

# Deutsche Seeschifffahrt

3. Quartal 2017

**VDR** Verband  
Deutscher  
Reeder

[www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)



## 16 | POLITIK



Bundestagswahl:  
die Positionen der  
Parteien zur  
Seeschifffahrt

## 20 | PORTRÄT



Tradition:  
Michael Vinnen  
leitet Bremens  
älteste Reederei

## 42 | INNOVATION



Hartmann-Gruppe:  
neue Generation  
von Gastankern  
in Fahrt

## 30 | SEETRANSPORT

Die Spur der Steine – wie Marmor & Co.  
nach Deutschland kommen





# **THE LIBERIAN REGISTRY**

## A Pioneer in Innovative Technology

---

Hohe Bleichen 11, 20354 Hamburg, Germany  
Tel: +49 40 3500 4660 | Email: [info@liscr.de](mailto:info@liscr.de)



Foto: Joerg Schwalfenberg

”

## Kann Deutschland ein starker Schifffahrtsstandort bleiben?

••• Die Schlagzeilen der letzten Monate zur Lage der Seeschifffahrt in Deutschland sind nur selten optimistisch. Häufig ist von Insolvenzen, Verlust von Arbeitsplätzen und unsicheren Perspektiven für den Standort die Rede. Eine nachhaltige Erholung der Fracht- und Charraten ist noch nicht in Sicht, zumal weiterhin neue Tonnage in den Markt drängt – befeuert auch durch Subventionen in Asien.

Hinzu treten Schwierigkeiten hiesiger Unternehmen, an frisches Kapital zur Erneuerung der Flotte zu kommen. Neugeschäft mit den vormals so dominanten deutschen schiffsfinanzierenden Banken gibt es kaum noch. Und bei immer mehr notleidenden Krediten ziehen die Gläubiger den Stecker.

Immerhin ist es Politik und Schifffahrt gelungen, den Abwärtstrend bei Ausbildung und Beschäftigung an Bord zu stoppen. Die Sicherung des maritimen Praxiswissens ist für die Zukunftsfähigkeit der deutschen Handelschifffahrt unerlässlich. Die Reeder konnten mit der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland die Ausbildungszahlen trotz Krise stabilisieren und bislang mehr als 1.300 Berufseinsteiger fördern. Die Beseitigung der Nachteile bei den Lohnnebenkosten hat deutsche Seeleute wettbewerbsfähig gemacht.

Aber diese Maßnahmen alleine reichen nicht, um den maritimen Standort Deutschland nachhaltig zu stärken. Seine Anziehungskraft

nimmt ab, weil sich deutsche Reedereien immer stärker internationalisieren. Eigenkapital wird zunehmend über Leasingstrukturen aus China und Börsenvehikel aus Oslo, New York und Teilen Asiens akquiriert. Beim Fremdkapital geben mittlerweile chinesische Banken und Kapitalgeber jenseits des Bankensektors den Ton an. Diese Finanzierer und das immer internationaler ausgerichtete Management deutscher Schifffahrtsunternehmen nehmen den Standort Deutschland unter allen Aspekten kritisch in den Blick: Warum sitzt die Reederei hier und nicht in London, Singapur oder Oslo?

Unsere Schiffe sind schon immer global unterwegs – jetzt werden die Unternehmensstrukturen an Land noch internationaler. Nur mit wettbewerbsfähigen Rahmenbedingungen kann der Standort Deutschland seine Bindewirkung sichern – und mit dem richtigen Personal: Wenn es weiter motiviert, innovativ und zuverlässig ist, dann sind die Menschen das beste Argument für den Standort. Und das nützt dann Deutschland. Denn von einer starken Schifffahrt profitiert die gesamte Volkswirtschaft.

Ihr

Alfred Hartmann  
Präsident, Verband Deutscher Reeder

# Inhalt



14



20



26



30




---

## MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**  
Neues aus den Unternehmen
- 14 POLITIK**  
Impressionen von der Nationalen Maritimen Konferenz in Hamburg
- 16 BUNDESTAGSWAHL**  
Die Positionen der Parteien zur Schifffahrt und zur maritimen Wirtschaft  
*Kommentar von Ralf Nagel*
- 20 PORTRÄT**  
Reeder Michael Vinnen
- 24 BILANZ**  
Marktumschwung im Schiffbau
- 26 SMART SHIPPING**  
E.R. Schifffahrt: intelligente Module für mehr Effizienz

---

## MARITIME LOGISTIK

- 28 MELDUNGEN**  
Neues aus den Häfen
- 30 TRANSPORT**  
Hart und schwer: wie Naturstein aus aller Welt nach Deutschland kommt
- 38 SICHERHEIT**  
Wie Reedereien mit moderner Technik falsch deklarierte Container aufspüren
- 41 JUBILÄUM**  
Zehn Jahre Hamburger Lloyd
- 42 INNOVATION**  
Die Leeraner Hartmann-Gruppe bringt eine neue Generation von Gastankern in Fahrt



## MARITIMES LEBEN

### 52 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

### 54 TRAINING

Wie Seeleute für den Einsatz an Off-shore-Windanlagen geschult werden

### 58 MARITIME MUSEEN

Das Schifffahrtsmuseum Flensburg

### 60 KLIMAWANDEL

Experten rechnen mit einem starken Anstieg des Meeresspiegels. Die Folgen

### 62 ENGAGEMENT

Schüler zu Besuch beim Fleet Operations Center der AIDA-Mutter Carnival

### 64 PORTRÄT

Eberhard Petzold, weltläufiger Fotograf mit Faible fürs Maritime

## PORTFOLIO

### 47 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

### 50 VERSICHERUNGEN

P&I Clubs mit glänzenden Bilanzen

## RUBRIKEN

6 LUFTBILD Blick aus dem All

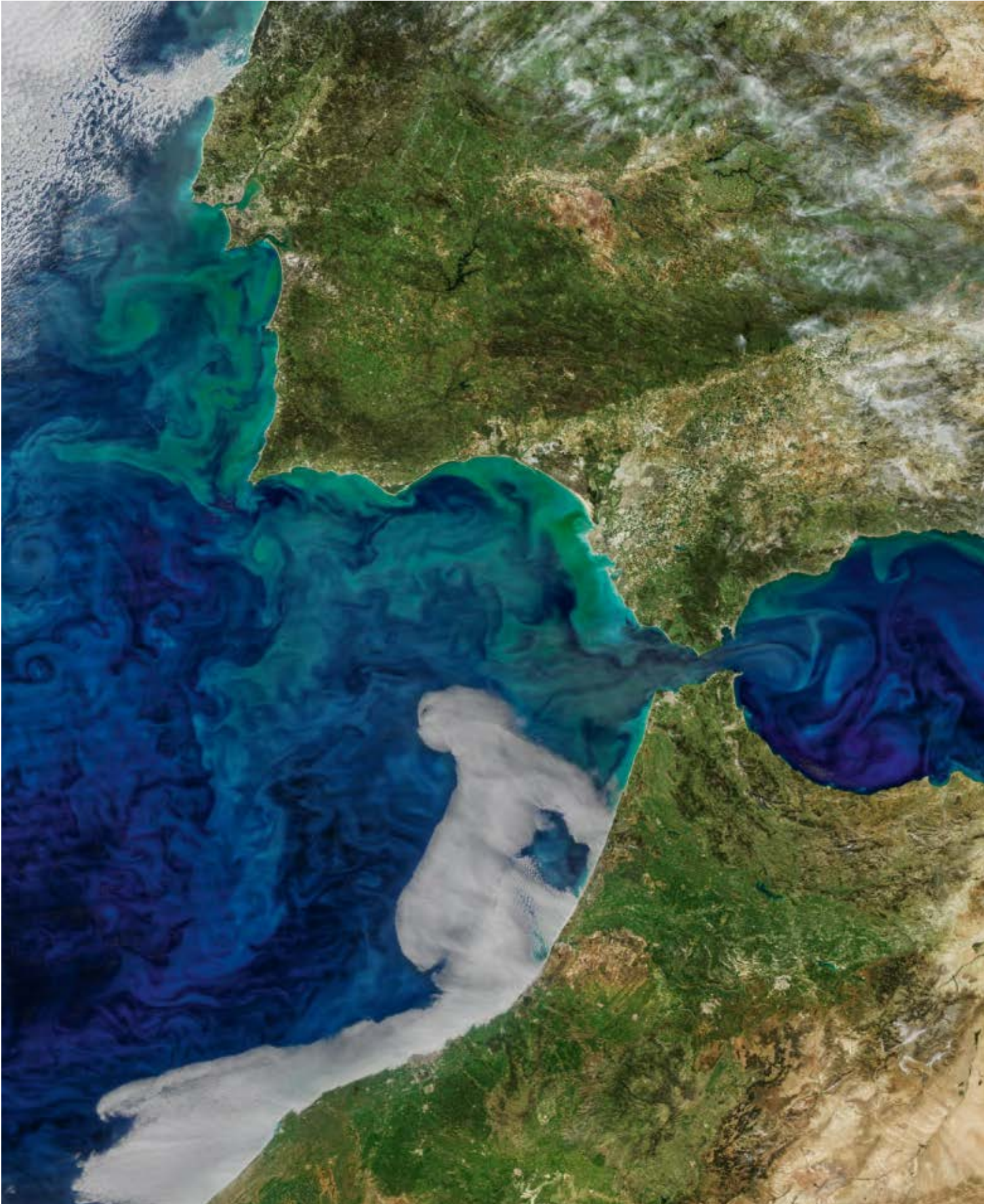
8 PROFILE Personalien aus der maritimen Wirtschaft

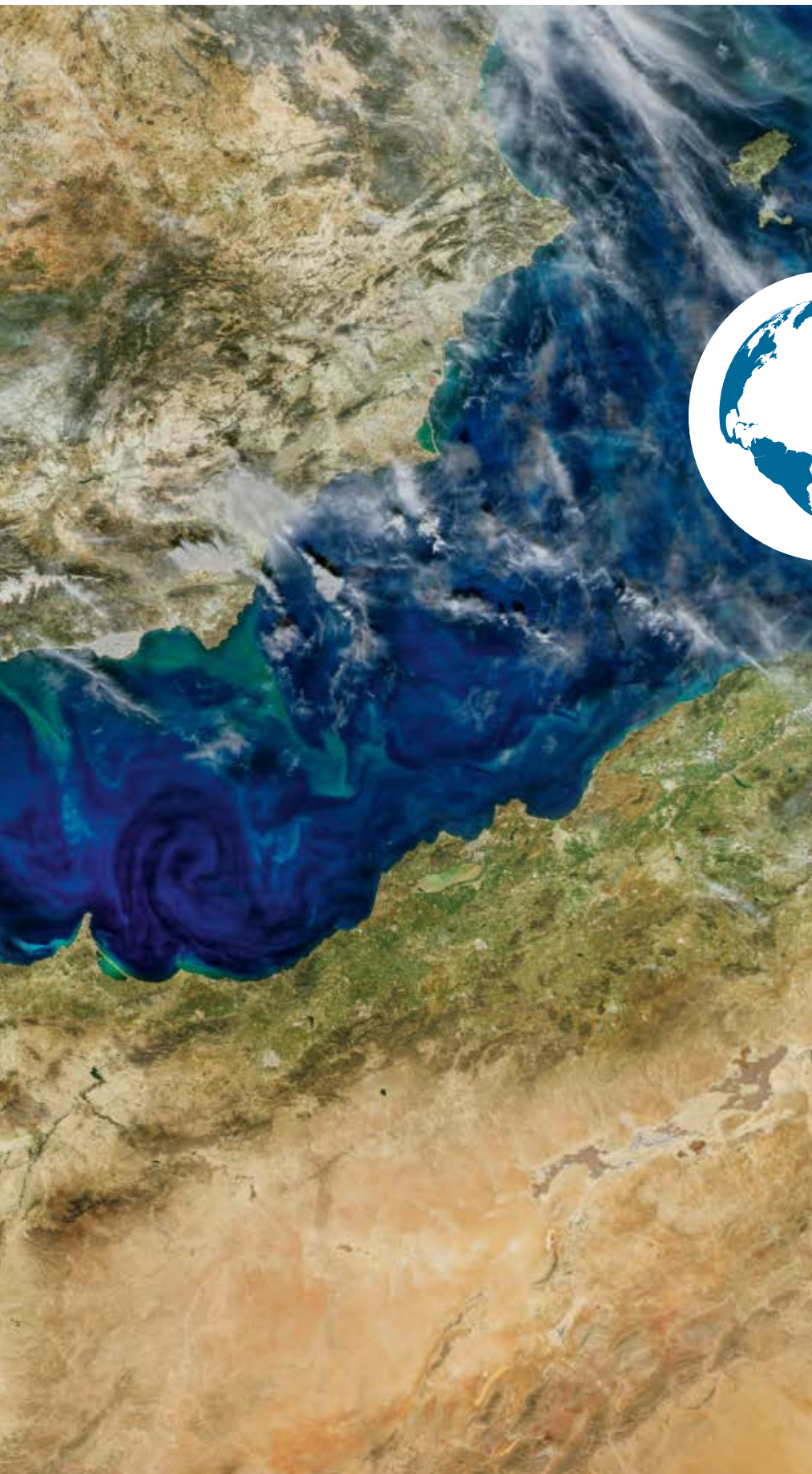
46 NEUE SCHIFFE Daten und Fakten

64 PUBLIKATIONEN Neue Bücher

66 KALENDER Treffpunkte der maritimen Welt

66 IMPRESSUM Herausgeber und Redaktion





## Die Straße von Gibraltar im Aquarell-Look

••• Vom Weltraum aus betrachtet, erscheint die Straße von Gibraltar klein im Vergleich zu den Kontinenten, die sie trennt. An der engsten Stelle der Straße liegt Afrika nur 14 Kilometer von Europa entfernt. Aber die schmale Wasserstraße ist eine komplexe Umgebung, die zu auffälligen Phytoplankton-Blüten führt, wenn die Bedingungen dafür günstig sind.

Die Wasserzirkulation im Umfeld der Meerenge produziert interessante Phänomene – hier auf dem Bild von Anfang März ist etwa eine Blüte mit bunten Ranten zu sehen. Die Daten lieferte der NASA-Satellit „Aqua“. Um Farbunterschiede und die subtile Zeichnung der Blüte stärker hervorzuheben, wurde eine Reihe von Verarbeitungsschritten durchgeführt.

Die komplizierten Strukturen des Phytoplanktons folgen dem Muster der Wasserverwirbelung, die in dieser Region sehr turbulent werden kann. Dazu tragen etwa interne Wellen bei, die teilweise eine Höhe von bis zu 100 Metern erreichen können, von denen aber bestenfalls der Kamm die Oberfläche durchbricht. Sie treten vorzugsweise bei dem Wasser auf, das vom Nordatlantik in östlicher Richtung ins Mittelmeer fließt.

Die meisten der farbigen Strudel sind auf Phytoplankton zurückzuführen. Der Ozeanologe Norman Kuring vom NASA Goddard Space Flight Center weist aber darauf hin, dass insbesondere im Bereich von Flussmündungen die Farbe durch Sedimente verändert werden kann. Ein Teil der gelb-grünen Wolke in der Nähe des Guadalquivir-Flusses könnte zum Beispiel auf gefärbte organische Stoffe (CDOM) zurückzuführen sein. Allerdings sei die Menge der Schwebstoffe vor der iberischen und der afrikanischen Küste geringer als erwartet, so Kuring. |•••

Foto: NASA

## | PROFILE |



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12



13

## HAMBURG SÜD

Neuer Posten für den langjährigen Hamburg Süd-Chef

**1 Ottmar Gast:** Der 65-Jährige wechselt in den Aufsichtsrat des Unternehmens und übernimmt dort den Vorsitz. Gasts Nachfolger als Sprecher der Geschäftsführung wird der 49-jährige **2 Arnt Vespermann.** Der Manager ist bereits seit 2009 Mitglied der Geschäftsführung.

## BIMCO

Zusätzliche Aufgabe für **3 Anastasios Papagiannopoulos:** Der CEO des griechischen Schifffahrtsunternehmens Common Progress übernimmt das Präsidentenamt beim Baltic and International Maritime

Council (Bimco). Für seine zweijährige Amtszeit hat er sich vorgenommen, die Digitalisierung in der Wirtschaft voranzubringen.

## CLASS NK

Veränderungen gibt es auch bei der japanischen Klassifikationsgesellschaft Class NK: **4 Dr. Toshiyuki Shigemi** ist neuer Executive Vice President. Shigemi arbeitet bereits seit 1981 für Class NK und durchlief in dieser Zeit verschiedenste Management-Positionen.

## IAPH

Der Internationale Hafenverband IAPH setzt auf Kontinuität: **5 Santiago Garcia-Milà,** strategischer und kaufmännischer

Direktor beim spanischen Mittelmeerhafen Barcelona, ist als IAPH-Präsident wiedergewählt worden.

## IHO

Die Vollversammlung der Internationalen Hydrographischen Organisation (IHO) hat den Vizepräsidenten und Leiter der Abteilung Nautische Hydrographie des BSH, **6 Dr. Mathias Jonas,** zum Generalsekretär gewählt. Jonas ist der erste Deutsche, der die IHO leiten wird.

## BALTIC EX

**7 Janet Sykes** ist neue Chief Commercial Officer beim britischen Unternehmen The Baltic Exchange. Sykes war vorher als Head of Communica-

tion bei Clarksons Platou tätig.

## GRONINGEN

Frischer Wind bei der niederländischen Hafengesellschaft Groningen Seaports NV. Mit **8 Dertje Meijer** und **9 Joop Atsma** ist der Aufsichtsrat wieder vollständig besetzt. Meijer bringt dabei viel Branchenerfahrung mit. Sie stand von 2009 bis Mitte 2016 an der Spitze der Hafenverwaltung Amsterdam.

## AWI

Große Ehre für **10 Antje Boetius:** Die Tiefseeforscherin vom Alfred-Wegener-Institut (AWI) ist von der Braunschweigischen Wissenschaftlichen Gesellschaft mit der Carl Friedrich Gauß-Medaille

ausgezeichnet worden. Sie habe die Rolle von Mikroben in der Tiefsee in ein völlig neues Licht gerückt, sagte Antje Schwalb, Geologie-Professorin der TU Braunschweig.

## HEMPEL

**11 Michael Hansen** hat der dänischen Reederei Maersk nach 19 Jahren den Rücken gekehrt. Seit Anfang Mai ist Hansen beim Schiffsfarbenhersteller Hempel. Dort übernahm er den Posten des Executive Vice President & Chief Commercial Officer (CCO)

## IMPERIAL

Weitere Aufgaben für **12 Michael Lütjann:** Der 47-Jährige ist nun nicht nur Chief

Information Officer (CIO) und Mitglied der Geschäftsführung von Imperial Logistics, sondern nun auch auf übergeordneter Ebene für die Logistikdivision des Gesamtkonzerns Imperial Holdings Limited, Südafrika zuständig.

## LEBUHN & PUCHTA

**13 Dr. Sabine Rittmeister** ist frischgebackene Head of Maritime bei der Hamburger Kanzlei Lebuhn & Puchta. Die Rechtsanwältin vertritt Mandanten in allen Fragen des nationalen und internationalen Schifffahrts- und Transportrechts. Unterstützt wird Rittmeister dabei von acht Schiffsanwälten.



## AUSGEZEICHNETE AUSBILDUNG

„Exzellenter Ausbildungsbetrieb und Ausbilder 2017“ – über diese Auszeichnung durften sich die Ausbildungsreederei Rörd Braren aus Kollmar und der Ausbilder Uwe Rottwinkel von der Rambow Reederei aus Drochtersen freuen. Sie wurden für ihre herausragende Schiffsmechaniker-Ausbildung geehrt. Im Rahmen des 11. Bremer Schiffahrtskongresses vergab die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V. (BBS e.V) die Auszeichnungen.

„Die maritime Branche ist uns eine Herzensangelegenheit, egal,



ob es um Ausbildung und Studium, um die Gewinnung von Fachkräften oder um die klassische Branchenbetreuung geht“, sagte Jörg Schulz, Bremer Wirtschaftsstadtrat. Besonders angetan war die BBS e.V. dabei von dem Enga-

gement Rörd Brarens. Doch für den Preisträger und Eigentümer der gleichnamigen Reederei ist das eine Selbstverständlichkeit. „Die Ausbildung junger Menschen gehört für mich einfach zur unternehmerischen Verantwortung“, so

**Preisverleihung.** Das Foto zeigt von links: Ernst-Peter Ebert, Vorsitzender BBS e.V., Rörd Braren, Rörd Braren Reederei, Uwe Rottwinkel, Reederei Rambow, Peter Geitmann, stellvertretender Vorsitzender der BBS e.V. und Holger Jäde, BBS-Chef.

der Reeder, der auch Vorsitzender der Berufsbildungs-Kommission des VDR ist.

Mit Uwe Rottwinkel wurde erstmals ein Ausbilder für seinen persönlichen Einsatz geehrt. „Mit dieser Auszeichnung möchten wir allen Beteiligten für das besondere Engagement danken“, sagte Holger Jäde, Chef der BBS.

[www.berufsbildung-see.de](http://www.berufsbildung-see.de)

# 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](http://www.classnk.com)

Global Authority in Maritime Standards

**ClassNK**  
[www.classnk.com](http://www.classnk.com)



## Starke Schlepper-Allianz aus Hamburg

••• Die beiden Traditionsunternehmen Fairplay und Bugsier schließen sich zusammen. Ziel ist es, die beiden renommierten Marken gemeinsam weiter auszubauen und die Präsenz in Deutschland und Europa zu stärken. Vorgesehen ist der Erwerb der Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG durch die Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH. Dafür haben die beiden

Reedereien eine Absichtserklärung unterzeichnet. Die Reederei Bugsier wird als Marke vollständig in die Firmengruppe von Fairplay-Towage aufgenommen und weitergeführt.

Der Markt der Hafenschlepp-Assistenz in Nordwesteuropa ist hart umkämpft. Ein international ausgebautes Netzwerk ist hier von entscheidender Bedeutung. Die starke Präsenz von Bugsier auf dem deutschen Markt ist eine ideale

Ergänzung der im europäischen Ausland stark vertretenen Fairplay-Towage. Durch die Bündelung der Flotten beider Unternehmen entsteht ein flexibler Partner der Schifffahrt. Darüber hinaus bringt Bugsier neue, starke Geschäftsfelder und Expertise in die Fairplay-Gruppe mit ein. Hierzu gehört insbesondere die Hochseeschlepperei für die Öl- und Gasindustrie und die Offshore-Windenergiewirtschaft.

**Marke.** Mit über 100 Schleppern ist der neue Firmenverbund eine wichtige Größe in Nordeuropas Häfen.

## Internationaler Tag der Seefahrer gefeiert

••• Der Internationale Seemannsclub Welcome in Bremerhaven, der Bremer Wirtschaftssenator und die Terminalunternehmen haben zum Tag der Seefahrer ein unterhaltsames Programm für die Seeleute der im Hafen liegenden Schiffe, für Studierende der Hochschule Bremen und der Seefahrtschule Cuxhaven sowie für Gäste und Helfer aus Hafen und Stadt zusammengestellt.

Der Internationale Tag der Seefahrer wurde von der IMO 2010 beschlossen und wird seitdem jährlich weltweit unter einem Motto begangen – in diesem Jahr: „Seafarers Matter“.

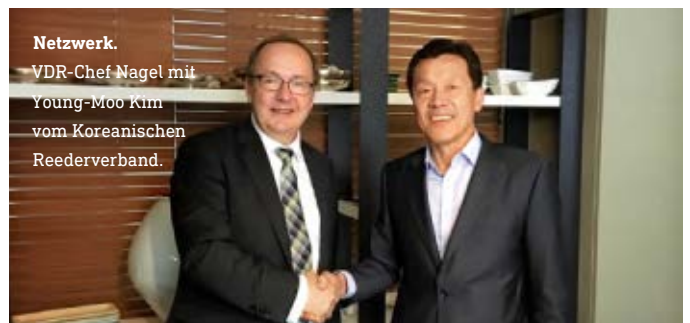


**Showeinlagen.** Sportler und Cheerleader begeisterten das Publikum.

Foto: Internationaler Seemannsclub Welcome

### Netzwerk.

VDR-Chef Nagel mit Young-Moo Kim vom Koreanischen Reederverband.



## Verbindungen nach Südkorea gestärkt

••• Auf Einladung der Bundesvereinigung für Logistik (BVL) Korea hat Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder, an der 2. Deutsch-Koreanischen Logistikkonferenz in Seoul teilgenommen und einen Vortrag über LNG in der Schifffahrt gehalten. Bei einem Treffen mit der Verbandsspitze des Koreanischen Reederverbands warb Nagel für die Unterstützung der deutschen Klimaschutz-Position bei der International Maritime Organization.

Foto: VDR

Foto: ©Carl-Jürgen Bausch – stock.adobe.com

**Reife Leistung.** Innerhalb von zehn Jahren ist die Zahl der Totalverluste um mehr als 50 Prozent zurückgegangen.



Foto: ©MAGNIFIER - stock.adobe.com

## Die Seeschifffahrt ist sicherer denn je

••• Auch wenn es immer mal wieder spektakuläre Unglücke gibt: Statistisch gesehen ist die Schifffahrt inzwischen so sicher wie niemals zuvor. Nach Erhebungen der Allianz-Spezialversicherungsgesellschaft AGCS gingen im vergangenen Jahr weltweit nur noch 85 Schiffe verloren. Das seien 16 Prozent weniger als im Vorjahr und lediglich halb so viele wie noch vor zehn Jahren.

In der Mehrzahl der Fälle sind die Schiffe gesunken, oft bei schwerer See. Sie können aber auch ausgebrannt sein oder nach einer Havarie so stark beschädigt, dass sie verschrottet werden müssen. Die

Zahl der Schiffsunglücke verringerte sich ebenfalls um vier Prozent auf 2.611.

Mehr als ein Viertel der Totalschäden entfallen auf Südchina, Indochina, Indonesien und die Philippinen. Zweitgefährlichste Ecke der Schifffahrt sind das östliche Mittelmeer und das Schwarze Meer. „Obwohl der langfristige Abwärtstrend bei den Totalschäden ermutigend ist, gibt es keinen Anlass, sich zurückzulehnen“, sagte Baptiste Ossena von der AGCS. Die Schifffahrt sei mit neuen Risiken, etwa im Bereich Cyberkriminalität, konfrontiert.

[www.agcs.allianz.com](http://www.agcs.allianz.com)

## Frisia-Offshore unter deutscher Flagge

••• Die Reederei Frisia-Offshore hat zwei Crew-Transfer-Schiffe ins deutsche Seeschiffsregister zurückgeführt. „Aufgrund der Fördermöglichkeiten durch die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland gewinnt die deutsche Flagge weiter an Attraktivität“, so Rolf Harms, Geschäftsführer der Frisia-Offshore. Außerdem dürfen seit der Einführung des „Codes für Offshore-Servicefahrzeuge“ 2015 an Bord der Offshore-Spezialschiffe bis zu 60 speziell ausgebildete Servicetechniker befördert werden. Die drei Schiffe der „Wind-Force-Klasse“ wurden entsprechend den Anforderungen der Charterkunden für den Transport von bis zu 24 Personen konstruiert. „Die Rückflaggungen sind ein weiterer Beleg dafür, dass sich die politischen Anstrengungen gelohnt haben, die deutsche Flagge wettbewerbsfähiger zu machen“, sagt VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel.

[www.frisia-offshore.de](http://www.frisia-offshore.de)



**Service.** Von Nordeich aus bedient Frisia-Offshore mehrere Windparks mit Crew-Transfer-Schiffen.

Foto: Frisia Offshore

## Piraterie: wieder mehr Überfälle

••• Die Zahl der Übergriffe auf Schiffe vor der westafrikanischen Küste hat sich 2016 verdoppelt. Auch vor der ostafrikanischen Küste kam es zu mehr Angriffen. Das ist das Ergebnis des aktuellen Piraterie-Berichts von Oceans Beyond Piracy (OBP). Die NGO gehört der Internationalen Somalia-Kontaktgruppe bei der UN an und arbeitet auch mit der IMO zusammen. Dem Bericht zufolge gab es im vergangenen Jahr in westafrikanischen Gewässern 95 Übergriffe auf Schiffe – 41 mehr als 2015. Zwei Drittel davon gingen von Nigeria aus.

[www.oceansbeyondpiracy.org](http://www.oceansbeyondpiracy.org)



Foto: EU Naval Force

**Kontrolle.** Marineteam überprüft ein Schiff.

## Hapag-Lloyd ist beste Reederei-Marke Deutschlands – und fusioniert mit UASC



Foto: Baschakow/Logistik Heute

**Markenbotschafter.** Nach der Preisübergabe: Nils Haupt, Senior Director Corporate Communications (links), mit den Wettbewerbern auf der Bühne.

den bekanntesten der Welt. Seit der Gründung der Hapag 1847 in Hamburg steht die Marke für Zuverlässigkeit, Professionalität, Qualität und Erfahrung“, sagt Rolf Habben Jansen, Vorstandsvorsitzender der Hapag-Lloyd AG.

Unterdessen haben die beiden Linienreedereien Hapag-Lloyd und United Arab Shipping Company (UASC) ihren Zusammenschluss unter Dach und Fach gebracht. Mit 230 Schiffen und einer gemeinsamen Flottenkapazität von rund 1,6 Mio. TEU ist Hapag-

Lloyd die fünftgrößte Container-Linienreederei der Welt. Hapag-Lloyd bleibt ein in Deutschland registriertes, börsennotiertes Unternehmen mit Hauptsitz in Hamburg.

„Das ist ein wichtiger strategischer Meilenstein und ein großer Schritt nach vorn für Hapag-Lloyd“, sagte Rolf Habben Jansen.

„Wir verfügen künftig nicht nur in Lateinamerika und auf dem Atlantik über eine ausgesprochen starke Marktposition, sondern auch im Mittleren Osten, wo wir zu einem der führenden Anbieter werden. Unsere Priorität ist jetzt eine reibungslose und rasche Integration von UASC in Hapag-Lloyd.“

[www.hlag.com](http://www.hlag.com)

••• Hapag-Lloyd hat bei der Wahl „Beste Logistik Marke“ in der Kategorie „Reedereien“ den ersten Platz belegt. Die Hamburger Linienreederei setzte sich bei der Abstimmung von Lesern

des Logistik-Magazins „Logistik Heute“ und Experten der Bundesvereinigung Logistik (BVL) gegen 15 Wettbewerber in der Industrie durch. „Die Marke Hapag-Lloyd gehört in unserer Industrie zu

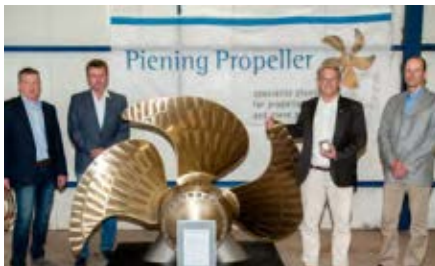


Foto: Piening

**Meilenstein.** Firmenchef Mathias Pein (2. von rechts) mit Propeller und Zertifikat.

### Patentierter Propeller

••• Piening Propeller hat von der Klassifikationsgesellschaft DNV GL die Patenturkunde für den Piening Controllable Propeller (PCP) erhalten. Die Innovation ist frei von Mineralölen und kann ausschließlich mit Wasserhydraulik betrieben werden. „Das Patent stellt einen weiteren Meilenstein für Piening Propeller und dieses besondere Produkt dar“, sagte Geschäftsführer Mathias Pein. Mit dem PCP sei es gelungen, einen Verstellpropeller zu produzieren, der einerseits die Umwelt schütze und gleichzeitig die Kosten des Betreibers senke. „Zum sicheren und nachhaltigen Betrieb sind die Bestandteile der Nabe aus korrosionsbeständigen Werkstoffen gefertigt und die dynamisch belasteten Flächen aus selbstschmierendem Material“, so Pein.

[www.piening-propeller.de](http://www.piening-propeller.de)

### Rickmers ist insolvent

••• Das Amtsgericht Hamburg hat den Antrag des traditionsreichen Schiffahrtskonzerns Rickmers Holding auf Insolvenz in Eigenregie vorläufig genehmigt. Die Hauptgläubigerbank HSH Nordbank hatte das Sanierungskonzept des Vorstands überraschend nicht mitgetragen.

**Reeder.**

Bertram Rickmers zeigte viel Einsatz.



Foto: Daniel Reinhardt/dpa

**Nachzügler.** Das Parlament in Canberra hat das Ballastwasserabkommen ratifiziert.

### Australien für Pflicht zur Ballastwasserbehandlung

••• Australien hat als mittlerweile 56. Schiffahrtsnation die IMO-Ballastwasserkonvention ratifiziert. Damit stehen knapp 54 Prozent der globalen Tonnage hinter dem Abkommen, das am 8. September verbindlich in Kraft treten soll. Verschiedene Flaggen-

staaten, darunter Liberia, das nach Tonnage zweitgrößte Schiffsregister der Welt, haben allerdings an die IMO appelliert, den Termin um zwei Jahre zu verschieben. Organisatorisch, technisch und finanziell sei der Kraftakt für die Branche nicht zu stemmen.



Foto: JJ Harrison/Creative Commons CC 3.0



## Gemeinsam stärker

••• Die beiden Hamburger Reedereien Leonhardt & Blumberg und Buss Shipping bündeln ihre Bereederungsaktivitäten. Ziel ist es, mit dem Zusammenschluss der Unternehmen größere Synergieeffekte zu erzielen und die Marktposition im Wettbewerbsumfeld zu stärken. Die gemeinsame Flotte wird 55 Containerschiffe mit einem Durchschnittsalter von acht Jahren umfassen, von denen der Großteil dem Feeder-Segment angehört. Die Geschäftsführung übernehmen Christian Rychly, Torben Koelln und Mathias Gaethje.

[www.leonhardt-blumberg.com](http://www.leonhardt-blumberg.com)



Portfolio. Zur gemeinsamen Flotte gehört auch der 2012 gebaute L&B-Frachter „Hansa Europe“.

Fotos: Buss; Leonhardt & Blumberg

## Deutsche Flagge mit neuer Website

••• Die deutsche Flagge hat ihren Internetauftritt runderneuert. Neu im Angebot: ein Gebühren-Rechner über die Zeugnisgebühren bei Einflaggun- gen und Neubauten, ein Ausbildungs-Rechner zu den Ausbildungszuschüssen des Bundes, ein direkter Zugang zu elektronischen Zeugnissen und zur Verifikation und eine Karte mit Ärzten für Seetauglichkeitsuntersuchungen.



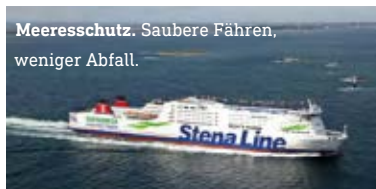
Foto: Audrey Popov - Fotolia

### Expertise.

Mehr Angebote unter [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de).

Meeresschutz. Saubere Fähren, weniger Abfall.

Foto: Stena Line



## Plastiktüten adé

••• Die Fährreederei Stena Line will vom kommenden Jahr an auf allen 35 Schiffen auf Plastiktüten verzichten. Die jährlich etwa eine Million Plastiktüten sollen durch vollständig biologisch abbaubare Tragetaschen ersetzt werden. Abhängig von Temperatur und Umgebung sei der Abbau der Taschen nach etwa zwei Monaten möglich. Schon diesen Sommer sollen mehr als 1,3 Millionen Einwegkaffeebecher durch biologisch abbaubare Varianten ersetzt werden. Plastik im Meer sei ein immer größeres Problem für die Umwelt, so die Reederei.

[www.stenaline.de](http://www.stenaline.de)

## „Nordlicht“ mit Antrieb von Rolls-Royce

••• Nach rund 45.000 Betriebsstunden und rund 1 Mio. Seemeilen Laufleistung hat die „Nordlicht“ neue Antriebe bekommen. Die leistungsstarken Waterjets der Firma Rolls-Royce sind bis zu 23 Prozent effizienter. Außerdem bieten sie Vorteile im Hinblick auf Gewicht, Schwerpunkt, Wartungsfreundlichkeit und Manöversicherheit. [www.ag-ems.de](http://www.ag-ems.de)

Schnellfähre. Der Katamaran „Nordlicht“ der AG Ems pendelt nach Borkum.





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](http://www.kbb-turbo.de)



**Politprominenz.** Der Maritime Koordinator der Bundesregierung Uwe Beckmeyer (r.), konnte neben Bundeskanzlerin Angela Merkel weitere hochrangige Gäste in der Hamburger Handelskammer begrüßen (v.l.): Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, Hamburgs Ersten Bürgermeister Olaf Scholz und den Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) Kitak Lim.

# Das Ruder auf Digitalisierung gelegt

**| 10. Nationale Maritime Konferenz in Hamburg |** Politik und maritime Wirtschaft diskutieren in Hamburg die Herausforderungen des digitalen Wandels und setzen Meilensteine für die Zukunft.

Chancen und Herausforderungen der Digitalisierung standen im Vordergrund der 10. Nationalen Maritimen Konferenz in Hamburg – dem großen Branchentreffen der maritimen Wirtschaft unter Schirmherrschaft der Bundeskanzlerin. Alfred Hartmann, Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR), hob die Potenziale des digitalen Wandels für die Beschäftigten und die Unternehmen hervor: „Die Digitalisierung ist eine große Chance, den Schiffsbetrieb noch effizienter und sicherer zu machen sowie hochwertige Arbeitsplätze am Standort Deutschland zu schaffen. Mithilfe der Daten Hunderter Sensoren an Bord – etwa zur Maschinenleistung und zum Brennstoffverbrauch –

können Reedereien ihre Schiffe effizienter einsetzen, Reparaturbedarfe früher erkennen, Routen intelligenter planen und Leistungsdaten vergleichen.“ Der permanente Datenaustausch zwischen Schiffen, Terminals und Reedereien helfe, Reisegeschwindigkeit und Hafenanläufe zu optimieren, Ressourcen zu schonen und den Kunden mehr Transparenz zu bieten.

**| Freier und fairer Welthandel |** Mehr als 30 Vertreter deutscher Reedereien nahmen an der Konferenz teil, darunter Rolf Habben Jansen, Vorstandsvorsitzender der Hapag-Lloyd AG, der in einem Panel über nachhaltiges Wachstum diskutierte. Bundeskanzlerin Merkel sprach sich in ihrer

Rede für freien und fairen Welthandel aus. Sie wies auch auf die lang anhaltende sehr schwierige, wirtschaftliche Lage der Seeschiffahrt und die dadurch erzwungenen Umstrukturierungen hin.

Gemeinsam mit weiteren Spitzenvertretern maritimer Verbände, der Gewerkschaften, der Bundesministerien für Verkehr und Wirtschaft sowie der Hamburger Wirtschaftsbehörde unterzeichnete Hartmann eine „Gemeinsame Erklärung zur Digitalisierung in der maritimen Wirtschaft“. An diesem Positionspapier mit Handlungsempfehlungen an Wirtschaft und Politik hatte der VDR im Vorfeld intensiv mitgearbeitet und zentrale Herausforderungen thematisiert, unter anderem zur elektroni-

schen Verwaltung und Vereinheitlichung digitaler Meldeverfahren, zur breiten Mobilfunkabdeckung in Häfen, Wasserstraßen und der norddeutschen Küste und zur Anpassung der Ausbildungsinhalte für die Land- und Seeberufe.

**| Digitalisierungsschub nötig |** Ohne den steten Datentransfer zwischen Schiffen, Reedereien und Terminals können viele digitale Innovationen nicht genutzt werden. Deshalb sagte VDR-Präsident Hartmann: „Wir brauchen zuverlässiges Breitbandinternet nicht nur in den Häfen, sondern auch auf den Wasserstraßen und im Küstenmeer.“ Auch die öffentliche Verwaltung brauche einen weiteren Digitalisierungsschub. Grundsätzlich sollten alle Anträge und Dokumente auf elektronischem Weg versandt werden können. Außerdem müsse der Datenaustausch reibungslos und einheitlich funktionieren.



**Verstanden.** VDR-Präsident Hartmann im Gespräch mit Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und Hamburgs Wirtschaftsminister Frank Horch.

Heute arbeiten nur noch halb so viele Seeleute auf einem Handelsschiff wie vor 30 Jahren – bei einer drastischen Verbesserung der Sicherheit und der Transportleistung. Gleichzeitig sind die Aufgaben an Bord anspruchsvoller geworden. Dafür bräuchten die Reedereien hervorragend ausgebildete Besatzungen, so Hartmann: „Je selbstständiger Schiffe fahren können, desto mehr attraktive und verantwortungsvolle Jobs entstehen auch an Land. Wir brauchen kluge Köpfe für die Überwachung und Fernwartung der Schiffe, aber



**Vernetzt.** Zu einem kurzen Austausch am Rande der Konferenz traf sich Hartmann mit IMO-Generalsekretär Kitak Lim.

auch für die Forschung und Weiterentwicklung von Technologien.“

**| Wettbewerbsvorteil Know-how |** Der VDR-Präsident rief dazu auf, die Digitalisierung als Chance zu begreifen und aufgeschlossen für neue Entwicklungen zu sein. „Reedereien sind zwar keine Start-ups aus dem Silicon Valley, aber wir wissen am besten, wie hochwertige Schifffahrt und maritime Logistik gehen. Das maritime Know-how aus der Schifffahrt ist unverzichtbarer Teil des starken Clusters aus maritimer Wirtschaft, Forschung und Entwicklung am Standort Deutschland und ein echter Wettbewerbsvorteil“, sagte Hartmann.

Unter den Ehrengästen der Konferenz befand sich auch der Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) Kitak Lim. In seinem Grußwort betonte Lim die Bedeutung globaler Regeln für die internationale Schifffahrt und wies auf die regulatorischen Meilensteine der IMO hin, zu denen weltweit kontrollierte Umwelt- und Sicherheitsvorschriften gehören. ■■■



**Vereinbart.** VDR-Präsident Hartmann lobt die gemeinsame Erklärung von Wirtschaft und Politik.

# Vor der Wahl

**| Bilanz |** In der zu Ende gehenden Legislatur hat sich in der Schifffahrtspolitik eine Menge getan. Wie die Experten der Parteien das bewerten und was sie in den nächsten vier Jahren vorhaben.



## DIE FRAGEN

••• Die Schifffahrtsexperten von CDU/CSU, SPD, FDP, Grünen und Linkspartei sollten sich zu folgenden fünf Themenkomplexen äußern, die für die deutsche Schifffahrtsbranche von hoher Bedeutung sind:

- 1. Wie zufrieden sind Sie mit der Schifffahrtspolitik der ausgehenden Legislaturperiode?**
- 2. Was hätten Sie gerne noch erreicht?**
- 3. Vor welchen Herausforderungen steht die nächste Bundesregierung?**
- 4. Welchen Beitrag wird Ihre Fraktion im Bundestag leisten?**
- 5. Für welche Schifffahrtspolitik sollte Deutschland sich in der EU und global starkmachen?**



# CDU

## DIE ANTWORTEN

### 1. Bilanz der Legislaturperiode

••• Wir haben viel bewegt. Die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Flagge wurde hergestellt: 100 Prozent Lohnsteuereinbehalt, Abschaffung der 183-Tage-Regel, Novellierung der Schiffsbesatzungsverordnung.

Wir haben das elektronische Schiffsregister möglich gemacht und die Förderung von Innovation im Schiffbau erhöht. Die Förderung von LNG als umweltfreundlicherem Kraftstoff macht die Schifffahrt noch umweltfreundlicher.

Erstmalig haben wir uns im Zusammenhang mit den maritimen Konferenzen im Parlament mit den Themen illegale Fischerei, Schiffsrecycling und Plastikmüll beschäftigt und konkrete Beschlüsse gefasst.

Mit der Schaffung des Deutschen Maritimen Zentrums in Hamburg wollen wir langfristig die maritime Wirtschaft insbesondere bei Forschung und Entwicklung unterstützen.

### 2. Was liegen blieb

••• Eine für alle Häfen geltende Regelung der Anforderungen für den LNG-Einsatz.

### 3. Künftige Herausforderungen

••• Eine große Herausforderung ist der Plan der chinesischen Regierung, Nr. 1 im Hightech-Schiffbau zu werden. Als große Handelsnation brauchen wir die maritime Kompetenz in allen Sektoren: Schiffbau, Finanzierung, Bereederung, Hafenlogistik, Offshore, maritime Forschung. Diese Kompetenz zu sichern und zu stärken, ist vorrangig.

### 4. Beitrag der Fraktion

••• Wie in den letzten Jahren wird die Unionsfraktion der Antreiber in der maritimen Politik sein.

### 5. Ausrichtung der Schifffahrtspolitik

••• Ich setze mich für eine nachhaltige Schifffahrtspolitik ein, d.h. für eine langfristig auf soziale, ökologische und wirtschaftliche Aspekte achtende Strategie zum Erhalt und zur Stärkung des Schifffahrtsstandorts Deutschland.



**Rüdiger Kruse.** Der 56-Jährige ist seit 2009 Mitglied des Bundestags und u.a. Mitglied im Haushaltsausschuss. Seit 2015 ist der Hamburger Beauftragter für die maritime Wirtschaft seiner Fraktion.

# SPD

## DIE ANTWORTEN

### 1. Bilanz der Legislaturperiode

••• Ich bin sehr zufrieden mit dem, was wir in dieser Legislaturperiode in der Schifffahrtspolitik erreicht haben. Ganz konkret haben wir im Bundestag zwei wichtige Anträge verabschiedet, um die gesamte maritime Branche zu stärken. Dazu gehören wegweisende Entscheidungen, um die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Flagge sicherzustellen – etwa die Anhebung des Lohnsteuereinhalts auf 100 Prozent oder die Streichung der 183-Tage-Regelung.

### 3. Künftige Herausforderungen

••• Besondere Herausforderungen ergeben sich aus Digitalisierung und Automatisierung – gerade für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Häfen und auf See. Dazu kommt die Generationenaufgabe Energiewende. Wir bekennen uns zu den Pariser Klimazielen und setzen uns für ihre Umsetzung ein. Das betrifft nicht nur die Offshore-Industrie. Die gesamte maritime Branche muss einen Beitrag leisten. In der Schifffahrt spielen alternative Antriebe eine entscheidende Rolle für „Green Shipping“. LNG hat viel klimapolitisches Potenzial. Reeder und Werften sollten bei Investitionen in Bau und Umrüstung von Schiffen auf LNG unterstützt werden.

### 4. Beitrag der Fraktion

••• Politisches Ziel der SPD-Bundestagsfraktion ist es, die Ausbildung und Beschäftigung zu stärken. Das gelingt nur, wenn die Attraktivität der deutschen Flagge erhöht wird. Für einen langfristigen Erhalt der Arbeitsplätze in Deutschland müssen die bisherigen Maßnahmen evaluiert werden und gegebenenfalls weitere Anpassungen vorgenommen werden.

### 5. Ausrichtung der Schifffahrtspolitik

••• Nationale und regionale Sonderregeln für die internationale Seeschifffahrt sollten vermieden werden. Deutschland sollte sich stattdessen dafür einsetzen, internationale Regelungen im Rahmen von ILO und IMO voranzubringen. Ziel muss die Entwicklung eines verlässlichen Ordnungsrahmens sein. Ein Beispiel ist die Hongkong-Konvention. Deutschland sollte sich weiter für eine breite Ratifizierung einsetzen, um die Standards im Bereich des Schiffsrecyclings erfolgreich weiterzuentwickeln.



**Johann Saathoff.** Der 49-Jährige Emdener ist seit 2013 im Bundestag und sitzt u.a. im Ausschuss für Wirtschaft & Energie. Er ist einer der Vorsitzenden der „Küstengang“ der SPD-Bundestagsfraktion.



## DIE ANTWORTEN

### 1. Bilanz der Legislaturperiode

••• Die Ausrichtung des aktuellen Bundesverkehrswegeplans trägt den akuten landseitigen Anforderungen einigermaßen Rechnung. Nach wie vor ist in der Schifffahrtspolitik Handlungs- und Reformbedarf vorhanden.

### 2. Was liegen blieb

••• Mehr Fortschritt in Bezug auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit – durch leistungsfähigere Straßen, Schienen, Wasserstraßen und Häfen. Dies ist in Deutschland längst keine Selbstverständlichkeit mehr.

### 3. Künftige Herausforderungen

••• Ein attraktiver Wirtschafts- und Logistikstandort zeichnet sich durch zuverlässige Verkehrsbedingungen und funktionierende Infrastrukturen aus. Die deutschen See- und Binnenhäfen und die Wasserstraßen müssen digital erschlossen und zeitgemäß ausgebaut werden.

### 4. Beitrag der Fraktion

••• Für die Freien Demokraten steht die Stärkung der Seeschifffahrt im Fokus. Wir wollen die Erreichbarkeit der Seehäfen, im Rahmen des technisch und naturräumlich Möglichen, erhalten und ausbauen. Wir wollen die deutschen Reeder durch noch mehr Service und Erleichterungen, z.B. durch Entschlackung und Entbürokratisierung und den weiteren Ausbau von E-Government, an den Standort Deutschland binden. Unser Ziel sind wieder mehr deutsche Flaggenstöcke auf Handelsschiffen.

### 5. Ausrichtung der Schifffahrtspolitik

••• Für die internationale Reputation ist weiterhin ein hohes Engagement in den Bereichen Forschung, Entwicklung und Innovationen beim Schiffbau und bei der Meerestechnik erforderlich. Dazu gehört die Beibehaltung der aktuellen finanziellen Konditionen beim Schiffbau-Innovationsfonds und zusätzliche Mittel für Forschung und Entwicklung.



**Jörg Bode.** Der frühere Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr ist Abgeordneter des niedersächsischen Landtags. Dort ist der 46-Jährige stellvertretender Fraktionsvorsitzender.



## DIE ANTWORTEN

### 1. Bilanz der Legislaturperiode

••• Mit der maritimen Politik der Bundesregierung bin ich alles andere als zufrieden. Die Zeit mit dem aktuellen Maritimen Koordinator waren leider verlorene Jahre. Die Bundesregierung hat deutlich zu wenig unternommen, um die Folgen der internationalen Schifffahrtskrise auf Deutschland abzufedern. Was wir eigentlich gebraucht hätten, wäre eine Reduktion der immensen Überkapazitäten, um die Einnahmesituation wieder zu verbessern. Richtig wäre gewesen: verschrotten, verschrotten und nochmals verschrotten.

### 2. Was liegen blieb

••• Die Bundesregierung hat es nicht hinbekommen, das Thema LNG im Schifffahrtsbereich voranzubringen. Es gibt weiterhin keine Förderrichtlinie – und die Häfen wursteln weiter vor sich hin. Das muss sich ändern. Es wäre sinnvoll, wenn wenigstens der Bund positiv vorangeht und seine Flotte auf LNG umstellt. Doch auch hier tut man sich schwer.

### 3. Künftige Herausforderungen

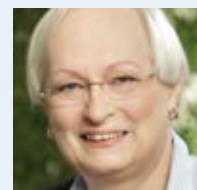
••• Viel bleibt zu tun: Das Thema Minderung von Emissionen aus der Seeschifffahrt wird eine noch wichtigere Rolle spielen müssen. Außerdem brauchen wir dringend klare Regelungen zum verantwortungsvollen Schiffsrecycling. Und last but not least müssen wir mit den passenden Rahmenbedingungen Perspektiven aufzeigen, wie der Schifffahrtsstandort Deutschland als Teil Europas international weiter eine große Rolle spielen kann. Das heißt: eine vereinfachte Schifffahrtförderung, indem wir die Bedingungen für deutsche Seefahrer endlich international wettbewerbsfähig ausrichten.

### 4. Beitrag der Fraktion

••• Unsere Fraktion strebt an, ab 2017 mitzuregieren. Dann müssen wir dringend die genannten Punkte zum Wohle der maritimen Wirtschaft umsetzen.

### 5. Ausrichtung der Schifffahrtspolitik

••• In der Seeschifffahrt regeln wir vieles nicht mehr national, sondern europäisch oder international. Das hat sich bewährt. Vor allem bei Umweltmaßnahmen hat sich gezeigt, dass sich nur etwas ändert, wenn Europa mit gutem Beispiel vorangeht.



**Valerie Wilms.** Die 63-jährige Diplom-Ingenieurin sitzt seit 2009 im Bundestag. Sie ist seit 2013 Mitglied und Obfrau ihrer Fraktion im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur.

# DIE LINKE.

## DIE ANTWORTEN

### 1. Bilanz der Legislaturperiode

••• Für die Linksfraktion habe ich immer klare Kante gezeigt. „Keine Leistung ohne Gegenleistung“ hieß die Überschrift, wenn ich mich gegen weitere steuerliche Förderungen für die deutschen Reeder ausgesprochen habe. DIE LINKE nimmt die Perspektive der Beschäftigten ein. Wie kann es uns gelingen, maritimes Know-how in Deutschland zu halten? Unsere Antwort: Wir brauchen motivierten Nachwuchs, wir brauchen die Seefahrtsschulen und faire Arbeitsbedingungen unter deutschem Arbeitsrecht. In diesem Bereich hat es keine Fortschritte in unserem Sinne gegeben. Im Gegenteil.

### 2. Was liegen blieb

••• Ich sehe einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen der teilweise katastrophalen Situation mancher Reeder, dem globalen Wettbewerb und den aus beidem folgenden mitunter furchtbaren Arbeitsbedingungen auf See. Dieses gilt es zu regeln.

### 3. Künftige Herausforderungen

••• Damit wären auch schon die Herausforderungen für die nächste Bundesregierung und die Aktivitäten der Linksfraktion in der kommenden Wahlperiode genannt.

### 5. Ausrichtung der Schifffahrtspolitik

••• Aus sozialen und ökologischen Gründen ist es notwendig, die gnadenlose Konkurrenz zwischen den Unternehmen mit ihren Belegschaften zu reduzieren. Allianzen sind dort sinnvoll, wo sie zu besserer Auslastung der vorhandenen Gefäße und zur Optimierung der Transportwege führen. Neue Antriebstechnologien und Treibstoffe müssen Vorrang haben vor dem weiteren Ausbau von Volumina. Ohne internationale Regulierung ist das nicht zu erreichen. Wo das im Dialog möglich ist, muss dieser Weg genommen werden, wo Politik Rahmenbedingungen schaffen muss, jener.



**Herbert Behrens.** Der 63-Jährige Gewerkschaftssekretär ist seit 2009 im Bundestag. Dort ist er u.a. Mitglied im Verkehrsausschuss. Behrens ist Vorsitzender der Linken in Niedersachsen.

Foto: FDP; Rainer Christian Kurzeder; privat.



## „Weiterhin kluge Entscheidungen der Politik benötigt“

••• Bundesregierung und Bundestag haben in der auslaufenden Legislaturperiode wichtige Maßnahmen auf den Weg gebracht, um die Arbeitsplätze für deutsche Seeleute wettbewerbsfähiger zu machen. Die Zwischenbilanz ist positiv. Obwohl seit 2011 mehr als 1.000 Schiffe deutscher Unternehmen durch Verkauf oder Verschrottung dem Standort Deutschland verloren gegangen sind und weiter verloren gehen, gelingt es den Reedereien in vielen Fällen, die deutschen Seearbeitsplätze zu erhalten. Dadurch sichern wir mit unseren Nautikern, Technikern und Schiffsmechanikern das unverzichtbare seemännische Expertenwissen für die gesamte maritime Wirtschaft. Das wäre ohne die Entlastung bei den Lohnnebenkosten nicht möglich.

Die tief greifenden Strukturveränderungen in der globalen Schifffahrt erfordern für die Zeit nach der Bundestagswahl weitere kluge Entscheidungen der Politik, um unseren Schifffahrtsstandort in der Weltliga zu halten. Wir müssen fiskalische und regulatorische Rahmenbedingungen ebenso überprüfen wie die Infrastruktur- und Servicequalitäten am Standort. Wir brauchen einen starken politischen Willen, regionale und nationale Sonderbelastungen abzuschaffen oder zu verhindern und stattdessen mit Nachdruck auf internationaler Ebene an einheitlichen Regeln zu arbeiten – etwa für den Klimaschutz. Dann kann der Standort Deutschland trotz der schwierigen wirtschaftlichen Lage ein Heimathafen für die global ausgerichteten deutschen Schifffahrtsunternehmen bleiben.

**Ralf Nagel,** Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR



Fotos: snowing12 – Fotolia; Frank Krems/VDR

**Dach-Kontor.**

Michael Vinnen, hier  
am Sitz der Reederei in  
Bremen, ist seit 1994 in  
der Schifffahrt aktiv.



**Deutsche  
Reeder  
im Porträt**

# Tradition hat Zukunft

**| Teil 13 |** F. A. Vinnen ist die älteste Bremer Reederei. Michael Vinnen, der das Unternehmen in siebter Generation führt, engagiert sich als Vorsitzender des Bremer Rhedervereins für die Branche und den Standort.

Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg

**K**ontinuität ist eine wichtige Dimension bei der Bremer Reederei Vinnen. Schließlich existiert sie seit rund 200 Jahren – „und in der Zeit sind wir mit unserem Büro auch nur Einmal umgezogen“, schmunzelt Geschäftsführer Michael Vinnen.

Der 51-Jährige sitzt mit seinem 14-köpfigen Team natürlich im Vinnen-Haus, einem hübschen Gebäudeensemble mit Weserblick. Das hatte sein Urgroßvater Friedrich Adolf Vinnen 1912 zum Kontorhaus umbauen lassen. Da war das Unternehmen schon fast 100 Jahre alt: Denn die ursprünglich unter dem Namen E.C. Schramm & Co. firmierende Reederei war schon 1819 gegründet worden. Der Gründer E. C. Schramm hatte später die noch deutlich ältere Firma seines Schwiegervaters, nämlich die 1797 gegründete Firma C. C. Hucke & Co., integriert. So steht 1797 auch als Ursprungsdatum seit Langem in

die Fassade des Vinnen-Hauses eingemeißelt. F. A. Vinnen ist damit die älteste Reederei Bremens – und nach der Hamburger Reederei Rob. M. Sloman wohl die zweitälteste Deutschlands.

Eine Menge Tradition also – und doch ein überschaubarer Laden. Die Reederei betreibt von der modern gestalteten obersten Etage aus heute zehn Containerschiffe, darunter zwei im „Third-Party-Management“. Gravierend mehr waren es selten: „Wir haben nicht so viel Federn lassen müssen wie andere, weil wir auch in guten Zeiten vorsichtig gewesen sind“, sagt Michael Vinnen. Kein großer Schrumpfungsprozess, keine große Expansion: In einer Spanne von zehn bis 20 Schiffen sieht Vinnen das Unternehmen nach wie vor gut aufgestellt. „Wir wollen uns im mittleren Segment bewegen“, sagt der hochgewachsene Bremer.

Das gilt auch für die Schiffsgröße: Die Containerfrachter von Vinnen →





→ liegen schwerpunktmäßig in der Range zwischen 3.800 und 4.900 TEU Ladekapazität, zwei ältere Schiffe sind mit knapp 1.600 bzw. 2.600 TEU kleiner – aber Letzteres beispielsweise dank der besonders hohen Zahl an Kühlcontaineranschlüssen meist gut beschäftigt. „Sechs unserer Schiffe sind moderne Wide-Beam-Frachter“, betont Vinnen. Deren deutlich breitere Rumpfform hat gegenüber klassischen Panamaxen enorme Vorteile: Sie brauchen weniger Ballastwasser zur Stabilisierung und lassen sich mit einer kleineren Maschine betreiben, was die Effizienz deutlich steigert.

**| Wettbewerbsfähiger Zuschnitt |** Dank der leistungsfähigen Flotte und der schlanken Struktur hat die Reederei bei den großen Linien einen guten Ruf – die langjährigen guten Beziehungen sind ein Pfund, mit dem Vinnen wuchert. „Owner’s Style Management“ bedeutet nicht nur, dass man dicht dran ist an den Schiffen: „Wir denken wie Eigner – und das bedeutet: langfristig“, sagt Vinnen.

So sei es bei aller Optimierung der Kosten wichtig, in größeren Zeiträumen zu planen und beispielsweise auch die Klassenerneuerung nebst Dockung im Blick zu haben. „Wer vorher auf Teufel komm raus spart, zahlt hinterher womöglich drauf“, sagt Vinnen. Als langjähriges Mitglied

## Steuern, Finanzierung, Arbeitsmarkt: Wir leben in der Schifffahrt von Standortbedingungen. Da muss man sich einbringen.

Michael Vinnen, Geschäftsführender Gesellschafter

einer Einkaufsgemeinschaft (Trampko Purchase Alliance mit ca. 700 Schiffen) profitiere man auch als kleiner Player von vorteilhaften Konditionen. „In einschlägigen Betriebskostenstudien schneiden wir sehr gut ab“, sagt Vinnen. Wer modernen Technologien aufgeschlossen gegenüberstehe, könne auch im kleinen Maßstab wettbewerbsfähig sein.

Besonders wichtig ist dem Traditionsreeder das Personal. Vor einigen Jahren hat das Unternehmen eine eigene Crewing-Agentur in Manila aufgebaut, die sich um die Rekrutierung und Betreuung der

philippinischen Seeleute kümmert. Das Prinzip: „Wir behandeln unsere Leute anständig und sorgen dafür, dass sie sich bei uns wohlfühlen.“ Das hat nicht nur eine ethische Komponente, sondern hilft auch dabei, Kontinuität und Qualität zu sichern.

Seit 2009 betreibt das Unternehmen ein eigenes Kadettenprogramm auf den Philippinen. 60 Nachwuchskräfte haben es schon durchlaufen und sind teilweise bereits in Führungsaufgaben hineingewachsen. In Deutschland bildet die Reederei Schiffsmechaniker aus und gibt nautischen und technischen Offiziersassistenten eine Chance. Vinnens Fazit ist an der Stelle eindeutig: „Das Investment in die Menschen hat sich bezahlt gemacht.“ Das Thema Ausbildung hat für ihn einen hohen Stellenwert. Er sieht hier die ganze Branche in der Pflicht: „Wir müssen einen Beitrag dazu leisten, dass weiter in maritimen Berufen ausgebildet wird – das ist auch wichtig für den Schifffahrtsstandort Deutschland.“

**| Vielfältiges Engagement |** Der Name Vinnen hat in der Hansestadt Bremen und darüber hinaus einen guten Klang. Das liegt zum einen an der reichen Historie, zu der auch die 1921 ausgelieferte Stahl-Viermastbark „Magdalene Vinnen“ zählt, bei Ablieferung das größte Segelfrachtschiff der Welt. Sie ist heute unter dem Namen „Sedov“ als russisches Segelschulschiff unterwegs und mit 117 Metern das längste noch segelnde Traditionsschiff der Welt.

Aber auch das Engagement der Familie spielt hier eine Rolle: Seit Langem ist Vinnen beim Bremer Rhederverein aktiv, seit einigen Jahren als Vorsitzender. Der Rhederverein macht sich für den Schifffahrtsstandort Bremen und seine nautische Kompetenz stark. So wurde für fünf Jahre eine Stiftungsprofessur an der Hochschule Bremen eingerichtet. Nach wie vor ist die Verbindung zwischen Rhederverein und Hochschule eng.

Im Verband Deutscher Reeder (VDR) war Vinnen jahrelang in der Finanz- und Steuer-Kommission aktiv und ist seit 2010 Mitglied im Verwaltungsrat. „Shipping ist ein People’s business“, sagt er. Dazu gehörten auch der informelle Austausch und



**Modell.** Der 1955 gebaute Stückgutfrachter „Adolf Vinnen“ fuhr für die Holland-Amerika-Linie.



### Profil Michael Vinnen

- Geboren 1965
- Diplom-Volkswirt
- Auslandsaufenthalte USA und Japan
- Berufseinstieg Elektronikbranche/  
Investmentbanking
- 1994 Deutsche Seereederei Rostock/  
Laeisz
- 1999 Einstieg in die Reederei Vinnen
- Seit 2003 Geschäftsführender  
Gesellschafter
- Seit 2016 Inhaber
- Vorsitzter Bremer Rhederverein;  
Mitglied im VDR-Verwaltungsrat
- Verheiratet, drei Kinder

das Knüpfen von Kontakten. „Wir leben in der Schifffahrt von Standortbedingungen – Steuern, Finanzierung, aber auch Arbeitsmarkt. Da muss man sich einbringen, das kommt nicht von allein.“ Der VDR sei ein gutes Beispiel dafür, wie man die Wahrnehmung einer Branche auf politischer Ebene verbessern und wichtige Ziele erreichen könne.

**| Entscheidender Schritt |** Eine ganz besondere Herausforderung meisterte Michael Vinnen im vergangenen Jahr: Es gelang ihm, die Reederei wieder zum Familienunternehmen zu machen, indem er den langjährigen Partner, die Wünsche-Gruppe, rauskaufte. Der Hamburger Handelskonzern war 1980 mit einer Mehrheitsbeteiligung eingestiegen, hatte nach jahrelanger Schifffahrtskrise aber ein bisschen die Lust an seinem Engagement verloren – und Vinnen wollte, dass die Familie wieder allein das Sagen hat. „Für beide Seiten war das der ideale Zeitpunkt.“

Bleibt die Firma jetzt in der Familie? Vinnens Kinder – zwei Jungen, ein Mädchen – haben immerhin schon mal einen gewissen Bezug zur Schifffahrt: „Wenn eines unserer Schiffe in der Nähe ist, fahren

wir hin und machen einen Besuch an Bord.“ Seinen eigenen Weg ins Unternehmen sieht er bis heute als optimal an: „Mein Vater hat mich zu nichts gedrängt, und ich habe erst mal was ganz anderes gemacht.“ Volkswirtschaftsstudium in Freiburg, erfolgreicher Berufseinstieg in Branchen, die nichts mit Schifffahrt zu tun haben – und dann die Chance, in Rostock an der Privatisierung des DDR-Staatsbetriebs „Deutsche Seereederei“ mitzuwirken, der später teilweise in Laeisz aufging. Mit 34 landet er dann schließlich im Familienunternehmen und übernimmt dort schon nach wenigen Jahren das Ruder. Sein Vater Christel, mitt-

lerweile 82, hat sich – anders als dessen Vater – von Anfang an zurückgenommen und gibt längst nur noch Ratschläge, wenn man ihn fragt.

Im Blut liegt wohl die insgesamt positive Einstellung zur Branche – die Faszination des weltumspannenden Geschäfts, die Beschäftigung mit großen Objekten, der Kontakt zu den Seeleuten, einem immer noch besonderen Menschenschlag. Das Bonmot seines Großvaters gilt da bis heute: „Schifffahrt ist eine sehr interessante Industrie. Manchmal wäre es mir lieber, sie wäre weniger interessant und dafür ertragreicher.“

Michael Vinnen, der mit seiner Frau im Kirchenchor singt und Finnland als Reiseziel schätzt, lässt sich von der schwierigen Gemengelage aber nicht unterkriegen: „Man kann ja nicht acht Jahre lang mit schlechtem Gefühl ins Büro gehen.“ Immerhin habe die Firma es geschafft, rund 200 Jahre zu überleben. Er und sein Mitgeschäftsführer für den Betrieb der Flotte, Bernd Hein, sehen durchaus Chancen, mit geeigneten Projekten und den passenden Partnern vorsichtig zu wachsen. Vinnen ist überzeugt: „Die Dauerkrise ist nicht der neue Normalzustand.“ |●●

# Erfolg in der Nische



Der globale Schiffbau steckt in einer tiefen Krise: Die Nachfrage nach Neubauten ist in den letzten Jahren dramatisch eingebrochen: Wurden im Jahr 2013 noch 3.375 Schiffe geordert, waren es 2016 nur noch 798 – ein Minus von mehr als 75 Prozent und der schwächste Wert seit Jahrzehnten. Insbesondere die drei größten Schiffbaunationen der Welt – China, Südkorea und Japan – haben mit dramatischen Überkapazitäten ihrer Werften zu kämpfen. Dass es so gekommen ist, ist auch Ausdruck der Vernunft seitens der Reeder: Denn nur wenn weniger neue Schiffe bestellt werden, können Kapazitäten und Transportnachfrage wieder in eine gesunde Balance kommen.

Die Folgen der Weltfinanzkrise 2007 haben die deutsche Schiffbauindustrie ebenfalls schwer getroffen. Das bis dahin wichtigste Marktsegment, Containerschiffe, trocknete nahezu vollständig aus, die Zahl der Werften halbierte sich. Die verbliebenen Unternehmen fokussierten sich

**| Schiffbauindustrie |** Weltweit liegt die Werftenbranche darnieder – doch Deutschland und Europa profitieren von Sondereffekten. Text: Hanns-Stefan Grosch

auf hochkomplexe Nischenmärkte wie Passagierschiffe, Behördenfahrzeuge und Marineschiffe. Das zahlt sich heute aus: Betriebe, die vor allem in diesen Segmenten unterwegs sind, konnten im vergangenen Jahr nicht über Arbeitsmangel klagen. Inzwischen wächst das Auftragsbuch hierzulande das sechste Jahr in Folge.

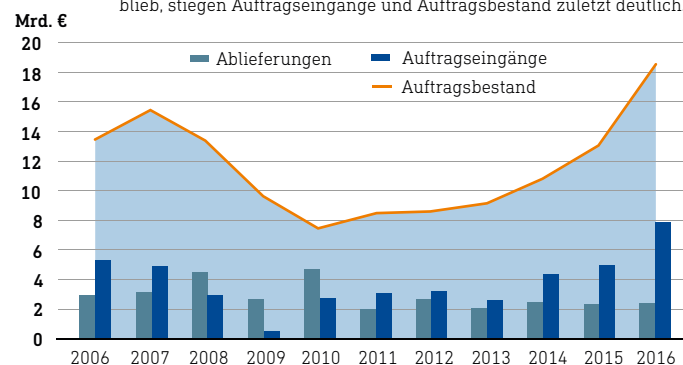
**| Wesentlicher Faktor |** Gerade bei anspruchsvollen Projekten ist die umfassende Kompetenz des maritimen Clusters gefragt. Typische Beispiele: das Forschungsschiff „Sonne“, das auf der Meyer Werft gebaut wurde und von der Forschungsabteilung der Reederei Briese

bereedert wird; die „Helgoland“, die erste LNG-betriebene Fähre, die im Auftrag der Reederei Cassen-Eils bei der Fassmer-Werft entstand; die beiden geplanten Neubauten für AIDA Cruises, die ebenfalls mit LNG fahren werden und im Herbst 2018 bzw. im Frühjahr 2021 von der Meyer Werft ausgeliefert werden sollen.

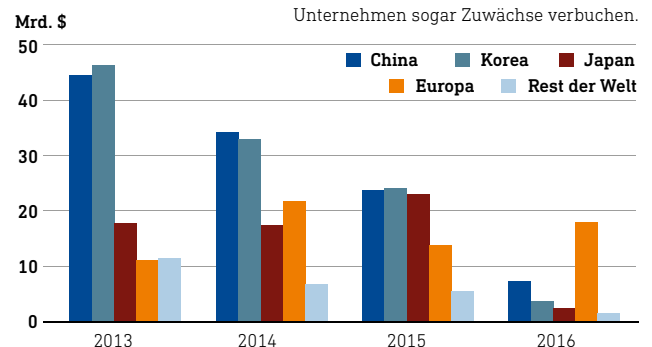
Die Erfolgsgeschichte geht weiter: Gegenüber dem Vorjahr stieg der Wert der Auftragseingänge 2016 um 59 Prozent, der Auftragsbestand legte um 42 Prozent zu. Im engeren Bereich sind nach Angaben des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) rund 500 Unternehmen mit etwa 80.000 Arbeitsplätzen aktiv, die

## AUFSCHWUNG GEGEN DEN TREND

**Aufschwung.** Während in Deutschland die Zahl der Ablieferungen in etwa gleich blieb, stiegen Auftragseingänge und Auftragsbestand zuletzt deutlich.



**Führungswechsel.** Der Auftragswert bei den drei großen Schiffbaunationen brach drastisch ein. Dagegen konnten europäische Unternehmen sogar Zuwächse verbuchen.



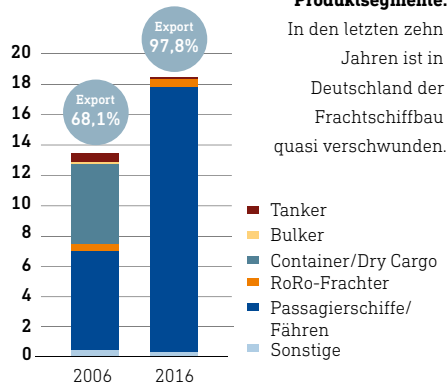
Quelle Grafiken: VSM; Fotos: Lürssen; Meyer Werft





**Symbolik.** Das Bremer Schiffbauunternehmen Lürssen wirbt mit seiner Kompetenz beim Yacht- und Marineschiffbau.

**SPARTENWECHSEL**



**Auftragsboom.** Auch die Meyer Werft-Tochter Neptun hat gut zu tun.

einen Jahresumsatz von rund 18 Milliarden Euro erzielen. Insgesamt umfasst die Wertschöpfungskette an die 2.800 Unternehmen mit über 200.000 Arbeitsplätzen und einer Exportquote von rund 70 Prozent – ein wichtiger Faktor im Zusammenspiel des maritimen Sektors in Deutschland.

Der wiederum beschränkt sich keineswegs auf die Küstenländer. Schiffsmo-

toren aus Augsburg, Schiffsgetriebe aus Hameln, Schiffspropeller aus Heidenheim: Bundesweit bringen Zulieferer mit ihrer Ingenieurskunst die Branche voran – und profitieren zugleich vom nautischen und technischen Know-how, das die Schifffahrtsbranche beisteuert.

Gerade den Zulieferern mit ihrer hohen Exportquote machen die internationa-

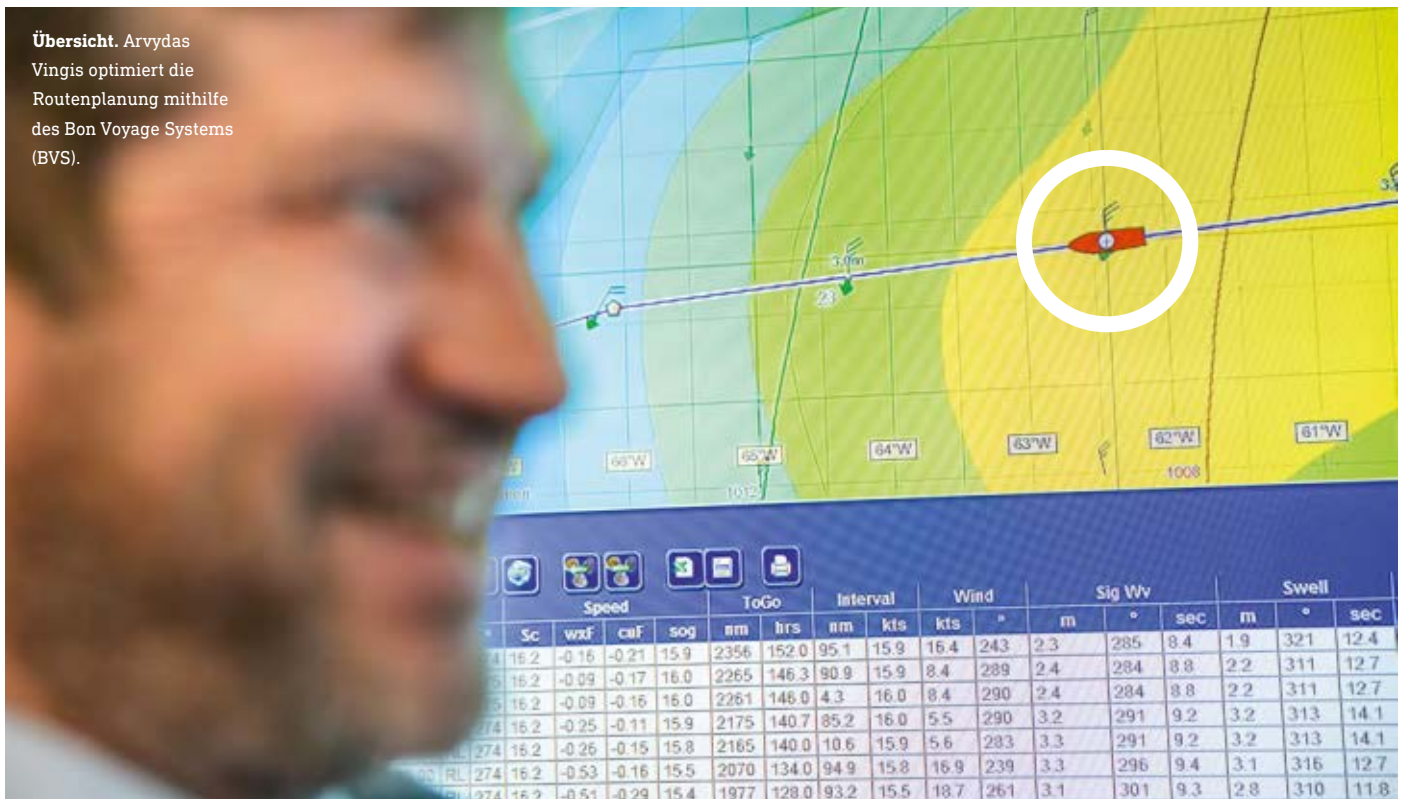
le Bestellflaute und die Subventionskultur anderer Länder allerdings zunehmend Sorgen. Ebenso wie die deutschen Reeder wirbt deshalb auch der VSM für faire Rahmenbedingungen und Unterstützung für die maritime Wirtschaft. „Wir setzen auf die bessere Technik“, sagt Präsident Harald Fassmer. Dass die aus Deutschland komme, sei aber kein Naturgesetz. |•••

**TRANSAS**

**Transas Harmonized Eco System of Integrated Solutions**



info@transas.com www.transas.com



# Performance mit System

**| Shipmanagement |** Das Vessel Performance Monitoring Center von E.R. Schifffahrt überwacht den Schiffsbetrieb – ein effizientes und erfolgreiches Konzept. Text: Gunther Meyn

Es ist die sprichwörtliche Tugend, die aus der Not entstand. Anhaltend niedrige Charraten und Tonnage-Überkapazitäten setzen die Deutschen Reeder seit Jahren unter Kostendruck. Ihre erfolgreiche Gegenmaßnahme lautet: Effizienzsteigerung. Im Fokus steht dabei die Senkung des Brennstoffverbrauchs, des größten Kostenpunkts beim Schiffsbetrieb. Das schafft man z.B. durch eine Verbesserung des Schiffdesigns mit modernen, innovativen Propellern und einer optimierten Rumpfform. Im täglichen Charterverkehr hat sich vor allem die Langsamfahrt (Slow Steaming) samt notwendiger Anpassung der Maschinen durchgesetzt.

Auch durch Optimierung der Trimmung sowie der Routenplanung kann der Schwerölverbrauch reduziert werden.



Schöner Nebeneffekt: Je geringer der Treibstoffverbrauch, desto geringer fallen auch die Schadstoffemissionen aus.

**| Digitale Draufsicht |** Am nachhaltigsten lässt sich der Sparkurs durchhalten, wenn man die vielen Stellschrauben komplett im Blick hat. Zu diesem Zweck hat E.R.

Schifffahrt an ihrem Hamburger Hauptsitz das Vessel Performance Monitoring Center (VPMC) implementiert. Seit 2015 werden hier die relevanten Daten aller von der Reederei gemanagten Schiffe konsolidiert und überwacht. Auf großen Monitoren kann das Fleet-Team etwa den aktuellen Spritverbrauch der Flotte verfolgen. Auch Schiffsgeschwindigkeit, Trimm, Windverhältnisse und Seegang werden im VPMC anhand von Grafiken und Dashboards mit Ampelsystemen sichtbar gemacht. Insgesamt

erfasst das Monitoring Center bis zu 550 Messwerte. Helge Bartels, Managing Director E.R. Schifffahrt, erklärt: „Die Daten werden von den Bord-Crews regelmäßig erhoben und mindestens einmal pro Tag versendet, d.h. per Satellit oder übers lokal verfügbare Mobilfunknetz im Hafen.“

Maßgeblich für den energieeffizienten Schiffsbetrieb sind die performance-relevanten Messwerte. Beispiel Zylinderschmierung: Fährt das Schiff unterhalb von 20 Prozent der Motorleistung, steigt der Schmierölverbrauch exponentiell an. Da kann sich die Schleichfahrt rächen, und der Kostenvorteil durch den gesparten Brennstoff ist schnell dahin. Im Monitoring Center werden die kritischen Werte sichtbar gemacht – sie sind dann nicht mehr grün, sondern gelb oder rot gekennzeichnet. Bartels: „Wenn notwendig, können wir gegensteuern und gemeinsam mit der Crew daran arbeiten, dass der Verbrauch wieder

innerhalb einer definierten Toleranzgrenze liegt.“ Auch der ökonomische Umgang mit Hilfsaggregaten an Bord erhöht die Effizienz. Setzt man zum Betrieb der zahlreichen elektronischen Verbraucher an Bord einen Hilfsdiesel weniger ein, birgt das deutliche Einsparungen.

Zudem erfasst das sogenannte Bon Voyage System (BVS) die aktuellen Wetterdaten und unterstützt Kapitäne bei der Routenplanung. „Das erhöht die Sicherheit und spart Kraftstoff, Zeit und Geld“, erklärt Arvydas Vingis, Superintendent Fleet Performance bei E.R. Schifffahrt.

Das Monitoring-Team muss stets die unterschiedlichen Interessen von Schiffs-eigner und Charterer unter einen Hut bekommen. Während der Charterer vor allem Timing und Treibstoffverbrauch auf dem Radar hat, will der Eigner, dass sein Schiff möglichst sicher und kosteneffizient unterwegs ist. Der Shipmanager möchte wiederum, dass an Bord alles reibungslos funktioniert. „Im Idealfall schaffen wir eine Win-win-Situation für alle Beteiligten“, so Bartels.

Durch den ökonomischen Schiffsbetrieb verbessert E.R. Schifffahrt auch die CO<sub>2</sub>-Bilanz seiner Kunden – ein Wettbe-

werbsfaktor, der im maritimen Frachtverkehr immer wichtiger wird. Bartels rechnet vor: „Dank unserer Maßnahmen zur Effizienzsteigerung – darunter auch Schiffsmodifikationen – konnten wir allein zwischen 2014 und 2015 über zehn Prozent Kraftstoff einsparen.“

**| Effizienter Ansatz |** Trotz digitaler Auswertung im Monitoring Center erfolgt die Erfassung der Messwerte in der Regel



„Durch unsere Maßnahmen konnten wir zwischen 2014 und 2015 über zehn Prozent Kraftstoff einsparen.“

Helge Bartels, Managing Director E.R. Schifffahrt

ganz klassisch durch regelmäßiges Ablesen und Notieren der Zählerstände. Grund: Die Technik an Bord stößt in Sachen Vernetzung an die damaligen konstruktionsbedingten Grenzen. Bartels erklärt: „Sensoren lassen sich zwar relativ leicht nachrüsten. Es fehlt aber das Bussystem, also die digitale Verknüpfung der elektronischen Systeme. Als Benchmark gibt es bei E.R. Schifffahrt in jeder

Schiffsklasse ein modernisiertes Referenzschiff, auf dem 250–300 Daten vollelektronisch erfasst werden. Diese sind mit Sensoren und Messgeräten ausgestattet und messen zum Beispiel Durchflussmengen und die Drehmomente der Propellerwelle.

Der Monitoring-Ansatz beschränkt sich nicht nur auf die Performance-Kontrolle. Auch die wachsenden Anforderungen im Bereich Reporting erfordern ein intelligentes Datenhandling. „Schon jetzt

müssen allein in Deutschland vier verschiedene Länderregularien beim Hafenanlauf eingehalten werden“, so Bartels. Ab 2018 kommen dann auch noch die MRV-Vorschriften der EU hinzu. „Dann werden für jeden Hafenanlauf in einem EU-Staat weitere detaillierte Einzeleinträge abgefragt.“ Auch hier erweist sich die zentrale Erfassung und Konsolidierung der Schiffsdaten als großer Vorteil. |●●



**Kontrolle.** Im Monitoring Center hat das Fleet-Team jederzeit die Position und die Performance sämtlicher gemanagten Schiffe im Blick.



## Hamburg bleibt Europas maritimer Top-Standort

••• Singapur, Hamburg, Oslo: So lautet wie bereits in den beiden Vorjahren die Rangliste der führenden maritimen Standorte weltweit, die das norwegische Beratungsunternehmen Menon Economics aufgestellt hat. In das Ranking der „Leading Maritime Capitals“ fließt eine Fülle von Indikatoren

ein, außerdem werden die Einschätzungen von rund 250 Branchenexperten aus aller Welt einbezogen. Singapur zählt demnach in allen Kategorien – Schifffahrt, Finanzen und Recht, Technologie, Hafen und Infrastruktur sowie Attraktivität und Wettbewerb – zu den Top Five. Für den Zweitplatzierten Hamburg

sprechen dessen Bedeutung für die Schifffahrt und dessen Stärken in der Hafenlogistik. Das gilt auch für die Nummer 1 unter Europas Hafenstädten, Rotterdam, die im Gesamtranking nur auf den 6. Platz kommt. Oslo und London (Platz 5) punkten bei Finanzierung und Recht. [www.menon.no](http://www.menon.no)

**Stärke.** Hamburgs Hafen ist der Schlüsselfaktor für die maritime Bedeutung der Stadt, bei Forschung und Entwicklung sowie Digitalisierung herrscht aber Nachholbedarf.



Foto: Andri Gral/pixabay/CC0



**Firmensitz.** Mit ihrer Fahrplantreue trägt die Reederei zur Effizienz in der Transportkette bei.

### Hamburg Süd fährt pünktlich

••• Die Hamburg Süd hat im „Sealntel Global Liner Performance Report“ im Februar 2017 das dritte Mal in Folge den ersten Platz in der Kategorie „Fahrplanzuverlässigkeit“ belegt. Im Durchschnitt für 2016 erzielte die Hamburg Süd den zweiten Platz von insgesamt 20 bewerteten Container-Linienreedereien. „Für die Hamburg Süd ist die Fahrplanzuverlässigkeit sehr wichtig. Unsere Kunden können auf eine pünktliche Lieferung ihrer Ladung vertrauen. Im Rahmen der Wertschöpfungskette lassen sich so Kosten für eine aufwendige Lagerhaltung oder Produktionsverzögerungen vermeiden“, sagt Frank Smet, Mitglied der Geschäftsführung der Hamburg Süd. [www.hamburgsud.com](http://www.hamburgsud.com)

Foto: Hamburg Süd

## Stena: seit 50 Jahren zwischen Kiel und Göteborg

••• Die Route Kiel – Göteborg blickt auf eine lange und bewegte Geschichte deutsch-schwedischer Freundschaft zurück. Eröffnet wurde sie fünf Jahre nach Gründung der Reederei im Jahr 1962 und bildete das Fundament für das erfolgreiche Familienunternehmen. Damals entschied sich Firmengründer Sten A. Olsson auch für den Namen Stena Line.

Dan Sten Olsson, Aufsichtsratschef und Eigentümer der Stena Line, sagte bei der Jubiläumsfeier in Kiel: „50 Jahre Kiel – Göteborg, das ist eine lange Tradition. Kaum zu glauben, dass es in 50 Jahren nur ein einziges Mal zu einem Ausfall der Route Kiel – Göteborg gekommen ist – ein defekter Notfallgenerator war schuld. Heute sind wir stolz, auf der Route mit der ‚Stena Germanica‘ die weltweit erste methanolbetriebene Fähre einzusetzen – ein Symbol für unsere nachhaltige Unternehmensstrategie.“

Fotos: Stena Line



**Jubiläum.** Oben „Stena Scandinavica“ mit 50-Jahre-Logo (oben). Unternehmensgründer Sten A. Olsson bei der Eröffnung der Route Kiel – Göteborg 1967 (links).



Die Stena Line hat sich mit aktuell etwa 5.000 Angestellten zu einem der größten Fährunternehmen der Welt entwickelt. Im Jahr 2016 transportierte die Flotte über 7 Millionen Passagiere, 1,5 Millionen Autos und 2 Millionen Frachteinheiten. Die Flotte besteht aktuell aus 35 Schiffen. [www.stenaline.de](http://www.stenaline.de)



**Innovation.** Das vergangene Jahr stand im Zeichen des Einsatzes neuer Fähren auf der Strecke Rostock – Gedser.

## Starkes Jahr für Scandlines

••• Scandlines hat mit seinen Zahlen für 2016 die Erwartungen übertroffen. Der Konzernumsatz stieg um 2 Prozent auf 470 Mio. Euro. Der Transportumsatz auf den Strecken Rostock – Gedser und Puttgarden – Rødby legte infolge eines Volumenzuwachstums trotz moderat niedrigerer Preise um 3 Prozent auf 333 Mio. Euro zu. Der Umsatz der Bordershops blieb mit 137 Mio. Euro stabil. 2016 beförderten die Fähren insgesamt 7,6 Mio. Passagiere, 1,8 Mio. Pkws und 0,6 Mio. Frachteinheiten. Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der beiden neuen Hybridfähren auf der Strecke Rostock – Gedser verzeichnete der Frachtverkehr ein Plus von 16 Prozent, die Zahl der Passagiere stieg um 10 Prozent.

[www.scandlines.de](http://www.scandlines.de)

Foto: Scandlines/Lars Sørensen/CC BY 3.0

## FreightHub – neue Niederlassung in Hamburg

••• Die erste voll-digitale Frachtspedition Europas, „FreightHub“, ist auf Erfolgskurs: Im ersten Jahr haben bereits 250 Kunden mit dem Berliner Start-Up Container oder Paletten von Asien nach Europa verschifft. Seit Mai ist das Unternehmen auch in Hamburg präsent. „Damit setzen wir uns nun auch mitten ins Herz der deutschen Logistikbranche“, so FreightHub-Mitbegründer Ferry Heilemann.

Die Online-Spedition bietet sofortige Quotierung, Buchung und Sendungsverfolgung für den Container (FCL)- und Paletten (LCL)-Transport in Echtzeit. [www.freighthub.com](http://www.freighthub.com)

**Strukturiert.** Die Shipments lassen sich bei FreightHub wahlweise nach Kriterien sortieren.



Created by Microvector - Freepik.com, FreightHub

## FleetBroadband Weltklasse. Weltweit.

AUF DEN WELTMEEREN VERNETZT SEIT 2007

FleetBroadband, der maritime Sprach- und Breitbanddatenservice von Inmarsat, ermöglichte es in den letzten zehn Jahren über 40.000 Schiffen, vernetzt zu bleiben – wohin die Fahrt auch ging.

[inmarsat.com/fleetbroadband](http://inmarsat.com/fleetbroadband)



**inmarsat**  
The mobile satellite company

# Seemeilensteine

**| Transport |** Gestein bezeugt die Entstehungsgeschichte der Erde. Interkontinentale Logistikketten machen das gewichtige Naturprodukt zu einem vielfältig einsetzbaren Baumaterial. Text: Angela Andresen-Schneehage

**S**ie soll etwas ganz Besonderes werden – die Grabanlage, die der erfahrene Steinbildhauer gerade für eine Hamburger Familie anfertigt: mit imposanter Breite und mehr als mannshoch. Wenn das Werk vollbracht ist, wird ein filigranes Engelsrelief die mächtige Basis krönen. Massiver Stein; unten schwarz, oben weiß. Türkischer Marmor und Impala Nero aus Südafrika. Nach langer Reise



**Steinfrachter.** Die 2013 gebaute „Bright Sky“ der Reederei MACS kann 37.400 Tonnen tragen.

werden auch diese Blöcke ihre letzte Ruhestätte auf einem deutschen Friedhof finden – einer Reise, die ohne weltumspannenden Schiffsverkehr nicht zu bewältigen gewesen wäre.

Die Wege der Steine haben es in sich: Viele Tausend Seemeilen und etliche Etappen über Land müssen die Schwergewichte zurücklegen, bevor sie ein Badezimmer zieren, als praktische Küchenarbeitsplatte Verwendung finden, von Künstlern zu Skulpturen geformt werden, die Fassadenarchitektur prägen oder das Andenken an unsere Verstorbenen wachhalten. Die Karriere der Steine beginnt in den Brüchen der Steinindustrie, die auf allen Kontinenten zu finden sind. Auch in Deutschland gibt es laut Fachmagazin „natursteinonline“ noch rund 250 aktive Steinbrüche; doch die meisten hierzulande verwendeten Gesteine kommen heute aus Übersee.

**| Wege des Steins |** Die globale Natursteinwirtschaft wächst – wenn auch nicht mehr ganz so rasant wie noch vor wenigen Jahren. Unangefochtener Marktführer ist China. Im Jahr 2015 stieg die Rohblockproduktion hier auf 45 Millionen Tonnen, was einem knappen Drittel des →



Foto: federico.net - Fotolia; Hasenpusch; Quelle Grafik: marble and stones in the world

**Überseetransport.**

China, Indien und die Türkei sind die Top 3 beim globalen Steinexport. Zusammen bestreiten sie mehr als die Hälfte des Weltmarktes (Angaben in Prozent).

**Schwerstarbeit.**

Für den Abbau von Marmor wie hier in der italienischen Versilia ist Spezialgerät erforderlich.

**Abbau.** wie hier in Brasilien wird das Gestein meist in großen Blöcken aus dem Fels herausgeschnitten.



**Abfahrt.** Sehr gute physikalische und chemische Eigenschaften machen schwedischen Granit zum idealen Baustoff.



**Abnahme.** Die charakteristische Blaufärbung macht den Quarzit aus dem brasilianischen Azul-Steinbruch von Rossitis so einzigartig.





## Gewinnung und Verarbeitung

••• Naturwerkstein wird heute durch modernste Technologien und den Einsatz von Spezialwerkzeugen gewonnen. In zunehmendem Maße werden Rohblöcke ressourcenschonend mit dem Diamantseil aus der Bruchwand geschnitten; explosive Sprengstoffe kommen nur noch in Ausnahmefällen zum Einsatz. Bei ihrer Weiterverarbeitung werden die tonnenschweren Blöcke in Stahlsand- oder Diamantgattern je nach Bedarf in dickere Tranchen oder dünnere Rohplatten aufgesägt und anschließend auf das gewünschte Format geschnitten.

→ Weltmarktes entspricht. Zusätzlich exportiert das Reich der Mitte weitere 33 Millionen Tonnen an verarbeitetem Naturstein. Das verrät die aktuelle Statistik „marble and stones in the world“, die auf der letzten Messe Marmomacc in Verona, einem der weltweit größten Branchentreffen, vorgestellt wurde. Gemeinsam mit Indien (Weltmarktanteil 15 Prozent) liefern die Chinesen also fast die Hälfte aller Steine, die weltweit gebrochen werden. Mit deutlichem Abstand folgen Nationen wie die Türkei, Brasilien, der Iran, Italien, Spanien und Portugal (s. Karte S. 27).

Einer, der sich mit dem Material bestens auskennt, ist der Steinmetzmeister und Steintechniker Stefan Wolf. In vierter Generation leitet er die traditionsreiche, in Lübeck gegründete Natursteinmanufaktur natursteinwolf, durch die Jahr für Jahr bis zu 2.500 Tonnen Gestein gehen. Zahlreiche internationale Steinbrüche hat Wolf schon persönlich in Augenschein genommen: „Abhängig von seiner Herkunft weist jedes Gestein ganz einzigartige Farb- und Struktureigenschaften auf“, erklärt der Experte. „Die hochwertigsten dunklen Granite kommen aus Schweden. Eine besonders große farbliche Vielfalt findet man bei den indischen Steinen, aber auch in den Steinbrüchen Brasiliens. China hingegen liefert überwiegend Ware, die – auch in unserem Betrieb – im Tiefbau zum Einsatz kommt.“

So mancher DS-Leser wird seine Füße schon auf Steine gesetzt haben, die das natursteinwolf-Team bearbeitet und verlegt hat. Denn neben Privatkunden zählen viele Kommunen zu den Auftraggebern der Lübecker Steinprofis. Ob die Fußgängerzone von Westerland auf Sylt, das Berliner Dokumentationszentrum „Topografie des Terrors“ oder zahlreiche Promenaden entlang der deutschen Ostseeküste – überall haben die „Wölfe“ Hand an den Stein gelegt, um Außenanlagen zu gestalten.

„Stein ist schon seit der Antike ein geschätzter Baustoff, und bis heute prägt er unsere Städte und Gemeinden“, sagt Wolf,

der seine Leidenschaft für das Material schon früh entwickelte: Bereits als Siebenjähriger versprach er seinem Urgroßvater, dessen Betrieb einmal weiterzuführen. Er hat Wort gehalten. Die Natursteinmanufaktur natursteinwolf zählt heute zu den großen deutschen Verarbeitungsunternehmen mit Niederlassungen in Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Überhaupt ist die Branche rund um den Stein recht überschaubar: Eine Handvoll deutscher Großhändler dominieren den hiesigen Markt, etwa 250 Unternehmen sind in der Steinverarbeitung und -veredelung tätig, dazu kommen circa 2.500 handwerkliche Steinmetzbetriebe.



### Steinmetzmeister.

Stefan Wolf ist ein anerkannter Experte in Sachen Stein.

**| Spezielle Expertise |** Das Angebot an Logistik-Dienstleistern, die ihre Kompetenz im Umgang mit dem schweren Naturprodukt bewiesen haben, sei deutlich kleiner, meint Spediteur Jörg-A. Cordes: „Nicht nur bei der Verarbeitung, auch als Fracht erfordert das Material ein ganz besonderes Know-how. Wäre es ein einfaches Geschäft, wäre die Konkurrenz viel größer.“

Cordes ist Gründer und Geschäftsführer des Bremer Unternehmens R + C Seetransport, das sich auf die Verschiffung von Gestein spezialisiert hat und ein Drittel des Gesamtumsatzes damit bestreitet. Insbesondere beim Transport von Rohblöcken haben die Mitarbeiter jahrzehntelange Erfahrung. „Rund 200 Gesteinssorten werden heute wirtschaftlich abgebaut und weltweit verwendet. Wer daran beteiligt ist und Blockware transportieren will, kommt an uns nicht vorbei!“, sagt Cordes. „Wir chartern ganze Schiffe und beladen sie fast komplett mit Naturstein.“

In der Regel handelt es sich dabei um drei bis vier Kubikmeter große Kolosse mit einem Gewicht von jeweils 15 bis 20 Tonnen. Steine, die beim Verladen nicht nur sprichwörtlich für Anstoß sorgen können: „Beschädigungen am Schiff sind bei diesen Vorgängen nicht ganz auszuschließen, denn die Fracht ist nicht nur schwer, sondern auch schwierig zu handeln“, →

→ sagt Cordes. Die Blöcke werden mit Spezialgeschirren konventionell an Bord gebracht, in den Laderäumen fahren Stapler. Da gebe es schon mal die eine oder andere Delle, so der Experte. „Von vielen Schiffseignern hören wir deshalb immer wieder: ‚Wir transportieren alles außer Steinen.‘ Aber dank unseres Netzwerkes finden wir natürlich Frachter, die für uns in den Abbauländern in See stechen.“ Im Schnitt befördert das Unternehmen dabei ein Volumen von 20.000 bis 25.000 Tonnen. „Den schillerndsten Ort für Naturstein bildet Indien – unser Hauptverladehafen ist Chennai“, sagt Cordes.

In der zweitgrößten Hafenstadt des Subkontinents treten die Steine dann ihre Seereise zu den europäischen Empfängern an. Die im Auftrag von R + C Seetransport fahrenden Schiffe nehmen dabei nicht die kurze Route durch den Suezkanal, sondern fahren ums Kap der guten Hoffnung. Damit die Spedition ihren Kunden Materialien unterschiedlichen Ursprungs aus einer Hand liefern kann, werden in den südafrikanischen Häfen Richards Bay und Saldanha Bay weitere Steinqualitäten zugeladen.

Für den Löwenanteil der Fracht endet der Seeweg in Antwerpen, dem Zentrum des europäischen Natursteinhandels. „Direkt hier am Terminal verfügen wir über eine 60.000 Quadratmeter große Lagerfläche für die Natursteinblöcke, die wir den Importeuren als Showroom zur Verfügung stellen können“, erklärt Cordes. Dieser Platz ist an sieben Tagen in der Woche frei zugänglich; hier wählt die weiterverarbeitende Steinwirtschaft – überwiegend aus Deutschland, Benelux, Frankreich und der Schweiz – ihr Material aus.

Die Restladung wird in Stettin gelöscht und geht von dort per Lkw in den stark wachsenden polnischen Markt. „Doch nicht nur auf den überseeischen Fernrouten verschiffen wir Gestein; hervorragende Granite exportieren auch unsere skandinavischen Nachbarn“, so Cordes. Dank der relativ kurzen Wege zu den



**Logistiker.** Jörg-A. Cordes von R + C Seetransport bringt die Steine nach Europa.

Steinbrüchen können sich die Verarbeiter ihre Einkäufe direkt vor Ort aussuchen und bestellen; eine Zwischenlagerung wie in Antwerpen ist nicht erforderlich. „Ware aus Schweden und Finnland in Größenordnungen von 1.000 bis 1.200 Tonnen bringen wir mit Küstenmotorschiffen nach Hamburg und Bremen, wo sie dann direkt an die Empfänger übergeben wird.“

Es mag den Laien verwundern, aber aus Sicht von Jörg-A. Cordes hat das mineralische Frachtgut etwas mit Spargel und Pudelmützen gemein: „Steinhandel ist für uns ein absolutes Saisongeschäft, weil er sehr eng mit der Bauwirtschaft verknüpft ist. Ab Frühjahr muss das Material hierzulande verfügbar sein. Zwischen Anfang März und spätestens Mitte Oktober muss die Ladung also von den Schiffen gelöscht sein; das bedeutet für uns, dass die letzte Fracht eines Jahres Indien bereits Ende August verlassen muss, um pünktlich in Europa zu landen.“

**| Vielseitige Reeder |** Anders läuft es bei der Hamburger Reederei Maritime Carrier Shipping GmbH & Co., kurz: MACS. Hier gehört der Steintransport im Afrika-Liniendienst zum Ganzjahresgeschäft. Alle zwölf Tage verlässt eines der reedereieigenen Schiffe mit seiner Ladung das südliche Afrika und nimmt Kurs auf Europa. „Naturstein nehmen wir vorwiegend in den Häfen Richards Bay/Südafrika und Walvis Bay/Namibia an Bord“, erklärt MACS-Ladungsinspektor Joachim Sielbeck. „Da wir mit Multipurpose-Schiffen unterwegs sind, kann MACS gleichzeitig große Rohblöcke als Stückgut sowie Container mit Plattenware auf demselben Schiff verladen. Die Blöcke werden überwiegend in Antwerpen gelöscht, ein Teil dieser Ladungen wird bis ins polnische Wrocław (Breslau) transportiert; Container erreichen ihre Empfänger meist über Hamburg oder Bremen.“

Zu den technischen Voraussetzungen der Schiffe zählt ein entsprechendes Ladeschirr. Bei einem Durchschnittsgewicht der Steinblöcke von 15 bis 25 Ton-



## Der Stahl der Steinzeit

••• Feuerstein war der erste Rohstoff, den Menschen gezielt suchten und nutzten. Er ließ sich spalten und diente mit seinen äußerst scharfen Kanten als Schneidwerkzeug oder Waffe. Seine außerordentliche entwicklungs-geschichtliche Bedeutung erlangte er, nachdem unsere Vorfahren erkannten, dass mit ihm Funken zu schlagen und Feuer zu entzünden sind. Zuerst sammelten die Vorzeitmenschen das harte Mineral an Flussufern; später gruben sie, um Feuersteinablagerungen zu entdecken, tiefe Kühlen und schufen damit die ersten Bergwerke.



**Stückgut.** Die Steine liegen fertig zur Verladung an der Kaikante bereit.



**Multitalent.** Schiffe wie die „Blue Master II“ von MACS können die Steine lose oder im Container transportieren.



**Container.** Spezielle Holzboxen schützen die Steine und den Transportbehälter.



**Bearbeitung.** Mit wassergekühlten Sägen werden die Natursteine zerteilt.



**Sicherung.** Granitplatten erfordern besonders stabile Hubvorrichtungen.

Fotos: Rossittis GmbH; Natursteinwerk Reichtiglaub-Wolf; Cathetus/CC-BY-SA 3.0

→ nen müssen die Schiffskane über ein Hubvermögen von mindestens 30 Tonnen verfügen. MACS-Schiffe wuppen locker das Doppelte, sie sind mit Kranen von mindestens 60-Tonnen-Hebekraft ausgestattet. Nicht umsonst ziert ein Kraftprotz wie das Nashorn das Firmenlogo.

„Neben den leistungsstarken Kranen müssen die Schiffe bei Rohsteintransporten für einen guten Stau sorgen: Es muss lückenlos gestaut werden, um ein Verutschen der Ladung zu verhindern. Und natürlich muss der Laderaumboden eine hohe Festigkeit aufweisen, damit es nicht zu Beschädigungen durch die schwere Punktlast kommt“, erklärt Joachim Sielbeck, der viele Jahre selbst als Nautiker auf den Meeren unterwegs gewesen ist. „Im Wesentlichen geht es beim Transport von Steinblöcken also um die guten alten Tugenden der Stückgutschifffahrt.“

Am Stück oder geschnitten – diese Frage stellt sich nicht nur an der Käsetheke, sondern auch in den Steinbrüchen dieser Welt. Weil die Produzenten in den Ursprungsländern die Wertschöpfungskette zu ihren Gunsten verlängern, werden die Rohblöcke häufig schon vor Ort weiterbearbeitet und gehen dann als vorgesägte Natursteinplatten, Fliesen oder Grabsteine in der genormten Stahlbox auf Reisen. „Stein im Container zu transportieren, ist

für die Reedereien simpel; solange die Platten aufrecht stehend gepackt werden, sind sie stabil. Und ein 20-Fuß-Standardcontainer darf 28 Tonnen Gewicht fassen, völlig unabhängig von der Art seines Inhalts. Hauptsache, die Ware ist in der Box gut gesichert“, sagt Sielbeck.

**| Wachsende Mengen |** Etwas komplizierter wird es bei den sogenannten Granit-Slabs, großformatigen Platten mit einer Stärke von mehr als zehn Zentimetern, die liegend verladen werden müssen. Das macht sie äußerst bruchempfindlich und erfordert für den Beladevorgang der Container nicht nur starke Hebezeuge mit sehr langen Auslegern, sondern auch Personal mit einem hohen Maß an Sensibilität für dieses Material.

Jahrelang zählte Naturstein bei Reedern zu den unbeliebtesten Gütern. Grund dafür waren vor allem die unzuverlässigen Gewichtsangaben durch die Steinproduzenten. Die berechneten die Kubage ihrer nie ganz rechtwinkligen Blockware nach verkaufter Menge – und das hieß: nach den jeweils geringsten Ausdehnungen in Höhe, Breite und Tiefe. Weil dadurch bis zu zehn Prozent des Gewichtes in den Frachtpapieren nicht ausgewiesen waren, kam es beim Beladen der Schiffe immer wieder zu Problemen: Etliche Steinblöcke standen

noch zur Verladung auf dem Kai, während Ladekapazität und maximaler Tiefgang des Schiffes längst erreicht waren.

„Diese Schwierigkeiten haben sich infolge von Gesetzesänderungen aber erledigt“, sagt MACS-Experte Sielbeck. „Weil heute die Transportführer vollumfänglich für ihre Ware haften und gegebenenfalls schadenersatzpflichtig sind, kommt es nicht mehr zu solchen Gewichtsdiskrepanzen. Unsere Reederei verzeichnet beim Steintransport inzwischen wieder steigende Zahlen.“

Ein nicht geringer Teil des in Deutschland ankommenden Natursteins landet beim Importeur Rossittis, der in Europa zu den Branchenführern zählt: Rund 1.000 Containerladungen rollen Jahr für Jahr auf das Gelände der Firmenzentrale in Holzwickede bei Dortmund. Auf insgesamt 100.000 Quadratmetern Lagerfläche an drei Standorten – neben Nordrhein-Westfalen auch in Walldorf nahe Heidelberg und Weyhe bei Bremen – hält das 1898 gegründete Familienunternehmen etwa 800 verschiedene Steinqualitäten aus aller Welt bereit, darunter auch aus einem firmeneigenen Steinbruch in Brasilien. „Hinsichtlich der Sortenvielfalt bieten wir das bedeutendste Lager für Steine in Europa“, sagt Thomas Rossittis. Rund 90 Prozent der Steinbrüche, aus denen das Unterneh-



**Patentlösung.** Die Rohplatten sind auf hölzernen Spezialschlitten fixiert.



**Grundlage.** Granit ist ein beliebtes Material für Küchenarbeitsplatten.



**Vielfalt.** Die Rossitis-Ausstellung zeigt bis zu 800 verschiedene Steinqualitäten.



**Auftritt.** Gerade im Außeneinsatz bewährt sich das robuste Gestein.



**Schiffahrtsdenkmal.** Das Padrão dos Descobrimentos („Denkmal der Entdeckungen“) steht in Lissabon am Ufer des Flusses Tejo. Das Monument mit dem steinernen Bug wurde 1960 zum 500. Todestag von Heinrich dem Seefahrer errichtet.

men weltweit Material bezieht, hat der Geschäftsführer persönlich besichtigt.

Die Seerouten sind für den Kaufmann die bevorzugte, weil wirtschaftlichste Transportlösung. „Bei Lieferungen aus Übersee gibt es dazu ja auch keine Alternative; bei Herkunftsländern wie Bulgarien, Griechenland, Portugal oder der Türkei wählen wir gelegentlich die Fahrt über Land. Und zwar immer dann, wenn der Kunde es besonders eilig hat; mit dem Lkw sind die Waren innerhalb weniger Tage an Ort und Stelle. Prinzipiell hat aber das Schiff Vorrang.“

Ganz unabhängig vom primären Verkehrsmittel geht es dem Händler jedoch immer um den zuverlässigen Schutz seiner fragilen Fracht. In der Regel handelt es sich dabei um bis zu sechs Quadratmeter große Platten mit einer Stärke von nur zwei Zentimetern; ein Stoß, ein Schlag, ein heftiges Aufsetzen des Containers können schon ausreichen, dem spröden Material Risse oder Brüche zuzufügen.

Um solche Schäden zu vermeiden, hat Senior-Chef Gerhard Rossitis ein spezielles Transport- und Entladesystem ausgetüfelt: Rohplatten werden in sogenannten

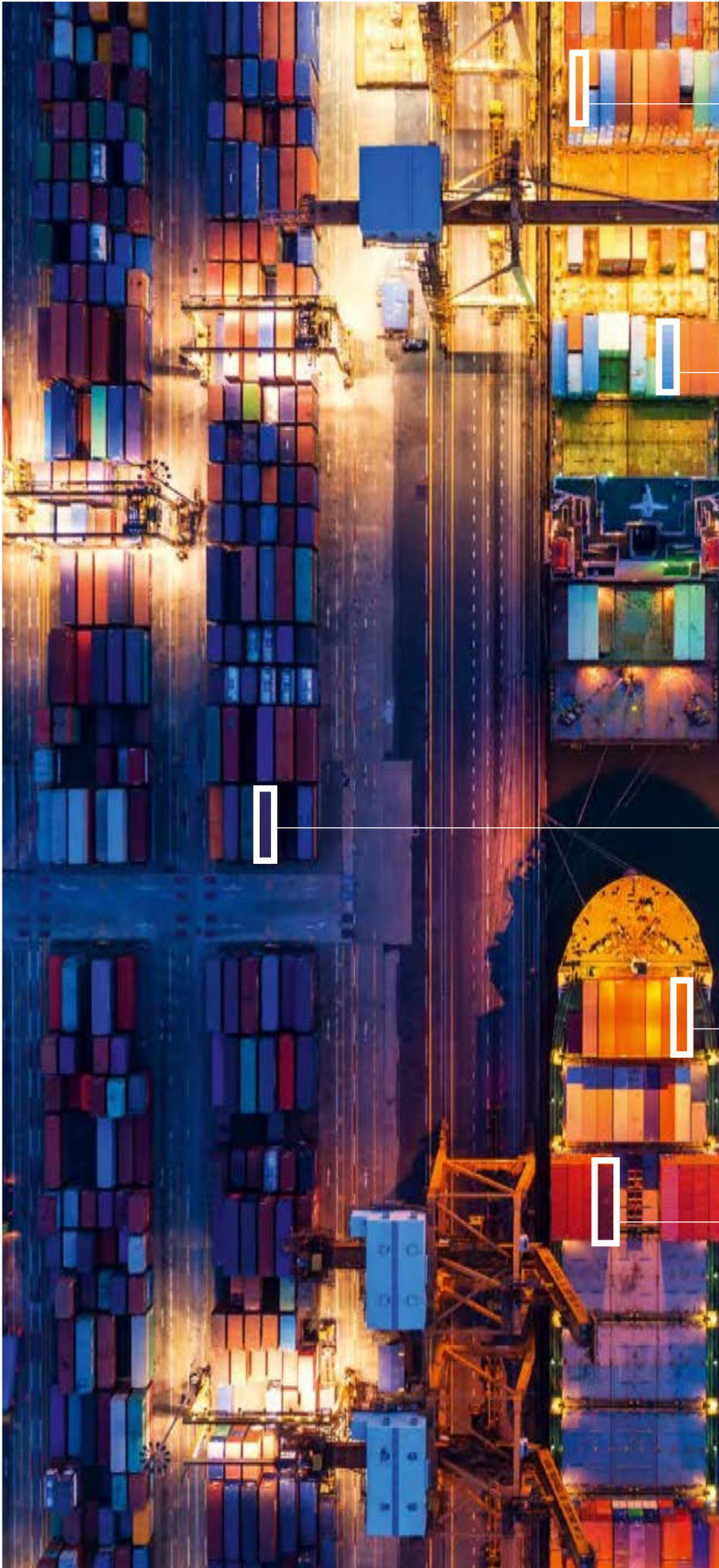
Bundles zusammengefasst und auf hölzernen Spezialschlitten fixiert. „Vier davon passen in einen Standardcontainer.

Dank fester Verschraubung stehen sie so kompakt und bruch-sicher. Über eine eigens für unsere Werke angefertigte hydraulisch nivellierbare Rampe kann dann barrierefrei und zügig entladen werden. Die Holzschlitten werden gesammelt, per Container zu den Steinbrüchen zurückgeschickt und mehrfach wiederverwendet. Transportschäden haben sich mit Einführung dieses Systems deutlich reduziert.“



**Branchengröße.** Thomas Rossitis gehört zu Europas führenden Steinimporteuren.

**| Wechselnde Moden |** Besonders nachgefragt unter den seereisenden Mineralien sind derzeit schwarzes Hartgestein, Sandstein in hellen Tönen sowie Material in betonähnlicher Optik. Die Umsatzstatistiken der Importeure belegen die aktuellen Kundenwünsche. Schließlich ist selbst ein so durables und natürliches Produkt wie Gestein vor wechselnden Moden nicht gefeit. Als Gestaltungselement im Innenausbau macht die harte Ware viele Trends mit. Nur auf den Friedhöfen, – da atmen die Steine ihn wohl noch: den Hauch der Ewigkeit. |●●●



**Ladung.**  
Die korrekte  
Deklaration der Container  
ist ein wesentlicher  
Sicherheitsfaktor.

# Falsch deklariertem Gefahrgut auf der Spur



**| SICHERHEIT |** Rund zehn Prozent der Container an Bord enthalten Gefahrgut. Für den Transport gelten strenge Vorschriften. Spezielle Software kann dabei helfen, falsch deklarierte Ladung zu entdecken. Text: Claudia Behrend

Es war ein Inferno. Immer wieder explodierten Container an Bord der „Hanjin Pennsylvania“, das Schiff brannte tagelang. Zwei Besatzungsmitglieder kamen dabei 2002 ums Leben. Besonders bitter: Die Detonationen ereigneten sich dort, wo eigentlich keine Container mit Gefahrgut hätten gestaut werden dürfen. Das allerdings wussten weder der Stauplaner noch die Crew – denn ein Teil der Ladung mit Feuerwerkskörpern war falsch deklariert. Auch beim Brand auf dem 13.800-TEU-Containerschiff „MSC Daniela“ im April dieses Jahres gilt die Falschdeklarierung der Boxen als wahrscheinlicher Grund für den Ausbruch des Feuers an Bord.

**| Viele Verdachtsfälle |** Solche Unfälle sind zum Glück selten. Und dennoch: 2016 wurden beispielsweise bei Hapag-Lloyd 263.922 Verdachtsfälle überprüft. Als falsch deklarierte Gefahrgut-Container bestätigt wurden im vergangenen Jahr 4.231 Fälle. Sie wurden ausnahmslos bereits während des Buchungsprozesses und vor der Verladung entdeckt. „Das sind zwar nur ungefähr 0,06 Prozent aller verschifften Container“, berichtet Ken Rohlmann, seit Januar Deputy Chairman des Netzwerks CINS (Cargo Incident Notification System) und Senior Director sowie Dangerous Goods Safety Advisor bei Hapag-Lloyd.

Diese Zahl sei trotzdem hoch, denn bereits ein falsch deklariertes Gefahrgut-Container könne gefährlich werden, betont der Experte. Normalerweise suche der Stauplaner entsprechend den Vorgaben der für Gefahrgut verantwortlichen

Mitarbeiter den bestmöglichen Stauplatz an Bord. Bei einem nicht als solcher oder falsch deklarierten Container wisse hingegen niemand Bescheid. Ein Container der Gefahrgut-Klasse 4.3 – Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln – dürfe beispielsweise nicht an Deck gestaut werden, wo er Spritzwasser ausgesetzt sein kann. Grundsätzlich werden Gefahrgut-Container daher so gestaut, dass die Besatzung im Notfall an sie herankommt.

Nicht jeder falsch deklarierte und daher an einem ungeeigneten Platz gestaute Container führt zu so schrecklichen Ereignissen wie im Fall der „Hanjin Pennsylvania“. Allerdings wurden beispielsweise im Zeitraum zwischen 2013 und 2014 immerhin 27 Prozent der Zwischenfälle durch falsch deklarierte Ladung verursacht, hat das CINS ermittelt. „Nachlässigkeit oder Nichtwissen sind dabei nur in den wenigsten Fällen der Grund für die Falschdeklaration“, weiß Rohlmann. In solchen Fällen reiche eine Schulung – und eine Falschdeklarierung komme nicht wieder vor.

Problematisch seien hingegen die etwa 95 Prozent der Fälle, in denen vorsätzlich gehandelt werde. Auf diese Weise wollten Verlager Geld sparen oder Restriktionen der Reedereien und der Häfen umgehen. „Dazu werden beispielsweise gezielt Synonyme und Handelsnamen verwendet“, so Rohlmann. Allein für Kalzium gebe es beispielsweise 20 Synonyme, etwa

Hydrochlorothiazid (HCT) oder Lime. Zudem würden Sicherheitsdatenblätter manipuliert. Auch Christiane Krämer, Sprecherin der Hamburg Süd, bestätigt, dass es immer wieder vorkomme, dass technische Bezeichnungen geändert werden.

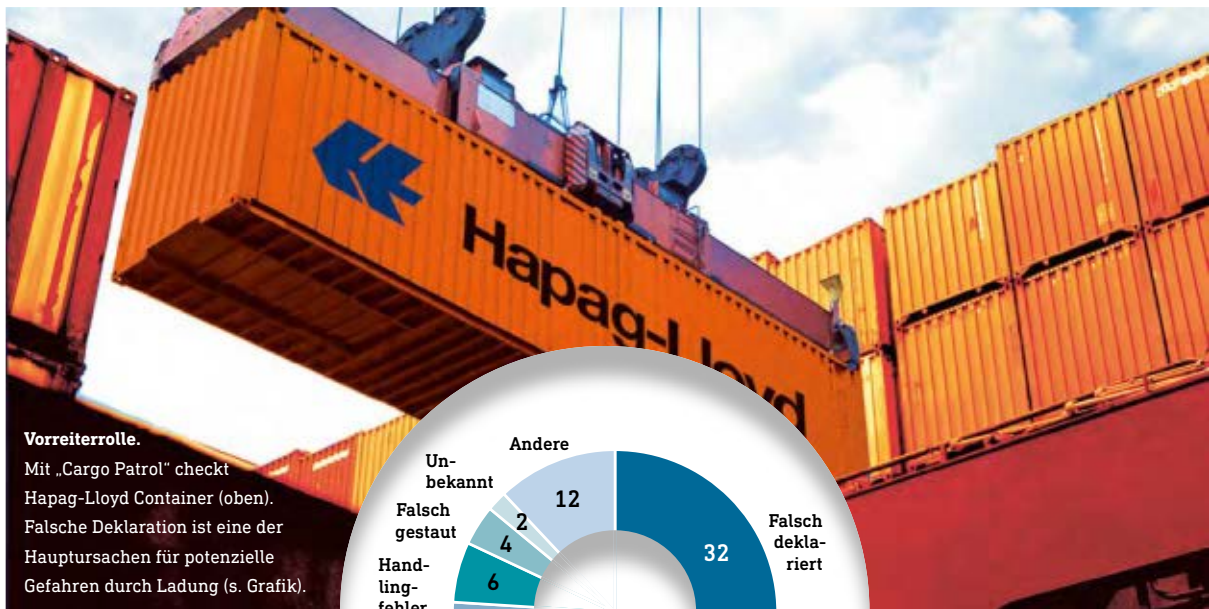
**| Hoher Prüfungsaufwand |** „Die Hamburg Süd setzt seit Jahren sehr erfolgreich Vorbeugungsmaßnahmen und Prüfprozesse ein, um sich gegen falsche Gefahrgut-Deklarierungen zu schützen“, berichtet Krämer. Die Sicherheit an Bord zu gewährleisten, habe hohe Priorität. „Daher prüfen wir Produktinformationen und Sicherheitsdatenblätter sorgfältig auf mangelnde Plausibilität.“ Aufgrund der Prüfungssystematik sei die Wahrscheinlichkeit zudem hoch, dass fehlende oder fehlerhafte Deklarationen auffallen, bevor die Buchung abgeschlossen werde, so Krämer.

Bei Hapag-Lloyd begann man Ende 2011 ein eigenes Programm zu entwickeln, um nicht und falsch deklarierte Container identifizieren zu können. Seit 2014 unterstützt nun in vollem Umfang „Cargo Patrol“ (früher „Watchdog“) die Hamburger Reederei. Hapag-Lloyd gewann dafür Ende 2015 den Global Freight Award und zuletzt den Innovationspreis Gefahr/gut (s. Kasten nächste Seite).

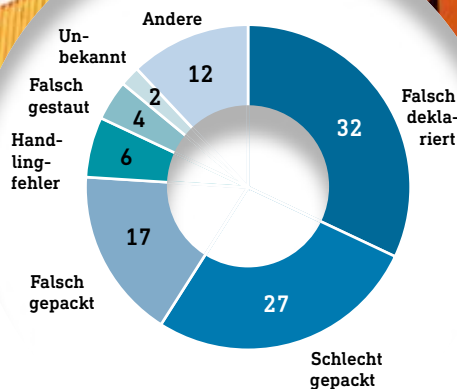
Die Software durchsucht dazu anhand von etwa 6.000 Suchbegriffen und 15.000 Regeln kontinuierlich die Ladungs- ➔



**Gefahrgut-Spezialist.**  
Ken Rohlmann von  
Hapag-Lloyd.

**Vorreiterrolle.**

Mit „Cargo Patrol“ checkt Hapag-Lloyd Container (oben). Falsche Deklaration ist eine der Hauptursachen für potenzielle Gefahren durch Ladung (s. Grafik).



Quelle: CINS

Foto: Hapag-Lloyd

→ Daten aller weltweiten Transporte nach bestimmten Begriffen und Wortkombinationen. „Bei etwa 1.250 Buchungen pro Tag haben wir Auffälligkeiten“, berichtet Rohlmann. Besonders oft handele es sich dabei um Ladung aus Indien und China. Die Gefahrgut-Experten bei Hapag-Lloyd schauen sich jeden dieser Vorgänge an, recherchieren und sprechen die Verlager an. Entweder wird der Container dann nachträglich als Gefahrgut gebucht, wofür zusätzliche Gebühren erhoben werden, oder er wird, sofern bereits an Bord, umgestaut. Notfalls wird die Ladung storniert oder ein Beförderungsstopp ausgesprochen. Ist das Schiff bereits auf See, müsse schlimmstenfalls ein Nothafen angelaufen werden, so Rohlmann. Das sei bei Hapag-Lloyd bisher allerdings noch nicht vorgekommen. Alle bestätigten Fälle werden zudem anonymisiert an das CINS übermittelt.

**| Sicheres System |** „Unsere Software ist schon in der Vergangenheit auf großes Interesse anderer Schifffahrtsunternehmen, der Zoll-, Polizei- und Hafenbehörden sowie der Luftfahrt gestoßen“, sagt Rohlmann. So hätten sich beispielsweise die Hafenbehörde von Singapur und die US Coast Guard bei Hapag-Lloyd informiert.

„Wir unterstützen das, denn das Thema ist im Gefahrgut-Segment eine der zentralen Herausforderungen für die gesamte Linienschifffahrt“, sagt der Experte. „Je sicherer das System Seetransport wird, desto besser für alle.“ Denn wenn falsch

oder gar nicht deklarierte Ladung von Hapag-Lloyd abgelehnt werde, versuchten manche Verlager, die Container mit der gleichen Masche bei einer anderen Reederei zu buchen, so Rohlmann. „Das Problem verstärkt sich mit dem Start der neuen Allianzen, da die Ladung über die Buchung bei einem Partner trotz zuvor erfolgter Ablehnung schließlich auf einem der eigenen Schiffe landen kann.“ Daher gibt es seit Kurzem bei Hapag-Lloyd eine Initiative, „Cargo Patrol“ allen zugänglich zu machen. Über IBM werde die Software auch anderen Marktteilnehmern angeboten.

Auch bei Hamburg Süd werde „laufend überprüft, ob ergänzende Prüfprozesse das Risiko weiter reduzieren können“, sagt Sprecherin Krämer. Konzernmutter Maersk hat jedenfalls bereits Interesse an „Cargo Patrol“ bekundet. **|•••**

**AUSZEICHNUNG****Innovationspreis Gefahr/gut 2017 geht an Hapag-Lloyd**

••• Die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd ist für ihr Suchprogramm „Cargo Patrol“, mit dem nicht deklariertes Gefahrgut und andere problematische Ware vor der Verschiffung erkannt wird, mit dem Innovationspreis Gefahr/gut der gleichnamigen Fachzeitschrift ausgezeichnet worden.

Abfälle, militärische Güter, radioaktive Stoffe, Embargoware und besonders Gefahrgut stellen ein großes Risiko für Mensch, Umwelt, Schiff und Ladung dar, wenn sie bei der Buchung eines Trans-

ports nicht vorschriftsgemäß angemeldet werden. Um das Problem zu lösen, hat Hapag-Lloyd „Cargo Patrol“ entwickelt. Das Programm überprüft fortlaufend alle Buchungen und spürt verdächtige Fälle auf, die Experten dann genau unter die Lupe nehmen. Hapag-Lloyd zufolge werden knapp 0,06 Prozent aller Container als harmlos deklariert, obwohl sie Gefahrgut oder andere sensible Ladung enthalten – das wären im Hafen von Singapur jährlich 18.000 Container. [www.gefahrgut-online.de](http://www.gefahrgut-online.de)



**Gewinner.** Bei der feierlichen Verleihung des Preises (v. l.): Gefahr/gut-Redakteur und Moderator Rudolf Gebhardt, Manuel Weber, Stefan Kelle, Daniel Höpfner, Ralf Huesmann (alle Hapag-Lloyd) mit Laudator Ulf Einzelmann.

Foto: Daniela Schulte-Brader





**Hingucker.** Das charakteristische Firmenlogo in den Farben Schwarz-Weiß-Rot.

# Mit allen Wassern gewaschen

**| Jubiläum |** Seit zehn Jahren besteht die Reederei Hamburger Lloyd – und hält sich trotz anhaltender Branchenkrise wacker. Ein Grund zum Feiern.

**A**us heutiger Sicht war das Datum nicht gerade ideal: „Die Gründung und der Aufbau einer Reederei kurz vor Ausbruch der größten Schifffahrtskrise aller Zeiten hat alle Beteiligten vor einige Herausforderungen gestellt“, sagt Hauke Pane, Geschäftsführer der Reederei Hamburger Lloyd (RHL) im Rückblick. Aber das konnte 2007 niemand voraussehen.

Im Gegenteil: Als die Idee zu einer Reedereigründung reifte, waren die beteiligten Unternehmen Atalanta und HHSI Hansa Hamburg Shipping International bereits seit sechs Jahren erfolgreich in der Projektierung von Schiffsbeteiligungsmodellen aktiv. Im Herbst 2006 florierten die internationalen Schifffahrtsmärkte, die Werften waren mehr als ausgelastet, die Gebrauchschiiffspreise überstiegen die Neubaupreise.

Im Juni 2007 wurde der RHL gegründet, und gut drei Monate später stand der Reedereibetrieb, um das erste Schiff, den 1.400-TEU-Containerfrachter „RHL Agilitas“, in Fahrt zu setzen. Eine reife Leistung. Und in dem ambitionierten Tempo ging

es zunächst weiter. Schon ein Jahr nach Gründung umfasste die Flotte fünf aktive 1.700-TEU-Schiffe und fünf Panamax-Neubauaufträge mit je 5.100 TEU. Außerdem gelang es dem RHL als erstem Charterreeder, zwei Bauverträge über Schiffe im modernen Wide-Beam-Design abzuschließen.

Doch schon bald ging es mit dem Markt bergab. Zwar war die Beschäftigungslage beim RHL überdurchschnittlich, doch die durch die Übernahme der Wappen Reederei 2013 auf 28 Schiffe gewachsene Flotte musste 2015 – dem härtesten Jahr in der RHL-Geschichte – um elf Einheiten verringert werden.

**| Breites Spektrum |** Doch wer so schwere Zeiten erlebt hat, geht gestählt in die Zukunft. Heute besteht die diversifizierte Flotte aus neun Containerschiffen, die lateinische Namen tragen, sowie vier Tankern

und sechs Bulkern. „Das feste Vertrauen auf die Konsolidierung und eine – wenn auch begrenzte – Wertaufholung hat die Gesellschafter und das Management des RHL stets ermutigt, durchzuhalten“, sagt Pane.

Der Mut soll sich auszahlen: „Der RHL hat eine professionelle Struktur und eine moderne Flotte aufgebaut, die sich auch in den kommenden Jahren bei sich langsam stabilisierenden Märkten erfolgreich einsetzen lassen wird – den Investitionen der Vergangenheit werden die Erträge der Zukunft folgen.“ Die RHL-Geschichte beweist: In

ein paar Jahren kann die Welt schon ganz anders aussehen. |•••



Der RHL hat eine professionelle Struktur und eine moderne Flotte, die sich erfolgreich einsetzen lässt.

Hauke Pane, Geschäftsführer Hamburger Lloyd

# Powerplay aus der Provinz

**| Fortschritt |** Die deutsche Reederei Hartmann gehört zu den großen Akteuren im Gastankermarkt. Mit zwei neuen Schiffbaureihen unterstreicht das Unternehmen seine Innovationskraft. Text: Hanns-Stefan Grosch



**Familienunternehmen.** Kapitän Alfred Hartmann (l.) und sein Sohn Dr. Niels Hartmann.



**L**eer – das ist eine malerische Kleinstadt in der niedersächsischen Provinz, zwei Autostunden südwestlich von Hamburg. Leer – das ist aber auch der zweitgrößte Reederei-Standort Deutschlands. An kaum einem anderen Ort findet man so geballtes Schifffahrts-Know-how. Den nötigen fachlichen Background stellt die seit 160 Jahren hier beheimatete Seefahrtsschule her. Doch Anfang der 1980er-Jahre kommt eine große Portion Unternehmmergeist hinzu – und einige Selfmademen machen sich daran, etwas Großes auf die Beine zu stellen.

Einer davon ist Alfred Hartmann. Der gelernte Kapitän hat mit einem KüMo angefangen und daraus durch strategische

Weitsicht in gut drei Jahrzehnten eine Reederei aufgebaut, die rund

150 Schiffe managt und etwa 5.000 Mitarbeiter an Land und auf See beschäftigt. Hartmann hat die Führung des Unternehmens vor einigen Jahren in die Hände seines Sohnes Niels gelegt. Er fungiert aber weiter als Aufsichtsratschef der übergeordneten Holding-Aktiengesellschaft und ist außerdem seit 2015 Präsident des Verbands Deutscher Reeder.

**| Gebündeltes Know-how |** „Die drei Prinzipien des Gründers gelten nach wie vor“, sagt Michael Ippich, technischer Geschäftsführer der Reederei. Diversifizierung,

Zugang zur Ladung, Ausbildung: Alle drei tragen ganz wesentlich dazu bei, das Unternehmen auch in unruhiger See auf Kurs zu halten.

Beispiel Diversifizierung: Neben Gas- und Produktentankern betreibt die Reederei auch Containerschiffe, Bulker und Mehrzweckfrachter. „Da ja nie alle Schiffsklassen auf einmal ganz unten sind, können wir hier ein bisschen ausgleichen“, sagt Ippich und schmunzelt: „Wenn alle gut laufen, ist das nicht weiter schlimm.“ Dass das Unternehmen auch eine eigene Befrachtungssparte betreibt, hilft bei der Auslastung der Flotte. Eine hohe Bedeutung misst die Firmengruppe der Ausbildung ihrer Mitarbeiter bei.



**Innovation.** Das spezielle Design der „GasChem Beluga“ verbessert Ladekapazität, Stabilität und Effizienz.



Fotos: Hartmann-Gruppe

Die Philosophie dahinter ist simpel: „Sie können ein schlechtes Schiff mit einer guten Crew betreiben; aber mit einer schlechten Crew funktioniert auch ein gutes nicht.“ Ziel sind natürlich gute Schiffe mit guten Mitarbeitern. „Wir suchen und bilden unsere Besatzungen grundsätzlich selber aus“, sagt Ippich. Eigene Crewing-agenturen mit modernen Trainingszentren in Leer und Manila stellen sicher, dass die Offiziere und Mannschaften stets auf dem neuesten Stand sind.

Die Diversifizierung funktioniert nämlich auch geografisch: Rund die Hälfte der Flotte – im Wesentlichen Gastanker, Containerschiffe und Mehrzweckfrachter – wird von Leer aus gemanagt, die andere

„Wir bauen Schiffe nur, wenn wir wissen, dass wir einen langfristigen Chartervertrag haben.“

**Michael Ippich, technischer Geschäftsführer der Hartmann-Reederei**



**Portfolio.** Bulker und Mehrzweckfrachter runden das Angebot der Hartmann-Gruppe ab.

– Produktentanker, Zementtanker, Handy-sizebulker – von Zypern (Intership Navigation) aus. „Wir haben an unseren beiden Standorten Kompetenzzentren gebildet, um das Know-how für unsere Kunden zu bündeln“, sagt Ippich. Bei Gastankern etwa ist spezielle Expertise gefragt: „Sie können nicht einfach eine Gastankerkfirma aufmachen, da spielen die großen Ölunternehmen als Kunden nicht mit.“

Sicherheit hat hier oberste Priorität – deshalb gelten in diesem Segment in der Regel 20 Jahre als marktfähige Lebensdauer, auch wenn die Schiffe noch gut in Schuss sind. Bei Hartmann beträgt das Durchschnittsalter in der Gastanker-Flotte derzeit rund zwölf Jahre.

**| Spannendes Projekt |** Die Reederei hat sich lange mit Neubestellungen zurückgehalten: „Wir bauen Schiffe nur, wenn wir wissen, dass wir einen langfristigen Chartervertrag haben“, sagt Ippich. Eine solche Konstellation ergab sich vor einiger Zeit mit dem saudi-arabischen Unternehmen Sabic. Die Anforderung: regelmäßig Ethan vom texanischen Houston ins nordenglische Teesport zu bringen – vom Fracking zum Cracking. Das Gas dient als Grundstoff für die Herstellung von PVC und Polyester und ist auf dem US-Markt reichlich vorhanden. „Gebraucht wurde quasi →



**Benchmark.** Die Schiffe der 85k-Reihe setzen in Sachen Ladekapazität und Effizienz neue Standards.

	ECO Star 36k	ECO Star 85k
<b>Länge</b>	188,30 Meter	231,60 Meter
<b>Breite</b>	29,00 Meter	36,60 Meter
<b>Tiefgang</b>	9,50 Meter	12,30 Meter
<b>Ladevolumen in m<sup>3</sup></b>	ca. 36.000	ca. 85.000
<b>Maschine</b>	MAN B&W 7G50ME-GIE	MAN B&W 6G60ME-GIE
<b>Klasse</b>	DNV GL	DNV GL
<b>Investitionsvolumen/Stück</b>	ca. 80 Mio. Dollar	ca. 120 Mio. Dollar
<b>Auslieferung</b>	November 2016, Juli 2017	ab Mitte 2017

→ eine schwimmende Pipeline“, sagt Ippich. Daraus ist eines der spannendsten Projekte der Branche geworden.

Hier kommt Ulrich Adami ins Spiel. Der Flottenchef von Hartmann ist der Vater einer neuen Generation Gastanker, die bei Hartmann gerade erfolgreich Premiere feierte. Die „GasChem Beluga“ ist bereits seit einigen Monaten zwischen Houston und Teesport unterwegs – und alles läuft so, wie sich das Adami und sein Team gedacht haben. Und das bedeutet: Es läuft gut. „Wir haben zum Beispiel exakt das Schiffsgewicht und den Tiefgang getroffen, den wir kalkuliert hatten – das war eine positive Überraschung“, sagt Adami.

Doch bis dahin war es ein weiter Weg. Gemeinsam mit dem Oldenburger Ingenieurbüro HB Hunte, der Hamburger Schiffbau-Versuchsanstalt und den Experten von DNV GL hat das Team um Adami mehrere Jahre getüftelt, um ein Schiff zu kreieren, das den hochgesteckten Anforderungen

gerecht wird. Eine der wichtigsten war, erheblich mehr Ladevolumen als in konventionellen Gastankern zu schaffen, ohne dass die Schiffe länger werden – denn längst nicht alle Häfen sind auf größere Formate eingerichtet. Das Ergebnis sind innovative „Star-Trilobe“-Tanks, die quasi aus drei ineinandergeschobenen Zylindern bestehen. Die Stahl tanks, die gefüllt jeweils etwa 7.500 Tonnen auf die Waage bringen, liegen lose auf einer Konstruktion aus Spezialholz im Schiffsrumpf und sind flexibel genug, um den Druck auszuhalten, der sich durch die Temperaturunterschiede ergibt.

„Die größte Schwierigkeit war, Festigkeit und Gewicht in den Griff zu bekommen.“ Tanks dieser Größe, die eine für den Ethan-Transport erforderliche Temperatur von minus 104 Grad Celsius wegstecken, hatte es bis dato nicht gegeben. Die Trilobes nutzen den Schiffskörper um rund ein Viertel besser aus, als es mit konventionel-

len Bilobe-Tanks möglich wäre – und sind obendrein auch noch deutlich leichter.

Für Adami war es ganz wichtig, die Experten von DNV GL von Anfang an mit im Boot zu haben: „Das war ein gemeinsamer Brainstorming-Prozess. Wir haben viel diskutiert und das Konzept immer auch aus der Sicht der Klasse beurteilen lassen.“

**| Anspruchsvolles Fahrgebiet |** Neben einer hohen Tankkapazität standen höchstmögliche Effizienz und ein ruhiges Fahrverhalten für das Wellenbild des Nordatlantiks ganz oben auf der Agenda. „Die Schiffe fahren ja voll von Amerika nach Europa und leer zurück. Da ist Stabilität gefragt, ohne dass man riesige Mengen Ballastwasser mitschleppt. Der Nordatlantik ist im Winter kein sehr gemütliches Revier – und die Seeleute sollen nicht die ganze Zeit Fahrstuhl fahren“, sagt Ippich. Die Lösung bei den 36k-Tankern war eine



**Gigant.** Die „Star-Trilobe“-Tanks haben die Form dreier ineinandergeschobener Zylinder. Das Volumen jedes der 27 Meter hohen und 40 Meter langen 85k-Tanks beträgt mehr als 23.000 m<sup>3</sup>.



spezielle Rumpfform mit dem sogenannten „Svelte“-Bug und die Anordnung der Brücke am Bug – dadurch ergibt sich eine optimale Gewichtsverteilung.

Ein besonders hoher Wirkungsgrad wurde durch die intelligente Verknüpfung verschiedener Antriebskomponenten erzielt. Da ist zum einen der innovative Motor von MAN B&W, der als weltweit erste Maschine vier Brennstoffe (Schweröl, Gasöl, LNG und Ethan) fahren kann. Die ersten Reisen haben gezeigt: Der Wechsel zwischen Gas- und Schwerölbetrieb erfolgt schnell und problemlos. „Der Clou des Motors ist eine spezielle Hochdruckeinspritzung, mit der sich der Methanschlupf im Gasbetrieb fast vollständig vermeiden lässt“, sagt Adami. Ein enorm wichtiger Beitrag für die Umwelt.

Weitere Effizienzgewinne wurden durch den speziell geformten MAN Kappel Hochleistungs-Verstellpropeller und das dahinter angeordnete „HB Hunte Twist-Flow-Rudder“ erzielt. „Für Laien sehen die

aus wie verbogen“, sagt der Experte. Das von den Modellversuchen in der HSVA testierte Ergebnis ist der mit Abstand effizienteste Gastanker der Welt: „Wir haben das Schiff zwar nicht grün angestrichen, aber es ist durch und durch grün“, sagt Adami.

Auch bei der Finanzierung der beiden 36kler ist die Hartmann-Gruppe neue Wege gegangen: Eigner der zwei Gastanker ist das norwegische Leasingunternehmen Ocean Yield, das zur Aker ASA-Holding gehört. Die Hartmann-Gruppe ist Charterer, übernimmt das technische und kommerzielle Management einschließlich Crewing und verchartert das Schiff an den Endkunden Sabic weiter.

**| Starke Partner |** Im Sommer wird das Schwesterschiff der „GasChem Beluga“, die „GasChem Orca“, ausgeliefert. Doch der Superlativ des weltgrößten Ethantankers wird bald neu definiert – ebenfalls durch ein ehrgeiziges Hartmann-Projekt: Auf der Dalian Offshore-Werft in China entstehen

derzeit die ersten Schiffe der 85k-Klasse. Sie kommen auf ein nahezu zweieinhalbfaches Ladevolumen. Trilobe-Tanks, hocheffizienter Multi-Fuel-Motor, innovatives Finanzierungsmodell: Die VLECs folgen dem Erfolgsmodell der 36k-Serie. Diesmal steht die luxemburgische Jaccar-Holding als Eigentümer hinter dem Projekt, Endcharterer ist das chinesische Energieunternehmen Oriental Energy. Die Schiffe sollen zwischen den USA und Südostasien pendeln.

„Nicht nur die schiere Größe, auch die umgesetzten technischen Innovationen machen die Schiffe zu einem echten Durchbruch für die Industrie“, sagt Torsten Schramm, Vorstandsmitglied der Maritimen Sparte der Klassifikationsgesellschaft DNV GL. Keine Frage: Die Gastanker-Welt schaut in diesen Monaten nach Leer: „Wir werden im Markt sehr genau beäugt, ob das alles so funktioniert“, sagt Michael Ippich. Ernsthafte Zweifel daran haben er und seine Leute aber nicht. |●●●

**Zentrale.** Das „Haus der Schifffahrt“ in Leer ist Sitz der internationalen aktiven Reedereigruppe.



Fotos: Hartmann-Gruppe

## Die Hartmann-Gruppe im Überblick

●●● Das 1981 von Kapitän Alfred Hartmann gegründete Schifffahrtsunternehmen beschäftigt an den Standorten Leer (Deutschland) und Limassol (Zypern) sowie an Bord seiner Schiffe insgesamt rund 5.000 Mitarbeiter. Zur Unternehmensgruppe gehören neben den Reedereien auch eine Befrachtungs- und eine Crewingsparte.

Die Flotte umfasst zurzeit etwa 150 Schiffe in den Segmenten Gas-, Container- und Bulkschifffahrt. Bei Gas-tankern gehört das Unternehmen zu den weltweit führenden Anbietern. Die derzeit 34 Schiffe der Sparte werden kommerziell vom Hamburger Tochterunternehmen GasChem Services betreut. [www.hartmann-reederei.de](http://www.hartmann-reederei.de)

## | NEUE SCHIFFE |

## | WINDEA LEIBNIZ |

IMO-Nummer	9769037
Reederei	Schulte Group, Hamburg
Flagge	Deutschland
Ablieferung	April 2017
Typ	Service Operation Vessel
Tonnage	5.897 BRZ
Tragfähigkeit	3.200 TDW
Passagierkapazität	40 Personen
Werft	Crist (POL)/Ulstein Verft (NOR)
Länge/Breite/Tiefgang	88,0 m/18,6 m/6,4 m
Motor/Leistung	4 × Caterpillar 3512C/7.060 kW
Geschwindigkeit	13,5 Knoten
Klasse	Det Norske Veritas



## | CARTAGENA EXPRESS |



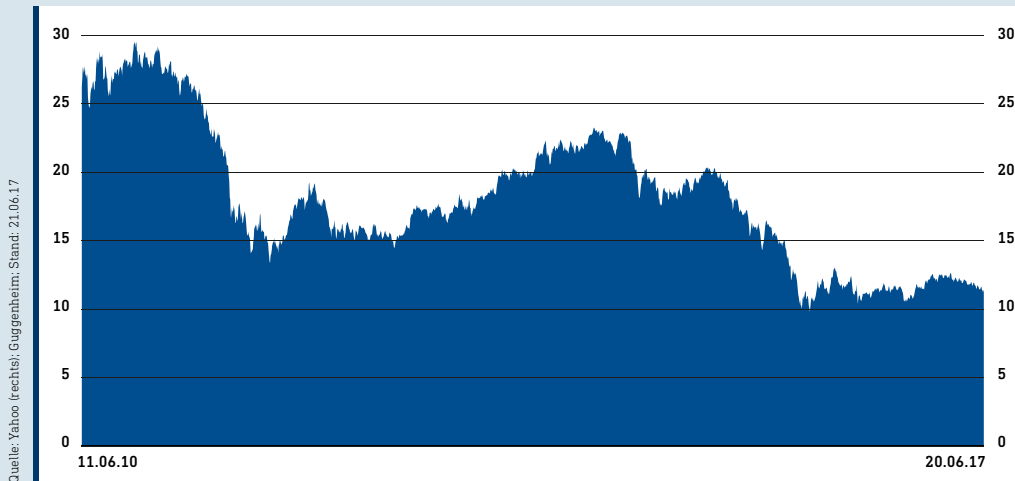
IMO-Nummer	9777618
Reederei	Hapag-Lloyd, Hamburg
Flagge	Deutschland
Ablieferung	Januar 2017
Typ	Containerschiff
Tonnage	118.945 BRZ
Tragfähigkeit	123.587 TDW
Ladepazität	10.589 TEU (2.100 Reefer)
Werft	Hyundai Samho (KOR)
Länge/Breite/Tiefgang	333,20 m/48,24 m/14,0 m
Motor/Leistung	MAN B&W7S90ME-c9/34.224kW
Geschwindigkeit	21 Knoten
Klasse	Germanischer Lloyd

## | CEMBROOK |

IMO-Nummer	9731547
Reederei	Brise-Gruppe, Hamburg
Flagge	Zypern
Ablieferung	Januar 2017
Typ	Zementfrachter
Tonnage	3.517 BRZ
Tragfähigkeit	5.316 TDW
Ladegeschwindigkeit	500 Tonnen/Stunde
Werft	Veka Shipyard, Lemmer (NLD)
Länge/Breite/Tiefgang	99,95 m/14,40 m/6,30 m
Motor/Leistung	Wärtsilä 6L26/1.860 kW
Geschwindigkeit	11 Knoten
Klasse	Bureau Veritas



Fotos: Hasenpusch



## Alle Zeichen stehen auf Größe – Frederiksen treibt Konsolidierungen

Tankreedereien waren von 2015 bis Mitte 2016 die begehrten maritimen Werte. Vor allem jene Reedereien, die VLCCs in der Flotte hatten, konnten sich der Zuneigung der Investoren erfreuen. **Euronav**, **DHT**, **Frontline** und **Gener8** waren die starken Marken, die immer höher gehandelt wurden.

Erst die neue Stärke der OPEC-Staaten in einer schrägen Koalition mit Russland dämpfte die Freude am Öl. Und dann setzte zum Jahreswechsel ein Drama ein, das zeitweise Züge einer guten Soap Opera bekam. Frontline bot in mehreren Wellen für DHT, blitzte aber zuletzt sogar juristisch ab und verkaufte dafür die bereits erworbenen Anteile. DHT kaufte dagegen völlig überrschend eine ganze VLCC-Flotte von BW. Im Markt etwas kleinerer Tanker kaufte

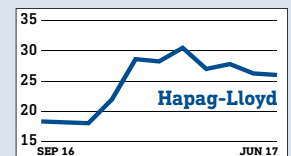
dann im Mai Scorpio Tankers noch Gener8 Product Tankers, was die Scorpio-Flotte auf 124 Schiffe katapultierte.

Die teilweise hektischen M&A-Aktivitäten wurden an der Börse zunächst kaum honoriert. Analysten lobten zwar, dass die größeren Einheiten nunmehr gut positioniert seien, sobald die Märkte anzögen. Dafür braucht es aber eben vor allem eines: anziehende Märkte.

Die Bulk-Reedereien haben monatelang gelitten. Etwas Erleichterung brachte der Ratenaufschwung im zweiten Quartal. Investoren fragen auch hier immer lauter nach Größe. Als Benchmark gilt eine Kapitalisierung von einer Milliarde US-Dollar. In diesen Kontext passt die Übernahme von **Quintana** durch **Golden Ocean**, eine von John Frederiksen kontrollierte Reederei.

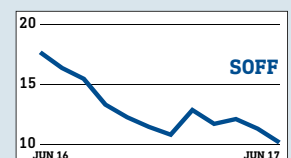
Die Ratio hinter der Größe ist interessanterweise nicht etwa Effizienz oder Marktzugang, sondern der Wunsch der Banken, mit wenigen großen Reedereien Geschäfte zu machen, die für Banker verständliche Kennzahlen mitbringen. Sollte sich bewahrheiten, dass die vollen Lager von Eisenerz in China ein oder zwei deprimierende Quartale für Capesize-Raten bedeuten, dann dürften die Merger eher noch zunehmen. Tragisch mutet unterdessen der Kursverlauf von **DryShips** an. Zahllose Splits konnten den Absturz der Aktie nicht aufhalten.

Niedrige Ölpreise haben der lange boomenden Offshore-Industrie den Markt verhaselt. Mehrere norwegische Offshore-Anbieter haben sich jetzt zu einem Manöver des letzten Augenblicks zusammengesetzt, um es →



### Hapag-Lloyd

••• Der erfolgreiche Abschluss des Mergers mit UASC hat das Vertrauen der Investoren erneut gestärkt. Die Aktie bleibt auf hohem Niveau stabil, und Analysten geben als neues Ziel die Schwelle von 30 Euro aus.



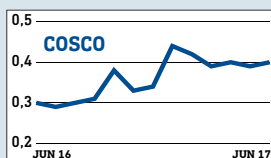
### SOFF – Solstad

••• Die Aktie von Solstad hat in vier Jahren rund 90 Prozent ihres Wertes eingebüßt. Der Multi-Merger mit Farstad und Deep Sea soll den weiteren Verfall stoppen und die neue Reederei für einen allfälligen Aufschwung rüsten.

Quelle: Yahoo; Stand: 21.06.17



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



Quelle: Yahoo! Stand: 21.06.17

## COSCO

Nach Bekanntwerden der wahrscheinlichen Fusion der Linien COSCO mit OOCL entwickelten sich die Kurse beider Muttergesellschaften nach oben, obwohl ein solcher Schritt in Hongkong auf politische Skepsis stößt.

→ gemeinsam über die Durststrecke zu schaffen. **Solstad Shipping, Farstad Shipping** und **Deep Sea Supply** starteten Ende Juni im Handel (Symbol SIOFF). Bereits geschluckt war Rem Offshore. Hinter der Flotte mit über 150 Highend-Schiffen stehen – wer sonst? – John Frederiksen und Kjell Rokke. Die Börsenwerte aller Offshore-Reedereien waren Anfang 2015 dramatisch eingebrochen.

Der Containermarkt entwickelt sich – zumindest bei den Linien – offensichtlich auch ganz im Geiste der Größe weiter. Bei Redaktionsschluss verdichteten sich die Gerüchte,

dass **COSCO** noch im Juli die Übernahme von **OOCL** bekannt geben könnte, um dann zu einer chinesischen Reederei zu wachsen. Die Märkte waren überzeugt, dass die Konsolidierung, die aus Hongkong mit großer, politisch unterfütterter Skepsis gesehen wird, die Marktstellung von COSCO verstärkt, und trieben den Aktienkurs in einer Woche um rund 10 Prozent nach oben. Mit Spannung wird erwartet, ob die Aktie wieder zu ihrem Zwischenhoch im Sommer 2015 bei 5 HKD zurückkehrt.

COSCO scheint damit nicht zuletzt dem erfolgreichen Vor-

bild von **Hapag-Lloyd** zu folgen, die im zweiten Quartal auch den UASC-Merger reibungslos abschließen konnte. Das ist umso bemerkenswerter, als die Katar-Krise auch den Aufsichtsrat hätte aufmischen können. Doch das Management und Aufsichtsratschef Michael Behrendt haben hier offenbar ganze Arbeit geleistet. Die Aktionäre scheinen die HLAG-Aktie ebenso zu lieben wie die Analysten, sodass der Kurs sich zwischen 25 und 30 Euro zu stabilisieren scheint. Der Konsens ist, dass der Kurs sich Richtung 30 Euro entwickeln wird. ●●●

## RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

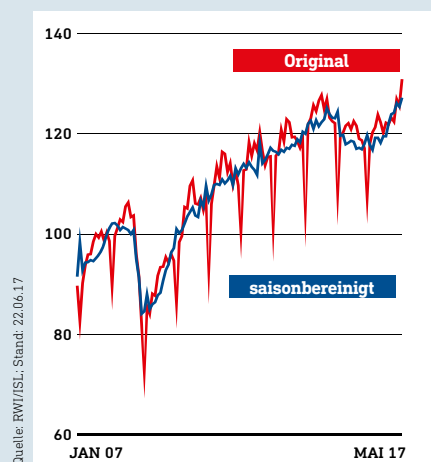
### Welthandel: Index auf Höchststand

●●● Der Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist im Mai 2017 von (revidiert) 125,4 auf 127,2 deutlich gestiegen. Er macht damit den Rückgang aus dem Vormonat mehr als wett und erreicht einen neuen Höchststand. Günstige Werte für Häfen, die bei der Schnellschätzung vor einem Monat noch nicht vorlagen, sorgten zudem für eine kräftige Aufwärtsrevision

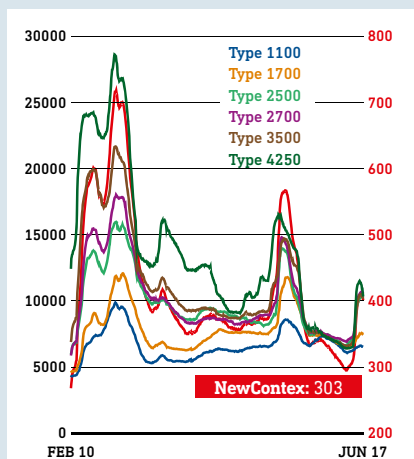
des April-Wertes um 1,1 Punkte. Damit ist das Minus gegenüber dem März nur noch gering. Alles in allem wird der Welthandel weiterhin spürbar ausgeweitet.

Der Index ist ein zuverlässiger Frühindikator für die Entwicklung des internationalen Handels. Er enthält Angaben zum Containerumschlag in 82 internationalen Häfen, die für rund 60 Prozent des weltweiten Containerumschlags stehen.

[www.isl.org](http://www.isl.org)/[www.rwi-essen.de](http://www.rwi-essen.de)



Quelle: RWI/ISL; Stand: 22.06.17



Quelle: VHSS; Stand: 16.06.17

## NEW CONTEX

### Dämpfer für den Index – größere Einheiten verlieren

●●● Wieder deutlich unter die 400-Punkte-Marke ist zuletzt der von der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsgagenten e.V. berechnete New ConTex gefallen. Für das Minus waren vor allem die größeren Einheiten der 4.250-TEU-Klasse verantwortlich, für die es gegenüber dem Vormonat um 15,5 Prozent (24 Monate) bzw. 16,8 Prozent (12 Monate) bergab ging. Grund sind die nach wie vor bestehenden Überkapazitäten, Vor diesem Hintergrund scheint es für einige Eigner

attraktiver zu sein, niedrigere Raten zu akzeptieren, als längere Liegezeiten zu riskieren.

Ob sich dieser Trend fortsetzen wird, wird sich zeigen. Denn wenn die Marktaktivitäten und die Zahl der getätigten Charterabschlüsse weiter so hoch bleiben wie derzeit, dürfte es bereits in absehbarer Zeit in einigen Fahrtgebieten und Segmenten zu Engpässen auf der Angebotsseite kommen. Das sollte dann zu einer Stabilisierung des Marktes beitragen. [www.vhss.de](http://www.vhss.de)



## Commerzbank künftig ohne Schiffspfandbriefe

••• Die Commerzbank AG hat mit Wirkung zum 31.05.2017 die Erlaubnis zum Betreiben des Schiffspfandbriefgeschäfts zurückgegeben. Das Institut hat seit sechs Jahren keine Schiffspfandbriefe mehr begeben und beabsichtigt auch nicht, das Schiffspfandbriefgeschäft in Zukunft wieder aufzunehmen. Die Bank will noch im laufenden Jahr von einer Ausnahmeregelung Gebrauch machen und alle durch Schiffshypotheken besicherten Darlehensforderungen aus der Deckungsmasse herausnehmen und durch Deckungswerte für Öffentliche Pfandbriefe ersetzen. [www.commerzbank.com](http://www.commerzbank.com)

## Berenberg setzt auf Schiffskredite

••• Die Hamburger Privatbank Berenberg hat sich eine Private-Equity-Finanzierung über rund 500 Millionen Dollar gesichert, um in Schiffskredite zu investieren. Die Anlageklasse gewinnt bei internationalen institutionellen Investoren offenbar wieder an Attraktivität. Man wolle damit einige der Lücken füllen, die andere hinterlassen hätten, so Philipp Wünschmann, Leiter Schiffsfiananzierung. Die Bank hat rund 400 Schiffahrtskunden. [www.berenberg.de](http://www.berenberg.de)

## Moody's warnt vor hohen Risiken

••• Die großen deutschen Schiffskreditgeber bleiben nach Ansicht der Ratingagentur Moody's trotz erster Anzeichen einer Erholung in der Reedereibranche unter Druck. In einer aktuellen Studie heißt es, die Schiffsfianzierer müssten ihre Rückstellungen weiter aufstocken, um ausreichend auf mögliche Ausfälle vorbereitet zu sein. Gegenwärtig liege die Absicherung von Problemkrediten der fünf größten deutschen Schiffskreditgeber bei 51 Prozent. Nötig wären aber 60 Prozent. Besonders schwer werde das für die NordLB und die zur DZ-Bank-Gruppe gehörende DVB Bank. Bei beiden bestehe das Risiko, das laufende Jahr mit einem Nettoverlust abzuschließen. Auch könne die Kapitalbasis weiter erodieren, so Moody's. Der Studie zufolge summierten sich die Schiffskredite der fünf größten Anbieter hierzulande per Ende 2016 auf 59 Milliarden Euro. Die durchschnittliche Quote der Problemkredite sei zum gleichen Zeitpunkt von 28 auf 37 Prozent gestiegen. [www.moody's.com](http://www.moody's.com)

## Zweitmarkt: schon 100 Mio. Euro Umsatz

••• Die Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG hat seit Jahresbeginn bereits ein Nominalkapital von über 100 Millionen Euro auf dem Zweitmarkt für geschlossene Fondsbeteiligungen vermittelt. „Wir konnten das nominale Umsatzvolumen im Vergleich zum Vorjahr um rund 30 Prozent steigern“, sagte Vorstand Alex Gadeberg. „Unser Halbjahresziel haben wir damit bereits einen Monat

früher erreicht.“ Mehr als die Hälfte des Gesamtumsatzes (56,35 Prozent) entfiel auf die Assetklasse der Immobilien.

Gemessen am Umsatzvolumen, belegten im Mai die Schiffsfonds mit einem nominalen Handelsumsatz von 5,43 Millionen Euro (April: 4,78 Millionen) Rang zwei und überschritten damit erstmals in diesem Jahr die Fünf-Millionen-Euro-Schwelle.

[www.zweitmarkt.de](http://www.zweitmarkt.de)



**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](mailto:ulrike.eisamnn@ma-co.de)



[info@ma-co.de](mailto:info@ma-co.de) | [www.ma-co.de](http://www.ma-co.de)

## Geringe Schäden, hohe Gewinne

**| Bilanz |** Die P&I Clubs der International Group haben ausgesprochen gute Zahlen für das vergangene Geschäftsjahr vorgelegt. Dabei geholfen haben hohe Kapitalerträge und geringe versicherte Schäden.

Die P&I Clubs der International Group profitierten im vergangenen Geschäftsjahr erneut von niedrigen Schäden. Die Gegenseitigkeitsversicherer, die 90 Prozent der weltweiten Handelsflotte gegen Ansprüche Dritter versichern, wiesen mehrheitlich stark gestiegene Gewinne aus. Dabei halfen auch höhere Erträge aus den Kapitalanlagen.

**| Deutliche Entlastung |** Marktführer Gard präsentierte seine Zahlen als Erster. Der norwegische P&I Club verdiente im Geschäftsjahr 2016/2017 so gut, dass er die Nachschussprämie (Deferred Call) für seine Mitglieder komplett streicht. Ursprünglich war sie auf 25 Prozent der Vorschussprämie (Advanced Call) angesetzt. Für die Mitglieder bedeutet das eine Entlastung von insgesamt 90 Mio. Dollar, teilt der Club mit.

Der Nettogewinn lag auf Basis der veranschlagten Gesamtprämie (Estimated Total Call, ETC) bei 215 Mio. Dollar. Der nun unterschiedene Verzicht auf einen Teil der Prämie ist hier also nicht berücksichtigt. Ein Jahr zuvor hatte Gard nur 97 Mio. Dollar verdient. Die Schaden-/Kostenquote der Gruppe lag wie 2015/2016 bei niedrigen 83 Prozent: Für einen eingenommenen Prämien-Dollar hat der Club mithin 83 Cent für Schäden und Kosten



ausgegeben. Ein Wert über 100 Prozent bedeutet einen versicherungstechnischen Verlust, aber nicht gleich auch einen realen Verlust, denn mit dem Kapitalanlageergebnis lässt sich gegensteuern. Hier konnten viele P&I Clubs dank der guten Entwicklung des Aktienmarktes zulegen.

Der norwegische Club Skuld kam 2016/2017 auf einen Gewinn von 51 Mio. Dollar, ein deutlicher Anstieg gegenüber den 18 Mio. des Vorjahrs. Darin sind die Prämienleistungen an die Mitglieder (5 Mio. Dollar) nicht enthalten. Der Club musste einige große Schäden verdauen, die Schadenfrequenz sei aber aufs Jahr gesehen niedrig geblieben, teilte Skuld mit. Die Schaden-/Kostenquote stieg trotzdem von 95 auf 98 Prozent. Beim Kapitalanlageergebnis konnte Skuld zulegen (plus 3,4 Pro-

zent). Der Versicherer hat seine Reserven deutlich gestärkt und kommt jetzt auf den Rekordwert von 394 Mio. Dollar.

Der britische P&I Club Britannia schaffte den Turnaround. Nach einem satten Minus von 33 Mio. Dollar im Geschäftsjahr 2015/2016 landete das Unternehmen bei 88 Mio. Dollar Nettogewinn. Dazu trug der eigene Rückversicherer mit 55 Mio. Dollar bei. Auch Britannia profitierte von einer geringen Schadenlast. Zwar gab es etwa so viele größere Schäden (über 1 Mio. Dollar) wie im Vorjahr, aber die Gesamthöhe war rund ein Drittel niedriger. Der Club zahlt angesichts der starken Zahlen 20 Mio. Dollar an seine Mitglieder zurück.

**| Harte Verhandlungen |** Sollte die Schadenentwicklung sich nicht dramatisch verschlechtern, dürften die Clubs für die-

ses Geschäftsjahr erneut gute Ergebnisse abliefern – trotz der Prämienenkungen für viele Reeder. Die jüngste Erneuerungsrunde war umkämpft wie selten zuvor. Die Clubs der IG haben zwar komplett auf allgemeine Prämienhöhungen verzichtet, viele Reeder konnten aber eine weitere Preissenkung erreichen. Auch in diesem Jahr dürften den Clubs harte Verhandlungen bevorstehen.

Ein Ausreißer ist das Ergebnis des North P&I Clubs. Der Versicherer musste mit einer stark gestiegenen Zahl von Schäden in Höhe von über 1 Mio. Dollar fertigwerden. Das technische Ergebnis sank deshalb deutlich von 87,4 auf 11 Mio. Dollar, die Schaden-/Kostenquote stieg von 73,3 auf 96 Prozent. Bei den Kapitalanlagen erzielte North zwar ein Ergebnis von 21 Mio. Dollar (Vorjahr: -12,8 Mio.). Dazu kamen aber Belastungen aus Pensionsverpflichtungen von 30,2 Mio. Dollar, sodass unter dem Strich nur ein Nettogewinn von 2,4 Mio. Dollar stand.

North-Chairman Pratap Shirke begrüßte das relativ geringe Schadenvolumen, warnte aber vor Selbstzufriedenheit. Es gebe bereits frühe Anzeichen für steigende Schäden. Auch Gard-CEO Rolf Thore Roppestad sieht das Risiko für die Versicherer in einigen Bereichen steigen. ■■■



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

## Singapur will eigenen P&I Club

••• Singapur hätte mittelfristig gerne einen eigenen P&I Club und will auch ein eigenes Bedingungswerk entwerfen, die Singapore Clause. Das werde aber noch einige Jahre dauern, sagte Gina Lee-Wan, die dem Versicherungs- und Rechtskomitee der Singapore Shipping Association vorsitzt. 2015 hatte der Standard Club Asia hier bereits den ersten Gegenseitigkeitsversicherer für Kriegsrisiken namens SWRM gegründet. Der Standard Club Asia ist Teil der Standard Club Group auf Bermuda, die wiederum Teil der International Group of P&I Clubs ist. Singapur will damit seine Position als weltweites maritimes Zentrum untermauern.

## Betrugsversuch bei Britannia-Mitgliedern

••• Der P&I Club Britannia warnt vor einem Betrugsversuch mit gefälschten E-Mails. Mitglieder in Taiwan hätten vermeintliche E-Mails ihrer Makler erhalten, an die ein gefälschtes Britannia-Schreiben angehängt war. Der Brief mit Britannia-Logo enthielt eine angeblich geänderte neue Kontoverbindung und forderte die Mitglieder zu Zahlungen auf. Britannia weist Mitglieder darauf hin, dass sich die Kontodaten des Clubs nicht geändert haben. Der Hintergrund der gefälschten E-Mails sind offenbar Hackerangriffe auf mehrere Transportversicherungsmakler.

## Windward in Schiffsversicherung aktiv

••• Das israelische Start-up Windward will in der Transportversicherung aktiv werden, berichtet die israelische Wirtschaftszeitung „Globes“. Das Unternehmen, das mittels Satellitendaten und anderen Informationen die Wege und das Verhalten von Schiffen beobachtet, hat seine Daten bislang vor allem an Regierungen verkauft. Jetzt will Windward-Chef Ami Daniel seine Dienste auch Schiffsversicherern anbieten. Aus den Informationen lasse sich mit einem mathematischen Modell das individuelle Risiko



**Investor.** Der ehemalige Vier-Sterne-General und CIA-Chef David Petraeus engagiert sich bei Windward.

der Schiffe berechnen – ähnlich Telematik-Tarifen in der Autoversicherung. „Wir können sehen, wie sich ein Schiff verhält, ob es in viel zu flachem Gewässer für seine Größe unterwegs ist oder zu enge Kurven fährt“, so Daniel. Zu den Windward-Investoren gehören der chinesische Milliardär Li Ka-shing und Ex-CIA-Direktor Petraeus.

## Makler Marsh warnt vor neuen maritimen Risiken

••• Die Cyberrisiken für die Schifffahrt nehmen zu. Dafür sorgt neben der immer stärkeren Vernetzung von Schiffen auch die Entwicklung unbemannter Schiffe, heißt es in einem aktuellen Bericht des Versicherungsmaklers Marsh. So könnte die Einführung autonom fahrender Frachter zu einer Veränderung des Piraterierisikos führen. Einerseits würde das Risiko geringer,

weil keine Crew mehr an Bord ist, die als Geisel genommen werden könnte. Andererseits ist die Ladung ein attraktives Ziel – und ohne Crew weniger geschützt. Ein weiteres Risiko beim Einsatz unbemannter Schiffe ist ein Versagen der Systeme: Falls Sensoren etwa ein Hindernis im Wasser nicht melden, könnte es zu hohen Schäden kommen.

**Schutzschild.**  
Marsh hat sich intensiv mit Gefahren befasst.

[www.marsh.com](http://www.marsh.com)



## 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](mailto:info@freireedereiinspektoren.com)  
**Web** [www.freireedereiinspektoren.com](http://www.freireedereiinspektoren.com)



**Einsatz.** Bundesumweltministerin Barbara Hendriks war eine der täglich bis zu 2.500 Teilnehmern der UN-Meeresskonferenz in New York.



## UN-Konferenz: Die Ozeane versinken im Müll

••• Es war eines der zentralen Themen der ersten UN-Meeresskonferenz in New York: die Vermüllung der Meere. Fünf Tage diskutierten Meeresbiologen, Minister und Staatsrechtler darüber, wie die Ozeane besser geschützt werden können. Denn der Schaden wiegt bereits schwer: 30 Prozent der Fischbestände sind dramatisch zurückgegangen, 60 Prozent sind

gar am Limit. Werden die Ozeane weiter zugemüllt, könnte 2050 erstmals mehr Plastik als Fisch in den Meeren zu finden sein.

„Ein großer Teil des Schmutzes besteht dabei aus kleinen Teilen schwimmenden Plastiks, die mit bloßen Augen nicht sofort zu erkennen sind“, so die Ozeanografie-Behörde NOAA. Die Rede ist von Mikroplastik, das etwa in

der Kosmetikindustrie verwendet wird. Nach Ansicht der Bundesumweltministerin Barbara Hendriks hat die Tagung – trotz des vorherigen Ausstiegs der USA aus dem Pariser Klimaabkommen – „gute Impulse für die weitere internationale Zusammenarbeit“ gebracht. Sie selbst hätte sich allerdings „noch ein bisschen mehr“ von der Konferenz erwartet.

Fotos: BMUB/Alex Klus, U.S. Fish and Wildlife Service / CC BY 2.0 Headquarters



**Flitzer.** Der 56 Meter lange Aluminium-Katamaran kann bis zu 35 Knoten schnell fahren. 700 Passagiere haben an Bord Platz.

### Neubau: MTU-Motoren für Fähre

••• Die Förde Reederei Seetouristik (FRS) hat Rolls-Royce den Auftrag gegeben, vier 16-Zylinder-Motoren der MTU-Baureihe 4000 sowie vier Kamewa S71 Waterjets zu liefern. Zum Einsatz kommen sie bei der Fähre, die von der australischen Werft Austal gefertigt wird. „Wir haben uns bewusst für den Motor von MTU entschieden. Überzeugt haben uns die längeren Wartungsintervalle, das gute Leistungsgewicht und der günstige Verbrauch“, so Jan Kruse, Geschäftsführer FRS. [www.frs.de](http://www.frs.de)

Foto: FRS/AUSTAL

### „Hanseatic nature“: Beginn der Bauzeit

••• Mit der Kiellegung hat Mitte Juni der nächste Bauabschnitt des ersten von zwei Expeditionsschiffen von Hapag-Lloyd Cruises begonnen. Die „Hanseatic nature“ soll in den nächsten zwei Jahren in der Vard-Werft im rumänischen Tulcea entstehen. „Es ist eine große Freude, unseren ersten Expeditionsneubau entstehen und wachsen zu sehen“, sagte Karl J. Pojer, Vorsitzender der Geschäftsführung bei Hapag-Lloyd Cruises.

Das Hamburger Kreuzfahrtunternehmen baut damit seine Vorreiterrolle im Expeditionssegment aus. „Dieser Bereich bietet derzeit ein enormes Potenzial. Mit gleich zwei neuen Schiffen stellen wir uns zusammen mit unserer ‚Bremen‘ ideal für die Zukunft auf“, so Pojer.



**Glücksbringer.** Karl J. Pojer, Vorsitzender der Geschäftsführung von Hapag-Lloyd Cruises (rechts), platziert im Beisein von Tudorel Topa, Senior Vice President VARD, die Kiellegungsmünze.

Taufe und Jungfernfahrt sind für April 2019 geplant.

Der zweite Neubau, die „Hanseatic inspiration“, soll ein halbes Jahr später folgen. Beide Schiffe werden im Fünfsternesegment positioniert sein. [www.hl-cruises.de](http://www.hl-cruises.de)

Foto: Hapag-Lloyd Cruises

## Clia: Die Kreuzfahrtbranche boomt

••• Insgesamt 24,7 Millionen Menschen machten im vergangenen Jahr Urlaub an Bord eines Kreuzfahrtschiffes. Das hat der internationale Kreuzfahrtverband Clia (Cruise Lines International Association) bekannt gegeben. Experten hatten mit 24,2 Millionen gerechnet. Damit wurden die Erwartungen sogar übertroffen.

Für 2017 erwartet der Verband weiteres Wachstum:

Demnach soll sich die Zahl der Passagiere auf 25,8 Millionen erhöhen. „Nie zuvor habe ich eine Branche erlebt oder einer Branche angehört, die die Wünsche ihrer Kunden auf diese Weise wahrnimmt und darauf reagiert“, sagte Cindy D'Aoust, Präsidentin und CEO von Clia Global. „Deshalb werden wir auch in Zukunft weiteres Wachstum erleben“, so D'Aoust.

[www.cruising.org](http://www.cruising.org)

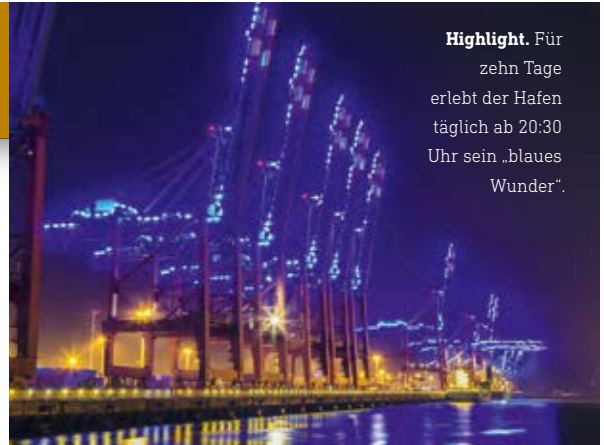


Foto: Gerhardt1302 - Fotolia

**Highlight.** Für zehn Tage erlebt der Hafen täglich ab 20:30 Uhr sein „blaues Wunder“.

## Lichtinstallation: Hafen erstrahlt in Blau

••• Im Rahmen des Blue Port Hamburg wird der Hamburger Hafen von Lichtkünstler Michael Batz vom 1. bis zum 10. September in blaues Licht getaucht. In Szene gesetzt werden dabei Speicherstadt, Kontorhausviertel und Köhlbrandbrücke. Auch das Chilehaus und die Brücken der Speicherstadt werden blau leuchten und das gesamte Baufeld der HafenCity stärker einbezogen sein, kündigte der Künstler an.

[www.hamburg.de/blue-port-hamburg](http://www.hamburg.de/blue-port-hamburg)



Foto: AIDA Cruises

## Neues AIDA-Schiff: Das Geheimnis ist gelüftet

••• Auch das 13. AIDA-Flottenmitglied hat nun offiziell einen Namen: „AIDAnova“ soll das neue Schiff, das zurzeit auf der Meyer Werft in Papenburg entsteht, heißen. Das gab die Reederei im Rahmen einer spektakulären Graffiti-Aktion bekannt.

Sommerfeeling im Winter: Ab Dezember 2018 werden auf der „AIDAnova“ siebentägige Kreuzfahrten nach Madeira und zu den Kanaren stattfinden.

[www.aida.de](http://www.aida.de)

## 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

**Gruppendynamik.**

Das Offshore-Sicherheitstraining des Rostocker Unternehmens ISC hat viele Facetten. Im Zentrum steht aber immer die gegenseitige Unterstützung der Crew-Mitglieder.

# Sicherheit in jeder Situation

**| Offshore-Trainings |** Immer mehr deutsche Reedereien engagieren sich im boomenden Offshore-Windgeschäft. Manche Windparkbetreiber fordern, dass jedes Crewmitglied zuvor definierte Sicherheitsseminare absolviert haben muss. Ein Trainingsbesuch. Text: Hans Wille, Fotos: Ronald Frommann



**Höhentraining.** Das Abseilen aus großer Höhe ist nur eine der besonderen Herausforderungen, vor denen die Seminarteilnehmer stehen.



ist über Kopfhöhe am Kletterturm befestigt und funktioniert wie der Sicherheitsgurt im Pkw. Mit einem beherzten Ruck überzeugt sich Hannes Arndt, dass die Mechanik auch wirklich reagiert.

**H**annes Arndt steht mit dem Rücken zum Abgrund. Direkt hinter seinen Schuhsohlen endet die Plattform des Kletterturms, unter ihm: zehn Meter gähnende Leere bis zur Kaianlage im Rostocker Fischereihafen. Der Nautiker trainiert „Working at Heights“, das Abseilen aus der Höhe, bei ISC, dem Anbieter für GWO-Sicherheitstrainings in der Ostseemetropole Rostock. Die ISC Training & Assembly GmbH sitzt seit dem Jahr 2008 im Gebäude der Seemannschule des AFZ, des Aus- und Fortbildungszentrums Rostock.

Am Körper trägt Arndt das Gurtsystem seiner PSA, seiner persönlichen Schutzausrüstung gegen Absturz. Daran hat er am Rücken das Sicherungsseil gehakt, das durch ein Höhensicherungsgerät läuft. Es

Das eigentliche Arbeitsseil läuft durch das automatische Abseilgerät, das Arndt in die Brustöse an seiner PSA geklinkt hat. Damit wird sich der 34-Jährige gleich kontrolliert nach unten kurbeln. Doch zunächst muss er den Schritt in den Abgrund wagen. Ein letztes Mal zieht er die beiden Seile stramm, sodass er nur wenige Dezimeter fallen kann. Er hält sich mit einer Hand an dem Geländer der Plattform fest, stellt sich mit den Zehenspitzen auf die Kante und legt sein Körpergewicht langsam nach hinten, bis er in den Seilen hängt.

Jetzt kommt der schwierige Moment: Der gelernte Seemann lässt das Geländer



**Nautiker.** Kursteilnehmer Hannes Arndt ist bei NSB als Zweiter Offizier auf einem Errichterschiff eingesetzt.

los und nimmt anschließend die Füße von der Kante des Turms. Nun schwingt er frei in der Luft.

**| Vertrauen in die Technik |** „Beim ersten Mal war das eine echte Herausforderung“, sagt Arndt. „Der Moment, in dem du freiwillig den Boden unter den Füßen aufgibst, war verdammt noch mal nicht einfach.“ Das eigentliche Abseilen sei dagegen keine große Kunst, sagt er, nachdem er sich bis zur halben Höhe des Übungsturms heruntergelassen hat, um dort einen Kollegen, der vermeintlich bewusstlos im Seil hängt, auf seinen eigenen Haken zu übernehmen und sicher auf den Boden zu bugsieren.

Inzwischen hat der Zweite nautische Offizier der Reederei NSB aus Buxtehude Übung darin, seiner PSA und den Seilen zu vertrauen. Heute ist er zum dritten Mal bei dem Refresher-Kurs „Working at Heights“, denn die deutsche Berufsgenossenschaft ETEM, die für Energieversorgungsunternehmen zuständig ist, fordert jähr- ➔



→ lich das Auffrischen der komplexen Handgriffe. „Es ist auch sinnvoll, dass ich das jedes Jahr wiederhole. Denn in meinem Arbeitsalltag habe ich das zum Glück noch nie gebraucht.“

**| Vorgabe vom Betreiber |** Seit 2013 setzt ihn sein Arbeitgeber als Nautiker auf dem Jack-up Vessel „MPI Enterprise“ ein, einem Schwerlastschiff mit Dynamic Positioning System, das derzeit die Windräder im Windpark Nordergründe im Bereich der Wesermündung anliefert und aufbaut. Bevor Hannes Arndt den Wechsel vom Handelsschiff auf das Errichterschiff vollziehen konnte, musste er das GWO-Training „Working at Heights“ absolvieren. So fordert es die wpd AG, der Bauherr und zukünftige Betreiber des Windparks.

Die Global Wind Organisation ist sozusagen die Arbeitsschutzorganisation der

Offshore-Windbranche. Zwar sind ihre Anforderungen in keinem Land gesetzlich bindend, aber nahezu alle Bauherren und Betreiber einer OWEA, einer Offshore-Windenergie-Anlage, haben sich auf die weltweiten GWO-Standards geeinigt. Ihr Hausrecht erlaubt es ihnen, von jedem Menschen, der in das Areal einer OWEA fährt, ausgewählte Trainings zu fordern.

Den Sinn, weshalb Seeleute, die ja eigentlich nicht ihr Offshore-Schiff verlassen, solche GWO-Trainings brauchen, erläutert Volker Seibert, Geschäftsführer von ISC: „Für einen Notfall sind natürlich in der Regel alle verfügbaren Fahrzeuge in das Rettungskonzept involviert, das jeder Windpark vorhalten muss.“ Daher müssen alle Seemänner wissen, wie sie sicher auf eine Plattform oder einen Windturm übersteigen können – beispielsweise, um von dort Verletzte zu bergen.

„Auch das habe ich zum Glück noch nicht erlebt, aber tatsächlich kommt es immer mal wieder vor, dass ich für meinen eigenen Crew-Wechsel eine Offshore-

Windanlage betreten muss“, sagt Arndt. Das heißt in der Praxis, dass er von dem schwankenden Schiff auf die starre Boat-Landing-Anlage übersteigt. Und die 20 Meter hohe Leiter hochklettert, bis er auf der sicheren Plattform steht.

**| Seeleute als Vorbild |** Für das Boat Landing Training zieht Hannes Arndt den Überlebensanzug an, den er als Seemann natürlich kennt. Neu sind ihm indes die Kommandos, die ihm die Deckshand zu ruft: „Advance“, wenn er an der Reihe ist, nach vorne zu treten, „Transfer“ wenn er sich in den Sicherheitsgurt, der von oben kommt, einklinken und den Übertritt vollziehen soll.

„Natürlich haben die Seeleute die Welle im Blut“, sagt ISC-Chef Seibert. „Einer wie Hannes Arndt weiß ganz genau, dass er in dem Moment übersteigt, wenn das Schiff oben auf einer Welle steht, und dann zügig einige Schritte hochklettert. Aber gerade deswegen haben die Seeleute eine Vorbildfunktion: Wenn sie einfach nach Gefühl übersteigen würden, dann würden sie die

**Ausstieg.** Bei der Versorgung von Offshore-Anlagen sind oft Hubschrauber im Einsatz.

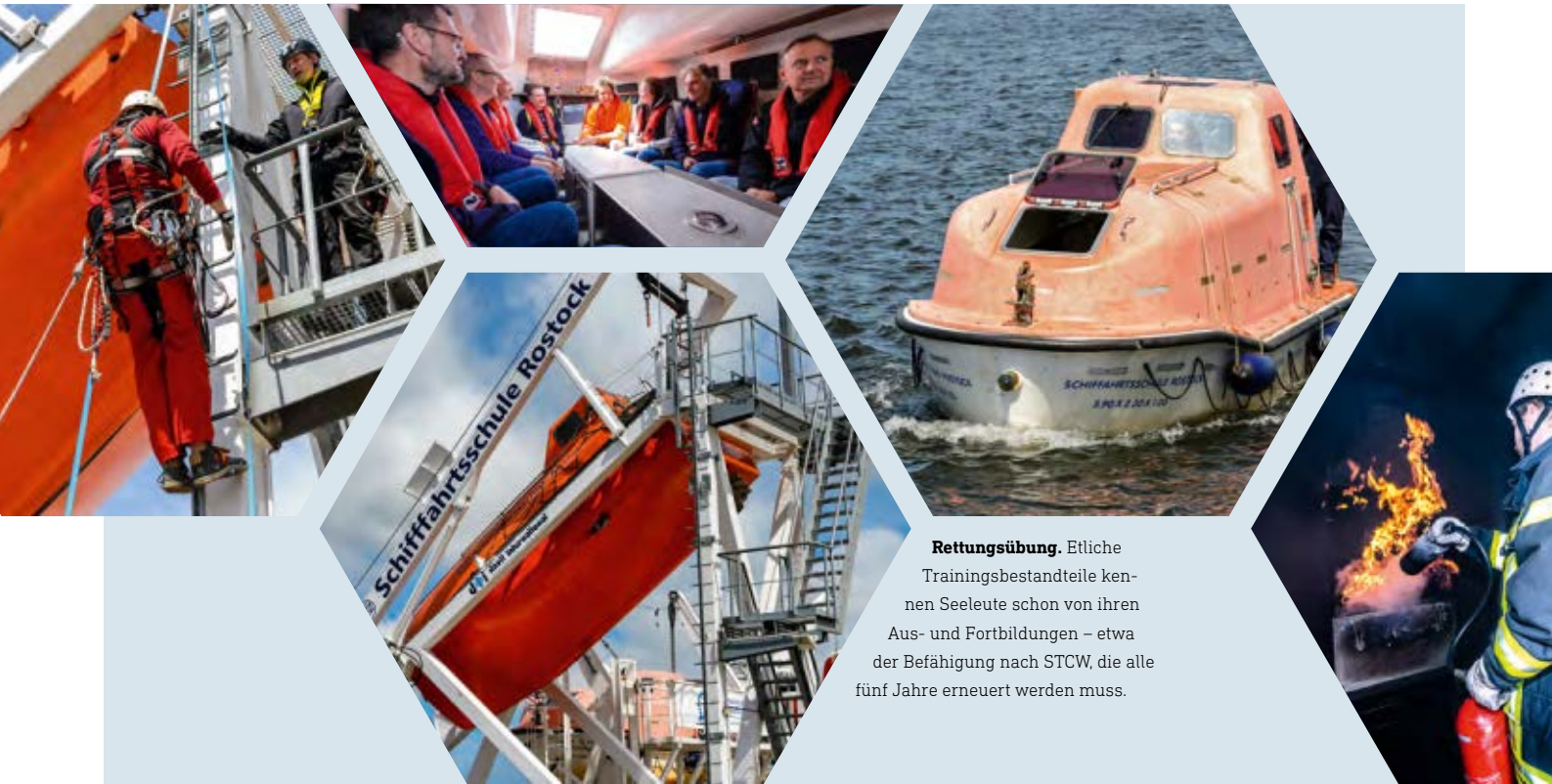


Foto: Michael Halberg – Fotolia

## Sonderfall HUET – Befreiung nach Absturz

●●● Hannes Arndt musste auch den Kurs HUET belegen, das „Helicopter Underwater Escape Training“, bei dem er gelernt hat, wie er sich aus einem Hubschrauber retten kann, falls der ins Meer gestürzt ist. Ohne dieses Training dürfte er nicht mit einem Helikopter zur Baustelle fliegen. Das ist zwar nicht sein üblicher Weg zur Arbeit, aber da der Betreiber den HUET von jedem Menschen in seinem Windpark fordert, musste er das eintägige Training absolvieren. Der HUET ist ein Sonderfall, weil es kein Modul der Global Wind Organisation GWO ist. Dieses Training wird seit Jahrzehnten schon als Voraussetzung für den Transport mit einem Hubschrauber gefordert – etwa im Offshore-Business mit Öl und Gas. „Selbstverständlich bieten wir auch den HUET an“, so Volker Seibert, der Geschäftsführer von ISC, dem Rostocker Anbieter für Offshore-Wind-Sicherheitstrainings. „Bei uns kann eine Reederei alle Sicherheitstrainings für das maritime Windgeschäft buchen.“





**Rettenungsübung.** Etliche Trainingsbestandteile kennen Seeleute schon von ihren Aus- und Fortbildungen – etwa der Befähigung nach STCW, die alle fünf Jahre erneuert werden muss.

## Wie viel Training tut not? Das ist oft auch Verhandlungssache

●●● Nicht alle Windparkbetreiber erwarten die gleichen Sicherheitstrainings. Es ist immer Bestandteil der Charterverhandlungen, welche Trainings eine Schiffsbesatzung vorweisen muss. Es gibt durchaus Windparkbetreiber, die von den Crews das komplette Programm

aller GWO-Trainings einfordern, also GWO First Aid, GWO Fire Awareness, GWO Manual Handling und sogar das GWO Sea Survival, obwohl das eine abgespeckte Version des STCW ist, dem Standard für die seemannische Ausbildung. „Das liegt vermutlich daran, dass

manch ein Betreiber die sichere Seite wählt“, meint ISC-Geschäftsführer Volker Seibert. Der bessere Weg wäre es seiner Ansicht nach, die Crewmitglieder basierend auf einer konkreten Gefährdungsbeurteilung auszubilden. Dann könnte er bei den Seeleuten die Skills

aus dem STCW voraussetzen und nur die zusätzlich für diesen Windpark benötigten Fähigkeiten trainieren. „Wenn Windparkbetreiber und Reedereien das wünschen, berate ich sie bei den Charterverhandlungen dazu. Das kann für alle Beteiligten eine schlanke Lösung bedeuten.“

anderen in Gefahr bringen, die das nicht im Blut haben, aber glauben, sie könnten das auch ohne Kommandos.“

Überhaupt die „Landarbeiter“, wie Hannes Arndt die Gäste auf seinem Errichterschiff nennt, also die eigentlichen Offshore-Mitarbeiter, für die das Leben an Bord neu ist: „Wir haben derzeit rund 35 Nicht-Seeleute an Bord. Denen muss ich erklären, wie es auf einem Schiff zugeht, welche Sicherheitsregeln sie zu beachten und wie sie sich im Notfall zu verhalten haben.“

Es sei schon speziell: Rein seemannisch sei er deutlich weniger gefordert als auf einem Handelsschiff. Andererseits habe er sich erst einmal daran gewöhnen müssen, dass er außerhalb der Brücke im-

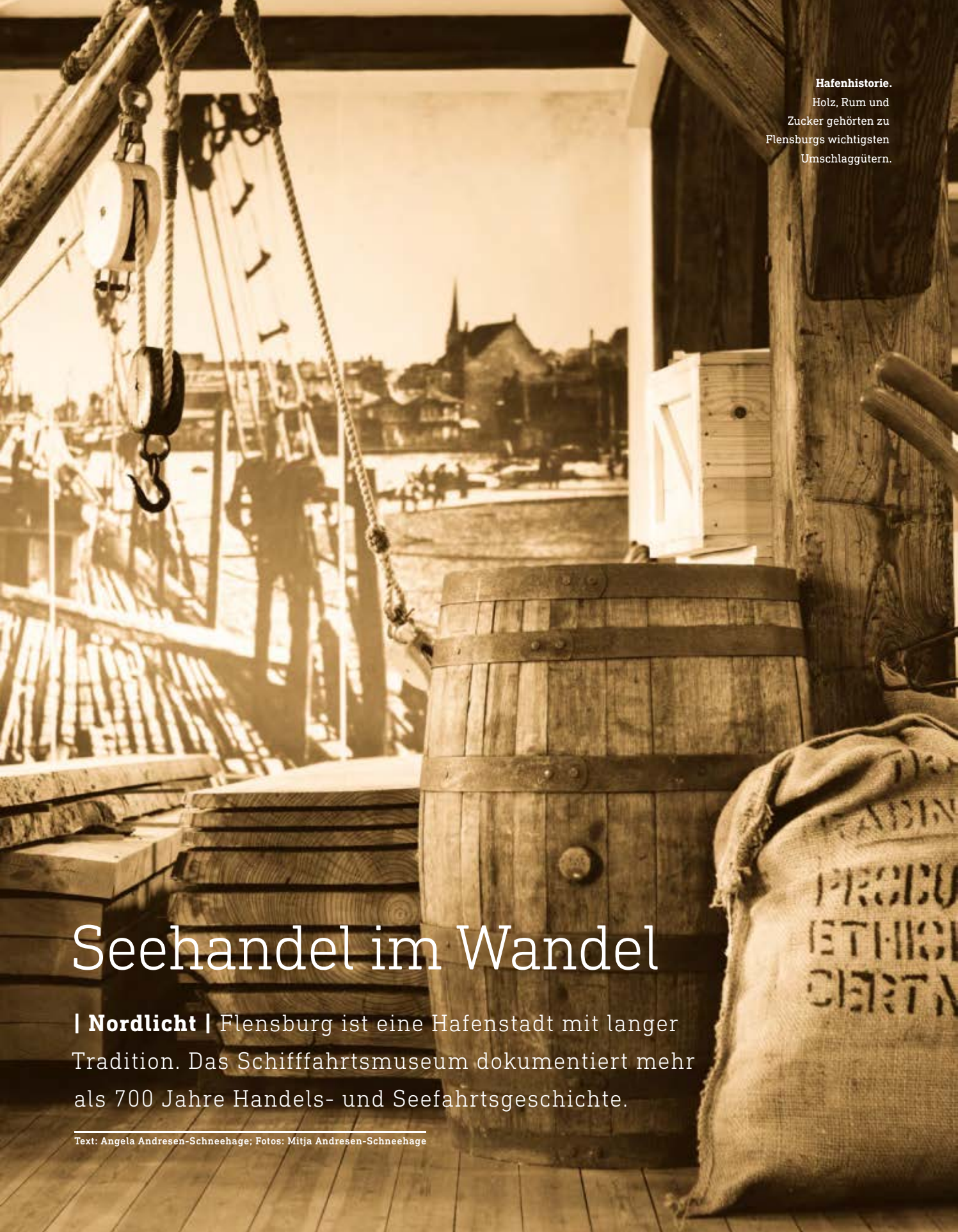
mer einen Helm zu tragen habe, wenn sich das Schiff im Windpark befindet.

Die Offshore-Mitarbeiter, mit denen zusammen Arndt heute den „GWO Refresher Working at Heights“ absolviert hat, bleiben noch zwei Tage länger im Rostocker Freihafen. Ab morgen werden die Frauen und Männer, die von Beruf Elektriker oder Malerin, Schweißer oder Ingenieurin sind, bei ISC das GWO-Training „Sea Survival“ absolvieren, das für alle verpflichtend ist, die eine OWEA betreten – außer für Seeleute, die den Umgang mit einem wasserdichten Überlebensanzug, mit einer Rettungsinsel und weiteren Rettungs- und Signalmitteln nicht noch einmal lernen müssen.

Schließlich sind diese Kursinhalte Bestandteil des globalen Sicherheitsstan-

dards STCW („Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers“), den jeder Seemann – egal ob Nautiker oder Techniker – sowieso alle fünf Jahre trainieren muss.

**| Auf Augenhöhe |** „Letztendlich müssen alle Beteiligten im Offshore-Windpark auf dem gleichen Sicherheitslevel agieren“, sagt Volker Seibert, der selber jahrelang Spezialmontagen im Offshore-Geschäft geplant und geleitet hat: „Nicht nur die eigentlichen Offshore-Arbeiter, sondern auch die Stewards und Köchinnen, die auf den Wohnschiffen oder Wohnplattformen für Klarschiff sorgen, und eben auch die Crews der beteiligten Schiffe: Es ist das Team, das draußen gilt.“ |●●



**Hafenhistorie.**  
Holz, Rum und  
Zucker gehörten zu  
Flensburgs wichtigsten  
Umschlaggütern.

# Seehandel im Wandel

| **Nordlicht** | Flensburg ist eine Hafenstadt mit langer Tradition. Das Schiffahrtsmuseum dokumentiert mehr als 700 Jahre Handels- und Seefahrtsgeschichte.

Text: Angela Andresen-Schneehage; Fotos: Mitja Andresen-Schneehage



**Atmosphäre.** Sorgfältig ausgesuchte Exponate machen für die Besucher die maritime Vergangenheit lebendig.

**Windjammer.** Zahlreiche Modelle von Segelschiffen dokumentieren die Hochzeit der Flensburger Seehandelsaktivitäten.



Teile der Flensburger Altstadt sind durch die historischen Hofanlagen geprägt, die sich auf schmalen Grundstücken zwischen Hafenkante und Haupteinkaufsstraße erstrecken. Sie zeugen bis heute vom großen Erfolg, den die Kapitäne und Kaufleute der Stadt einst brachten. Ziegel und Holz, Zucker und Rum – das waren nicht nur die Verkaufsschlager vergangener Jahrhunderte, sie bilden auch den thematischen Schwerpunkt des örtlichen Schifffahrtsmuseums. „Flensburg und der Seehandel sind untrennbar miteinander verbunden. Deshalb konzentrieren wir uns mit unserer Dauerausstellung auf dieses vielschichtige Thema“, so der langjährige Museumsleiter Dr. Thomas Overdick, der im April nach Hamburg gewechselt ist.

Das 1984 eröffnete Museum hat seinen Platz direkt am historischen Hafen im ehemaligen Zollpackhaus, selbst Bestandteil des einstigen Flensburger Handelsbetriebs. Eine räumliche Erweiterung und Modernisierung der Ausstellungsstruktur war 2012 möglich, nachdem das alte Zollamtshaus im Innenhof frei geworden war und ein Neubau errichtet werden konnte.

Jüngste Abteilung ist die 2014 eingeweihte Rumausstellung im Keller des mehr als 170 Jahre alten Zollpackhauses. Hier wurde früher der gesamte Pure Rum aus Westindien zwischengelagert, der per Schiff an die Förde kam und die Stadt zu Europas Rummetropole machte. Noch bis in die 1960er-Jahre hinein prüften Flensburgs Zollbeamte in den Kellergewölben den Inhalt der Fässer, bevor das „Gold der Karibik“ zu den Rumfirmen weitertransportiert werden durfte. Im heutigen Rum-Museum dokumentieren Fässer, Pumpen,



**Stadtmodell.** Im Mittelpunkt des Ausstellungsraums lässt sich Flensburg um das Jahr 1600 bestaunen.



**Arbeitsplatz.** Die kleine Auswahl zeigt den Fortschritt bei der Entwicklung der Steuerruder.

Abfüllgeräte und eine moderne Multimediale Show die Entwicklung Flensburgs zur rumreichen Stadt.

Im weiträumigen Speicherboden des Zollpackhauses beginnt der eigentliche Rundgang durch die vielseitig gestalteten Themenbereiche des Museums. Unter dem Motto „Hafen und Höfe“ dreht sich alles um Kaufmannstradition, Kapitäne und Reeder, Schiffe und ihre Fracht. Zu den wichtigsten Handelsgütern der Vergangenheit zählten Baumaterialien. Die Flensburger Förde war Zentrum der dänischen Ziegelherstellung, Produkte der Ziegeleien wurden bis in die Karibik verschifft. Der im großen Maßstab nachgebildete Querschnitt eines Schiffsrumpfs zeigt, wie Stein für Stein im Laderaum der alten Segler gestapelt wurde.

**| Geschichte erleben |** Einen „Spaziergang“ durch das Flensburg um 1600 erlaubt das große Stadtmodell im Mittelpunkt des Ausstellungsraumes. Gleich daneben ein Tisch voller Reedereiwimpel – als Exponat eher unspektakulär, als Zeugnis der Schifffahrtsgeschichte aufschlussreich: „Vor dem Ersten Weltkrieg war Flensburg drittgrößter Reedereistandort Deutschlands“, erklärt Overdick. „Um 1900 hatten rund 40 Firmen hier ihren Sitz, heute sind es noch zwei.“

Unter dem Titel „Sklaven, Zucker, Rum“ schärft das Museum das Bewusstsein für die weniger rühmlichen Seiten des Seehandels und widmet sich dem kolonialgeschichtlichen Erbe. Damals gehörten Menschenhandel und Ausbeutung zu den tragenden Säulen des sogenannten transatlantischen Dreieckshandels.

Für seine größten Schauobjekte musste das Schifffahrtsmuseum eine ei-

gene Halle bauen: Dampfmaschinen, Dieselmotoren und der große Schiffssimulator, der jeden ersten Sonntag im Monat in Betrieb ist, hätten in der historischen Bausubstanz keinen Platz gefunden.

Doch oft sind es die kleinen Dinge, die große Geschichten erzählen. Wie die Trillerpfeife aus Messing, die dem 18-jährigen Flensburger Matrosen August Lassen das Leben rettete, als sein Schiff 1914 bei stürmischer See vor Cornwall sank. Wer aufmerksam durchs Museum geht, entdeckt das Lieblingsexponat des ehemaligen Museumsleiters in einer Vitrine; daneben ein historisches Telegramm mit der Nachricht: „Schiff gestrandet, bin gerettet, August.“

Mit spannenden Objekten, atmosphärischen Inszenierungen, Mitmachstationen und Medienangeboten erreicht das Haus jährlich bis zu 35.000 Besucher – beileibe nicht nur Touristen. „Wir sind der kulturelle Heimathafen der Stadt“, sagt Thomas Overdick. „Sogar die Flensburger Fachschule für Seefahrt verleiht hier die Patente an ihre Absolventen.“ In der internationalen maritim-historischen Szene genießt das Schifffahrtsmuseum, obwohl ein relativ kleines Haus, ebenfalls einen guten Ruf. |•••



## Besuchersinformationen

Schifffahrtsmuseum Flensburg  
Schiffbrücke 39, 24939 Flensburg

### Öffnungszeiten

Di bis So | 10 bis 17 Uhr

### Eintrittspreise

Erwachsene: 6 €, ermäßigt: 3 €  
Kinder/Jugendliche (bis 18): frei

[www.flensburg.de/schifffahrtsmuseum](http://www.flensburg.de/schifffahrtsmuseum)

# Das Wasser bis zum Hals

**| Klimawandel |** Der Meeresspiegel könnte laut Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in den nächsten 100 Jahren stärker ansteigen als gedacht. Welche Konsequenzen das für Küstenbewohner, Schifffahrt und Umwelt hat. Text: Sabrina Junge



**W**ütend rüttelt Orkan „Vincinette“ an Türen und Fenstern, drückt steigende Wassermassen die Elbe hinauf. Vor den Toren Hamburgs peitschen die Wellen unaufhaltsam gegen die Deiche. Kurz nach Mitternacht halten sie der Naturgewalt nicht mehr stand: Mehrere Deiche brechen, das Wasser begräbt innerhalb weniger Stunden weite Teile der Hansestadt unter sich. 315 Tote, Schäden in Millionenhöhe, Meeresspiegel fünf Meter über Normalnull: Die Sturmflut im Februar 1962 ist die schlimmste Naturkatastrophe, die Hamburg je erlebt hat.

Es folgten zwar viele weitere Sturmfluten, doch die künstlichen Schutzwälle hielten stand. Das liegt vor allem an der stetigen Verbesserung der Deiche. Höher, breiter stabiler: Vielerorts setzen Küstenschützer auf den Bau sogenannter Klima-



**Katastrophe.** Die Sturmflut 1962 verursachte in Hamburg Schäden in Höhe von 750 Mio. Mark. Besonders schlimm traf es Wilhelmsburg.

deiche (s. Grafik). Dabei wird der Schutzwall erhöht, vor allem aber in seiner Krone kräftig verbreitert. Dahinter steckt die Unsicherheit, welche dauerhaften Folgen die weltweite Klimaerwärmung auf den Wasserspiegel der Meere haben wird. Dass er steigen wird, ist sicher. Die Frage ist, um wie viel.

**| Unterschätztes Risiko |** Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat indes keine guten Nachrichten für deutsche Küstenschützer: In einem Schreiben an das Bundesverkehrsministerium warnt die Behörde davor, dass der

**Küstenschutz.** Sogenannte Klimadeiche sollen die Küstenbewohner vor steigenden Wassermassen und immer heftigeren Sturmfluten schützen. Der neue Deich zeichnet sich durch die kräftige Krone aus. So wird das Profil zur Seeseite hin viel flacher als bisher. Das Verhältnis von Höhe zu Breite beträgt dann 1 zu 10.





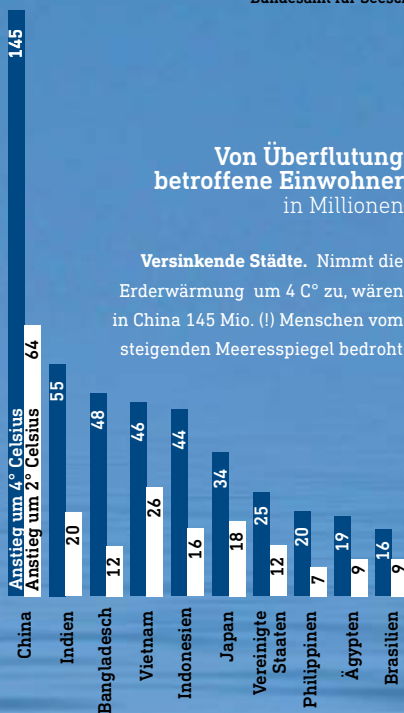
„Steigt der Meeresspiegel, verkürzt sich das Zeitfenster, in dem der Kanal das überschüssige Wasser loswerden kann.“

Dr. Hartmut Heinrich, Direktor und Professor  
Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)



„Niemand hat erwartet, dass die Eisdecke in Grönland so schnell an Masse verlieren würde.“

Prof. Dr. Mojib Latif, Meteorologe und Klimaforscher am  
GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel



Quelle: Climate Central, Stand: 2016.  
Basis: Bevölkerung 2010

Meeresspiegel in den nächsten Jahrzehnten „deutlich über einen Meter hinaus bis hin zu 1,70 Meter“ steigen könnte. Bund und Länder planen bislang mit einem Meeresspiegelanstieg von nur knapp einem Meter.

Laut BSH genügen die aktuellen Maßnahmen zum Küstenschutz zwar bis 2050, doch die Verletzlichkeit der flachen Küstenregionen nehme mit steigendem Meeresspiegel empfindlich zu. Auch eine dauerhafte Überflutungsgefahr sei für Gebiete, die unterhalb des Meeresspiegels liegen, nicht ausgeschlossen.

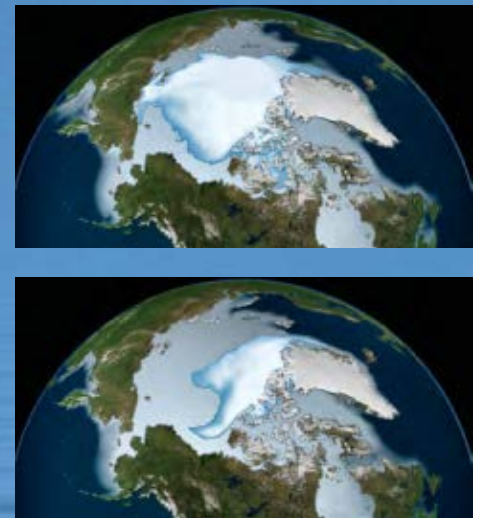
**| Land unter |** Die BSH-Wissenschaftler berufen sich dabei auf Forschungserkenntnisse zahlreicher Studien. Diese zeigen, wie instabil die Eisschilde weltweit tatsächlich sind. „Niemand hat erwartet, dass die Eisdecke in Grönland so schnell an Masse verlieren würde“, sagt Prof. Dr.

Mojib Latif, Meteorologe und Klimaforscher am GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel. Auch die Antarktische Eiskappe sei davon in großem Ausmaß betroffen. „Damit vollzieht sich der Anstieg des Meeresspiegels schneller, als wir gedacht haben“, so Latif.

Ein bedrohliches Szenario für Küstenstädte und ihre Bewohner. So sind beispielsweise viele Halligen in der Nordsee den Auswirkungen des steigenden Meeresspiegels nicht gewachsen. „Demnach sind 13 Halligen vordringlich zu erhöhen, 18 weitere sind anzupassen, und nur acht haben keine Sicherheitsdefizite“, sagt Birgit Matelski vom Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN).

Auch für die Schifffahrt hätte der prognostizierte Meeresspiegelanstieg schwerwiegende Folgen. „Das wäre besonders für Binnenwasserstraßen wie den Nord-Ostsee-Kanal problematisch, da ihre Entwässerung zeitenabhängig ist“, sagt Hartmut Heinrich vom BSH. „Steigt der Meeresspiegel, verkürzt sich das Zeitfenster, in dem der Kanal das überschüssige Wasser loswerden kann“, so Heinrich. Zudem wären auch zahlreiche Hafenstädte von den aufkommenden Wassermassen bedroht – und damit ein wichtiger Teil der Infrastruktur der Seeschifffahrt.

**| Meeres-Misere |** Neben dem steigenden Meeresspiegel drängen sich weitere Probleme auf. Korallensterben, Plastikmüll, Übersäuerung der Meere, Todeszonen ohne Sauerstoff: alles menschengemachte Probleme. Zu lange wurde den Ozeanen zu viel zugemutet. „Wenn der Klimawandel in dieser Form weiter vorangetrieben



**Besorgniserregend.** Forscher fanden heraus, dass auch die Arktische Eiskappe instabiler ist als bislang angenommen. Die Fotos zeigen die Veränderung der Eisfläche im Zeitraum von 1980 bis 2012.

wird, wird er der Sargnagel für unsere Meere sein“, warnt Prof. Dr. Mojib Latif.

Dass das erste Mal eine UN-Konferenz in Sachen Meeresschutz veranstaltet wurde, ist ein großer Erfolg. Doch dass die USA, der zweitgrößte Produzent von CO<sub>2</sub>-Emissionen, Bündnissen wie dem Pariser Klimaabkommen den Rücken kehrt, ist ein herber Schlag. Dabei schneiden sich die Vereinigten Staaten ins eigene Fleisch: So drohen Millionen von amerikanischen Küstenbewohnern bei steigendem Meeresspiegel in den Fluten zu versinken (s. Grafik). Denn neben den asiatischen Metropolen Mumbai und Guangzhou steht auch New York auf der Liste der vom Klimawandel bedrohten Städte. |●●●



**Überblick.** Der wachhabende Offizier Hendrik Schumann zeigt das Fleet Operations Center.

# Schifffahrt entdecken

**| Berufswahl |** Gemeinsames Projekt des VDR und der Stadtteilschule Wilhelmsburg: Schüler besuchen Carnival Maritime in der Hamburger HafenCity.

**B**erufliche Perspektiven und die Bedeutung der maritimen Wirtschaft zu entdecken - das ist Ziel der Kooperation zwischen dem Maritimen Zentrum Elbinseln an der Hamburger Stadt-

teilschule Wilhelmsburg (MZE) und dem Verband Deutscher Reeder. Die Reederei-gruppe Carnival Maritime, zu der auch die deutsche Kreuzfahrtreederei AIDA Cruises gehört, hat jetzt zwölf Schülern einen

Einblick in die Ausbildungsmöglichkeiten und das moderne Fleet Operations Center in der HafenCity gegeben. Im vergangenen Jahr hatte die Reederei Bugsier den Besuch eines Schleppers ermöglicht. |●●●

**„Wir haben viel über Schiffe und Technik gelernt.“** Fabio und Ismail, Klasse 8c, Stadtteilschule Wilhelmsburg



●●● „Unsere Gruppe aus den Klassen 8c und 8f der Stadtteilschule Wilhelmsburg hat vor Kurzem den Verband Deutscher Reeder (VDR) besucht. Dort hat uns Pressesprecher Christof Schwaner gezeigt, welche Schiffstypen es gibt, woraus ein Schiff besteht, wie viel es kostet, womit es fährt, was Reedereien sind, was der VDR macht und welche Herausforderungen es für die Schifffahrt gibt.“

Nach dem Vortrag sind wir zum Fleet Operations Center von Carnival Maritime in die HafenCity gelaufen. Dort hat uns

ein echter Schiffskapitän, Bernd Migeod, erklärt, welche Möglichkeiten für Ausbildung und Berufe es auf einem großen Kreuzfahrtschiff gibt. Danach durften wir das Fleet Operations Center besichtigen. Das ist ein Raum, in dem sehr viele Bildschirme sind mit Lila die Strecken der Kreuzfahrtschiffe von AIDA und Costa eingezeichnet. Wenn die Schiffe außerhalb des vorgegebenen Kurses fahren, dann werden die Personen im Fleet Operations Center alarmiert, und sie kontaktieren bei Bedarf

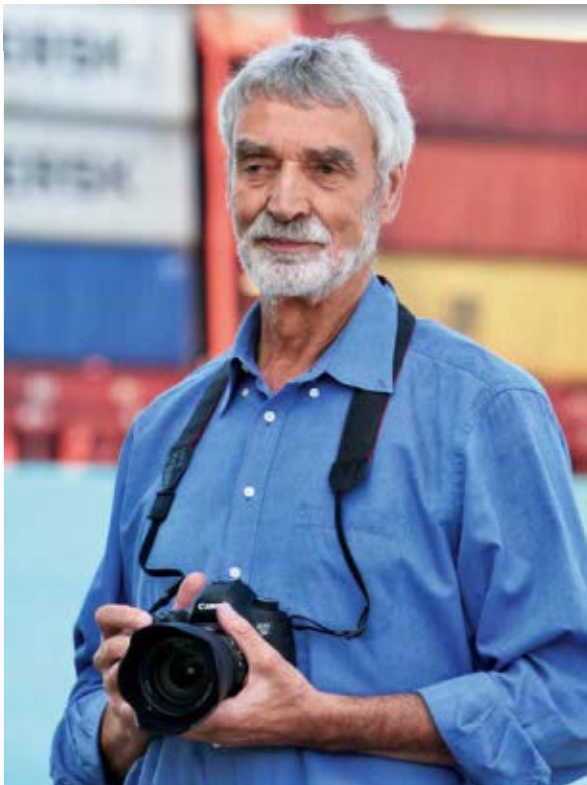
die Schiffskapitäne. Auch bei schlechtem Wetter oder anderen Gefahren können die Mitarbeiter des FOC die Schiffsbesatzungen unterstützen. Das Fleet Operations Center wurde auch gegründet, damit solche Vorfälle wie bei der ‚Costa Concordia‘ sich nicht wiederholen. Man kann im Fleet Operations Center auch ansehen, wie schnell das Schiff fährt, wie voll der Tank ist, welche Sektionen im Betrieb sind, und vielleicht, ob die Toiletten verstopft sind.

Dieser Besuch hat uns sehr gefallen, weil wir viel über Schiffe gelernt haben und auch sehen konnten, wie viel Technik und Organisation benötigt wird, damit alles auf den großen Kreuzfahrtschiffen problemlos und sicher funktioniert. |●●●



[www.maritimes-zentrum-elbinseln.de](http://www.maritimes-zentrum-elbinseln.de)

## | PORTRÄT |



# Der Abenteurer

Eberhard Petzold hat sein Hobby zum Beruf gemacht und ist als Fotograf auf Handelsschiffen über die Meere gereist. Seine Fotos sind weltweit bekannt.

Text: Sebastian Meißner

Die Fotos (...) führen den Betrachter direkt ins Geschehen. Interessante Blickwinkel geben Aufschluss über die Hintergründe der Frachtschiffahrt mit all ihren Facetten.“ So urteilte das ZDF über den Bildband „Schiffahrt weltweit“ von Eberhard Petzold. Der 73-Jährige ist ein Pionier in Sachen Schiffsfotografie.

Geboren wird Eberhard Petzold 1944 in Worpswede, mit dem Teufelsmoor direkt hinter dem Haus. Als er zehn Jahre alt ist, zieht die Familie nach Bremen, wo Petzold 1963 das Abitur macht. Weil er sich für Sport interessiert, schließt er sich danach den Fallschirmjägern der Bundeswehr an. „Dort kam es öfter mal zu Ungerechtigkeiten, und ich übernahm innerhalb unserer Truppe die Rolle eines Anwalts“, sagt Petzold. Nach dem Wehrdienst studiert Petzold daher in Göttingen und Hamburg Jura – und promoviert 1973 zum Thema Erbrecht. Nach dem zweiten Staatsexamen widmet er sich immer mehr seiner Leidenschaft, dem Fotografieren. „Ich wollte einfach nicht den ganzen Tag lang einen Anzug tragen und im Büro sitzen. Ich wollte raus in die Welt“, sagt Petzold.

**| Ein Leben für die Schifffahrt |** Ab 1980 betreibt er ein eigenes Fotostudio in Hamburg als Werbe-, Industrie- und Architekt-

turfotograf. „Ich bin Autodidakt. Alles, was ich kann, habe ich mir abgeschaut oder selbst beigebracht“, sagt Petzold. Dazu zählt nicht nur ein Gespür für Motive und Perspektiven, sondern auch seine Fähigkeit, Konzepte für Bildbände zu entwickeln. Mit seinen Ideen hat er viele Reedereien begeistert und ist in ihrem Auftrag an Bord von Handelsschiffen rund um den Globus gefahren. Sein Studio in Hamburg gibt er dafür Anfang der 2000er-Jahre auf.

„Meine erste Überfahrt führte von Suzer nach Hamburg“, sagt Petzold. Auf 30 Schiffen ist er gereist, hat jeden Kontinent betreten, alle Kanäle durchquert und viele Ecken der Welt kennengelernt. Während der oft mehrwöchigen Reisen entsteht eine besondere Gruppendynamik an Bord. Das

vertrauensvolle Verhältnis zu den Crews hat ihm auch bei seiner Arbeit geholfen. „Ich hatte so die Chance, die Seeleute bei ihren spezifischen Tätigkeiten auch an den Orten auf dem Schiff zu fotografieren, die normalerweise der Crew vorbehalten sind“, sagt Petzold. Anfangs fotografierte er mit analogen Kameras, inzwischen arbeitet er ausschließlich mit digitalem Equipment.

Ein gutes Dutzend Bücher hat Petzold bis jetzt veröffentlicht. Im Juli erscheint der nächste Band. „Güterströme der Welt“ zeigt auf über 250 eindrucksvollen Fotos, wie Waren und Güter in Zeiten der Globalisierung rund um den Globus verschifft werden. Es soll nicht sein letztes Buch sein. „Ich habe schon neue Ideen. Mal sehen, was draus wird“, sagt er. Die Entscheidung, die Juristerei gegen das Leben als Fotograf einzutauschen, hat er nie bereut. Im Gegenteil: „Als Anwalt wäre ich vermutlich reicher geworden, aber nicht so glücklich. Ich lebe ein freies Leben voller Abenteuer und Selbstbestimmung. Was will ich mehr?“, fragt Petzold. |●●●



Perspektive. Blick von der Brücke bei der Einfahrt in den Hamburger Hafen.

Fotos: Rainer Schlump; Eberhard Petzold

## | PUBLIKATIONEN |



**Lesespaß.** Unterhaltsam wie ein Abenteuerroman, informativ wie ein Sachbuch – „Das Wetter-Experiment“ vereint das Beste aus zwei Welten.



**Experte.** Peter Moore, geboren 1983 in Staffordshire, studierte Soziologie und Geschichtswissenschaft in Durham und London. Moore schreibt unter anderem für den Guardian und die New York Times

## METEOROLOGIE

## Die Welterklärer

••• Anfang des 19. Jahrhunderts galt ein Sturm noch als Strafgericht Gottes. Wer wissen wollte, wie das Wetter wird, hielt sich gern Frösche im Glas. Aberglaube und religiöse Dogmen bestimmten über lange Zeit den Umgang des Menschen mit dem Wetter.

Doch mit unerschrockener Neugier machte sich eine Generation von Wissenschaftspionieren daran, die Geheimnisse des Wetters und seiner Vorhersagbarkeit sukzessive zu lüften. Sie studierten Wolken, analysierten die Stärke des Windes,

betrachteten die Geschehnisse aus einem Heißluftballon oder entschlüsselten die rätselhaften Wirbel der Luftströme.

Peter Moore erzählt in bester angelsächsischer Tradition die „romanhaften“ Lebensläufe der Wetter-Pioniere, referiert wissenschaftliche Ergebnisse und vermittelt das Abenteuer Meteorologie mit suggestiver Spannung und atmosphärischer Dichte. Dabei spielt natürlich auch die Seeschifffahrt immer wieder eine große Rolle.

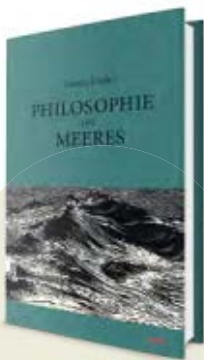
Am Ende des Buches landet Moore in der Gegenwart und be-

handelt die Zuverlässigkeit von Klimamodellen und Prognosen zum Klimawandel. „Glänzende Wissenschaftsgeschichte. [...] Moore malt mitreißende Stimmungsbilder, dringt tief in die Persönlichkeit seiner Helden ein und versteht es, Spannung aufzubauen und zu halten“, urteilte Deutschlandradio Kultur über dieses Buch. Ein echter Lesetipp – nicht nur für Seeleute.

**Peter Moore: Das Wetter-Experiment.**

**Von Himmelsbeobachtern und den Pionieren der Meteorologie.** Mare Verlag, 560 Seiten  
26,00 Euro





## Erkenntnisreiche Gedankenflut

••• Thales, der erste Philosoph der griechischen Antike, bezeichnete das Wasser als Quell allen Seins. Kant glaubte, die Ozeane würden nach und nach die Rotation der Erde ausbremsen und darum unweigerlich den Weltuntergang herbeiführen. Hegel verglich den Akt des Philosophierens mit dem Sprung in einen uferlosen Ozean. Seit über zweieinhalbtausend Jahren hat das Meer die Philosophie beschäftigt.

In „Philosophie des Meeres“ erzählt der Bochumer Philosoph Gunter Scholtz die Geschichte der Philosophie immer entlang des Verhältnisses zwischen Mensch und Meer. Dabei nimmt er auch Bezug auf aktuelle Fragen und Probleme. Eine erkenntnisreiche und unterhaltsame Lektüre.

Gunter Scholtz: Philosophie des Meeres. 288 Seiten. Mare Verlag. 26,00 Euro

## Kreuzfahrtwissen aus der Westentasche

••• Die Kreuzfahrtwelle ebbt nicht ab: Im letzten Jahr haben in Deutschland 2,45 Millionen Passagiere an Bord von AIDA, Hapag-Lloyd Cruises, Cunard und Co. eingechekkt – ein neuer Spitzenwert. Kreuzfahrt-Neulinge, die sich fix das wichtigste Know-how für den Small-Talk an Bord aneignen wollen, greifen zu Karsten Eichners Ratgeber. Das kleine Taschenbuch hat es in sich: launig vermitteltes Hintergrundwissen über das Leben an und unter Deck, wichtige Tipps zur Reiseplanung und Kabinenwahl sowie Anekdoten über die Anfänge der Kreuzfahrt. Nach der unterhaltsamen Lektüre kann auch den Bord-Debütanten nichts mehr überraschen. Praktisch: Das Nautik-Glossar zum Nachschlagen der wichtigsten maritimen Begriffe Von (A)chterschiff bis (Z)odiac.

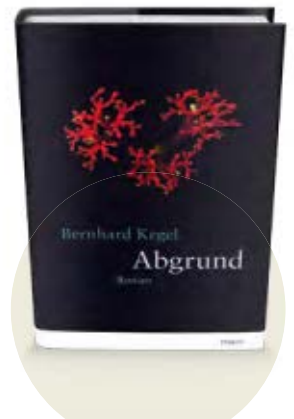
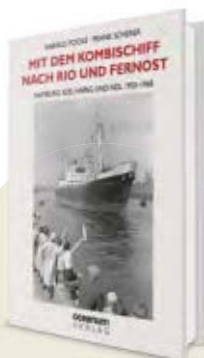
Karsten Eichner: Traumschiff Ahoi – Das Kreuzfahrt 1 x 1. 160 Seiten, Taschenbuch. Erste Auflage. Koehler Verlag. 9,95 Euro



## Reisebericht aus vergangenen Zeiten

••• Mit dem Kombischiff ‚Santa Ursula‘ nahm die Reederei Hamburg-Süd im April 1951 nach zwölf Jahren Zwangspause ihren traditionellen Passagierdienst zwischen Hamburg und der Ostküste Südamerikas wieder auf. Auch Hapag und der Norddeutsche Lloyd setzten fortan Kombischiffe für den Fracht- und Passagiertransport ein. Harald Focke und Frank Scherer erzählen die Geschichte der letzten deutschen Kombischiffe, stellen ihre Technik und Ausstattung vor und zeigen seltene Fotos und Dokumente. Eine Reise in vergangene Zeiten.

Frank Scherer, Harald Focke: Mit dem Kombischiff nach Rio und Fernost: Hamburg Süd, Hapag und NDL 1950-1968. 88 Seiten, Broschur. Oceanum Verlag. 19,90 Euro



## Krimi meets Wissenschaft

••• Jede Menge Strand, Boottrips und Spaziergänge in exotischer Umgebung: So hatte sich Anne den ersten gemeinsamen Urlaub mit ihrem Lebensgefährten auf den Galápagos-Inseln vorgestellt. Doch es kommt anders. Während Biologe Hermann auf See einem unbekanntem Hai auf der Spur ist, bleibt Anne gelangweilt auf der Insel zurück. Aber dann weckt eine mysteriöse Brandserie das Interesse der Leiterin der Kieler Mordkommission. Kann das Paar die Rätsel lösen? Und stehen die Vorkommnisse auf See und an Land in Verbindung?

Krimi trifft auf Wissenschaft: Charmant bringt Bernhard Kegel dem Leser komplexe wissenschaftliche Sachverhalte näher – und zeichnet ein Horrorszenario für das Naturparadies Galápagos. Umweltschutz, Fischerei, Touristenboom: Geschickt thematisiert er das komplizierte gesellschaftliche Gefüge auf dem kleinen Archipel. Ein gelungener Mix aus Fakten und Fiktion.

Bernhard Kegel: Abgrund. 384 Seiten. Mare Verlag. 22,00 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

## 18. – 20.09. HAMBURG



Foto: Marco2811 - Fotolia

**Markttrend.**

Immer größere Schiffe, immer größere Unternehmen: Bei den Linienreedereien stehen die Zeichen auf Konsolidierung.

**Linien-schiffahrt im Umbruch**

••• Eine solche Fusions- und Übernahmewelle hat es in der Containerschiffahrt noch nicht gegeben. Wenn die laufenden und geplanten Zusammenschlüsse im nächsten Jahr abgeschlossen sind, dürften nur noch

sieben globale Carrier den Ton angeben in der Container-Linienfahrt. Mit welchen Auswirkungen auf Serviceangebot, Frachtraten und Tonnagebedarfe zu rechnen ist, darüber diskutieren Experten und Marktteilnehmer

aus Schiffahrt und ver-laudender Wirtschaft auf der JOC Container Trade Europe Conference Mitte September in Hamburg.

**Container Trade Europe events.joc.com**

**JULI/AUGUST**

01.-09.07. WARNEMÜNDE  
**Warnemünder Woche**  
warnemuender-woche.de

21.-23.07. HUSUM  
**Kutterregatta**  
regattaverein-buesum.de

23.-25.08. JAKARTA  
**Welding & Coating Indonesia**  
inamarine-exhibition.net

25.-28.07. SINGAPUR  
**Bunkering Week 2017**  
bunkeringweek.com/  
26./27.07. SINGAPUR  
**5th Ship Recycling Congress**  
wplgroup.com

07./08.08. VANCOUVER  
**ICMS 2017: Conference on Maritime and**

**Shipbuilding**  
waset.org  
15.-17.08. RIO DE JANEIRO  
**Marintec South America**  
marintecsa.com.br

27.08.-02.09. CORK  
**EWTEC 2017 – European Wave and Tidal Energy**  
ewtec.org

**SEPTEMBER**

04.-06.09. KUALA LUMPUR  
**Breakbulk Southeast Asia**  
breakbulk.com

06.-08.09. HAMBURG  
**Seatrade Cruise & River Cruise Convention**  
seatrade-europe.com

11.-13.09. DANZIG  
**Baltexpo 2017**  
baltexpo.ztw.pl/en

11.-15.09. LONDON  
**London International Shipping Week (LISW 2017)**  
londoninternationalshippingweek.com

12.09. HAMBURG  
**HANSACon Europe – Executives'**

**Shipbuilding Summit**  
hansa-online.de

12.09. LONDON  
**Safety at Sea Awards**  
sasawards.com14.-16.09.

14.-16.09. MUMBAI  
**Maritime Nation India 2017**  
maritime-world.com

18.-20.09. HAMBURG  
**JOC Container Trade Europe Conference**  
events.joc.com

25./26.09. HAMBURG  
**6th International Conference**

**on Ship Efficiency**  
ship-efficiency.org

25.-27.09. ABU DHABI  
**Seatrade Offshore Marine & Workboats**  
seatradeoffshoremarine.com

27./28.09. HAMBURG  
**Operating Specialist Wind Vessels Summit**  
wplgroup.com

28.09. DÜSSELDORF  
**Die neue Seidenstraße**  
dvz.de

28./29.09. TALLINN  
**Baltic Sea Ports & Shipping 2017**  
transportevents.com

**OKTOBER**

03./04.10. LAS PALMAS  
**ICHCA 2017 Conference International Cargo Handling Coordination Association**  
ichca.com

03.-05.10. MUMBAI  
**IMMEX SMM India 2017**  
inmex-smm-india.com

07.-11.10. SPLIT  
**42nd Annual Interferry Conference**  
interferry.com

09.-12.10. BREMEN  
**International Marine Simulator Forum**  
Contact: Institute for Maritime Simulation/Hochschule Bremen

imsf-agm-2017@hs-bremen.de

10./11.10. AMSTERDAM  
**Offshore Energy 2017**  
offshore-energy.biz

10.-12.10. SHENZHEN  
**TPM Asia Conference**  
events.joc.com/tpm-asia

**IMPRESSUM****Deutsche Seeschiffahrt****Verlag**

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

**Herausgeber**

Dr. Dirk Max Johns,  
johns@reederverband.de

**Chfredakteur (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  
Christian Mackowiak,  
Tel.: 040/46 88 32-601  
mackowiak@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-seeschiffahrt.de

**Grafik und Lithografie**

Lohrengel Mediendesign,  
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

**Titelbild**

mrfotos - iStockphoto.com

**Druck**

Merkur Druck GmbH  
Oststraße 49, 22844 Norderstedt

**Abonnementpreis**

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

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

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

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Druckauflage:  
7.000 Exemplare



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

# 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](mailto:abo@deutsche-seeschiffahrt.de)**

**Sein Einsatz ist  
unbezahlbar.  
Deshalb braucht  
er Ihre Spende.**



[www.seenotretter.de](http://www.seenotretter.de)