiert. Seine Kolumne in der „Hamburger Morgenpost“ erreichte Kult-Status, weil Schwandt nicht nur empathisch und unterhaltsam formulierte, sondern auch Stellung bezog zu politischen und sozialen Themen. In diesem Band sind seine besten Kolumnen und kurzen Geschichten versammelt. Ein Plädoyer für mehr Menschlichkeit!

Jürgen Schwandt. Klare Kante: Die besten Kolumnen von Kapitän Schwandt. 184 Seiten. Ankerherz Verlag. 18,99 Euro



An Bord einer Hundertjährigen

••• Legendäre „Liemba“: Erbaut 1913 in Papenburg, dann in Einzelteilen in die afrikanische Kolonie verschifft und unter dem Namen „Goetzen“ wieder zusammengenietet, schippert sie heute noch immer auf dem Tanganjikasee. Die Autorin Sarah Paulus hat sich 2013 an Bord des historischen Dampfers begeben, auf dem längst der „African way of life“ herrscht. Entstanden ist eine großartig geschriebene und äußerst unterhaltsame Reisereportage. In der 2016 aktualisierten Auflage werden auch die internationalen Bemühungen zur Rettung des sanierungsbedürftigen Frachters thematisiert.

Sarah Paulus, Rolf G. Wackenberg.
Von Goetzen bis Liemba. 2. Auflage.
267 Seiten. Artissage Verlag. 14,50 Euro

Überlebenskampf

••• Eigentlich sind Louise und Ludovic ganz zufrieden mit ihrem Leben. Doch das Paar strebt nach mehr – es will das wahre Leben spüren. Eine Weltumsegelung soll sie aus der Routine ihres schicken Pariser Alltags entreißen. Als das Paar auf einer unbewohnten Insel strandet, ist der Spaß des Abenteuers vorbei. Es beginnt ein existenzieller Kampf ums Überleben – und um ihre Liebe. Autissiers Roman ist eine moderne Robinsonade, die den Lesern die Grenzen der Menschlichkeit schonungslos vor Augen führt.

Isabelle Autissier: Herz auf Eis. 224 Seiten. mareverlag. 22,00 Euro



Der Zeit voraus

••• Globalisierung ist ein verhältnismäßig junger Begriff. Dabei hat es grenzüberschreitendes Handeln bereits in der Antike und im Mittelalter gegeben. Mark Häberlein, Professor für Neuere Geschichte an der Otto-Friedrich-Universität Bamberg, zeigt dies anschaulich anhand der mittelalterlich-neuzeitlichen Handelsimperien der Fugger und Welser – zwei der bedeutendsten Handelshäuser des 16. Jahrhunderts. Beide stammten aus Augsburg und waren so was wie die ersten „global player“.

Mark Häberlein. Aufbruch ins globale Zeitalter. 256 Seiten. Theiss Verlag. 24,95 Euro



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

09.-12.05. MÜNCHEN



Foto: Messe München

Leitmesse.

Die „Transport Logistic“ in München zählt zu den wichtigsten Branchenevents.

Die ganze Welt der Logistik

••• Zehntausende Fachbesucher aus aller Welt werden Anfang Mai zur „Transport Logistic“ in München erwartet. Die Veranstaltung, die alle zwei Jahre in der bayrischen Metropole stattfindet, gilt als internationale Leitmesse

für die gesamte Transport- und Logistikbranche. Die Seeverkehrswirtschaft mit Reedereien, Häfen und Expeditionen wird dabei wie alle Jahre einen Schwerpunkt bilden. Neben der riesigen Ausstellung erwartet die Teil-

nehmer ein umfangreiches Konferenzprogramm rund um Verkehrsträger, Infrastruktur und technologische Innovationen.

Transport Logistic
www.transportlogistic.de

APRIL

täglich bis 17.04. FLENSBURG
Ausstellung: Schiffe sehen
www.flensburg.de/schiffahrtsmuseum
täglich bis 23.04. BREMEN
Fotoausstellung: Streiflichter aus den Bremer Häfen
www.uebersee-museum.de
täglich bis 29.05. TOULON (Frankreich)
Fotoausstellung: Photographier Le Port Toulon 1845-2016
www.musee-marine.fr
04.-05.04. HAMBURG
Hamburg Offshore Wind Conference
www.dnvgl.com/energy/events

04.-06.04. SÃO PAULO (Brasilien)
Intermodal South America
www.intermodal.com.br/en
06.04. HONGKONG
Hong Kong Ship Finance Forum
www.marinemoney.com/forums/HK17
18.04. HAMBURG
Vortrag Nautischer Verein: Das ferngesteuerte Schiff ...
www.nautischer-verein-hamburg.de/veranstaltungshinweise
19./20.04. KAPSTADT (Südafrika)
Intermodal Africa
www.transportevents.com

22./23.04. BREMERHAVEN
Open Ship auf der „Polar Stern“
www.awi.de/im-fokus/wissenschaftsjahr/open-ship-polarstern.html
22.-28.04. SINGAPUR
Singapore Maritime Week
www.smw.sg
24.-26.04. ANTWERPEN (Belgien)
Breakbulk Europe
www.breakbulk.com/events
25.-28.04. HELSINKI (Finnland)
Arctic Shipping Forum
maritime.knect365.com/arctic-shipping-forum

MAI

09.-12.05. MÜNCHEN
Transport Logistic
www.transportlogistic.de
09./10.05. SHANGHAI (China)
Marine Money China Ship Finance
www.marinemoney.com
09.-11.05. BREMERHAVEN
Windforce 2017
windforce.info/de
16.05. HAMBURG
Vortrag Nautischer Verein: Exkursion VTS Hamburg und Hafenslotsenstation
www.nautischer-verein-hamburg.de

16./17.05. HAMBURG
Global Liner Shipping
maritime.knect365.com/global-liner-shipping
16.-18.05. VANCOUVER (Kanada)
LNG Conference & Exhibition
www.canadalngevent.com/executive-advisory-board
17./18.05. ROSTOCK
6. Zukunftskonferenz Wind & Maritim
www.wind-maritim.de

23./24.05. LONDON (Großbritannien)
UK Ports Conference 2017
www.waterfrontconferencecompany.com
23./24.05. ATHEN (Griechenland)
Posidonia Sea Tourism Forum
www.posidoniasetourism.com/2017-sea-tourism-forum.aspx
25.-27.05. IMABARI (Japan)
Bari Ship 2017
www.bariship.com
30.05.-02.06. OSLO (Norwegen)
Norshipping 2017
www.nor-shipping.com

JUNI

01./02.06. AMSTERDAM (Niederl.)
Dry Cargo Exhibition & Conference
www.easyfairs.com/de/dry-cargo-2017/dry-cargo-2017

01./02.06. BARCELONA (Spanien)
ESPO European Seaports Organisation Conference 2017
www.espo-conference.com

07./08.06. ANTWERPEN (Belgien)
European Environmental Ports Conference
www.wplgroup.com

IMPRESSUM

Deutsche Seeschifffahrt**Verlag**

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

Herausgeber

Dr. Dirk Max Johns,
johns@reederverband.de

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

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

Redaktion

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
Janina Kummerfeldt
Tel.: 040/46 88 32-35,
kummerfeldt@jdb.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2016

Abonnements und Vertrieb

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

Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

Rolls-Royce plc

Druck

Merkur Druck GmbH
Oststraße 49, 22844 Norderstedt

Abonnementpreis

36,00 EUR, für Schüler, Studenten und Senioren 21,00 EUR jährlich, inkl. 7% MwSt. und Zustellgebühr, Einzelheft 6,00 EUR inkl. 7% MwSt.

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

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

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Druckauflage:
7.000 Exemplare



**Auflage IW
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

