

Deutsche Seeschifffahrt

4. Quartal 2017

VDR Verband
Deutscher
Reeder

www.reederverband.de



14 | UMWELT



Meeresschutz:
Deutsche Reeder
investieren massiv
in neue Technik

20 | SERIE



Reederporträt:
Dr. Ottmar Gast,
Chef der
Hamburg Süd

42 | ZULIEFERER



Voith: Maritime
Hightech-Produkte
aus Baden-
Württemberg



28 | SCHWERGUT

Groß und sperrig: Wie Spezialisten
den Transport auf See meistern

Ihr Einsatz ist
unbezahlbar.
Deshalb braucht
sie Ihre Spende.



www.seenotretter.de





Foto: Joerg Schwalenberg



Der freie Handel verbindet die Welt – auch dank der Schifffahrt

••• Ende September ist das Freihandelsabkommen CETA zwischen Kanada und der Europäischen Union in Kraft getreten – zunächst vorläufig, weil die nationalen Parlamente Europas noch zustimmen müssen. Trotzdem ist das Abkommen ein wichtiges Signal, dass sich weiterhin wichtige Länder und Regionen der Welt für den Abbau von Zöllen und für den Ausbau des freien Handels einsetzen. Davon profitieren Seeschifffahrt, Industrie, Dienstleister und Verbraucher.

Freier Handel führt nicht nur zu mehr Wohlstand, sondern er hilft auch, Grenzen zu überwinden, Länder und Kulturen zu verbinden. Das sehen wir im Kleinen an Bord, wo Seeleute aus aller Welt miteinander arbeiten. Und das sehen wir auf globaler Ebene, wo sich Länder durch regen Handel politisch und kulturell angenähert oder zumindest gegenseitig Respekt und Vertrauen aufgebaut haben.

Die Seeschifffahrt ist das Bindeglied, durch das globaler Handel erst möglich wird. Und sie ist ein gutes Beispiel dafür, dass die positive Wirkung des Freihandels auch bei den Menschen ankommt. Mehr als die Hälfte der weltweiten Schiffsverkehre bedienen mittlerweile Entwicklungsländer. Und mit der deutlichen Zunahme der Welthandelsflotte sind insgesamt 1,5 Millionen gut bezahlte Arbeitsplätze auf See entstanden – abgesichert durch einen weltweiten Mindestlohn, Tarifverträge und ver-

bindliche Sozialstandards im Rahmen des Seearbeitsübereinkommens.

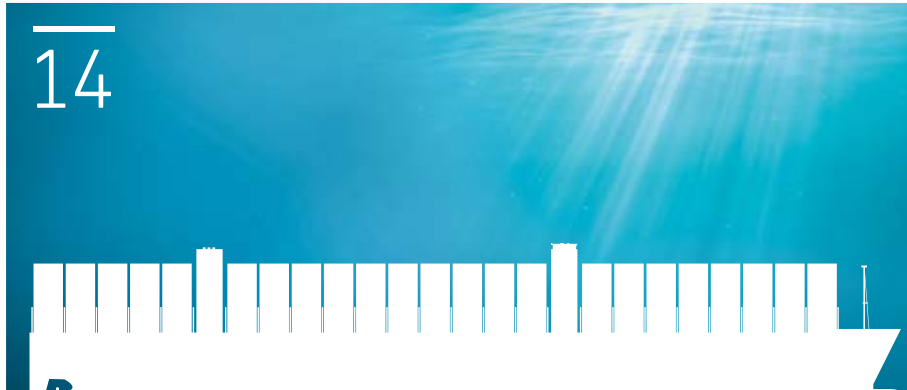
Auch Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker hat dem Freihandel in seiner jährlichen Rede zur Lage der Europäischen Union jüngst Rückenwind gegeben. Eine Beratergruppe aus einer breiten Basis von Stakeholdern wird der EU-Kommission bei Verhandlungen für neue Handelsabkommen zur Seite stehen. Mehr Transparenz und die Beteiligung verschiedener Interessen sollen dafür sorgen, dass Freihandelsabkommen zukünftig nicht mehr als Bedrohung wahrgenommen werden, sondern als das, was sie aus Sicht der Seeschifffahrt schon sind: Treiber für Wohlstand, Arbeitsplätze und Sicherheit in der Welt. In Zeiten des zunehmenden Protektionismus ist der freie Welthandel wichtiger denn je. Und die Schifffahrt darf nicht schweigen, wenn seine Vorzüge infrage gestellt werden.

Deshalb stehen die deutschen Reeder hinter der Initiative von Jean-Claude Juncker – und wir bringen unsere Expertise zum internationalen Handel gern in die Beratungen ein.

Ihr

Alfred Hartmann
Präsident, Verband Deutscher Reeder

Inhalt



MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 14 UMWELTSCHUTZ**
Reeder investieren Millionen in umweltfreundliche Technologien
Kommentar von Ralf Nagel
- 16 STANDARDS**
Saubere Sache: gute Ergebnisse bei den Hafenstaatkontrollen
- 20 REEDERPORTRÄT**
Dr. Ottmar Gast, Hamburg Süd
- 24 MEDIENEVENT**
Das VDR-Presseseminar greift wichtige maritime Themen auf
- 25 JUBILÄUM**
Erfolgsgeschichte im Südpazifik: 50 Jahre Seemannsausbildung im Marine Training Centre Tarawa

MARITIME LOGISTIK

- 26 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 28 SCHWERGUT**
Wie die Profis von SAL Heavy Lift riesige Komponenten für Windenergieanlagen verschiffen
- 36 SOFTWARE**
ECO Insight: Wie die Reederei L&B ihre Flotte auf Effizienz trimmt
- 38 SEEUNFALLUNTERSUCHUNG**
Gewissenhafte Aufklärung für mehr Sicherheit auf den Meeren
- 42 ZULIEFERER**
Voith-Schneider-Propeller und mehr: innovative maritime Produkte aus Baden-Württemberg



38



42



56



60

MARITIMES LEBEN

54 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

56 BUCHVORSTELLUNG

„Güterströme der Welt“:
Entstehungsgeschichte eines
aufschlussreichen und
opulenten Bildbandes

60 MARITIME MUSEEN

Auf Tauchstation an der Isar:
die Schifffahrtsabteilung des
Deutschen Museums in München

63 PORTRÄT

Ulf Kaspera, neuer Direktor
der Bundesstelle für
Seeunfalluntersuchung (BSU)

PORTFOLIO

49 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

52 VERSICHERUNGEN

Rückversicherer warnen vor Großrisiken

RUBRIKEN

6 LUFTBILD Blick aus dem All

8 PROFILE Personalien aus der maritimen Wirtschaft

48 NEUE SCHIFFE Daten und Fakten

64 PUBLIKATIONEN Neue Bücher

66 KALENDER Treffpunkte der maritimen Welt

66 IMPRESSUM Herausgeber und Redaktion





Maritimer Ruhepool am Rande von Big Apple

••• Der Landstreifen, den die niederländischen Kolonisten „Sant Hoek“ nennen, ist eine Oase für Leute, die schnell mal raus aus dem Trubel von New York wollen. Die Naturschönheit Sandy Hook liegt nur ein paar Meilen vom dichtesten

Stadtgebiet der Vereinigten Staaten entfernt.

Sandy Hook war auch ein wichtiger Teil der maritimen Geschichte und militärischen Verteidigung von New York und New Jersey.

Die Barriere erstreckt sich etwa zehn Kilometer vom nördlichen

Ende des Ufers von New Jersey bis zum New York Harbour. Der Landstreifen ist mit Küstenwäldern, Sanddünen und Stränden, Salzwiesen und Stechpalmenwäldern bedeckt, die mindestens 300 Vogelarten eine Heimat bieten und auch viele Touristen anlocken.

Der Operational Land Imager (OLI) auf dem Satelliten Landsat 8 hat diese Bilder vergangenen Sommer geschossen. Vergnügungsboote, Fähren und kommerzielle Schiffe sind durch ihr Kielwasser als weiße Streifen im Ozean zu erkennen.

Von Henry Hudson im Jahre 1609 entdeckt, wurde Sandy Hook schnell zu einem wichtigen Orientierungspunkt für Schiffe nach New York. Um die Mitte des 18. Jahrhunderts sammelten Händler, die Schiffe und Matrosen auf dem Weg Richtung Hafen verloren hatten, Geld, um einen Leuchtturm am nördlichen Ende zu bauen. Erstmals beleuchtet am 11. Juni 1764, ist er heute der älteste kontinuierlich arbeitende Leuchtturm in den USA. Beim Bau stand er nur 150 Meter von der Spitze der Halbinsel entfernt; wegen der Bewegung von Sand und Sedimenten nach Norden sind daraus 2,4 Kilometer geworden. Die strategische Position außerhalb von New York Harbor machten Sandy Hook außerdem zu einer wichtigen Militärbasis. |••

| PROFILE |



RICKMERS

Der stellvertretende Chief Financial Officer und Chief Risk Officer **1 Frank Bunte** ist nun auch Mitglied im Vorstand der Rickmers Holding AG. Bevor er 2010 zu Rickmers kam, hatte er zahlreiche Positionen im gehobenen Management bei der HSH Nordbank inne.

CPO

2 Matthias Ritters übernimmt als Geschäftsführer die Verantwortung für die Tanker- und Bulkerspate der Reederei Claus-Peter Offen. Der Schiffbauingenieur kommt von der Klassifikationsgesellschaft DNV GL – Maritime, wo er zuletzt Regional Manager Deutschland war.

RHEDERVEREIN

3 Michael Vinnen (F. A. Vinnen) bleibt Vorsitzter des Bremer Rhedervereins. Auf der ordentlichen Mitgliederversammlung am 8. September wurden die beiden Vorstandsmitglieder **4 Dirk O. Rogge** (D. Oltmann) und **5 Achim Boehme** in ihren Ämtern bestätigt. Peter Grönwoldt bleibt stellvertretender Vorsitzter, Joachim Zeppenfeld (Bremer Bereederungsgesellschaft) ist ebenfalls im Vorstand.

HVCC

Der bisherige Betriebsleiter **6 Gerald Hirt** hat die Geschäftsführung beim HVCC (Hamburg Vessel Coordination Center) übernommen. Das Studium der Seeverkehrs- und Hafen-

wirtschaft in Oldenburg hat er als Diplom-Wirtschaftsingenieur abgeschlossen. Seine berufliche Karriere im HHLA-Konzern startete Hirt bei der Beratungstochter HPC Hamburg Port Consulting.

BG VERKEHR

Der Jurist **7 Kai Krüger** hat die Leitung der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr übernommen. Nach Ausbildung, Berufseinstieg und Studium begann er 2003 in Hamburg als Referent bei der See-Berufsgenossenschaft. Zuletzt leitete er das Referat Recht bei der Dienststelle Schiffssicherheit. Sie nimmt Aufgaben im Bereich der Seeschiffahrt wahr und ist Teil der deutschen Flaggenstaatverwaltung.

NORD-LB

Neuer Leiter der kriegengeschüttelten Sparte Schiffsfinanzierung bei der Nord/LB ist **8 Tobias Zehnter**. Er folgt auf Oliver Faak.

ITF

9 Young Tae Kim ist als erster Nichteuropäer neuer Generalsekretär des International Transport Forum (ITF). Der Koreaner, dessen Amtszeit fünf Jahre beträgt, war vorher in hochrangiger Position beim Transportministerium des südostasiatischen Landes. Der nächste ITF-Gipfel findet erneut in Leipzig statt.

VOITH

10 Stephan Schaller wechselt an die Spitze des Maschinenbauers Voith (s. S. 42). Der In-

genieur kommt von BMW, wo er die Motorradsparte leitete, nach Heidenheim. Dort saß er bereits zwei Jahre im Gesellschafterausschuss, in den dann der bisherige Voith-Chef Dr. Hubert Lienhard einzieht.

D. HEINRICHS

Neues Mitglied der Geschäftsleitung beim Hafendienstleister D. Heinrich Stauereibetrieb ist **11 Matthias Wagner**. Das Unternehmen ist in Bremen und Bremerhaven präsent und besteht seit 1859.

VFF

Der bisherige stellvertretende Vorsitzende des Verbands Fährschiffahrt und Fährtouristik (VFF), **12 Jens-Peter Berg**,

ist auf der Mitgliederversammlung zum Vorsitzenden gewählt worden.

GVSH

Den ehrenamtlichen Vorsitz beim Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen (GvSH) hat **13 Prof. Dr. Sebastian Jürgens** übernommen. Jürgens ist Manager bei der Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG).

BSM

14 Ian Beveridge, CEO bei der Schulte Group, übernimmt Anfang 2018 in Personalunion auch den Chefposten bei Bernhard Schulte Shipmanagement, einem der größten Shipmanager weltweit mit Sitz auf Zypern.



Gruppenfoto.

Einser-Absolventin Krehl (Kreis) und ihre Mitstreiter/-innen bei der Schiffsmechanikerausbildung in Rostock.

AUSZEICHNUNG FÜR SCANDLINES-AUSZUBILDENDE

Mit der **Topnote 1,0** hat die Scandlines-Auszubildende Katharina Elisabeth Krehl bei den diesjährigen Prüfungen in Rostock ihre Ausbildung zur Schiffsmechanikerin abgeschlossen. Mit der gebürtigen Schwäbin haben im August 2014 Grietje Paulsen und Sebastian

Brandenburg bei der Fährreederei angefangen. Auch sie erzielten mit Gesamtnoten von 1,6 bzw. 1,9 hervorragende Leistungen. Krehl und Paulsen wollen auf die FH, um Offizierinnen zu werden. Brandenburg verstärkt die Crew der „Kronprins Frederik“. www.scandlines.de

GREEN SHIPPING

Die Hamburg Süd ist innerhalb von sechs Jahren zum fünften Mal als „Best Green Shipping Line“ ausgezeichnet worden. Die Asian Freight, Logistics and Supply Chain (AF-LAS) Awards gehören zu den bedeutendsten Auszeichnungen der Branche in Asien. Bewertet wurden u.a. die Einhaltung nationaler und globaler Umweltstandards, Investitionen in neue Umwelttechnologien und Maßnahmen zur Verminderung des Treibstoffverbrauchs.

www.hamburgsud.com



Verleihung. Hervé Cornède von der Hafengruppe HAROPA überreichte die Auszeichnung „Best Green Shipping Line 2017“ an Hamburg Süd-Managerin Silke Sehgal.

Working toward a safer, greener future.

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

Global Authority in Maritime Standards

ClassNK
www.classnk.com



„Schutz der Meeresumwelt ist zentrale Aufgabe für alle, die das Meer nutzen“

••• Anlässlich der Jahrestagung des „Runden Tisches Meeresmüll“, den das Bundesumweltministerium mit Stakeholdern aus Politik, Wirtschaft und NGOs im April 2016 initiiert hatte, fordert der Verband Deutscher Reederei (VDR) verbindliche Standards für die Trennung und Entsorgung von Müll über die Handelsschifffahrt hinaus.

„Die Seeschifffahrt hat ihre Hausaufgaben zum Schutz der Meere gemacht“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied. „Strenge und weltweit gültige Vorschriften verbieten mittlerweile ausnahmslos, dass Plastik und anderer umweltgefährdender Müll über Bord geworfen wird.“ Wer dagegen verstoße, werde mit hohen Bußgeldern bestraft. Nagel: „Das Meer darf keine Müllkippe sein, vor allem nicht für langlebige Kunststoffe und Mikroplastik. Dass der von unseren Seeleuten an Bord nach Vorschrift getrennte Müll in einigen Häfen wieder in eine Tonne gekippt wird, ist absurd und für die Schiffsbesatzung nicht nachvoll-

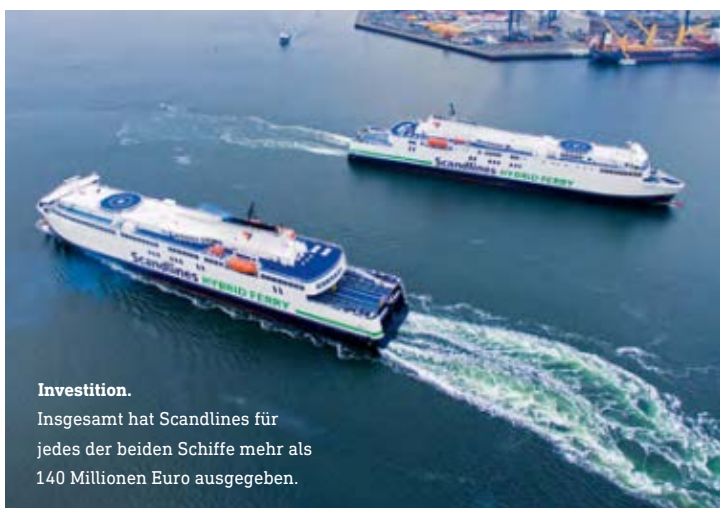
ziehbar.“ Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) regelt, dass Abfälle auf Handels- und Kreuzfahrtschiffen getrennt werden müssen. Plastikmüll darf ausschließlich in den Häfen entsorgt werden.

Voraussichtlich Anfang 2018 soll die überarbeitete EU-Hafenauffangrichtlinie in Kraft treten. Dann müssen alle EU-Mitgliedstaaten Vorgaben zur Mülltrennung- und -entsorgung in ihren Häfen aus MARPOL übernehmen. Nagel: „Die neuen Vorgaben begrüßen wir sehr. Auch ist es sinnvoll, dass die Kosten für die Müllentsorgung in allen europäischen Häfen Teil der regulären Hafengebühren werden und keine Extrakosten für die Reedereien mehr entstehen. Wir wünschen uns auch an Land eine strenge Kontrolle zur Mülltrennung und Entsorgung. Plastikmüll darf nicht über die Flüsse und Mülldeponien an der Küste ins Meer gelangen.“

www.reedereverband.de



Statement. VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel fordert strengere Regeln auch an Land.



Investition.

Insgesamt hat Scandlines für jedes der beiden Schiffe mehr als 140 Millionen Euro ausgegeben.

Scandlines auf Erfolgskurs

••• Seit Scandlines die beiden Schwesterschiffe „Berlin“ und „Copenhagen“ auf der Route Rostock – Gedser einsetzt, geht die positive Entwicklung bei der Reederei weiter. Nicht nur wachsende Passagier- und Frachtzahlen sorgen für optimistische Zukunftsprognosen – mit Inbetriebnahme der beiden innovativen Hybridfähren hat Scandlines auch einen weiteren Meilenstein auf dem Weg zu Zero Emission zurückgelegt. Im Mai 2016 wurde mit der

„Berlin“ die weltweit größte Hybridfähre in Betrieb genommen. Bereits im Dezember 2016 folgte dann auf derselben Route die Indienststellung der baugleichen „Copenhagen“.

Scandlines besitzt jetzt mit insgesamt sechs umweltfreundlichen Hybridfähren die größte Hybridflotte der Welt. Mit Blick auf die geplante feste Beltquerung sagt CEO Søren Poulsen Jensen: „Wir fahren weiter.“

www.scandlines.de

Foto: Scandlines

Foto: Richard Carey/Fotolia, VDR/Krems

Bremer Reeder mit gesundem Mix

••• Die Mitgliedsunternehmen des Bremer Rhedervereins kommen derzeit auf mehr als 300 Schiffe mit einer Kapazität von knapp 5,5 Millionen BRZ. Schiffsabgänge hätten durch Neuzugänge weitgehend ausgeglichen werden können, hieß es bei der jüngsten Mitgliederversammlung. Laut Jahresbericht sichert die Vielfalt der eingesetzten Schiffstypen dem Standort Bremen eine gewisse Stabilität.

www.rhederverein.de

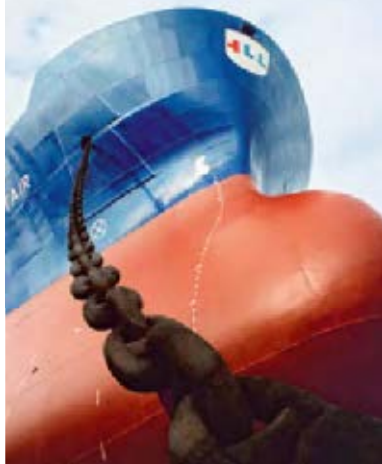


Foto: © Hanseatic Lloyd Reederei GmbH & Co. KG

CMA Ships setzt auf Software von MariApps

••• CMA Ships, Teil von CMA CGM, einer der größten Reedereien der Welt mit Sitz in Frankreich, hat sich für die maritime ERP Software PAL e3, das Flaggschiff-Produkt von MariApps Marine Solutions, entschieden. Ludovic Gerard, Executive Vice President von CMA Ships, und Sankar Ragavan, CEO von MariApps Marine Solutions, unterzeichneten in Marseille die Vereinbarung, PAL e3 in allen Niederlassungen von CMA Ships und an Bord der mehr als 170 Schiffe zu implementieren. „CMA Ships rechnet mit einer reibungslosen und schnellen Implementierung, um damit



unternehmensweit zu einer einzigen integrierten Lösung zu wechseln“, sagte Gerard. „MariApps freut sich über die Zusammenarbeit mit CMA Ships, und wir werden alles tun, um die Erwartungen zu erfüllen oder sogar zu übertreffen“, sagte Sankar Ragavan, CEO von MariApps.

www.mariapps.com

Vereinbarung. CMA-Ships-Manager Gerard (2.v.l.) und MariApps-Chef Ragavan (r.).



Foto: Sankar SMA

Fahrgastbeirat ehrt Fährreederei W.D.R.

••• Der Fahrgastbeirat Schleswig-Holstein hat die Wyker Dampfschiffs-Reederei und die Norddeutsche Eisenbahngesellschaft ausgezeichnet. Für ihr Engagement für die touristische Anbindung der nordfrie-

sischen Inseln wurden die Unternehmen mit dem ÖPNV-Preis 2017 geehrt. Gelobt wurden „attraktive, direkte und möglichst umsteigefreie Verbindungen wie nach Wittdünn auf Amrum und Wyk auf Föhr“.

Hempaguard®

Hempaguard is recommended for any type of vessel with any trading pattern as well as during extended idle periods. We believe that nothing compares with the Hempaguard fouling defence system.

hempaguard.hempel.com





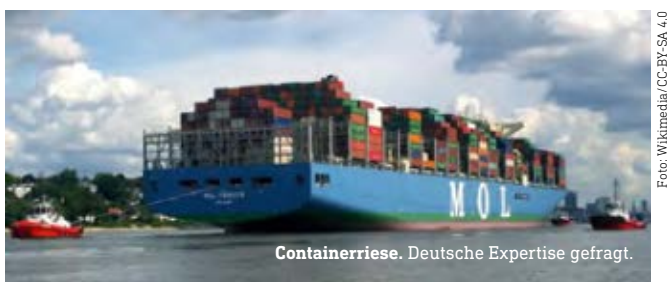
Leuchtturm.
Die Gründung des BMZ wird mit neun Mio. Euro gefördert.

„Deutsches Maritimes Zentrum“ auf den Weg gebracht

••• Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat in Hamburg zusammen mit maritimen Verbänden wie dem VDR sowie den Bundesländern Hamburg und Niedersachsen einen Verein zum Aufbau eines Deutschen Maritimen Zentrums (DMZ) gegründet. „Mit dem neuen Deutschen Maritimen Zentrum bündeln wir die Kompetenzen von Bund, Ländern, Wirtschaft und Gewerkschaften in Hamburg und schaffen ein einzigartiges Kompetenzzentrum für den maritimen Standort Deutschland“, erklärte Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur. „Gemeinsam mit der maritimen Branche werden wir die großen Zukunftsthemen – von der Digitalisierung über die Ausbildung bis hin zur Antriebswende und zum Umweltschutz – anpacken.“

www.bmvi.de

Foto: JJ Harrison/Creative Commons CC 3.0



Containerriesen. Deutsche Expertise gefragt.

Bernhard Schulte managt Megafrachter

••• Bernhard Schulte Shipmanagement hat das komplette Management für den Megaboxer „MOL Tribute“ übernommen. Entsprechende Verträge für den 20.146-TEU-Frachter wurden im Juli unterzeichnet. Das 400 Meter lange Schiff der japanischen Reederei MOL Lines, entstanden auf der koreanischen

Samsung-Werft, ist eines der größten Containerschiffe der Welt. Das Ship Management Centre von BSM in Hongkong kümmert sich auch um das Schwesterschiff „MOL Tradition“. BSM gehört zu den wenigen Unternehmen, die die Expertise für so große Schiffe haben.

www.bs-shipmanagement.com

Rickmers-Teile übernommen

••• Ein Bieterkonsortium um die Bremer Zeaborn-Gruppe hat den Zuschlag für die Übernahme des weltweiten Schiffsmanagements der insolventen Reederei Rickmers erhalten. Das Konsortium, dem auch der frühere Alleinigener Bertram Rickmers angehört, will auch die restlichen Firmenteile übernehmen.

www.rickmers.com



Doppelter Erfolg für E.R. Schifffahrt

••• Der Hamburger Ship Manager E.R. Schifffahrt hat nach drei Jahren erneut die Auszeichnung „DNV GL Excellence – 5 Stars“ erhalten, das weltweit nur sieben Unternehmen führen. Damit bestätigt die Klassifikationsgesellschaft einen zuverlässigen und erstklassigen Schiffsbetrieb sowie die Einführung und Einhaltung überdurchschnittlicher Sicherheits-, Umwelt- und Qua-

litätsstandards. Unterdessen hat E.R. Schifffahrt von Maersk Line den Auftrag für das Management von drei weiteren 8.400 TEU-Schiffen erhalten. Der neue Vertrag umfasst die Besatzung, den technischen Betrieb sowie Maßnahmen zu Sicherheit, Umweltschutz und Energieeffizienz. Die von E.R. gemanagte Maersk-Flotte wächst damit auf neun Schiffe.

www.er-ship.com



Fotos: Hasenpusch; DNVGL

PwC-Studie: Digitalisierung – deutsche Reeder im Veränderungsmodus

••• Für den Kurs der deutschen Seeschifffahrt bleibt die Digitalisierung in den kommenden Jahren ein zentrales Thema. Gut vier von fünf deutschen Reedern gehen davon aus, dass Online-Anwendungen für Kunden bald selbstverständlich sind und beispielsweise Schiffstransporte über Online-Portale gebucht werden können. Das zeigt eine aktuelle Branchenbefragung der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PwC.

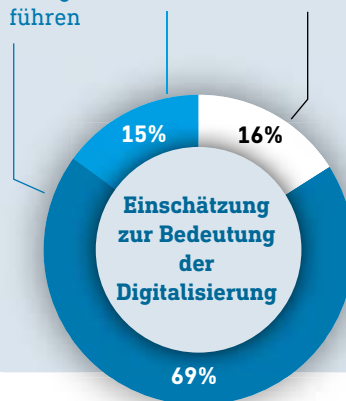
Gleichzeitig sehen die befragten Unternehmer aber auch Risiken durch neue Wettbewerber und neue digitale Technologien. So glaubt die Hälfte der Befragten, dass die zunehmende Verbreitung des 3-D-Drucks die globalen Warenströme verändern und verringern wird. Und immerhin jeder Vierte ist mittlerweile der Ansicht, dass Amazon

Perspektive. Nur jeder sechste Verantwortliche hält die Effekte der Digitalisierung auf die Schifffahrtsbranche für überschaubar.

Digitalisierung wird zu Erneuerungen führen

Digitalisierung ist unausweichlich

Digitalisierung ist überbewertet

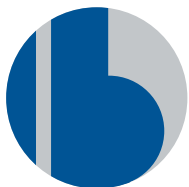


Quelle: PwC

und Co. künftig mit Schiffen unter eigener Flagge auf den Weltmeeren unterwegs sein werden – doppelt so viele wie im Vorjahr.

Nachdem sich die wirtschaftlichen Perspektiven der Branche in den vergangenen Jahren stetig verschlechtert hatten, rechnen die befragten Reeder aktuell mit einem zaghaften Aufklaren der konjunkturellen Lage: Gut 70 Prozent prognostizieren für die kommenden fünf Jahre höhere weltweite Ladungsaufkommen. Steigende Erlöse in den nächsten zwölf Monaten erwarten gut 60 Prozent – vor einem Jahr zeigten sich lediglich 35 Prozent optimistisch. Gestützt werden diese Erwartungen u.a. von einer verbesserten Auslastung: Aktuell berichten 81 Prozent der Reeder von voll beschäftigten Flotten, vor einem Jahr waren es nur 70 Prozent.

www.pwc.de



becker marine systems



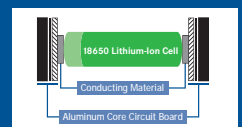
COBRA
Compact Battery Rack



COMPACT BATTERY

COBRA is an advanced maritime battery system employing tried and tested 18650 lithium-ion cell technology. The lightweight battery system is designed for marine requirements, suited for seagoing and inland ships such as ferries, tugs, cruise ships, yachts, OSV and harbour/service vessels.

Any scale of power storage is possible due to modular battery units in standardised cabinets of up to 1,000 V DC including integrated cooling equipment. COBRA can be used for fully electric battery or hybrid drives, as emergency power source or as onboard energy supply, e.g. for peak shaving.



Manoeuvring
Systems



Energy-Saving
Devices



Alternative
Energies

www.becker-marine-systems.com

Mission saubere Meere

| Umweltschutz | Umsetzung der Ballastwasser-Konvention, Fahrplan zur CO₂-Reduktion, LNG als Antriebsalternative: Die Schifffahrt investiert Millionen in umweltfreundliche Technologien. Text: Hanns-Stefan Grosch

Der 8. September 2017 wird als Meilenstein in die Geschichte des maritimen Umweltschutzes eingehen: An diesem Tag ist das Internationale Übereinkommen von 2004 zur Kontrolle und Behandlung von Ballastwasser und Sedimenten von Schiffen, das sogenannte Ballastwasser-Übereinkommen, in Kraft getreten. Schiffe sind verpflichtet, künftig an Bord Anlagen zur Behandlung von Ballastwasser zu installieren, die die weltweite Verschleppung invasiver Tier- und Pflanzenarten verhindern. Der Verband Deutscher Reeder (VDR) bewertet das Inkrafttreten der Ballastwasser-Konvention der Internationalen Seeschiff-fahrtsorganisation IMO als weiteren Beitrag der Handelsschifffahrt zum Schutz der Meeresumwelt und weist zugleich auf den erheblichen zusätzlichen Investitionsbedarf für die Schiffseigner hin.

„Wenn Schiffe das Ballastwasser an Bord reinigen, können Kleinstlebewesen nicht mehr als ‚blinde Passagiere‘ in fremde Meeresregionen mitreisen und das Ökosystem beeinflussen“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsfüh-



Sicherheitsfaktor. Ballastwasser dient der Stabilisierung von Schiffen mit geringer Beladung.

rendes Präsidiumsmitglied des VDR. Für die deutschen Reeder sei die Ballastwasser-Konvention ein wichtiger Beitrag zum Schutz der Meeresumwelt, so Nagel: „Die IMO hat damit erneut wirksam globale Standards gesetzt, die für alle Reedereien gelten und deshalb den Wettbewerb nicht verzerrern. Gleichzeitig ist die Konvention die bislang teuerste Umweltregu-

lierung, die die Schifffahrt je schultern musste.“ In den nächsten Jahren werde sich zeigen, ob jede Reederei angesichts der schweren Schifffahrtskrise in der Lage sein wird, die Investition von bis zu zwei Millionen Euro pro Schiff zu tätigen.

| Gewaltige Anstrengung | In einem Zeitraum von sieben Jahren müssen weltweit rund 40.000 Schiffe eine Ballastwasser-Behandlungsanlage einbauen lassen, sobald sie für die Routine-Überholung in der Werft sind. Ausnahmen können die Flaggenstaaten für Baggerschiffe und Offshore-Fahrzeuge genehmigen. Auch Schiffe, die ausschließlich innerhalb von Gewässern mit den gleichen Meerestieren und Kleinstlebewesen verkehren – etwa in der Nord- oder Ostsee –, können eine Ausnahmegenehmigung erhalten. Bis zum Einbau einer Ballastwasser-Anlage müssen Schiffe in internationaler Fahrt grundsätzlich schon während ihrer Reise auf dem offenen Meer ihr Ballastwasser tauschen, um die Verbreitung von Kleinstlebewesen zu vermeiden.

Ballastwasser wird in Seeschiffen mitgeführt, um ihnen die notwendige

bis
zu **2 Mio. Euro**
kostet ein
Ballastwasser-
Management-
system



Technik. Das BWM-System „Alfa Laval PureBallast 3.1/300 Compact“ ist platz- und energiesparend.



Mit unserem neuen Förderprogramm beschleunigen wir die Verbreitung alternativer Antriebe in der Seeschifffahrt und halten Kurs auf unser Ziel: mehr Mobilität bei weniger Emissionen.

**Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr und digitale
Infrastruktur**

**rund
40.000
Schiffe
müssen
nachgerüstet
werden**

Stabilität zu verleihen. Bei der Aufnahme kommen regelmäßig Organismen, zum Beispiel kleine Fische, Benthos- und Planktonorganismen oder auch pathogene Keime, mit an Bord. Diese werden wieder freigesetzt, wenn das Ballastwasser an anderer Stelle abgelassen wird, um stattdessen Ladung aufzunehmen. Durch den zunehmenden Schiffsverkehr wächst die Wahrscheinlichkeit, dass die Organismen die Passage im Ballastwasser überleben. Einige von ihnen können invasive Arten sein, die die Ökosysteme in ihrer neuen Umgebung empfindlich beeinflussen können.

Das Ballastwasser an Bord von Schiffen muss künftig vor der Abgabe in die Meeresumwelt so behandelt werden, dass ein in dem Übereinkommen vorgeschriebener Standard (Norm D-2) erreicht wird.

Für eine Übergangszeit ist unter bestimmten Voraussetzungen der Austausch von Ballastwasser (sog. Norm D-1) erlaubt, langfristig wird aber der strengere Standard gelten, der Qualitätsanforderungen an das abzugebende Ballastwasser stellt. Neubauten müssen den strengeren Standard sofort erfüllen.

In Deutschland ist das Ballastwasser-Übereinkommen bereits mit dem Ballastwasser-Gesetz und der See-Umweltverhaltensverordnung umgesetzt worden. Ein Knackpunkt war lange Zeit die technische Umsetzung: Zahlreiche maritime Zulieferfirmen hatten Ballastwasser-Aufbereitungssysteme konzipiert, die zwar die Vorgaben der IMO erfüllten – aber nicht die deutlich strengeren der ameri-

kanischen Küstenwache (USCG). Für Reedereien, deren Schiffe weltweit im Einsatz sind, bedeutete das einen erheblichen Unsicherheitsfaktor. Mittlerweile haben aber etliche Hersteller für ihre Anlagen auch von der USCG eine Genehmigung erhalten.

| Mit neuer Energie | Unterdessen kommt auch ein weiteres wichtiges Umweltthema Bewegung: Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fördert ab sofort die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen auf verflüssigtes Erdgas (LNG) als Schiffskraftstoff. Ziel des neuen Förderprogramms ist es, den Einsatz von LNG in der deutschen Seeschifffahrt voranzutreiben. Die Fördermittel werden aus der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) zur Verfügung gestellt.

„Deutschland ist eine der weltweit größten Schifffahrtsnationen. Wir →

Fotos: Alfa Laval, Enak Ferlemann, Hasenpuech, vchalup – stock.adobe.com

Enhanced Power with
ST27-EP

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

KBB 
Turbochargers

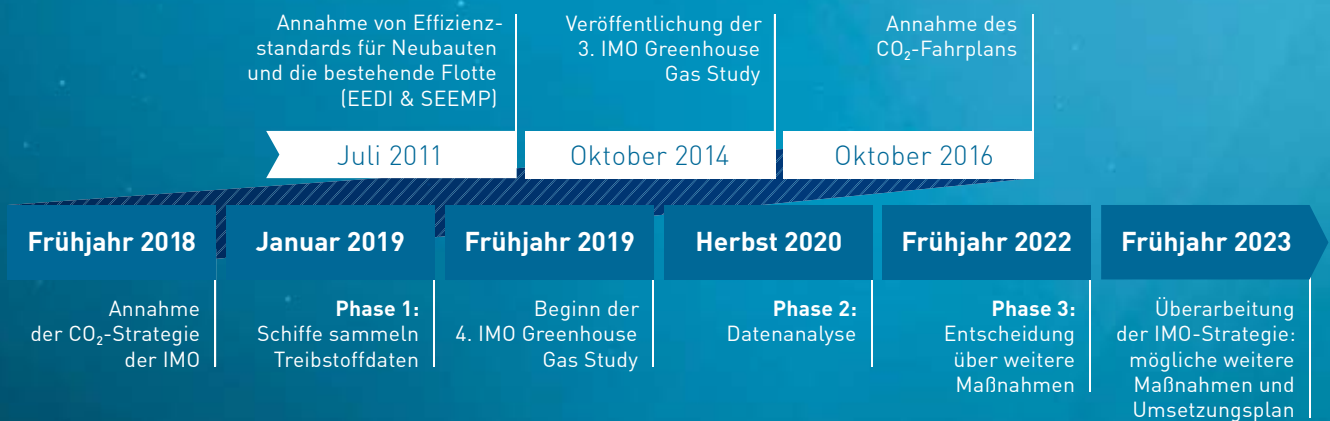
Kompressorenbau Bannewitz GmbH
Windbergstraße 45 | 01728 Bannewitz | Germany
Phone: +49 (0) 351 4085 664 | Fax: +49 (0) 351 4085 648
www.kbb-turbo.de

Meilensteine des IMO-Regelwerkes zu CO₂-Emissionen

••• Im Oktober 2016 hat die IMO einem Fahrplan mit konkreten Maßnahmen zugestimmt, um die CO₂-Emissionen von Schiffen noch weiter zu reduzieren. Danach wird die IMO bereits im Frühjahr 2018 eine Strategie beschließen, die auch kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung und einen möglichen Zeitrahmen beinhalten wird. Ein globales System zur

Datenerfassung von CO₂-Emissionen auf Basis des Treibstoffverbrauchs einzelner Schiffe wird Anfang 2019 starten. Die ausgewerteten Daten fließen im Jahr 2023 in die Überarbeitung der IMO-Strategie ein, die dann mögliche weitere Maßnahmen mit einem konkreten Umsetzungsplan enthalten soll.

www.reederverband.de



→ wollen diese Spitzenposition halten und unterstützen deshalb die Einführung innovativer Technologien“, sagt Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur. „Mit dem neuen Programm beschleunigen wir die Verbreitung alternativer Antriebe in der Seeschifffahrt und halten Kurs auf unser Ziel: mehr Mobilität bei weniger Emissionen.“ Der VDR begrüßt die Initiative des Bundes ausdrücklich, so Ralf Nagel: „Das Förderprogramm wird den deutschen Reedern helfen, die erheblichen Mehrkosten für gasbetriebene Schiffe besser zu tragen, und ist ein echter Gewinn für die Umwelt. Mit LNG können wir die Emissionen spürbar senken und die Luftqualität an den Küsten und in den Häfen weiter verbessern.“

Die Nachrüstung oder der Neubau von Schiffen, die mit LNG betrieben werden können, ist aufwendig. Für Schiffsmotoren, Tanks und Zuleitungen fallen im Vergleich zu herkömmlichen Brennstoffen Mehrkosten von 20 bis 30 Prozent an. „Mitte der 1980er-Jahre hat die Bundesregierung mit einem Förderprogramm den Umstieg der Schifffahrt von Diesel auf Schweröl angeschoben. Nur gut ein Schiffsleben später ist die

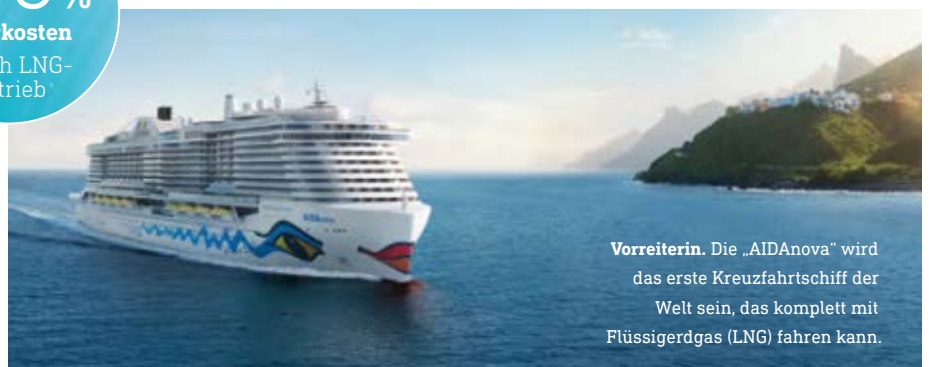
Schifffahrt jetzt wieder auf Kurs zu umweltfreundlicheren Brennstoffen“, sagt Nagel.

| Weiterer Fortschritt | Handelsschiffe sind, gemessen an ihrem Transportvolumen, bereits heute das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Als einzige Industrie verfügt die internationale Schifffahrt über ein weltweit verbindliches Klimaabkommen zur Senkung der CO₂-Emissionen (s. Kasten oben). Die breite Nutzung von LNG als Schiffstreibstoff würde diese Position weiter ausbauen: Bis zu 25 Prozent weniger CO₂ und sogar 80 Prozent weniger Stickoxide werden bei der Verbrennung von Flüssigerdgas freigesetzt. Zu-

dem entstehen praktisch keine Schwefel- und Feinstaubemissionen. Auch in puncto Sicherheit hat LNG einen deutlichen Vorteil gegenüber herkömmlichen Brennstoffen. Denn LNG ist bei einer Temperatur von – 162 Grad Celsius nicht brennbar und kann nicht explodieren. Tritt LNG aus, verdampft es und löst sich schnell in der Atmosphäre auf.

In jüngster Zeit haben sich bereits mehrere deutsche Reedereien für Gas entschieden: So hat die AG Ems ihre Fähre „Ostfriesland“ aufwendig auf LNG-Betrieb umgerüstet, für die Tochter Cassen Eils ist die neue LNG-betriebene Fähre „Helgoland“ im Einsatz. Die zwei aktuellen Flaggschiffe von AIDA Cruises, „AIDAprima“ und „AIDA-

Bis zu **30%**
Mehrkosten
durch LNG-Antrieb



Vorreiterin. Die „AIDAnova“ wird das erste Kreuzfahrtschiff der Welt sein, das komplett mit Flüssigerdgas (LNG) fahren kann.

Strikte Vorgaben für Neubauten

••• Der Energy Efficiency Design Index (EEDI) verpflichtet alle Neubauten ab 2025 auf eine um 30 % höhere Effizienz, gemessen an der gegenwärtigen Welthandelsflotte. Der Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) betrifft die Effizienz der fahrenden Flotte.



perla“, können in den Häfen auf schadstoffarmen LNG-Betrieb umschalten. Doch das ist erst der Anfang: AIDA hat zwei neue Kreuzfahrtschiffe bestellt, die als weltweit erste ausschließlich mit LNG unterwegs sein werden – der Baustart der neuen Generation erfolgte im Februar, die Auslieferung des ersten Schiffes soll Ende 2018 erfolgen.

Auch bei Frachtschiffen gibt es Bewegung: So hat die Harener Reederei Wesels ihren 1.000-TEU-Container-Feeder „Wes Amelie“ bei German Dry Docks in Bremerhaven auf LNG-Antrieb umrüsten lassen. Ende August wurde das Schiff erstmals mit Flüssiggas betankt. Schließlich geht auch das BMVIO mit gutem Beispiel voran und modernisiert die bundeseigene Flotte mit alternativen Antrieben. Vorreiter ist das Forschungsschiff „Atair“ des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH).

Ebenfalls im August hat Shell ein modernes LNG-Bunkerschiff übernommen. Die in Rotterdam beheimatete „Cardissa“ kann 65.000 m³ LNG laden und dank ihrer Hochseetauglichkeit Kunden an verschiedenen Orten in Europa mit LNG versorgen. „LNG als Kraftstoff für Schiffe spielt eine entscheidende Rolle im künftigen Energiemix“, sagt Steve Hill, Executive Vice President von Shell Energy. Auch die LNG-Infrastruktur macht offenbar Fortschritte. |•••

Umweltschutz gibt es nicht zum Nulltarif

••• Auch wenn sich die Marktaussichten in manchen Bereichen verbessert haben, ist die wirtschaftliche Lage der Reedereien nach wie vor sehr angespannt. Etliche kämpfen um ihr Überleben, vor allem kleinere Unternehmen mit nur wenigen Schiffen.

In dieser schwierigen Situation kommen zusätzliche massive Belastungen durch steigende Anforderungen zum Umwelt- und Klimaschutz auf die Branche zu. Um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen: Wir wollen unsere Schiffe gern noch sauberer und emissionsärmer betreiben. Umweltschutz gibt es aber nicht zum Nulltarif.

Das aktuellste Beispiel dafür ist die Ballastwasser-Konvention. Sie ist die bislang teuerste Umweltregulierung, die die Schifffahrt je schultern musste. In den nächsten Jahren wird sich zeigen, ob jede Reederei in der Lage sein wird, die Investition von bis zu zwei Millionen Euro pro Schiff zu tätigen. Sonst könnte sich die Konvention als unfreiwilliges Abwrackprogramm für viele weitere Schiffe erweisen.

Neben der Sauberkeit des Wassers geht es uns natürlich auch um saubere Luft. Die IMO arbeitet dazu an einer Klima-Strategie – weltweit verbindlich für alle Marktteilnehmer. Schon heute haben Schiffe die beste Klimabilanz aller Verkehrsmittel. Deshalb sollten Schwerlastverkehre vom Lkw auf das Schiff verlagert werden, wo immer es geht – gerade im europäischen Kurzstrecken-Seeverkehr.

Um auch andere Emissionen wie Stickoxide und Feinstaub zu senken, setzt die Schifffahrt in Deutschland auf Flüssiggas als alternativen Brennstoff. Das LNG-Förderprogramm wird den deutschen Reedern helfen, die erheblichen Mehrkosten für gasbetriebene Schiffe besser zu tragen. Um trotz Krise Vorreiter beim Umweltschutz bleiben zu können, sind Fördermöglichkeiten ein guter Weg – und ein echter Gewinn für die Umwelt.

Ralf Nagel,
Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied
des VDR



Fotos: AIDA Cruises, Frank Krems/VDR, vchalup – stock.adobe.com

Saubere Sache

Seafarers matter" – Seeleute sind wichtig. So hat Richard W. J. Schiferli, Generalsekretär der Paris MoU (s. Kasten rechts), seine Einleitung zum aktuellen Jahresbericht der Organisation überschrieben. In aller Regel sehen das auch die Reedereien so und gehen entsprechend verantwortungsbewusst mit ihren Beschäftigten um. Vereinzelt, so Schiferli, betreiben Unternehmen etwa im südlichen Teil des Paris-MoU-Kontrollgebiets aber immer noch sogenannte Sub-Standard-Schiffe. Leidtragende seien dann häufig die Seeleute: „Die Arbeits- und Lebensbedingungen sind da oft schrecklich“, moniert Schiferli.

| Strikte Regeln | Den deutschen Reedern sind derartige Zustände ein Dorn im Auge: „Solche schwarzen Schafe beflecken die ganze Branche“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR). Nagel verweist auf die anerkannt hohen Sicherheits- und Sozialstandards, die sich die Schifffahrt gegeben habe: „Ihre Einhaltung ist nicht nur eine rechtliche und moralische Verpflichtung, sondern auch eine unabdingbare Voraussetzung für fairen Wettbewerb“, sagt Nagel.

| Standards | Über 17.000 Inspektionen haben die Hafenstaatskontrolleure der Paris MoU 2016 durchgeführt. Die Auswertung zeigt: Deutsche Reeder setzen auf anerkannte Flaggenstaaten und Klassifikationsgesellschaften. Text: Hanns-Stefan Grosch

Im Herbst vergangenen Jahres haben die Paris-MoU-Inspektoren drei Monate lang eine spezielle „Concentrated Inspection Campaign“ durchgeführt. Im Vordergrund standen dabei die Sozial- und Arbeitsvorschriften, die in der Maritime Labor Convention (MLC, 2006) festgelegt sind. Insgesamt wurden 3.674 Schiffe inspiziert. 42 wurden wegen Verstößen festgehalten – meist ging es dabei um Löhne, Verträge und Beschwerdeverfahren. Bemerkenswert ist, dass die Verstöße in einer engen Korrelation zum sonstigen Zustand des Schiffes standen: Wer eine weiße Weste in Sachen Sicherheit hat, kümmert sich offenbar auch um anständige Lebens- und Arbeitsbedingungen für die Mannschaft.

Bei den Hafenstaatskontrollen entdecken die speziell geschulten Besichti-

ger zuverlässig Mängel an den Schiffen. Schwerwiegende „Deficiencies“ müssen in der Regel sofort behoben werden. In einigen Fällen müssen die Kontrolleure sogar die Weiterfahrt eines Schiffes verbieten.

Die deutschen Reeder können auch hier eine vorbildliche Bilanz vorweisen. Ohnehin fahren sie unter Flaggen, die auf der sogenannten „Weißen Liste“ der Paris MoU stehen – und entsprechend niedrige Auffälligkeitsraten bei den Kontrollen aufweisen. Den größten Part in der von deutschen Reedern betriebenen Flotte machen die Flaggen von Liberia und Antigua und Barbuda aus, gefolgt von den EU-Flaggen Portugal, Deutschland und Malta. Sie alle sind auf der „White List“ verzeichnet, die Staaten mit überdurchschnittlicher Performance enthält.



Beispiel Liberia: Von den im Rahmen von Paris MoU zwischen 2014 und 2016 kontrollierten 4.170 Schiffen wurden gerade mal drei Prozent im Hafen festgehalten, um Verstöße zu klären oder Mängel zu beheben. Auch laut dem „Shipping Industry Flag State Performance Table 2016/2017“ des Weltreederverbands ICS ist alles im grünen Bereich: Das liberianische Schiffsregister steht bei Paris MoU und Tokyo MoU auf der Weißen Liste und taucht nicht auf der „Zielliste“ der US-Küstenwache für vertiefte Inspektionen auf. Außerdem hat Liberia sämtliche wichtigen IMO-Konventionen in Sachen Sicherheit, Umweltschutz und Arbeits- und Sozialstandards ratifiziert.

| Moderne Flotte | Neben den Schiffsregistern bewerten die Hafenstaatkontrolleure auch die Klassifikationsgesellschaften als sogenannte „Recognised Organisation“ (RO). Für das Ranking der ROs ist die Zahl der Mängel entscheidend, die zu Festhaltungen von Schiffen geführt haben und bei ordnungsgemäßer Besichtigung hätten vermieden werden können. Auch die Qualität der Klassifikationsgesellschaften, mit denen die deutschen Schifffahrtsunternehmen überwiegend zusammenarbeiten, ist über jeden Zweifel erhaben: ABS, Lloyd's Register, DNV GL, Bureau Veritas,



„Die Einhaltung der weltweit gültigen Standards ist auch eine unabdingbare Voraussetzung für fairen Wettbewerb.“

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR

Class NK – sie alle sind in der Kategorie „High Performance Level“ gelistet.

„Die Zahlen zeigen, dass die deutschen Reeder ihrer Verantwortung für Sicherheit, Umweltschutz und menschliche Arbeitsbedingungen gerecht werden“, sagt Ralf Nagel. Das bestätigten auch die guten Ergebnisse der jüngsten Kontrollen durch die Internationale Transportarbeiterföderation (ITF). „Wie in keiner anderen internationalen Branche profitieren Seeleute heute von einem dichten sozialen Netz aus Tarifverträgen, einem weltweiten Mindestlohn und verbindlichen Arbeits- und Sozialstandards. Frühere Billigflaggen sind zu Qualitätsflaggen geworden, die bei der Umsetzung und Kontrolle der weltweiten Vorschriften längst auf einem Niveau mit den europäischen Flaggen liegen.“ | ●●●

Hintergrund Paris MoU

●●● Die Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (Paris Memorandum of Understanding – Paris MoU) aus dem Jahr 1982 erlaubt es, Handelsschiffe unter ausländischer Flagge in den Häfen der Mitgliedsstaaten ohne Voranmeldung zu kontrollieren.

Inzwischen sind 27 Staaten in der Paris MoU zusammengeschlossen. Die Kontrolleure überprüfen an Bord, ob die internationalen Regelwerke zur Schiffssicherheit, zur Verhütung der Umweltverschmutzung und zu den Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten eingehalten werden.

Im vergangenen Jahr wurden im Paris-MoU-Zuständigkeitsbereich rund 17.800 Schiffe überprüft. Auf der Flaggenstaatliste sind insgesamt 73 Staaten gelistet. 42 schafften es auf die „White List“. Südkorea, 2015 noch vertreten, ist in den grauen Bereich abgerutscht. Als sogenannte „Recognised Organisations“ (RO) gelten die Klassifikationsgesellschaften, von denen insgesamt 33 in der Paris-MoU-Übersicht auftauchen. Zehn erreichen hier die höchste Leistungskategorie. www.parismou.org



Weitblick. Von seinem Eckbüro im 15. Stock des Hamburg Süd-Gebäudes aus hat Dr. Ottmar Gast eine grandiose Aussicht auf Elbe und Alster.

Deutsche Reeder im Porträt

Quereinstieg nach oben

| Teil 14 | Dr. Ottmar Gast, viele Jahre Sprecher der Geschäftsführung der Hamburg Süd, zieht sich zum Jahreswechsel aus dem operativen Geschäft zurück. Als bekennender Branchenfremder hat er die Reederei zu einem Logistik-Dienstleister geformt.

Text: Hanns-Stefan Grosch

Schiffe waren eigentlich gar nicht so sein Ding: „Von meiner Herkunft und meinem beruflichen Werdegang her ergibt sich keinerlei Bezug zur Schifffahrt“, sagt Dr. Ottmar Gast. Dafür hat er es aber ganz schön lange mit dem Thema ausgehalten: Wenn er Ende des Jahres aus dem aktiven Dienst ausscheidet, wird er über 23 Jahre lang bei der Hamburg Süd gewesen sein, darunter neun Jahre an der Spitze. Er hat dort durchaus Spuren hinterlassen: Als er 1994 bei Deutschlands zweitgrößter Linienreederei anfang, transportierte das Unternehmen rund 230.000 Standard-container (TEU) pro Jahr – 2016 waren es knapp 4,4 Millionen.

Doch der Reihe nach: Geboren in einem kleinen Dorf in der Lüneburger Heide, hat Ottmar Gast seine Schulzeit in Celle verbracht. Nach der Bundeswehr begann er in Hannover Maschinenbau zu studieren – angetrieben von einer „Auto- und Mo-

torrad-Affinität“, die er bis heute hat. Klar, dass der Weg den Motorenexperten nach seiner zweiten Studienstation in Aachen zunächst in die Automobilindustrie führte: als Entwicklungsingenieur zu Daimler-Benz. Doch trotz seiner Autobegier war Gast das Feld bald zu technisch und zu eng: „Man muss sein Hobby nicht im Beruf ausleben.“ Er wollte sämtliche Aspekte eines Unternehmens in den Blick nehmen – also auch die betriebswirtschaftlichen. Gast heuerte bei einem hochschulnahen Institut in Aachen an, das sich mit Fragen der Rationalisierung beschäftigte. Beschaffung, Produktionsplanung, Distribution stehen im Fokus der Beratungstätigkeit. Insgesamt mehr als sechs Jahre ist er da, promoviert über ein EDV-gestütztes Logistikinformationssystem, leitet schließlich den Bereich Logistik. Das bleibt dann auch im Folgenden sein berufliches Steckepferd: In den dreieinhalb →

Foto: Stephanie Brinkkötter/Hamburg Süd



→ Jahren als „Head of Logistics“ beim Stuttgarter Autozulieferer Mahle ist es seine Aufgabe, die Logistikaspekte von Einkauf, Produktion und Vertrieb zusammenzufassen und zu verantworten. Nächste Karrierestation ist für knapp vier Jahre die Geschäftsführung von DPD. Beim Paketdienst „geht es um reine Transportlogistik“: Waren möglichst effizient von A nach B zu bringen.

| Größere Kisten | Zum Container ist es von da nicht mehr allzu weit: „Statt kleiner Pakete eben große Pakete“, sagt Gast schmunzelnd. Sein Logistik-Know-how ist es, was ihn für die Oetker-Familie, Eigentümer der traditionsreichen Reederei Hamburg Süd, interessant macht – auch wenn Geschäftsführer von außen in der Branche bis dahin eher unüblich sind. Entsprechend groß ist die Umstellung, als er im Herbst 1994 anfängt: „Beim DPD hatte ich es mit hemdsärmeligen Spediteuren zu tun, in Hamburg pflegte man einen hanseatischen Auftritt mit Anzug und Krawatte.“

Konservativ erscheint ihm vielfach auch das Geschäftsgebaren: „Die Reedereien konzentrierten sich zu sehr aufs Schiff. Das war der Kern, um den sich alles drehen musste.“ Tatsächlich verursachten zumindest damals die Container aber höhere Kosten als die Schiffe – Abschreibung, Wartung, Reparatur, Lagerung und vor allem Leertransporte „Sie brauchen zweieinhalb mal so viele Container, wie ihre Schiffe Transportkapazität haben“, sagt Gast. Das A und O sei deshalb, die Containerbewegung zu optimieren. Stahlboxen, die unproduktiv in Häfen herumstehen oder leer auf Schiffen von B nach A unterwegs sind: Solche Ungleichgewichte müssten so weit wie möglich vermieden werden. Wie bei Paketen gehe es um eine „Von-Haus-zu-Haus-Dienstleistung“, bei der das Schiff zwar wichtig ist, aber letztlich nur den mittleren Teil des Transports abdeckt. Je nach Höhe der Bunkerkosten entfallen gerade mal 35 bis 40 Prozent der Gesamtkosten aufs Schiff, der Rest auf die landseitige Logistik.

Das Containersegment ist Anfang der 90er-Jahre noch relativ jung, es fehlt an Verständnis für die „industrielle Logik der

In der Schifffahrt sind wir direkt am Puls der globalen wirtschaftlichen und politischen Entwicklung.

Dr. Ottmar Gast, Hamburg Süd-Geschäftsführung

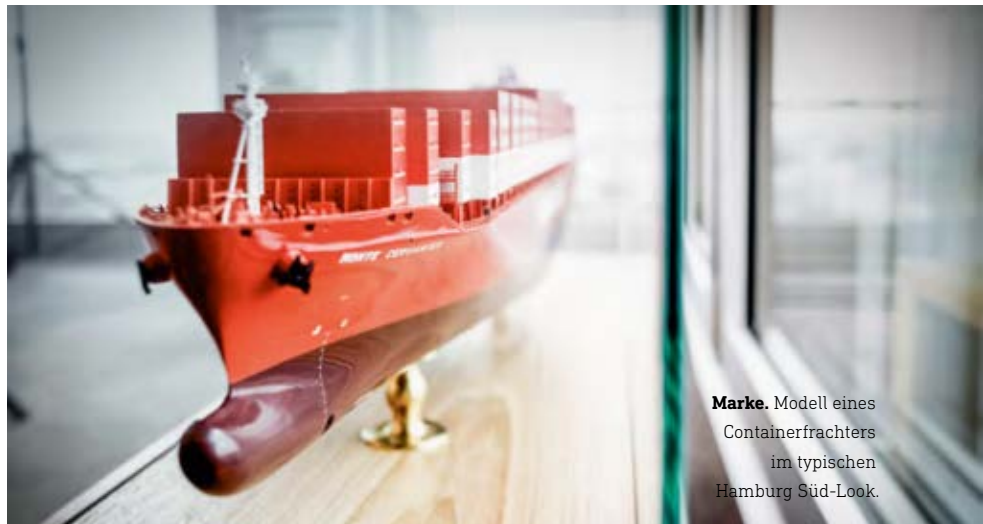
Aufgaben“, wie Gast das nennt. Insofern tut ein Bewusstseinswandel not: Statt Schiffe oder Flotten zu beschaffen und sich hinterher darum zu kümmern, sie auszulasten, müsse man mit dem Markt beginnen: „Erstens: Was für ein Volumen wollen wir akquirieren, welchen Marktanteil wollen wir erreichen? Zweitens: Welche Kapazität brauchen wir dafür – was haben wir, was können Partner beisteuern?“

| Zunehmende Vernetzung | Als Gast in der Branche anfängt, wird das Gros der Ladung von Agenten akquiriert, deren primäres Ziel hohe Raten und Provisionen sind – und die mögliche Folgekosten kaum

kümmern. „Keine gute Idee, das Wichtigste, den Kunden, anderen zu überlassen“, konstatiert der Newcomer.

Er sieht die Schifffahrt ziemlich unromantisch als „industrialisierte Logistikleistung“, zu der eben auch Schiffe gehören. „Anders als in der Trampschifffahrt brauchen wir als Linienreederei eine riesige Verkaufsorganisation und eine ausgeklügelte Containerlogistik.“ Voraussetzung dafür sind intelligente Prozesse und Prognosesysteme, die alle Akteure mit Zahlen versorgen, um die Auslastung so weit wie möglich zu optimieren. Idealerweise bekommt man für jeden Containertransport zu bestimmten Destinationen und Konditionen den Deckungsbeitrag ausgespuckt. Entsprechend hat die Hamburg Süd in den vergangenen zehn Jahren erhebliche Summen in die EDV investiert, rund 280 Leute arbeiten im IT-Bereich.

Neben der Digitalisierung mit ihrer zunehmenden Vernetzung von Kunden und Transportdienstleistern ist für Gast Umweltfreundlichkeit eines der wesentlichen Zukunftsthemen der Branche: „CO₂ wird automatisch aus Eigeninteresse optimiert, da der Ausstoß ja proportional mit dem Bunkerverbrauch sinkt.“ Gravieren der seien Stickoxide und Schwefel. Mit der Pflicht der Branche, ab 2020 teuren schwefelärmeren Brennstoff einzusetzen oder Scrubber nachzurüsten, stiegen die Chan-



Marke. Modell eines Containerfrachters im typischen Hamburg Süd-Look.

Statement. Die Schifffahrt ist für Gast „eine weiterhin schwierige, aber vor allem wegen ihres globalen Zuschnitts interessante Branche“.



cen für verflüssigtes Erdgas: „Je nachdem, wie sich die Preise für Marinegasöl entwickeln, könnte sich LNG dann als sinnvollste Lösung herausstellen.“ Das LNG-Förderprogramm der Bundesregierung sei hier ein richtiger Schritt – und erneut ein Erfolg auch des VDR-Engagements.

| Enormes Wachstum | Und wie sieht seine persönliche Bilanz nach 23 Jahren aus? „Wir – die gesamte Geschäftsführung und das Hamburg Süd-Team – haben aus einem Nischenanbieter einen globalen Nord-Süd-Carrier gemacht, lagen in der Ergebnis-Performance immer im oberen Branchenviertel und haben den größten Anteil am Aufbau von Eigenkapital in der Oetker-Gruppe“, sagt Gast.

Doch die Schifffahrt führte dort zu einem Ungleichgewicht und erschien nach acht Krisenjahren wohl auch als zu riskant. Ende vergangenen Jahres verkündeten die Bielefelder den Verkauf der Hamburg Süd an den dänischen Branchenprimus Maersk. „Ich bin natürlich nicht glücklich, dass ich derjenige bin, der das Unternehmen nach 145 Jahren aus der Eigenständigkeit führt“, sagt Gast. Doch er sieht die strategische Notwendigkeit, im Rahmen der Konsoli-

Dr. Ottmar Gast

- geboren 1952
- Studium Maschinenbau, Promotion
- Managementpositionen in der Automobil- und Logistikbranche
- seit 1994 Mitglied der Geschäftsführung der Hamburg Süd
- seit 2009 Sprecher der Geschäftsführung
- Mitglied im Präsidium des Verbands Deutscher Reeder (VDR)
- verheiratet, zwei Töchter, drei Enkel

dierung der Branche zu den Großen zu gehören. „Entweder wir schaffen es unter die Top 5, oder es wird auf Dauer nicht gehen.“ Und nachdem andere Optionen – etwa die von ihm favorisierte Fusion mit Hapag-Lloyd – sich als nicht umsetzbar erwiesen hätten, sei es ihm ein Anliegen gewesen, die Reederei geordnet in eine sichere Zukunft zu bringen. „Unter dem Dach der weltweiten Nummer 1 haben wir dafür mit die beste Ausgangsposition.“

Die Vorbereitung der Fusion war und ist für Mitarbeiter und Führungskräfte der

Hamburg Süd mit großen Belastungen verbunden. Wenn Ende des Jahres das Closing abgeschlossen ist, wird Gasts langjähriger Kollege Arnt Vespermann Sprecher der Geschäftsführung. Gast selbst wechselt als Vorsitzender in den neu geschaffenen Hamburg-Süd-Aufsichtsrat, dem außerdem Maersk-Line-COO Søren Toft angehört. „Das ist ein wichtiges Signal der Kontinuität Richtung Kunden, aber auch Richtung Mitarbeiter.“ Als Chefskontrolleur will er ein Auge darauf haben, dass die Identität der Reederei mit den charakteristischen roten Schiffen nicht verloren geht.

Neben diesem und einigen weiteren Mandaten ist die nächste Lebensphase des 65-Jährigen aber doch so etwas wie Ruhestand: Joggen, Radfahren, Fitness. Das Ferienhaus in Ligurien. Und nachdem das Hobby des Ingenieurs doch nicht zum Beruf wurde, rückt es jetzt wieder stärker in den Fokus: alte Motorräder und Autos, darunter eine 911er-Rarität, mit der er von Zeit zu Zeit sogar auf Rennstrecken unterwegs ist. Bewegung ist dem hochgewachsenen, schlanken Gast offenbar ein Bedürfnis – und bewegt hat er auch in der maritimen Wirtschaft wahrlich eine Menge. |●●●



Debatte. In der Zentrale der Reederei E.R. Schifffahrt diskutierten Experten und Journalisten zum Abschluss der Veranstaltung über Chancen und Herausforderungen, die die technische Entwicklung für die Branche bereithält – etwa, wenn in Zukunft unbemannte Schiffe auf den Weltmeeren unterwegs sein werden.

Tag der offenen Einblicke

| Medien-Event | VDR-Presseseminar im Zeichen des Wandels der maritimen Branche. Text: Gunther Meyn

110 Jahre alt, 200 Mitglieder, Dutzende Themen: Der Verband Deutscher Reeder (VDR) gehört zu den wichtigsten Institutionen der maritimen Wirtschaft. Einmal im Jahr bringt der VDR Reedereien und interessierte Medienvertreter zusammen und lädt zu einem mehrtätigen Presseseminar. In diesem Jahr waren es sieben Veranstaltungen, verteilt auf zwei Tage – dabei wurden wieder zahlreiche Visitenkarten ausgetauscht und neue Kontakte geknüpft.

Bereits in seiner Begrüßungsrede vor 25 Journalisten erläuterte VDR-Sprecher Christof Schwaner die aktuellen Herausforderungen für die deutschen Reeder. Anhaltend niedrige Fracht- und Charraten, der Rückzug der Banken als Schiffsfinanzierer sowie die Kostenvorteile ausländischer Konkurrenten – vor allem kleine und mittelständische Reedereien müssen sich in diesen Zeiten neu positionieren, um weiter auf Erfolgskurs zu bleiben.

Wie solche Strategien aussehen können, erfuhren die Seminarteilnehmer im

anschließenden Panel „Schifffahrt am Standort Deutschland – ein Zukunftsmodell?“. Michael Vinnen von der Reederei F.A. Vinnen, Christian Rychly, Geschäftsführer von Leonhardt & Blumberg, sowie Jan Warmke, Geschäftsführer Bernhard Schulte Shipmanagement, präsentierten ihre erfolgreichen Unternehmenskonzepte. Tenor: Wer sich einen Vorteil im harten maritimen Wettbewerb verschaffen will, setzt auf Spezialisierung bzw. Diversifizierung, verstärkte Kooperation, exzellente Vernetzung und technologischen Fortschritt.

Technik-Know-how aus nächster Nähe konnten die Seminarteilnehmer beim anschließenden Unternehmensbesuch in der HafenCity erleben. Bei GasChem, einem Tochterunternehmen der Hartmann-Gruppe, wurde der modernste LPG-Gastanker der Welt entwickelt. Michael Kordes und Ulrich Adami berichteten über das wachsende LPG-Segment. Ganz im Zeichen der Nachhaltigkeit stand das Panel „Green Recycling – Perspektiven für umweltfreundliches und sicheres Schiffsre-

cycling weltweit“. Zum Auftakt des zweiten Seminartags stellten sich VDR-Präsident Alfred Hartmann und das Geschäftsführende Präsidiumsmitglied Ralf Nagel den kritischen Fragen der Fachjournalisten zur aktuellen Situation der deutschen Seeschifffahrt. Trotz der schwierigen Lage am Standort Deutschland ist die VDR-Führung zuversichtlich. „Wir müssen auch in Zukunft die hervorragenden Ausbildungsmöglichkeiten für maritime Fachkräfte in unserem Land sichern“, betonte Hartmann.

| Zukunftsthemen im Blick | Beim nächsten Veranstaltungs-Panel konnten die Teilnehmer wieder konkrete maritime Projekte und Unternehmen kennenlernen, darunter spannende Innovatoren wie die digitale Werftenplattform Trustedocks.com, die Schwerlastprofis von SAL Heavylift, die Fährreederei FRS, die von Flensburg aus rund um den Globus aktiv ist, sowie das hochmoderne FleetManagement aus dem Hause Bernhard Schulte. Die Klassifikationsgesellschaft DNV GL präsentierte ihre aktuellen Projekte zur unbemannten Schifffahrt.

Doch wie wird die revolutionäre Technik die maritime Wirtschaft verändern? Welche Rolle werden die Reeder spielen? Um diese spannenden Fragen drehte sich die abschließende Diskussion, an der auch E.R. Schifffahrt-CEO Nils Aden und Thorsten Meier, Geschäftsführer der KG Reederei Roth, teilnahmen. |...|



Fotos: VDR, Gunther Meyn

Themeninseln. In kleinerer Runde gab es vertiefende Informationen zu verschiedenen Feldern – etwa zur Arbeit einer international aktiven Fährreederei, zur Digitalisierung oder zu Besonderheiten von Schwerguttransporten.



Gerät. Mit den Rettungsbooten im Hafenbecken lässt sich der Ernstfall trainieren.



Brücke. Ein moderner Simulator bereitet die Seeleute auf ihren späteren Dienst vor.

Rund 200 Gäste haben Ende Juli das 50-jährige Bestehen des Marine Training Centre (MTC) auf der kiribatischen Insel Tarawa im Südpazifik gefeiert. Auch wenn circa 13.700 km Entfernung zwischen Hamburg und der Schule in Tarawa liegen, sind beide Orte eng miteinander verbunden.

Die Hamburg Süd hat die Schule zur Ausbildung von Seeleuten vor 50 Jahren mitgegründet und ist geschäftsführende Gesellschafterin des Gemeinschaftsunternehmens SPMS (South Pacific Marine Services GbR), das die ausgebildeten Seeleute an die Partnerreedereien vermittelt. Außerdem gehören Aug. Bolten, F. Laeisz, Fisser & van Doornum, Leonhardt & Blumberg sowie Reederei Nord zu den Förderern der Ausbildung und zu den größten Arbeitgebern von Kiribati. Aktuell sind über 600 dort ausgebildete Seeleute auf ihren Schiffen beschäftigt. Seit 1967 wurden mehr als 5.000 Seeleute ausgebildet.

| Win-win-Situation | Betrieben wird das MTC vom kiribatischen Ministry of Labour and Human Resource Development, finanziell unterstützt von den Regierungen Australiens und Neuseelands sowie der deutschen Botschaft. Die Zusammenarbeit

50 Jahre Marine Training Centre

| MTC | Erfolgsgeschichte: ein halbes Jahrhundert Seemannsausbildung im Südpazifik.

aller Partner zeigt die hohe Bedeutung der Schule für die Region, aber auch für die Reedereien in Hamburg. Christoph Gessner, Geschäftsführer der Hamburg Süd-Tochter Columbus Shipmanagement und Vorsitzender der SPMS: „Die Gründung des MTC ist eine Win-win-Situation für alle Beteiligten. Wir als Reedereien können bis heute auf die Expertise der Seeleute vertrauen, die hier in 18 Monaten für ihren Dienst auf See ausgebildet werden. Und viele junge Kiribatier erhalten durch die Ausbildung einen festen Arbeitsplatz.“

Die hohe Qualität der Ausbildung wird durch modernes technisches Equipment

sowie den STCW-Standard (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) der Weltschiffahrtsorganisation IMO sichergestellt. Die Seedensttauglichkeit der Seeleute wird vor Ort von einem Arzt nach Richtlinien der deutschen Berufsgenossenschaft Verkehr attestiert.

| Seemännisches Geschick | Ein Notfall an Bord eines Hamburg Süd-Schiffes im Jahr 1964 führte kurz darauf zur Gründung des Marine Training Centre. Ein verunglücktes Besatzungsmitglied benötigte dringende Hilfe. Bei dem eingeleiteten Rettungsmanöver zeigten die einheimischen Fischer großes seemännisches Geschick. Von diesen Fähigkeiten berichtete der Kapitän begeistert an die Zentrale in Hamburg. Dadurch entstand die Idee, das umfangreiche seemännische Potenzial der Kiribatier zu fördern und sie als qualifizierte Seeleute auszubilden. |...

Handwerk. Auch Tätigkeiten wie die Wartung der Maschine sowie Schweiß- und Metallarbeiten werden am MTC geübt.

Schulung. Brandbekämpfung ist ebenfalls Trainingsinhalt – Sicherheit hat an Bord höchste Priorität.



Frischepool. Mit den Neubestellungen baut Hapag-Lloyd seine Position im Reefer-Markt aus.



7.700 neue Kühlcontainer für Hapag-Lloyd

••• Hapag-Lloyd investiert weiter in den Ersatz und Ausbau seiner Containerflotte: Die Linienreederei hat insgesamt 7.700 Kühlcontainer (Reefer) der neuesten Generation bestellt – darunter 7.000 x 40-Fuß und 700 x 20-Fuß Kühlcontainer. 1.000 der neuen Container sind mit der Controlled-Atmosphere Technology ausgestattet. Diese Technologie

verlangsamt den Reifeprozess verschiedener Obst- und Gemüsesorten und ermöglicht eine Verlängerung der Transportzeit bei gleichbleibender Qualität.

Erstmals werden 1.000 der neuen 40-Fuß-Container in einer Fabrik in einer Region in Chile produziert, in der großer Bedarf besteht. Dadurch können Leercontainerbe-

wegungen aus anderen Produktionsstandorten reduziert werden, was sowohl Kosten als auch Zeit spart. „Nach dem Merger mit UASC im Mai dieses Jahres ist Hapag-Lloyd im Reefer-Markt nochmals deutlich gewachsen“, sagt Anthony J. Firmin, Chief Operating Officer bei Hapag-Lloyd.

www.hapag-lydoy.com

Foto: Hapag-Lloyd



Singapurs Hafen wächst weiter

••• Der Hafen Singapur, weltweit nach Shanghai die Nummer zwei, hat von Januar bis August knapp 22 Millionen Standardcontainer umgeschlagen – ein Plus von rund 7,5 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Der Gesamtumschlag legte um gut fünf Prozent auf 413 Millionen Tonnen zu. Das Wachstum hält seit acht Jahren an.

www.mpa.gov.sg

Foto: Joy/Fotolia



Dynamik. Der Containerumschlag in der südostasiatischen Metropole legt zu.

Futuristisches Fährterminal auf Norderney

••• Ende August ist das neue Fährterminal der AG Reederei Norden-Frisia eingeweiht worden. Auf der Hafenspitze von Norderney ist ein großzügiges Empfangsgebäude entstanden, das die beiden Anlegestellen der Reederei verbindet und eine komfortable Fahrgastabfertigung ermöglicht. Im Gebäude kommt modernste Technik zum Einsatz. So konnte auf eine konventionelle Heizung bzw. Klimaanlage durch den Einsatz von Geothermie verzichtet werden.

www.reederei-frisia.de



Hingucker. Das moderne Terminal mit seiner interessant gewölbten Dachkonstruktion.

Foto: Hero Lang

Schwung. Der Containerumschlag an den HHLA-Terminals ist deutlich gewachsen.



Foto: HHLA/Thies Rietzke

HHLA mit starkem Ergebnis

••• Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat im ersten Halbjahr 2017 deutliche Zuwächse gegenüber dem Vorjahreszeitraum verzeichnet. Die Konzernumsätze stiegen um knapp 9 Prozent auf 622,8 Mio. Euro. Während das Betriebsergebnis (EBIT) des Konzerns um etwa 48 Prozent auf 98,8 Mio. Euro zulegte, stieg das EBIT des Teilkonzerns Hafenlogistik um gut 54 Prozent auf 90,6 Mio. Euro. An den HHLA-Containerterminals wurden 3,6 Mio. Standardcontainer (TEU) umgeschlagen, etwa 12 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Auch die Intermodaltöchter steigerten ihre Mengen um etwa 7 Prozent auf mehr als 744.000 TEU.

www.hhla.de

JaWePo: Luft nach oben

••• Der JadeWeserPort hat das erste Halbjahr 2017 mit einem Umschlagminus von 7,5 Prozent abgeschlossen. Insgesamt gingen gut 232.000 TEU über die Kaikante. Vom langfristigen Jahresumschlagziel von 2,7 Mio. TEU ist der Tiefwasserhafen weit entfernt. Niedersachsens Häfen insgesamt verbuchten von Januar bis Juni ein Umschlagplus von acht Prozent, wobei Brake und Cuxhaven sich negativ entwickelten. www.nports.de



Hoffnungsträger. Noch ist die Entwicklung in Wilhelmshaven verhalten.

Foto: Hero Lang

Foto: Hansa Heavy Lift



Hansa Heavy Lift transportiert Minensucher

••• Schiffe an Bord: Gleich zwei Minensuchboote hat die Schwergutreederei Hansa Heavy Lift von Frankreich an den Persischen Golf verschifft. Die beiden jeweils 51,50 m langen und 670 Tonnen schweren Schiffe wurden in Brest auf die „HHL Freemantle“ geladen. „Die Crew musste beim Handling der beiden Marineschiffe besonders aufmerksam sein, weil die Ladung sehr empfindlich ist“, sagte

Walter Prosetti, der bei HHL für den weltweiten Vertrieb verantwortlich ist. Starke Winde in Frankreich und die große Hitze im Persischen Golf waren zusätzliche Herausforderungen.

Unterdessen hat die Hamburger Schwergutreederei ihre gesamte Flotte mit den Onboard-Trainingsmodulen zur Cybersecurity Awareness von Seagull Maritime ausgerüstet.

www.hansaheavylift.com

Over 100 years of marine insurance experience.

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

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

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

www.agcs.allianz.com

Allianz 

Riesige Rohre, perfekte Position

80
Meter

| Schwerguttransport | SAL Heavy Lift hat die unteren Bauteile für den Offshore-Windpark „Walney“ nach Belfast transportiert. Kein leichtes Unterfangen, bei 530 Tonnen pro Ladungseinheit. Die Lastverteilung beim Be- und Entladen ist der neuralgische Punkt im Schwergutgeschäft – hier sind Experten am Werk. Text: Hans Wille, Salzwassermedien; Fotos: Martin Haag



Basis. Auch die 87 jeweils 80 Meter langen Monopiles hat die „Svenja“ an ihren Bestimmungsort gebracht – pro Fahrt zwei im Laderaum und vier liegend auf der geschlossenen Ladeluke.

Der Regen peitscht den beiden Männern ins Gesicht. Mit zugezogener Kapuze fahren sie mit dem Cherry-Picker, einer hydraulischen Arbeitsbühne, neben dem signalgelb lackierten Transition Piece E15, einer acht Meter dicken Stahlsäule, hoch und wechseln auf die 30 Meter hohe Plattform, die oben angeschweißt ist. Dort werden sie die 530 Tonnen schwere Last an das eigens gefertigte

Lifting-Tool anschlagen, das wenige Meter höher am Bordkran der „MV Svenja“ hängt.

Das Flaggschiff von SAL Heavy Lift, einer der führenden Schwergutreedereien der Welt, liefert die letzten sechs TPs nach Belfast. Vor der nordirischen Küste erweitert der dänische Energiekonzern DONG seinen Offshore-Windpark „Walney“ um 87 Turbinen. SAL Heavy Lift hat auch die Monopiles trans-

portiert, 80 Meter lange Säulen, die in den Meeresboden gerammt werden. Darauf werden die gelben Transition Pieces gestülpt, der unterste sichtbare Teil einer Windmühle im Meer. Später werden auf den TPs die eigentlichen Windtürme mit Gondel und Rotorblättern installiert.

Aber noch steht TP E15 an der Kai-kante im Norddänischen Ålborg. Henning



SAL Heavy Lift – Spezialist für Schweres und Sperriges

●●● SAL steht ursprünglich für Schiffsverkehrskontor Altes Land, die Brücke im Logo – sie zeigt die Hogenieckbrücke bei der Lühemündung an der Unterelbe – bestätigt die Herkunft: Die Traditionsreederei

SAL wurde im Jahr 1838 in Steinkirchen im Alten Land gegründet. Seit 1980 heißt die Reederei SAL Heavy Lift GmbH und befasst sich ausschließlich mit Schwergutschiffahrt. Seit 2013 ist der Hauptsitz in

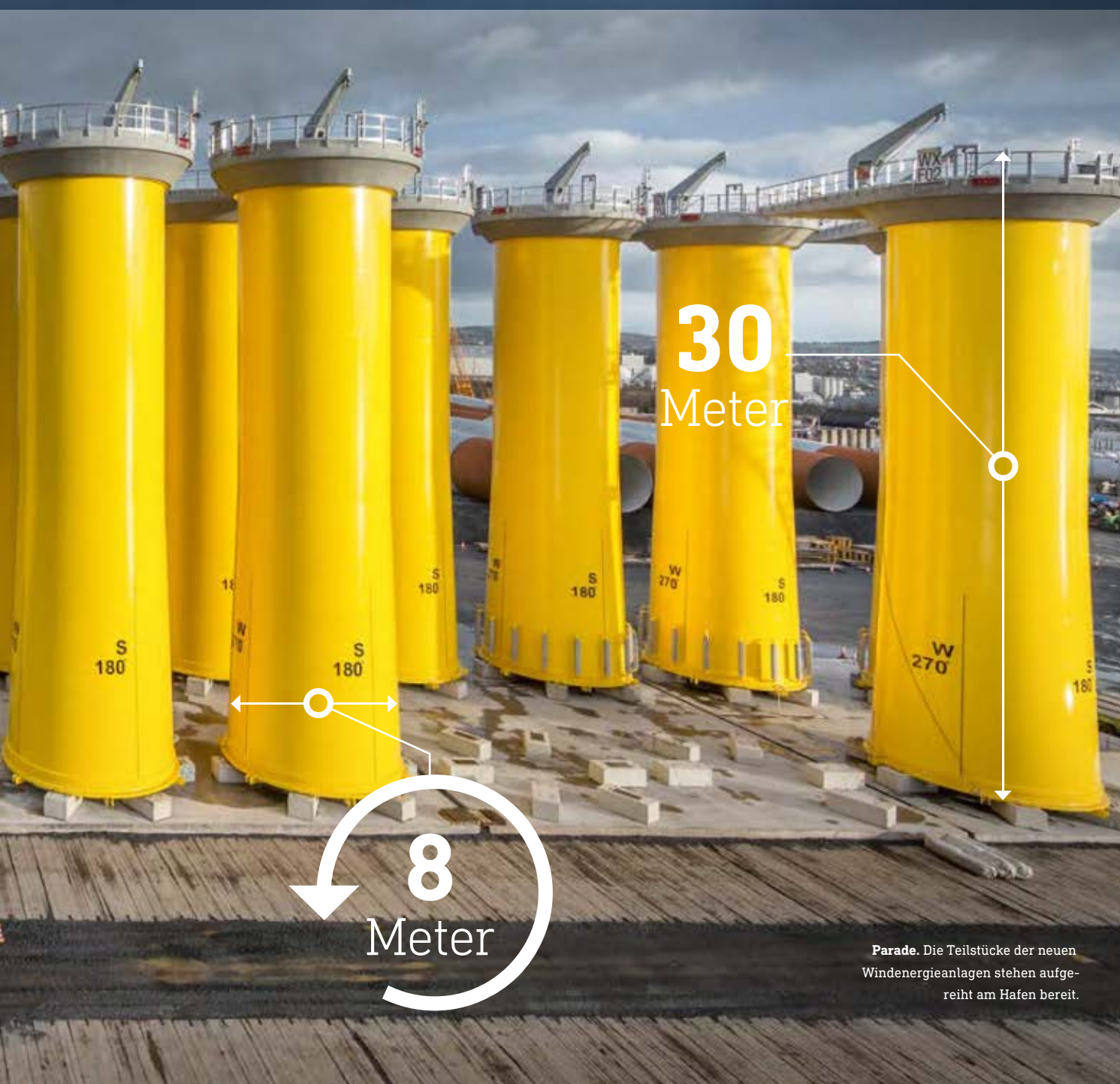
Hamburg. Mit 14 eigenen und zwei gecharterten Schwergutsschiffen ist SAL heute eines der Schwergewichte im weltweiten Heavy-Lift-Sektor. „Svenja“ und „Lone“ sind die Flaggschiffe. www.sal-heavylift.com

Kaschke, der Zweite Offizier, dirigiert per Sprechfunk den Kran, damit sich das Tool auf die beiden Lifting-Augen setzt, die einander gegenüber auf dem Rand des gigantischen gelben Rohres verbolzt sind. Zentimeter für Zentimeter senkt Jorge Malapote, der philippinische Fahrer von Bordkran 2, das Tool. Zwischendurch dirigiert Kaschke es ein wenig nach links und zugleich wenige Grad gegen den

Uhrzeigersinn, bis sich das eine der beiden u-förmigen Enden des Tools wenige Zentimeter über den angeschrägten Rand des einen Auges stülpt.

| Enge Taktung | Das Tool ist etwas schräg aufhängt damit nicht beide Augen gleichzeitig eingefädelt werden müssen. Für das andere Auge fehlen noch gut zehn Zentimeter Hö-

he und der letzte seitliche Dreh des Tools. Dafür greift der zweite Mann, ein Mitarbeiter der Hafengesellschaft Ålborg, das Tauende, das an dem Lifting-Tool baumelt, und zieht das zwölf Tonnen schwere Gerät fast mühelos in seine exakte Position senkrecht über dem Auge. „Hook down!“, ruft Kaschke in sein Mikro, das Tool setzt sich nun auch über den Ansatz des zweiten Auges. „Stopp!“ →



Parade. Die Teilstücke der neuen Windenergieanlagen stehen aufgereiht am Hafen bereit.



12
Tonnen

Sicherung.
Der Ponton erhöht
als Ausleger
die Stabilität.

Alternative. Einige der
TP's werden auch im
Nordosten Englands
verladen.



530
Tonnen

→ Jetzt richten die Männer mit den groben Arbeitshandschuhen das Innere der beiden Augen, einen kugelgelagerten Ring mit dem Außendurchmesser eines Kinderkopfes, so aus, dass er senkrecht steht. „Hook down!“, sagt Henning Kaschke jetzt ins Mikro, das Tool setzt sich satt über die beiden Augen, bis es auf dem TP aufsetzt. Eine Hydraulik schiebt zu beiden Seiten die armdicken Bolzen durch

die u-förmigen Halterungen und die dazwischen sitzenden Augen: TP E15 ist angeschlagen.

Das hat rund sechs Minuten gedauert. Mit zwei entsprechend großen Schäkeln wäre das auch möglich, würde aber rund eine halbe Stunde dauern. Hochgerechnet auf 87 TPs, die beim Beladen und beim Entladen jeweils an- und abgeschlagen werden, bedeutet das eine Netto-Zeiter-

sparsnis von gut und gerne 140 Stunden bzw. knapp sechs Tagen. „Da rechnet sich der Bau des Tools, obwohl es rund 150.000 Euro gekostet hat“, erläutert SAL-Chefingenieur Karsten Behrens. Fast fünf Monate hat der Ingenieur mit seinem Team den kompletten Verladevorgang durchdacht, geplant, berechnet. „Natürlich sind auch die Praktiker von der Brücke wie Kapitän Pfeiffer an dem theoretischen →

➔ Prozess beteiligt. „Schließlich kennen die Nautiker das Schiff in all seinen Details und wissen, wo die ‚Svenja‘ besonders sensibel reagiert.“

Nun beginnt der eigentliche Verladevorgang der 530 Tonnen gelb lackierten Stahls. Aber nicht so, wie ein Laie sich das vorstellen mag: Würde Kranführer Jorge Malapote das armdicke Stahlseil jetzt unter Zug setzen, würde das Gewicht von TP E 15, das neben dem Schiff am Kran hinge, die ‚Svenja‘ in kürzester Zeit zum Kentern bringen. „Die Lastverteilung ist das A und O beim Heavy-Lifting“, sagt Kapitän Matthias Pfeiffer: „In jedem Moment des Verladens muss das Schiff satt und sicher auf dem Wasser liegen.“

| Stabilität ist Trumpf | Der Kapitän steht mit Blick zum Heck auf der Brücke. Von hier aus hat er den gähnend leeren Laderaum im Blick, der so lang und tief wie die Baugrube einer U-Bahn-Haltestelle wirkt. Rechts daneben, auf der Backbord-Galerie, stehen hintereinander die beiden bordeigenen Kräne, und noch weiter rechts, auf der Hafenfläche, die sechs TPs.

Für das Laden sind beide Kräne mit Kranführern besetzt. Kran 1 arbeitet mit seinem Ausleger als Gegengewicht, während Kran 2 für das Laden zuständig ist. Um die Stabilität zu gewährleisten, beordert Pfeiffer zunächst den Ausleger des ungenutzten Krans 1 über das Schiff hinweg gen Steuerbord. In dem Tempo, in dem der zwölf Tonnen schwere Ausleger von der Seite der Kaikante auf die Seeseite des Schiffes dreht, kann der Kapitän auf einem Display beobachten, wie ein schwar-

zer Balken aus der Mitte einer waagerechten Linie, dem Nullpunkt, nach links zur Seeseite auswandert. Der Balken bleibt bei 1,8 stehen; das Schiff hat sich um 1,8 Grad nach Steuerbord geneigt, allein durch das Eigengewicht des unbelasteten Krans. „Jede Neigung von weniger als zwei Grad ist kein Problem. Ab drei Grad könnte ich nervös werden“, sagt Pfeiffer.

Zwar ist auf der Wasserseite ein Stabilitätsponton angedockt, ein luftgefüllter Schwimmkörper, der mehrere Meter entfernt starr mit dem Schiff verbunden ist und – wie die langen Ausleger am Fuß eines Baukrans – den Querschnitt des Schiffes und damit seine Stabilität vergrößert. Dennoch könnte eine Neigung um mehr als drei Grad die Stabilität gefährden.

„Hook up!“, ordnet der Kapitän an. Langsam setzt Kranführer Malapote die Winde in Bewegung, die das Stahlseil anhebt, an dem TP E15 angeschlagen ist. Der Kapitän sieht auf dem Display, wie die Neigung des Schiffes sich langsam, aber stetig gen null bewegt. Das zeigt, dass der Kran schon ein Gutteil der 530 Tonnen am Haken hat, obwohl das TP noch am Boden steht. Jetzt setzt der Kapitän zusätzlich die drei Ballastwasserpumpen in Gang, zusammen bewegen sie 25 Kubikmeter Wasser pro Minute von Back- nach Steuerbord, wodurch der schwarze Neigungsbalken sichtlich langsamer Richtung null Grad wandert.

„Das Ballasten ist eine Frage der Erfahrung und des Gefühls für die ‚Svenja‘“, erläutert Kapitän Pfeiffer: „Die Kollegen aus der Ingenieurabteilung können berechnen, welche Lasten ich mit den Ballast-tanks austarieren kann, aber wie genau ich auf

die Toleranzen reagiere, die sich durch den Zeitverzug beim Pumpen ergeben und durch das minutenlange Anheben der Last, ehe sie überhaupt vom Boden abhebt, dafür braucht es uns Praktiker.“

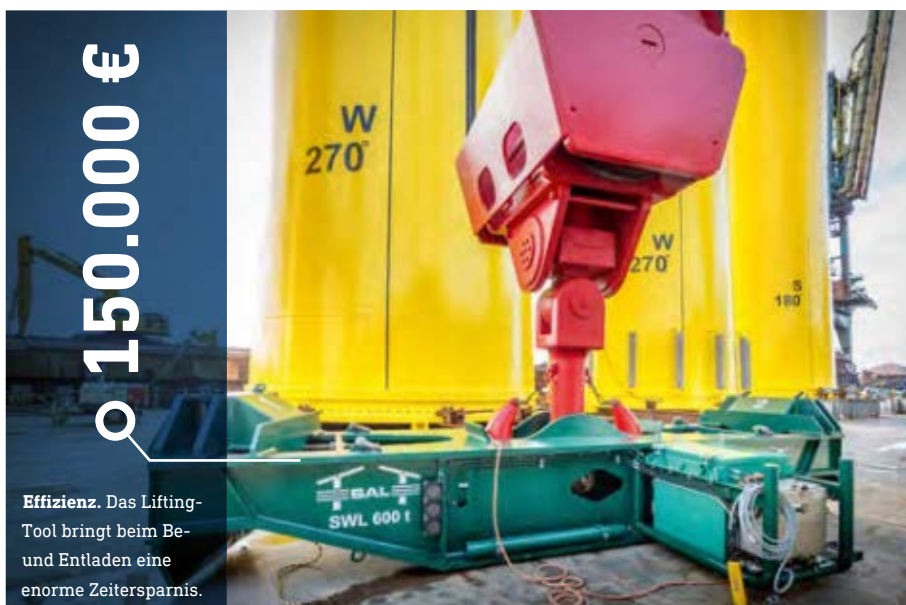
| Ohne Schaukeln | Im Idealfall verliert TP E15 in dem Moment den Bodenkontakt, wenn der Neigungswinkel des Schiffes null Grad beträgt. „Dann hebt sich der Fuß des TP parallel vom Boden ab, es ergibt sich also kein Spalt unter einer Seite des Stahlrohres, während das Gegenüber noch auf dem Boden steht. Sonst würde das TP unweigerlich am Haken schaukeln.“

Nach vier Minuten ist am Kai noch immer nichts passiert, das acht Meter dicke Stahlrohr steht am Boden. Der Dritte Offizier Henrik Bahnsen beobachtet an der Kaikante, wo sich der erste Spalt zwischen TP und den massiven Holzklötzen bildet, auf denen es ruht. „Shore-side comes up!“, funkt er zum Kapitän, als sich das Rohr an einer Stelle hebt. Aber nur wenige Zentimeter, dann hängt das ganze Rohr frei in der Luft. Und pendelt kurz ein wenig hin und her. Auf der Brücke war dieser entscheidende Moment nicht zu spüren: kein Zittern des Bodens, kein Schwanken des Rumpfes. Und das Display zeigt nur eine minimale Schräglage nach Steuerbord an.

Ab jetzt trägt allein das Schiff die Last, die ruhig am Haken hängt. Zur Sicherheit, falls das Abheben doch mit einem starken Auspendeln des Rohres verbunden wäre oder ein nennenswerter Wind Unruhe ins Verladen bringt, haben die Hafenarbeiter zuvor rechts und links des TPs Haken einer Tuggerwinde befestigt. Sie sind auf halber Höhe am Kran fixiert und werden von einem Kollegen separat per Fernbedienung bedient. Die beiden Winden stabilisieren TP E15, um Dreh- oder Pendelbewegungen in der Luft zu unterbinden.

Kranführer Jorge Malapote hat in der kleinen Krankanzel mit Glasboden einen noch besseren Überblick als der Kapitän auf der Brücke. Bevor er jedoch die Last an Bord heben kann, ballastet der Kapitän das Schiff gegenläufig zum Vorgang von vor wenigen Minuten. Da das TP von Backbord in die Mittschiffslinie bewegt werden soll, beordert er den Ausleger des unbelasteten Krans 1 zurück nach Backbord. Das Display zeigt unverzüglich die Gewichtsverschiebung an: Der schwarze Balken schlägt um 1,2 Grad nach Backbord aus. Außerdem pumpt er das Ballastwasser zurück nach Backbord.

Zeitgleich gibt er Kranfahrer Malapote das Go. Der hebt TP E15 so hoch, dass





Grillage. Die Transition Pieces werden auf einem eigens gefertigten Gestell befestigt.

es über dem Deck schwebt, anschließend dreht er es im Zeitlupentempo zum Schiff. Die Idee: Der langsame Effekt des Pumpens egalisiert den etwas schnelleren Effekt des Lastendrehens auf das Schiff so, dass die Neigung am Ende bei null Grad liegt. Tatsächlich wandert der schwarze Balken auf dem Display tendenziell nach links. Als TP E15 genau über der Mittschiffslinie schwebt, hat das Schiff noch etwas Neigung nach Steuerbord. Deshalb wartet der Kapitän, bis er die Ballastwasserpumpen ausstellt.

Dann erst dirigiert der Erste Offizier Alex Böhm, der unten in der Ladeluke steht, sowohl den Kran als auch die Tuggerwinden so, dass die gigantische Säule ungefähr senkrecht über der kreisrunden Vorrichtung mit den 16 seitlichen Klammern hängt, auf die das gelbe Monstrum abgesetzt werden soll. Nun gibt er den Befehl, das TP bis auf wenige Dezimeter über dem Grillage abzulassen, der Stahlkonstruktion, auf der alle sechs TP während der Reise nach Belfast befestigt werden.

Aus 180 Tonnen Stahl sind sechs hintereinander liegende Auflagen geschweißt. Jede für sich erinnert an den abnehmbaren Aufsatz auf einem Gasherd, auf dessen vier radialen Armen der Kochtopf steht. Rundherum ist ein Kreis von 16 gigantischen Klammern geschweißt, die die 33 Meter hohen Säulen bei der Fahrt über die womöglich stürmische Nordsee in der Senkrechten fixieren. Alle sechs Auflagen sind zusammengeschweißt und bilden so das 70 Meter lange Stahlgrillage, das wiederum unverrückbar an den Boden der Ladeluke geschweißt ist. Auch das Grillage ist eine Spezialkonstruktion, errechnet von der Ingenieurabteilung um Chefingenieur

Karsten Behrens. „Für fast jede Fracht müssen wir eine neue Tragekonstruktion entwickeln“, so Behrens. „Eine Lösung von der Stange haben wir nur selten.“

| Mit viel Gefühl | Noch hängt das Rohr nicht exakt über seiner Position. Für die letzte Präzision sind auf die kreisrunde Ablage in einem Winkel von 120 Grad zwei kunststoffbeschichtete Anschläge geschweißt, die 20 Zentimeter über die Oberkante des Grillage hinausstehen. Der Erste Offizier dirigiert nun die Tuggerwinden, damit sie das TP genau über den Kreis ziehen. Dann lässt er Jorge Malapote, der aus seiner Perspektive nicht sehen kann, wie nah das TP dem Grillage schon gekommen ist, den Kran weiter absetzen, bis die Unterkante vom TP unterhalb der Oberkante der Anschlagleisten schwebt.

Nun ziehen die Tuggerwinden das TP satt gegen beide Anschläge. Die Position zum Absenken ist eingenommen. Auch ist der Abstand vom TP zum Grillage rundum gleichmäßig, also parallel. Zur Sicherheit bestätigt der Kapitän, dass das Schiff keine Neigung aufweist. „Hook down“, befiehlt er nun von der Brücke, Kran 2 setzt seine Last nun ganz sanft ab. Das Rohr setzt exakt am vorgesehenen Platz auf.

Noch bevor der Kranfahrer langsam die ganze Last von 530 Tonnen aus seiner Seilwinde entlässt, fangen die Besatzungsmitglieder mit dem Festlaschen an: Sie steigen auf das ein Meter hohe Grillage und schlagen zunächst vier Klammern an. Jede der Befestigungen ist ein massiver Stahlblock von den Ausmaßen eines doppelten Ziegelsteins. Den schiebt einer der philippinischen Mechaniker mit Brechstange und dickem Hammer über

die waagerechte Auskragung, die rundherum unter den Fuß des TP geschweißt ist. Ein zweiter Mann zieht mit einem Akkuschrauber die handtellergröße Mutter an den zwei Bolzen fest. Zum Schluss sorgt ein Hydraulikwerkzeug für strammen Sitz.

Der Erste Offizier Alex Böhm kontrolliert nach und nach jede der 16 Klammern, während Kranfahrer Malapote die gesamte Last vom Kran auf das Schiff übergeben hat. Das war's: TP E15 steht transportbereit auf dem Schiff. Zwei Männer steigen über eine Leiter auf das TP und lösen das Lifting-Tool, damit der zweite Verladevorgang beginnen kann.

Insgesamt werden die Männer sechs TP laden, das dauert rund 7,5 Stunden. Zwischendurch verholen sie einmal das Schiff um 28 Meter und wechseln den Kran, der die TP an Bord liftet. Auch das ein im Voraus erdachtes System – ebenso wie die Abfolge der Fahrten. Denn das Schiff hat auch die 87 Monopiles aus dem Rostocker Hafen nach Belfast transportiert. Jeweils sechs dieser 970 Tonnen schweren Rohre hat die „Svenja“ transportiert. Auch dafür wurden spezielle Halterungen gefertigt. Weil der Lagerplatz im Zielhafen begrenzt ist, aber immer ausreichend Monopiles und TP vorhanden sein sollten, hat die „Svenja“ nach einem ausgeklügelten Fahrplan Rostock oder Ålborg angefahren.

Bei jedem Wechsel wurde das Grillage mit dem Zwischendeck verdeckt und die Halterungen für die Monopiles darauf positioniert – oder umgekehrt. So konnte die „Svenja“ mit zwei Halterungen wechselnd zwei verschiedene Frachten transportieren – ohne lange Umrüstzeiten. Seit April hat das Schwergutschiff insgesamt 29 Fahrten unternommen, heute die letzte. „Weil der Kunde erwartet, dass rund um die Uhr gearbeitet wird, haben wir die Positionen Erster und Zweiter Offizier doppelt besetzt“, sagt Kapitän Pfeiffer. Denn beim Verladen werden alle Nautiker gebraucht. Die Offiziere aus der anderen Schicht schlafen jetzt und werden das Schiff später fahren.

Noch einmal legt das Schiff ab und verlässt den Limfjord. Mit den sechs senkrechten gelben Säulen sieht es ein bisschen aus wie die Kinderzeichnung eines alten Dampfschiffs. ■■■

Erfolg mit Bordmitteln



| Software | Komplexe Analyse mit wenigen Messdaten – wie die Hamburger Reederei Leonhardt & Blumberg ihre Flotten-Performance durch gezieltes Monitoring verbessert. Text: Gunther Meyn

Alles auf einen Blick, alles mit einem Klick: Ein zentrales Flottenmanagement durch IT-Experten im Office ist ein weiterer Schritt Richtung Digitalisierung in der Schifffahrtsbranche. Angesichts der wachsenden Zahl elektronisch erfasster Daten an Bord und der satellitengestützten Vernetzung der Schiffe ist die Einrichtung einer landseitigen Monitoring-Leitstelle naheliegend. Vorreiter waren hier die großen Linienreedereien wie Hapag-Lloyd und Kreuzfahrtpionier AIDA. Sie nutzen Fleet-Center, um alle relevanten Schiffsdaten ihrer Flotte zentral zu erfassen und aufzubereiten.

| Externes Know-how | Für kleinere und mittelgroße Reedereien kommt der Betrieb eines eigenen Monitoring-Centers aus Kostengründen nicht infrage. Es wäre zu aufwendig und unwirtschaftlich. Bei Leonhardt & Blumberg (L&B) etwa setzt man deshalb auf externes Know-how. Die Hamburger Reederei kooperiert mit den Experten der Klassifikationsgesellschaft DNV GL, um die Performance seiner Flotte zu optimieren. L&B hat sich auf Containerschiffe der Handysize-Klasse spezialisiert und gehört mit über 50 Schiffen – darunter allein 30 in der 1.700-TEU-Klasse – zu den Marktführern in diesem Segment. Die Spezialisierung ist Teil einer langfristigen Unternehmensstrategie. „Der Einsatz einer homogenen Flotte bringt wertvolle Effizienzvorteile und ermöglicht uns, die Betriebskosten der Schiffe zu reduzieren“, sagt Christian Rychly, Geschäftsführer von L&B.

Mit der Anbindung an das Performance-Center von DNV GL lässt sich

Daten. Das „Eco Insight“-System gibt Aufschluss über die wichtigsten Performance-Werte.



nun weiteres Sparpotenzial heben. Der Clou: Hierfür müssen keine zusätzlichen Hardware-Elemente an Bord installiert werden. Das heißt: keine neue Technik, keine zusätzlichen Sensoren, keine aufwendige Vernetzung. Voraussetzung ist lediglich die Installation einer Software, des DNV GL-Tools „ECO Insight“. „Wir werten die manuell erfassten Messwerte und Voyage-Daten aus, die von der Crew in unser System eingetragen und

als Datenpaket versendet werden“, erklärt Torsten Büssow, Leiter Fleet Performance Management bei DNV GL. „Dazu nutzen wir ausschließlich die performancerelevanten Angaben. Ein Plausibilitätscheck sorgt dafür, dass bei der Eingabe keine unrealistischen Werte übermittelt werden.“

Bei L&B werden vor allem die wichtigsten Verbrauchsstellen unter die digitale Lupe genommen: Hauptmaschine, Hilfsaggregate und Heizkessel (Boiler). Ein

Fotos: DNV GL



Experte. Torsten Büssow leitet das Fleet Performance Management bei DNV GL.



Überblick. Abweichungen in Sachen Effizienz lassen sich schnell erkennen.



Einweihung. Christian Rychly, Geschäftsführer von Leonhardt & Blumberg (L.), mit DNV GL – Maritime-Chef Knut Ørbeck-Nilssen.

wichtiger Hebel zur Effizienzsteigerung ist das sogenannte Speed Loitering, also die Einhaltung einer möglichst konstanten Reisegeschwindigkeit bis zur terminierten Ankunftszeit im Zielhafen (ETA). „Fährt das Schiff zu schnell, wird unnötig Brennstoff verbraucht. Dann verschickt unser System eine Warnmeldung“, so Büssow.

Auch der unökonomische Einsatz von Hilfsaggregaten und das unnötige Heizen mit Kesseln bleibt den Experten im Performance-Center nicht verborgen. Sie haben berechnet: Bei Fahrt auf offener See reicht der Betrieb eines Hilfsdiesels vollkommen aus. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. „Allein durch diese Maßnahmen können je

nach Schiff bis zu fünf Tonnen Kraftstoff pro Tag eingespart werden“, sagt Fleet-Performance-Chef Büssow.

| Win-win-Situation | Solche Zahlen kommen an in der Branche. Rund 100 Reeder und 1.650 Schiffe nutzen aktuell den „ECO Insight“-Service. Das System ermöglicht zudem den Zugriff auf externe branchenspezifische Daten wie AIS-Daten, Satelliten-Wetter-Feed und eine Treibstoffqualitätsdatenbank (VPS).

Schöner Nebeneffekt zur Optimierung der eigenen Flotte: Die Nutzer können auch auf die – anonymisierte – Konkurrenz schielen. Denn die DNV GL-Experten ha-

ben den Treibstoffverbrauch der gesamten Welthandelsflotte ermittelt – und für alle Schiffstypen - und -größen Benchmark-Größen erstellt. Der Reeder kann also sehen: Wie sparsam ist mein Schiff im Vergleich zum Richtwert? Wie viel Luft „nach unten“ ist noch drin?

Doch nicht nur die Reedereien profitieren von der Kooperation. „Ohne Pilotkunden wie Leonhardt & Blumberg wären wir nicht in der Lage gewesen, diese innovative Lösung zu entwickeln. Erst dadurch können wir nun wirklich die Vorteile von Big Data in der Schifffahrt nutzen“, sagt Albrecht Grell, Vice President Digital Solutions and Innovation bei DNV GL. |...

Hochleistungs-
folien für den
Oberflächen-
schutz

RENOLIT MARITIME

Folie als Alternative zu Anstrichen – mit neuen, innovativen Folien setzt RENOLIT starke Akzente bei maritimen Anwendungen. Der Folienspezialist bietet dabei optimale Lösungen für den Oberflächenschutz.

Erfahren Sie mehr unter
www.renolit-maritime.com



Rely on it.

Havarie. Die BSU-Experten waren auch mit der Untersuchung der Brandursache auf der litauischen RoPax-Fähre „Lisco Gloria“ betraut.

Schiffssicherheit im Visier

| BSU | Seeunfälle sind so alt wie die Schifffahrt. Doch ihre gewissenhafte Aufklärung führt zu einer stetig wachsenden Sicherheit an Bord. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung leistet hier ganze Arbeit. Text: Angela Andresen-Schneehage; Fotos: BSU

Schon 480 v. Chr. dokumentierte der griechische Geschichtsschreiber Herodot Zerstörungen innerhalb der persischen Flotte; Kolumbus' Flaggschiff „Santa Maria“ lief vor Hispaniola auf eine Sandbank und war nicht mehr zu retten; „Vasa“, „Titanic“ und „Andrea Doria“ kamen durch ihr Sinken zu historisch-trauriger Berühmtheit; das tragische Ende der „Costa Concordia“ sowie die wochenlange Irrfahrt des brennenden Containerfrachters „MSC Flaminia“ sorgten erst vor fünf Jahren international für Schlagzeilen.

Doch wirkliche Katastrophen sind höchst selten. Zwar werden allein der deut-

schen Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) Jahr für Jahr rund 500 Vorkommnisse gemeldet. Zum Glück handelt es sich aber in 90 Prozent aller Fälle um Bagatellen, meist infolge menschlichen Fehlverhaltens. Doch durchschnittlich etwa 14 schwere bis sehr schwere Seeunfälle müssen die Fachleute der BSU in jedem Jahr untersuchen, analysieren und dokumentieren. „Von einem schweren Seeunfall sprechen wir, wenn es zu erheblichen Beschädigungen oder der Fahruntüchtigkeit des Schiffes kommt. Ist ein Mensch tödlich verunglückt, der Totalverlust des Schiffes zu beklagen oder ein erheblicher Umwelt-

schaden entstanden, ist von einem sehr schweren Seeunfall die Rede“, erläutert Schiffbauingenieur Jürgen Albers, der seit Gründung der BSU 2002 ihr stellvertretender Leiter ist.

| Offene Kommunikation | Gehen die Untersucher an Bord eines havarierten Schiffes, haben sie ausschließlich ein Ziel im Auge: die Verbesserung der Sicherheit auf Schiffen. Eine Ermittlung von Schuldigen oder gar das Verhängen von Sanktionen gehört dagegen nicht zu ihren Aufgaben. „Deshalb finden die Untersuchungen auch parallel zu den Ermittlungen der Wasser-



schutzpolizei als Strafverfolgungsbehörde statt“, so Albers. „Wenn unsere Teams an den Unfallort kommen, gilt die ‚No-Blame-Culture‘; niemand hat etwas zu befürchten, und man kann offen mit uns kommunizieren. Wir sind einzig daran interessiert, aus dem Unfall zu lernen, um Ähnliches in Zukunft zu verhindern. Dieser Ansatz ermöglicht es uns, in aller Ruhe technische Ermittlungen durchzuführen und von den Crewmitgliedern verlässliche Aussagen zu erhalten, die uns bei der Rekonstruktion der Ereignisse wirklich helfen.“

Zur detektivischen Arbeit der BSU-Spezialisten gehören neben den Befragungen der Beteiligten vor allem die genaue Begutachtung der Schäden sowie eine sorgfältige Sicherstellung, Sichtung und Auswertung aller verfügbaren Daten. „Viele wichtige Informationen, darunter Aufzeichnungen der Gespräche auf der Kommandobrücke, erhalten wir vom jeweiligen Voyage Data Recorder, dem auch Black Box genannten Schiffsdatenschreiber. Weitere Fakten liefern Screenshots des Radars oder Maschinendaten, aus denen sich fast sekundengenau Position und Ereignisse erkennen lassen“, erklärt Petra Wittke, die für die Zusammenstellung dieser technischen Daten zuständig ist. Doch die Sicherheitsuntersuchung konzentriert sich



Zwischenstation. Die zerstörten Container auf der „MSC Flaminia“ im JadeWeserPort.

nicht allein auf die Vorgänge an Bord, sie beleuchtet – wenn erforderlich – auch die landseitige Organisation.

| Nützliche Empfehlungen | Eigentliches „Produkt“ der BSU ist der abschließende Bericht jedes untersuchten Seeunfalls. Neben der detaillierten Darstellung des Hergangs enthält er die entsprechenden Schlussfolgerungen. Wichtigster Inhalt – wenn auch unverbindlich – sind die Sicherheitsempfehlungen, die sich an Schiffsführungen, Reedereien, Behörden oder Lotsen richten können. Jürgen Albers: „Mit unseren Empfehlungen streben wir eine Sicherheitspartnerschaft an. Insbesondere mit den Reedereien machen wir dabei sehr positive Erfahrungen. Viele unserer Empfehlungen werden sehr schnell umgesetzt.“ Etwa im Fall eines mit Holz beladenen Kümos, auf dem drei Seeleute ums Leben ka- ➔

Untersuchung. Experten machen sich ein Bild von der Situation an Bord der „Costa Concordia“.



Stützpontons. Das 2012 havarierte Kreuzfahrtschiff „Costa Concordia“ wurde zur Verschrottung nach Genua geschleppt. Die Kosten fürs Abwracken: geschätzte 100 Millionen Euro.



Foto: Rvongher-Wikimedia-CC-BY-SA-4.0



→ men. Die Untersuchung ergab, dass die Männer erstickt waren, weil das Holz im Laderaum der Luft zu viel Sauerstoff entzogen hatte. „Die Reederei folgte unserem Vorschlag und beschaffte umgehend ein zusätzliches Messgerät zur Überwachung der Atemluft im Frachtraum“, so Albers.

In den 15 Jahren ihres Bestehens hat die BSU 244 Unfallberichte veröffentlicht. Ein überwiegend positives Fazit zieht Volker Schellhammer, der fünf Jahre Direk-

tor war: „Ich habe durchaus den Eindruck, dass sich der Sicherheitsgedanke in der Berufsschifffahrt mehr und mehr durchgesetzt. Das zeigt sich etwa darin, dass es im letzten Jahr nur einen einzigen Todesfall in diesem Bereich gegeben hat. Anlass zur Sorge geben allerdings die Unfälle mit Fischereifahrzeugen.“ Das bestätigt der BSU-Jahresbericht für 2016.

Zu den fünf sehr schweren Seeunfällen zählte der Untergang des Fischkutters

„Condor“ vor Fehmarn, bei dem beide Besatzungsmitglieder ertranken. Warum die Fischer verunglückten, haben die BSU-Mitarbeiter in einer aufwendigen Untersuchung ermittelt: „Es war eine Verkettung mehrerer unglücklicher Umstände“, so der Verantwortliche Ferenc John. „Der gesamte Tagesfang befand sich an Deck, was den Schwerpunkt des Schiffes negativ beeinflusste; eine Rettungsboje schlug nicht an; die Männer trugen keine Schwimmwesten und ein Rettungsfloß öffnete sich nicht, obwohl es erst kurz zuvor gewartet worden war. Wir haben ermittelt, dass die Reißleine falsch gepackt war.“ Der Hersteller der Sicherheitstechnik habe hier sehr schnell auf die BSU-Erkenntnisse reagiert und dem für die Wartung zuständigen Serviceunternehmen die Lizenz entzogen.

| Autonome Entscheidung | Tausende von Schaulustigen lockte im vergangenen



Wrack. Der Untergang der Segelyacht „Allmin“ im Sommer 2004 forderte zwei Todesopfer. Der BSU-Untersuchungsbericht umfasst 35 Seiten.



Urgestein. Der stellvertretende Leiter der BSU, Jürgen Albers, ist seit Gründung der Behörde vor 15 Jahren dabei.



Defekt. Nachdem der Megafrachter „Indian Ocean“ die Fahrrinne der Elbe blockiert hatte, interessierten sich die Fachleute der BSU besonders für die Ruderanlage.



Amtlich

••• Jeder Staat ist verpflichtet, eine Sicherheitsbehörde für die Schifffahrt einzurichten. Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) untersteht als Bundesoberbehörde dem Bundesverkehrsministerium. Räumlich ist sie beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in Hamburg angesiedelt. Zurzeit sind zwölf Mitarbeiter im Dienst – erfahrene Nautiker, Schiffbauingenieure, Techniker oder Juristen. Neuer Direktor ist Ulf Kaspera (s. Porträt S. 63).

Zuständig

••• Grundlage für die Arbeit der BSU ist das Seesicherheits-Untersuchungsgesetz (SUG), das 2002 in Kraft trat. Danach ist die BSU weltweit für sämtliche Seeunfälle zuständig, an denen Schiffe unter deutscher Flagge beteiligt sind. Fahrzeuge unter fremder Flagge werden dann untersucht, wenn sich der Unfall in den deutschen Küstengewässern ereignet hat oder ein öffentliches Interesse an der Aufklärung besteht, etwa weil deutsche Staatsangehörige betroffen sind. Nicht untersucht werden Unfälle der Marine. Auch Ereignisse auf Offshore-Bohreinheiten oder kleineren Sport- oder Fischereifahrzeugen fallen nicht in die Verantwortlichkeit der BSU.

Öffentlich

••• Sämtliche Verfahren enden mit der Veröffentlichung des Unfallberichtes, der dann auf der BSU-Website einsehbar ist. Für die Fertigstellung haben die Untersucher ein Jahr Zeit. Reicht die nicht, weil zum Beispiel externe Berater wie Brandschutzgutachter oder Dolmetscher hinzugezogen werden müssen, erscheint zunächst ein vorläufiger Zwischenbericht. www.bsu-bund.de

Jahr der in der Elbe auf Grund gelaufene Containerfrachter „Indian Ocean“ an den Elbstrand. „Bei diesem Ereignis hat man vor dem Hintergrund des Streits um die Elbvertiefung versucht, uns zu instrumentalisieren“, sagt BSU-Vize Albers. Doch über Sinn oder Unsinn der Vertiefung von Fahrrinnen zu befinden, gehöre nicht zu den Aufgaben der BSU. „In diesem Fall war es eine defekte Ruderanlage, die das Schiff manövrierunfähig machte. Solche Unfälle können immer wieder passieren.“

Auch weniger aufsehenerregende Ereignisse wie leichte Karambolagen, ein schnell gelöschter Brand an Bord oder das Verschwinden eines Besatzungsmitglieds landen in der Hamburger Behörde. „Für Reedereien, Berufsgenossenschaften und Schiffsklassifizierer besteht uns gegenüber eine Meldepflicht. Dafür sind wir rund um die Uhr erreichbar. Uns entgeht also nichts“, berichtet Albers. „Ob wir anschlie-

ßend einen eingehenden Untersuchungsbericht anfertigen, entscheidet ganz allein die BSU-Leitung. Da sind wir – vergleichbar mit dem Bundesrechnungshof – an keiner Stelle weisungsgebunden.“

Ebenso international wie die Handelschifffahrt sind auch die Kooperationen im Bereich Seeunfalluntersuchung. Zu den Aufgaben der BSU gehört darum die Weiterleitung von Angaben der havarierten Schiffe. Die zentrale europäische Adresse ist dabei die EMCIP (European Maritime Casualty Information Platform), die wiederum das weltweit agierende GISIS (Global Integrated Shipping Information System) bedient. „Die Zusammenstellung und Weiterleitung vieler Daten bedeutet für unser kleines Team einen erheblichen Aufwand“, so Jürgen Albers. „Doch wenn dadurch nur ein einziger Unfall verhindert, eine einzelne Verletzung vermieden werden kann, hat sich unsere Arbeit gelohnt.“ |•••



Bergung. Beim Untergang des Fischkutters „Hoheweg“ kamen im November 2006 vier Seeleute ums Leben – eines der schwersten Schiffsunglücke der vergangenen Jahre.



Ohrenweide. Der Voith Inline Thruster ist der leiseste und vibrationsärmste Propeller weltweit.

| 150 Jahre Voith | Mit Erfindungen wie dem Voith-Schneider-Propeller hat der Technologiekonzern die maritime Branche revolutioniert – auch dank des Engagements und Ideenreichtums der Mitarbeiter. Einblick in die Erfolgsgeschichte der Voithianer. Text: Sabrina Junge; Fotos: Jan Walford

Ein Propeller zum Verlieben



Spektakulär. Bei „Wetten, dass...“ wurde ein Buddelschiff mithilfe eines Schleppers in eine Flasche bugsiiert.



Siegestaumel. Moderatorin Ina Müller und Lotse Uwe Janßen feiern die gewonnene Wette.

Langsam bewegt sich Schlepper „Finn“ auf die am Hafenbecken postierte Flasche zu. Am Bug des Fahrzeugs ist ein kleines Buddelschiff an einer Lanze befestigt. Während Lotse Uwe Janßen vorn am Bug den Kurs vorgibt, setzt Kapitän Guido Roß jede Änderung am Steuer des 350-Tonnen-Kolosses exakt um. Meter für Meter rückt der Schlepper des Emdener Schlepp-Betriebs (ESB) vorwärts – bis sich das Buddelschiffchen kurz vor der Flaschenöffnung befindet.

Top, die Wette gilt: Die beiden Männer hatten im Rahmen der TV-Show „Wetten, dass...“ gewettet, dass sie in vier Minuten ein etwa zehn Zentimeter kleines Buddelschiff in eine Flasche bugsieren können. In letzter Sekunde schaffen sie es: Auf den Millimeter genau parkt Roß das Modellschiffchen in der Flasche ein. Dass dieses Kunststück gelingt, ist dem Augenmaß sowie der exzellenten Fahrkunst der beiden Emdener zu verdanken – aber auch der einzigartigen Manövrierfähigkeit des Schleppers durch Voith-Schneider-Propeller.

| Schwungvoll | „Kein Propeller kann Schubkräfte schneller und genauer steuern als der Voith-Schneider-Propeller“, sagt Dr. Dirk Jürgens, verantwortlich für die Forschung & Entwicklung des Marine-Bereiches bei Voith Turbo, stolz. Er sei weltweit der leistungsfähigste und robusteste seiner Art. „Das Besondere ist, dass dieser Propeller eben nicht nur den Antrieb, sondern zugleich auch die Steuerung übernimmt“, schwärmt Jürgens. Ein zusätzliches Ruder werde dadurch überflüssig.

Während Propellerflügel normalerweise sternförmig um eine Welle angeordnet sind, unterscheidet sich der Voith-Schneider-Propeller optisch elementar von seinen Artverwandten: So ragen seine spatentartigen Flügel senkrecht aus der

Schiffsunterseite heraus (s. Kasten). „Die Flügel schwingen so geschickt hin und her, dass sie einen Richtungswechsel von voll voraus auf voll zurück innerhalb von fünf Sekunden ermöglichen – andere Propeller brauchen dazu eine halbe Minute“, sagt Jürgens.

Das prädestiniert den Voith-Schneider-Propeller für Schlepper oder Offshore-Schiffe: „Die Flügel stellen den Schub außerdem so schnell her, dass sie die Rollbewegung des Schiffes reduzieren. Das Schaukeln an Bord bleibt nahezu aus, und das Schiff hält stets Position – auch bei starkem Sturm“, erklärt der Propeller-Experte.

| Hingebungsvoll | Jürgens ist seit 1999 bei Voith. Für ihn habe es nach der Schule nur zwei Optionen gegeben, so der gebürtige Rostocker: Kapitän oder Schiffbauer. Er entschied sich für Letzteres. „In einer Vorlesung zur Schiffstheorie habe ich dann das erste Mal etwas vom Voith-Schneider-Propeller gehört. Es war Liebe auf den ersten Blick“, sagt Jürgens mit einem Lachen. Von Voiths Propellerklassiker fasziniert, promovierte er zu diesem Thema, schuf eigene Berechnungsmethoden und entwickelte den Antrieb im Rahmen seiner damaligen Tätigkeit bei Blohm+Voss sogar

Eine revolutionäre Idee

••• Dank des sogenannten kinematischen Prinzips kann der Voith-Schneider-Propeller (VSP) Schub in alle Richtungen und in jeder beliebigen Dosierung geben. Dabei bewegen sich die senkrecht gerichteten Flügel entlang einer Kreisbahn und führen

eine überlagerte Schwingbewegung aus. In der Regel hat der VSP fünf Flügel. Einer kann bis zu zwei Tonnen wiegen. Der Propeller wurde 1926 vom österreichischen Ingenieur Ernst Schneider konzipiert und 1927 zum Patent angemeldet.



Propellermeister.

Experte Dr. Dirk Jürgens hat den Voith-Schneider-Propeller weiterentwickelt.



Foto: Voith



weiter. „Meine Erfindung zum Zykloidal-Ruder befindet sich noch in unserer Entwicklungspipeline“, so Jürgens. Vorrang haben derzeit andere Forschungsthemen. So stehen etwa Studien zur Reduzierung des Unterwasserlärms, zur Verbesserung der Hydrodynamik und zur autonomen Fährfahrt ganz oben auf der Agenda.

| Wirkungsvoll | Getestet und geforscht wird dabei im firmeneigenen Schiffsführungssimulator. Vier riesige Monitore, eine Brücke samt Steuerelementen, Plankenboden fürs maritime Flair: Im Simulationsraum werden die verschiedenen Propeller virtuell auf Flügel und Rotor geprüft und Szenarien für mögliche Aufträge durchge-

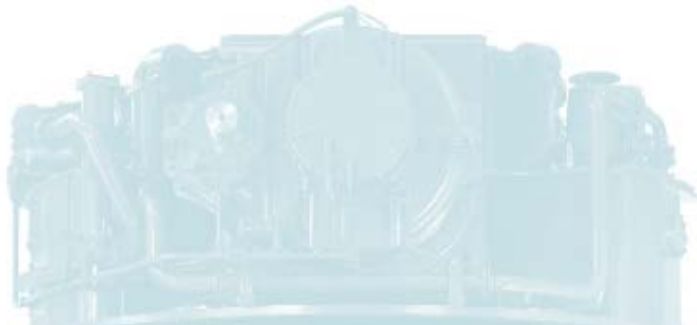


Ringpropeller. Der Voith Inline Thruster kommt ohne Getriebe und Welle aus. Die elektrische Antriebsleistung wird direkter umgesetzt.

Foto: Voith

spielt. „Wir arbeiten kontinuierlich an unseren Produkten und schauen, wo und wie wir sie verbessern können“, sagt der für Ship Maneuvering Simulation zuständige Sebastian Singer.

Doch Voith forscht nicht nur zu eigenen Zwecken, sondern bereitet auch gezielt Projekt-Studien und Simulationen für Kunden vor. „Wie stark müssen Motor und Propeller sein, damit ich bei Windstärke 11 meinen Job machen kann – solche Fragen klären wir dann“, sagt Singer. Der studierte Mathematiker ist seit 2007 bei Voith und ist quasi Kapitän auf der virtuellen Brücke. „Ich programmiere und optimiere Szenarien, werte Daten aus und leite auch Schulungen“, so der 40-Jährige. ➔



➔ „Die bieten wir in der Regel an, um Kunden ein Gefühl für die neuen Propeller zu geben oder sie auf schwierige Fahrsituationen vorzubereiten – etwa wenn einer von zwei Propellern ausfällt.“

Ein weiteres wichtiges Forschungsinstrument ist ein 200.000 Liter fassendes Umlaufbecken. Hier werden die Ideen, die zuvor am PC entstanden und im Simulator virtuell getestet wurden, in die Realität umgesetzt – in Form von kleinen Modellbauten. „Wir testen Schiffe und Propeller im Modellmaßstab und rechnen dann hoch, welche Eigenschaften sie in Realgröße erreichen“, so Jürgens.

Waren Berechnungen und Tests erfolgreich, gehen die Propeller schließlich in die Produktion. „Um einen Propeller zu montieren, brauchen unsere Mitarbeiter etwa eine Woche“, sagt Jürgens. Insgesamt fünf verschiedene Typen hat Voith im Angebot. Dazu gehört u.a. der Voith Inline Thruster: „Der Elektromotor ist bei dieser Propellerart im Außenring verbaut“, erklärt Jürgens. „Dadurch werden Getriebe und Achse überflüssig. Das spart nicht nur Platz, sondern macht ihn auch noch zum leisesten Propeller weltweit.“

| Inhaltsvoll | Wo Voith-Propeller auftauchen, sind besondere Eigenschaften gefragt. „Ob außerordentlich manövrierfähig, besonders leise oder vibrationsarm – die Nischen sind unsere Stärken“, so Jürgens. Geschickt hat sich Voith so auch durch schwierigste Gewässer manövriert. „Von der Krise haben wir nichts gemerkt“, sagt Jürgens. „Wenn es weniger Offshore-Auf-

träge gab, haben wir eben mehr Propeller für Fähren oder Schlepper abgesetzt.“

Dieses Jahr feiert Voith 150-jähriges Jubiläum. Es gibt nicht viele Unternehmen, die dieses Alter erreichen. Das Erfolgsrezept liegt für Jürgens neben solidem Know-how und langfristigen Geschäftsbeziehungen vor allem in der großen Leidenschaft der Voithianer. „Wir sehen uns als eine Voith-Familie und haben daher eine sehr solidarische Einstellung zum Unternehmen“, so Jürgens. Derzeit leisten die Mitarbeiter am Standort Heidenheim einen Beitrag der besonderen Art: „Wir arbeiten monatlich zusätzlich zweieinhalb Stunden ohne Bezahlung“, sagt Jürgens. Das hilft den Kollegen aus der Papiersparte, die sonst von Entlassungen bedroht gewesen wären. Denn während es in Sachen Propellern rundläuft, hatte „Voith Paper“ mit rückläufigen Umsatzzahlen zu kämpfen – die Digitalisierung setzt die mechanische Welt der Papiermaschine zunehmend unter Druck. Doch durch den Einsatz der Voithianer und den Ausbau der Geschäftsbereiche Kartonage- und Hygienepapier konnte Voith Paper das Blatt wenden.

Für die maritime Sparte haben sich durch die Digitalisierung sogar neue Chancen ergeben: „Wir setzen bei unseren Propellern auf Big Data. Alle Daten, die unsere Propeller liefern, sammeln wir in einer Art Voith-Cloud“, erklärt Jürgens. „Als Bestandteil unseres Condition Monitor System analysieren wir anschließend die Datensätze.“ So ist Voith Turbo bestens vorbereitet auf die Herausforderungen der Zukunft. |...



Prüfstand.

Im firmeneigenen Simulator spielen die Wissenschaftler unterschiedliche Szenarien durch.

Härtetest. Als Miniaturen sind die Propellermodelle im Voith-Umlaufbecken zum ersten Mal ganz in ihrem Element.





Produktion. Die Propeller werden in sieben Takten zusammengesetzt.



Montage. Jede Schraube, jede Dichtung wird akribisch geprüft.



Ursprung. Der Grundstein für die Propellermodelle wird am PC gelegt.

Das Voith-Imperium

••• Innovative Ideen, kluge Planung, kühne unternehmerische Entscheidungen: So stieg Voith vom Schlossereibetrieb zum internationalen Technologiekonzern auf. Mit rund 19.000 Mitarbeitern weltweit und einem Jahresumsatz von

4,3 Milliarden Euro gehört Voith mittlerweile zu den Big Playern. Aufgeteilt ist das Unternehmen in vier Bereiche: Voith Hydro, Voith Paper, Voith Digital Solutions und Voith Turbo, wo auch die maritimen Antriebslösungen entstehen. www.voith.de

| NEUE SCHIFFE |

| NABUCCO |

IMO-Nummer	9771999
Reederei	GEFO, Hamburg
Flagge	Luxemburg
Ablieferung	November 2016
Typ	Chemikalien-tanker
Tonnage	4.690 BRZ
Tragfähigkeit	6.597 TDW
Werft	Tersan Tersanecilik, Tavsanlı (TUR)
Länge/Breite/Tiefgang	104,97 m/17,24 m/7,60 m
Motor	MAN-B&W 7L32/44CR
Leistung	3.920 kW
Geschwindigkeit	12,8 Knoten
Klasse	Germanischer Lloyd



| GUAYAQUIL EXPRESS |



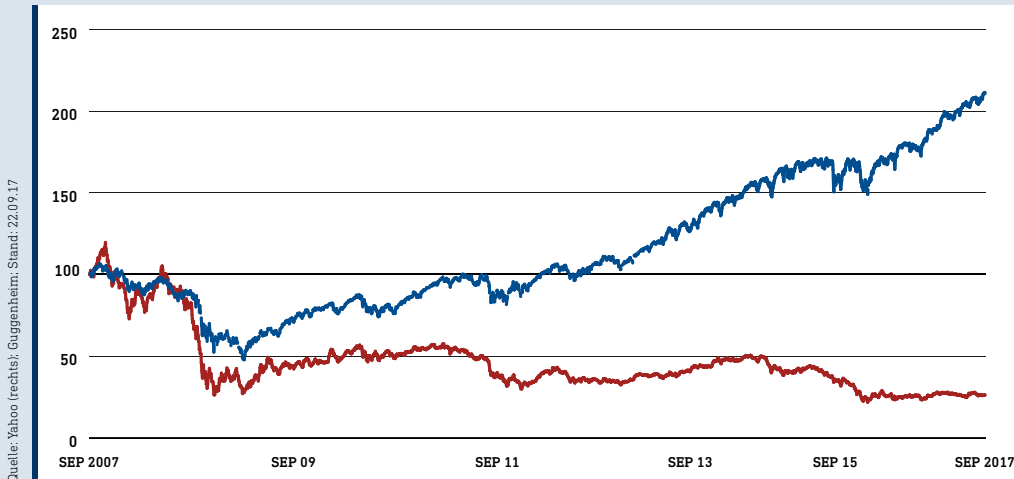
IMO-Nummer	9777620
Reederei	Hapag-Lloyd, Hamburg
Flagge	Deutschland
Ablieferung	Februar 2017
Typ	Containerschiff
Tonnage	118.945 BRZ
Tragfähigkeit	123.587 DWT
Ladefähigkeit	10.589 TEU (2.100 Reefer)
Werft	Hyundai Samho (KOR)
Länge/Breite/Tiefgang	333,18 m/48,20 m/14 m
Motor/Leistung	MANB&W 7S90ME-C9/40.670kW
Geschwindigkeit	21 Knoten
Klasse	Germanischer Lloyd

| LEFKADA |

IMO-Nummer	9767546
Reederei	Aug. Bolten, Hamburg
Flagge	Liberia
Ablieferung	2016
Typ	Massengutfrachter
Tonnage	23.306 BRZ
Tragfähigkeit	37.951 TDW
Ladefähigkeit	46.994 m³ (Getreide)
Werft	Shimane Imabari (JAP)
Länge/Breite/Tiefgang	179,97 m/29,80 m/10,54 m
Motor/Leistung	MAN-B&W 6S50ME-C8/6.780 kW
Geschwindigkeit	16,2 Knoten
Klasse	Class NK



Fotos: Hasenpusch



S&P 500 (TR)
210,89

**Dow Jones Global
Shipping Index
(USD)**
26,19

MPC-Ableger wächst mit Geld in Oslo – stiller IPO in Thailand

Ein derart hanseatischer Eintritt in die internationale Finanzmarkt-Szene hat es wohl selten gegeben. Stetig und konzentriert hat die Hamburger **MPC**, die zuletzt 2014 den heimischen Markt durch den Kauf von Ahrenkiel und die Fusion mit Thien & Heyenga aufgemischt hatte, die Tochter **MPC Containerships** in Oslo aufgebaut. In wenigen Monaten wurde mit den 175 Millionen Dollar Eigenkapital eine Flotte von rund 20 Schiffen gänzlich ohne Schulden aufgebaut – und nebenbei wurde die Novizin im Mai schon in Oslo gelistet. Im Frühjahr wurde ebenfalls in Oslo in Stealth-Manier eine 100-Millionen-Dollar-Anleihe zu bemerkenswert günstigen 4,75% plus LIBOR platziert. Ziel von **MPC-C** sind 50 Schiffe und ein IPO in den USA. Bei dem vorgelegten Tempo dürfte damit schon bald zu rechnen sein. Während sich die Konkurrenz

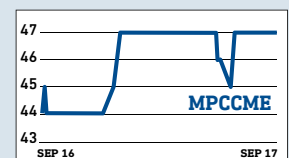
noch die Wunden aus der Krise leckt, wird hier zügig und kreativ internationales Kapital mit technischem und kommerziellem Management aus Hamburg vermählt.

Keine Grenzen scheint der Höhenflug der **Hapag-Lloyd**-Aktien zu kennen. Bewegte sich der Kurs vor nur einem Jahr noch mühevoll zwischen 17 und 18 Euro, liegt er Mitte September deutlich über 37 Euro – mit Tendenz nach oben. Für das dritte Quartal werden erneut starke Zahlen erwartet.

Die Popstars der Szene, George Economou und John Frederiksen, sind im abgelauenen Quartal stark angezählt worden. Mit **Ocean Rig** hatte Economou sein maritimes Imperium, das vor allem auf Drybulk beruhte, diversifizieren wollen. Der Zeitpunkt zur Übernahme ab 2007 hat sich im Nachhinein als ungünstig erwiesen. In einem über mehrere Jurisdiktionen verteilten Verfahren mussten

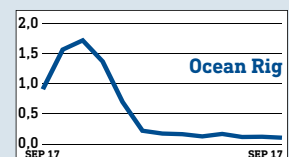
fast vier Milliarden US-Dollar Schulden in Eigenkapital gewandelt werden, um neue Schulden aufzunehmen und eine Fortführung glaubhaft zu machen. Parallel musste **Economou** auch **Dryships** retten. Er tat dies in einer schwer durchschaubaren Kaskade an Neuemissionen und Reverse Stock Splits, die den Kauf für Dritte teuer und für ihn selbst günstig machten. Übrig blieb der Gründer mit einer neuen Mehrheit an Dryships und zahlreichen Beobachtern und Investoren, die sich unter Corporate Governance etwas anderes vorgestellt hatten. Nebenbei muss Economou sich auch noch dreier Klagen von US-Anwaltsfirmen erwehren, die ihm bewusste Falschaussagen und Vergehen gegen Regularien der SEC vorwerfen und dafür hohe Entschädigungen fordern.

Nicht leichter hatte es **John Frederiksen**. Die Offshore-Tochter des Tanker-



MPCC-ME

••• Wenig aufgeregt ist der Aktienkurs des Newcomers an der Osloer Börse, **MPC Containerships AS** – und das ist ein gutes Zeichen. Nach ersten Akquisitionen allein mit Eigenkapital soll bei den künftigen Einkäufen die Anleihe helfen.



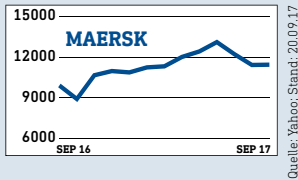
Ocean Rig

••• Die Aktie von **Ocean Rig** ist auch nach der umfangreichen Restrukturierung noch ein Penny Stock. Schulden in Milliardenhöhe wurden in Eigenkapital umgewandelt. Nun muss noch der Ölpreis anziehen, um der Firma eine langfristige Perspektive zu geben.

Quelle: Yahoo; Stand: 20.09.17



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



Maersk

••• Zu einem neuen Zwischenhoch führte der Verkauf der Abteilung Ölförderung bei Maersk. Die Investoren scheinen aber skeptisch zu sein, ob die künftig höheren Kapitalkosten von der Containerschifffahrt eingefahren werden.

→ reeders musste Mitte September nach Chapter 11 Insolvenz anmelden. Was folgte, war nach eigener Aussage die komplizierteste Restrukturierung seines Lebens. Und das will im Fredriksen-Konglomerat was heißen: Für fast sechs Milliarden Dollar Schulden und Anleihen sind bis 2020 keine Zinsen fällig. Im Gegenzug gibt es mehr als eine Milliarde frisches Geld. Schmerzhafte muss Ship Finance International in einem Less-for-longer-Arrangement auf 30 Prozent der Chartereinnahmen für drei Bohrplattformen verzichten. Das Schicksal auch dieses Deals wird stark

von der Entwicklung des Ölpreises abhängen.

Maersk erwartet Downgrading

In Kopenhagen gelang **Maersk** bereits im August für knapp 7,5 Milliarden Dollar der Verkauf der Ölsparte an Total. Energie-Chef Claus Hemmingsen hatte den Deal eingefädelt und so planmäßig Kapital für die Containersparte befreit. Allerdings reagierten die Rating-Agenturen, die umgehend mit einer Herabstufung drohten. Moody's hatte dies bereits nach Verkündung der Ein-Säulen-Strategie im Dezember 2016 getan. Nun folgte S&P. Für die

Konkurrenz ist dies eine gute Nachricht, denn damit werden die unwirklich niedrigen Kapitalkosten des dänischen Riesen langsam in eine Region kommen, mit der auch andere Reedereien umgehen müssen.

Unbemerkt von der breiten Öffentlichkeit hat im September der erfolgreiche IPO von **Prima Marine** stattgefunden. Der Tankerreederei holte umgerechnet mehr als 150 Millionen Dollar an der Börse Bangkoks. Die Investoren belohnten die breit aufgestellte Strategie mit hoher Nachfrage und einem Kursprung von fast 50 Prozent am ersten Handelstag. •••

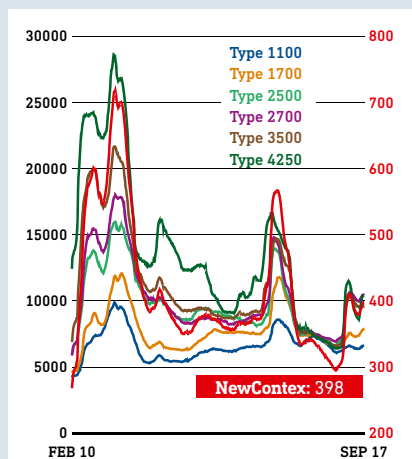
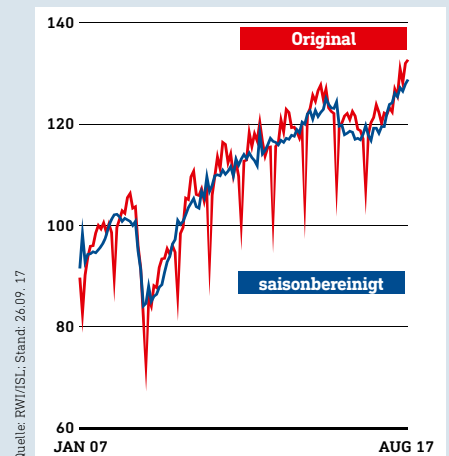
RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

Welthandel: Index steigt weiter

••• Der Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist im August 2017 von (revidiert) 127,9 auf 128,8 gestiegen und setzt damit seinen seit Sommer vergangenen Jahres beobachteten Aufwärtstrend fort. Die Angaben für die beiden zurückliegenden Monate wurden stärker als üblich revidiert. Der Grund: Die Angaben für einen gewichtigen Hafen im Juni

wurden um einen Ausreißer korrigiert. Die Werte liegen damit näher an der Schnellschätzung. Die konjunkturelle Grundtendenz des Index hat sich dadurch nicht verändert. 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/www.rwi-essen.de



NEW CONTEXT

Index stabil – Nachfrage erfreulich hoch

••• Auch zu Herbstbeginn zeigt sich der Chartermarkt weiter robust – und das in fast allen Größenklassen. Der Markt für die 1.100-TEU-Einheiten war recht aktiv, sie erhielten im Schnitt 200 US-Dollar pro Tag mehr als bei den letzten Abschlüssen. Erfreulich ist auch die Entwicklung in der 1.700-TEU-Klasse. Moderne und ökonomische Einheiten können derzeit Raten von bis zu 9.500 USD pro Tag erzielen. Der Appetit der Charterer auf 2.700–2.800-TEU-Schiffe

ist nach wie vor nicht gesättigt, gerade in Asien besteht eine hohe Nachfrage. Wirtschaftliche Designs erzielen derzeit Raten um die 9.000 USD pro Tag, und es ist weltweit kaum ein unbeschäftigtes Schiff zu finden.

Bei den 4.250-TEU-Einheiten gab es in den letzten Wochen zwar nicht viel Bewegung. Allerdings gibt es auch hier kaum verfügbare Schiffe. Insgesamt hat sich der Markt besser entwickelt, als man zu Beginn des Jahres erwarten durfte.

www.vhss.de

Berenberg kauft RBS-Kredite

••• Die Hamburger Privatbank Berenberg hat ein Schiffskreditportfolio der Royal Bank of Scotland (RBS) in Höhe von rund 460 Mio. US-Dollar übernommen. Der Kauf erfolgte gemeinsam mit einem japanischen Finanzinvestor. Dabei handelt es sich um sogenannte Performing Loans, also „gesunde“ Kredite, die mit Investment-Grade-Status bewertet sind. Die von Berenberg erworbenen Kredite gehen unter anderem in den Luxemburger Schiffskreditfonds „Berenberg Alternative Asset Fund“. Berenberg hatte bereits Ende letzten Jahres ein RBS-Portfolio über rund 300 Mio. Dollar für den Fonds angekauft. In den letzten zwölf Monaten hat die Bank ein Volumen von etwa einer Milliarde Dollar an Schiffskrediten bewegt. www.berenberg.de

Zweitmarkt: Schiffsanteil stark

••• Die Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG verzeichnete im August einen höheren Umsatz als im Juli. Insgesamt vermittelte das Maklerunternehmen Fondsanteile mit einem nominalen Handelsvolumen von 22,73 Mio. (Juli: 14,26 Mio.) Euro. Der Umsatz bei Schiffsbeteiligungen verdoppelte sich auf 4,18 Mio. Euro. www.zweitmarkt.de

Buss erhöht Schlagzahl bei Containern

••• Buss Capital hat die Anzahl der über das Container-Direktinvestment „Buss Container 64 – Euro“ angebotenen Tankcontainer auf 1.200 erhöht. Im Verkaufsprospekt war zunächst von 230 Tankcontainern die Rede, die zum Zeitpunkt der Nachtragsveröffentlichung bereits nahezu verkauft waren. „Wir haben das Direktinvestment, Buss Container Direkt 2017, mit einer kurzen Laufzeit von gut zwei Jahren konzipiert. Damit haben wir offenbar den Nerv der Anleger getroffen – die Nachfrage hat unsere Erwartungen übertroffen. Viele unserer Investoren, deren Direktinvestments kürzlich plangemäß ausgelaufen sind, haben das Angebot zur Wiederanlage genutzt“, so Buss-Capital-Geschäftsführer Marc Nagel.

Buss Global, Schwesterunternehmen von Buss Capital, hatte zuletzt die Containerflotte des insolventen Anbieters Magellan übernommen. Der Deal umfasst ein Volumen von 182.000 TEU. www.buss-group.de

Nord/LB kommt mit Abbau voran

••• Die Nord/LB wird ihre problembehafteten Schiffskredite schneller los als geplant. „Nach derzeitigem Stand werden wir unser Abbauziel in der Schiffsfinanzierung bereits Ende 2017 und damit ein Jahr früher als vorgesehen erreichen“, sagte Konzernchef Thomas Bürkle. Ursprünglich wollte Deutschlands drittgrößte Landesbank bis Ende 2018 ihr

Schiffsportfolio auf 12 bis 14 Mrd. Euro drücken. Mitte 2017 standen nur noch 14,5 Mrd. in den Büchern. Die Probleme mit Schiffsfinanzierungen hatten den Hannoveranern 2016 einen Rekordverlust von rund zwei Mrd. Euro eingebrockt. Das Institut will seine Kosten bis Ende 2020 um 150 bis 200 Mio. Euro senken und bis zu 1.250 der 6.000 Stellen abbauen. www.nordlb.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



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

Harte Schäden, softe Prämien

| Risikoanalyse | Die jüngsten Hurrikans betreffen auch die Transportversicherung, sagt Markus Spielmann vom Rückversicherer Munich Re. Trotzdem gelten Preiserhöhungen im Markt als unwahrscheinlich.

Die Schadensschätzungen für die schweren Hurrikans „Harvey“ und „Irma“, die im September in den USA und der Karibik wüteten, gehen noch weit auseinander. Die Risikoanalysten von AIR kalkulieren den versicherten Schaden auf 20 bis 40 Mrd. Dollar. Auch auf die Transportversicherer werden die Hurrikans Auswirkungen haben. „Wir können den Schaden noch nicht abschätzen, aber die Transportversicherung wird sicher betroffen sein“, sagte Markus Spielmann, beim Rückversicherer Munich Re für den Bereich Marine Specialty verantwortlich.

Die Münchener sind in allen Sparten der Schiffsversicherung als Rückversicherer aktiv, übernehmen also Risiken von Erstversicherern. In einigen Sparten wie der Rückdeckung von P&I-Clubs zeichnet die Munich Re allerdings nur selektiv Geschäft. Experte Spielmann erwartet vor allem für die Warentransportversicherung Schäden: „Es sind offenbar einige Warenlager betroffen.“ Außerdem rechnet er für den Yacht- und Sportbootmarkt mit signifikanten Schäden. „In der Karibik und in Florida wurden viele Yachten beschädigt oder zerstört.“

Der Offshore-Markt sei dagegen glimpflich davongekommen. „Es gab nur wenige

Ölplattformen in der Zugbahn von Harvey“, so Spielmann. Hurrikan „Irma“ sei für den Offshore-Markt kein Thema.

| Preise unter Druck | Die Zerstörungen könnten auch Auswirkungen auf die Prämien in der Waren- oder Sportbootversicherung haben. Sicher sei das aber nicht. Die Explosionen im chinesischen Hafen Tianjin vor zwei Jahren hätten einen Rekordschaden von 3 Mrd. Dollar verursacht. „Spürbar auf den Markt niedergeschlagen hat sich das nicht“, so Spielmann.

Die Preise in der Warenversicherung und vor allem bei Kaskodeckungen sind seit Jahren unter Druck – obwohl die Schaden-Kosten-Quoten in der Seekasko-Sparte schon seit Langem über 100 Prozent liegen. Das liegt auch am harten Wettbewerb. „Wir befinden uns immer noch in einer Weichmarktpphase, die schon annähernd zehn Jahre anhält“, sagte Spielmann. „In vielen Fällen ist die Großschadenmarge nicht mehr eingepreist.“ Weil der Großteil der Prämie für „reguläre“ Schäden draufgeht, wären mögliche Großschäden nicht mehr voll von der Prämie abgedeckt.

Und Großschadenpotenzial gibt es in der Schiffsversicherung: Beunruhigt ist die Branche vor allem von immer



Verwüstung. Die Stürme wirbelten unter anderem Yachten in zahlreichen Häfen durcheinander.

größer werdenden Containerschiffen. „Das bereitet uns als Rückversicherer schon Sorgen“, sagt Spielmann. Bei einem aktuellen Großfrachter für bis zu 21.000 Container könne ein versicherter Schaden im Milliardenbereich entstehen. „Allein der Warenwert kann bei bis zu 1 Mrd. Dollar liegen“, so Spielmann. Dazu kämen noch einmal gut 300 Mio. für den Kaskowert. „Mit den Bergungskosten ist man da schnell bei über 2 Mrd. Dollar“, sagt er.

Weitere Schadenrisiken drohen durch Cyberangriffe auf Schiffe oder Terminals. Von der weltweiten Angriffswelle mit dem Verschlüsselungstrojaner „Petya“ war zuletzt auch der Branchenriese Maersk betroffen. „Einige Terminals der Maersk-Tochter APM waren mehrere Tage lang – ganz oder teilweise – nicht funk-

tionstüchtig“, so Spielmann. Er sieht großes Potenzial für den Einsatz von Vernetzung, Sensortechnik oder der Blockchain-Technologie. „In den nächsten Jahren wird die Digitalisierung in der Schifffahrt und der Transportbranche im Vordergrund stehen.“ Der Munich-Re-Manager verweist auf die Blockchain-Initiative B3i, zu der mehrere Erst- und Rückversicherer gehören.

Ein weiteres Zukunftsthema für die Branche sind autonom fahrende Schiffe. Für einen Einsatz auf den Weltmeeren müssen aber erst entsprechende Regeln von der internationalen Schifffahrtsorganisation IMO geschaffen werden, betont Spielmann. Cyberangriffe, Sicherheit von Bordsystemen: „Das Thema wirft die gleichen Fragestellungen auf wie autonom fahrende Autos.“ ■■■



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

Blockchain hält Einzug in die Transportversicherung

••• Der Londoner Versicherungsmarkt Lloyd's will eine neue Plattform für die Transportversicherung einsetzen, die auf der Blockchain-Technologie basiert. Die Plattform ist ein Projekt der Beratungsfirma EY – früher Ernst & Young – und der Blockchain-Experten von Guardtime. Unterstützt wird es von einer großen Reederei und den Versicherern MS Amlin und XL Catlin. Mit der Technologie könnten sich die Zeichnungskosten in der Transportversicherung signifikant senken lassen. Die Plattform wurde bereits getestet und soll im Januar 2018 an den Start gehen.

Blockchain wurde bekannt als Technologie, die der digitalen Kryptowährung Bitcoin zugrunde liegt. Sie basiert auf einem digitalen Register, das als absolut fälschungssicher gilt. Alle Informationen werden dezentral gespeichert. Die Versicherungsbranche interessiert sich sehr für diese Zukunftstechnologie. Zahlreiche Versicherer und Rückversicherer haben sich in der Initiative B3i zusammengetan und arbeiten an der Anwendbarkeit fürs Tagesgeschäft.

Über die Blockchain lassen sich Informationen über versicherte Schiffe, Fahrpläne und Ladung verwalten. Die Daten lassen sich fälschungssicher und in Echtzeit aktualisieren, jede berechnete Partei hat Zugriff darauf. „Versicherungstransaktionen sind bislang viel zu langwierig und anstrengend“, sagt Lars Henneberg, Head of Risk and Insurance bei A. P. Moeller-Maersk. Das müsse sich ändern – die Technologie habe dazu das Potenzial.

Milliardenschaden durch Cyberangriffe

••• Das Beratungsunternehmen Oliver Wyman, das zum Versicherungsmaklerkonzern Marsh gehört, warnt vor einem Milliardenschaden in der Logistikbranche durch Cyberangriffe. In diesem Jahr drohen dem Wirtschaftszweig Schäden von rund 3 Mrd. Euro, so eine Studie von Oliver Wyman. Bis Ende 2020 werden sich die Belastungen auf rund 6 Mrd. verdoppeln. Indirekte Schäden

wie der Reputationsverlust sind hier noch nicht eingerechnet. Laut Oliver Wyman gerät die Transport- und Logistikbranche immer stärker in das Visier von Cyberkriminellen. Mit der zunehmenden Digitalisierung vieler Prozesse bei Verladern, Speditionen, Transportunternehmen und Infrastrukturbetreibern etwa in Häfen steigt die Gefahr von Datenklau, so das Unternehmen in der Studie.

North P&I Club setzt auf Cybersicherheit

••• Der britische P&I Club North kooperiert mit dem Anbieter maritimer Softwarelösungen Hudson Analytix und bietet Mitgliedern vergünstigten Zugriff auf die Plattform HACyberLogix, mit der sie evaluieren können, wie angreifbar ihre Systeme sind. Cybersicherheit ist auch in der Schifffahrt ein immer wichtigeres Thema. Dazu haben auch die

jüngsten Angriffe mit Verschlüsselungssoftware beigetragen, von denen unter anderem auch der A.P. Moeller Maersk-Konzern betroffen war. North-Mitglieder bekommen einen Rabatt von 20 Prozent, wenn sie die Plattform nutzen wollen. „Das Risikobewusstsein gegenüber Cyber Risiken ist bei Reedern gestiegen durch die „Wanna Cry“- und

„Petya“-Angriffe, die die Verwundbarkeiten im maritimen Transportsektor aufgezeigt haben“, sagte Colin Gillespie, Deputy Director bei North P&I.

Verschlüsselung. Die neue Plattform hilft dabei, Schwachstellen im System zu erkennen.



Freie Reedereiinspektoren - Marine Superintendents Ltd.

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand / Germany

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

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

Arktisches Meereis stark abgeschmolzen

●●● In diesem September ist die Fläche des arktischen Meereises auf eine Größe von etwa 4,7 Millionen Quadratkilometern abgeschmolzen. Die Fläche ist damit etwas größer als im vergangenen Jahr, liegt jedoch im Mittel der letzten zehn Jahre und zugleich weiterhin deutlich unter den Werten von 1979 bis 2006. Die Nordostpassage war für Schiffe ohne Unterstützung von Eisbrechern befahrbar. Das Meereis der Arktis gilt als kritisches Element im Klimagesche-

hen und als Frühwarnsystem für die globale Erwärmung. Aus diesem Grund ist das Septemberminimum ein wichtiger Indikator für Klimaänderungen.

Trotz eines besonders warmen Winters erreicht das Meereis in diesen Tagen zwar kein neues Rekordminimum, der Eisverlust ist dennoch massiv. „Wir befinden uns mit dem diesjährigen Wert weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau. So ist die jeweils im September gemessene Meereisfläche in den vergan-

genen elf Jahren geringer gewesen als in allen Jahren davor“, sagt Meereis-Physiker Marcel Nicolaus vom Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung.

www.awi.de

Karte. Unter meereisportal.de lässt sich die Meereis-konzentration und -ausdehnung in Arktis und Antarktis verfolgen.



Fotos: AWI/Horvath, meereisportal.de

Kreuzfahrtbranche forciert Landstrom



Tankvorgang. Die „AIDAprima“ produziert die während der Liegezeit im Hafen benötigte Energie mit LNG.

siggas (LNG) erzeugt wird. Zudem haben die CLIA-Mitgliedsreedereien bereits 15 Kreuzfahrtschiffe bestellt, die ausschließlich

●●● Die Kreuzfahrtindustrie hat den Einsatz von alternativen Energiequellen und Antrieben deutlich erhöht. So wird in diesem Jahr bereits bei fast 30 Prozent der Schiffsanläufe von Kreuzfahrtschiffen im Hamburger Hafen während der Liegezeit grüner Landstrom aus dem öffentlichen Netz oder Strom genutzt, der schadstoffarm aus Flüs-

mit LNG fahren können. Der internationale Kreuzfahrtverband CLIA fordert jetzt mehr Unterstützung von der Bundesregierung, um weitere nachhaltige Maßnahmen umzusetzen – besonders bei der Infrastruktur. Ein Wegfall der EEG-Umlage etwa würde der Nutzung von Landstrom zusätzliche Impulse geben. www.cliadeutschland.de

„Frisia X“: umweltfreundliche Folie

●●● Der Folienspezialist RENOLIT hat eine Folie für die maritime Wirtschaft entwickelt, die dank Mehrschichtensystem nicht nur für eine hervorragende Foulings-Release-Funktion sorgt, sondern auch vollkommen biozidfrei ist. Seit April 2016 ist die „Frisia X“ der Reederei Norden-Frisia mit zwei Testfolien unterwegs: der RENOLIT DOLPHIN S und der RENOLIT SEAL. Die „Frisia X“ ist ganzjährig sowohl im Salz- als auch im Süßwasser im Einsatz. Regelmäßige Unterwasser-Inspektionen zeigen, dass beide Folien nur sehr wenig Bewuchs aufweisen. „Es sind wirklich sehr vielversprechende Applikationen dabei“, sagt Reederei-Inspektor Holger Eilers. „Es lohnt sich, die technische Anwendbarkeit weiterhin zu testen.“ www.renolit-maritime.de



Fähre. Die „Frisia X“ testet seit April 2016 RENOLIT-Folien.

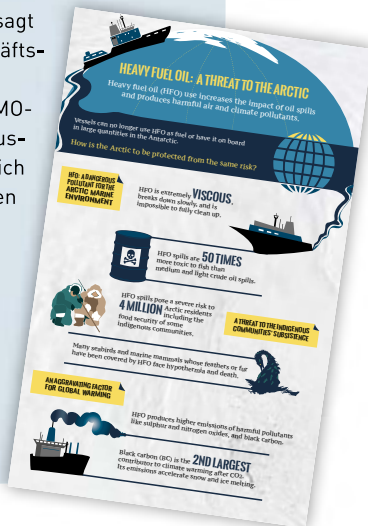
Foto: Renolit/Heinz Wagenaar

LNG-Plattform: kein Schweröl in der Arktis

••• Die deutsche Maritime LNG Plattform hat jetzt das Arctic Commitment unterschrieben. Die Vereinbarung fordert ein Verbot für die Nutzung von Schweröl (Heavy Fuel Oil, HFO) als Kraftstoff in der arktischen Schifffahrt. „Wir schließen uns somit einer Gruppe von Unterstützern an, unter ihnen internationale Konzerne und Organisationen, Politiker und Polarforscher“, sagt Plattform-Geschäftsführerin Tessa Rodewald. Der IMO-Meeresumweltausschuss befasst sich in seiner nächsten Sitzung mit dem Thema.

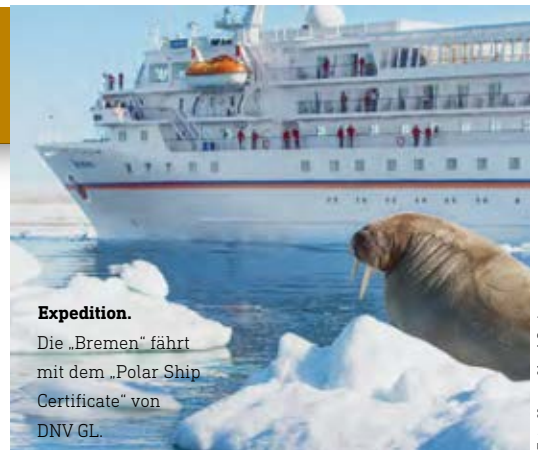
www.lng-info.de

Risiko. Die Arktis ist ein besonders empfindliches Ökosystem.



Doppelsieg für Hapag-Lloyd Cruises

••• „Bestes Expeditionsprodukt“ und „Bestes kulinarisches Angebot“: Dieser beiden Auszeichnungen kann sich neuerdings Hapag-Lloyd Cruises rühmen. Im Rahmen der Cruise Europe Night nahm HLC-Chef Karl J. Pojer den „Deutschen Kreuzfahrtpreis 2018“ in diesen Kategorien entgegen. Der



Expedition.

Die „Bremen“ fährt mit dem „Polar Ship Certificate“ von DNV GL.

Foto: Hapag-Lloyd Cruises

Herausgeber des Kreuzfahrtführers „Kreuzfahrtträume“ würdigte damit den Einsatz von Sterneköchen an Bord der „Europa“ und die innovativen Routen, auf denen „Hanseatic“ und „Bremen“ unterwegs sind. www.hl-cruises.de

BSM sponsert Wohlfühl-App für Seeleute

••• Herz-Kreislauf-Erkrankungen und psychische Störungen bekämpfen: Dabei soll die neueste Version der Sailors' Society „Wellness-at-Sea“-App helfen. Die kostenlose App, die von Bernhard Schulte Shipmanagement gesponsert wird, gibt Nutzern zahlreiche Tipps zu gesunder

Lebensführung auf See und an Land. „Als verantwortlicher Arbeitgeber, der über 18.000 Seeleute betreut, liegt uns ihr Wohlbefinden am Herzen“, sagt BSM-Manager Giles Heimann. www.sailors-society.org/wellness



Foto: Ramotion: BSM

Wellness-Tool. Hinweise, Rezepte und Übungen für die Gesundheit.

THE NEW PCP Piecing 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)



Piecing Propeller

specialist plant
for propellers
and stern gears



Globalisierung zwischen zwei Buchdeckeln

| Neuerscheinung | „Güterströme der Welt. The Global Cargo Flow“ zeigt mit vielen Fotos und Hintergrundinformationen, wie die Handels-schifffahrt die Globalisierung prägt. Ideengeber für das Buch war auch die „Deutsche Seeschifffahrt“. Einer der Macher erzählt.

Text: Sebastian Meißner; Fotos: Eberhard Petzold

Es ist schon ein besonderes Gefühl, wenn das eigene Buch aus der Druckerei kommt und man es zum ersten Mal in den Händen hält. Man könnte es Stolz nennen. Oder auch Erleichterung, denn in der Regel stecken viel Arbeit und Gedanken in einem solchen Projekt. Die Entstehungsgeschichte eines Buches – von der ersten Idee bis zur Auslieferung – kann mehrere Monate dauern. Im Falle von „Güterströme der Welt. The Global Cargo Flow“ waren es sogar mehrere Jahre.

| Faszinierende Bilderwelten | Seit Anfang der 2000er-Jahre hat Eberhard Petzold mit seiner Kamera an Bord von Handelsschiffen die Welt bereist, oft wochenlang am Stück. Er hat jeden Kontinent betreten, alle Kanäle durchquert und auch die entlegensten Ecken der Welt gesehen. Vor allem aber hatte er Zutritt zu Orten auf dem Schiff, die im Normalfall nur für die Crew bestimmt sind. In Lagern und Luken, in Tanks und Maschinenräumen, auf Kommandobrücken und unter Deck hat der 73-jährige Hamburger unzählige, teils spektakuläre Bilder gemacht. Eine Auswahl von über 250 Fotos daraus ist in dem neuen Buch zu sehen.

Gut ein Dutzend Bücher hat der Pionier in Sachen Schifffahrtsfotografie bereits veröffentlicht. Auf das neue ist er besonders stolz. Dabei waren Thema und Struktur des Buches lange Zeit unklar.

Ich kenne Eberhard Petzold seit 2010. Damals arbeiteten wir zusammen an unserem ersten Buch „Hafenstädte der Ostsee. Nicht nur für Kreuzfahrer“. Entstanden ist die Idee einer Buchkooperation nach einem gemeinsamen Treffen im Rahmen einer Redaktionskonferenz für die „Deutsche Seeschifffahrt“. Petzold hatte die Fotos und suchte einen Texter. Ich war fasziniert von seinen Bildern, →

1. Der Nord-Ostsee-Kanal ist die meistbefahrene künstliche Wasserstraße.
2. Kaffeebohnen werden im Container oft in Liner Bags transportiert.
3. Arbeiter beladen Frachtsegler (Praus) im Hafen Sunda Kelapa in Jakarta.





Landung. Ein Lotse wird vor Durban per Helikopter auf das Deck eines Containerschiffes abgesetzt.



4. Ein Öltanker wird an der Löschbrücke in Wilhelmshaven entladen.

5. Ein LPG-Tanker im Industriehafen von Ayer bei Jakarta.

6. Ein Feederschiff aus Hamburg erreicht den vereisten Hafen von St. Petersburg.



Bildband. „Güterströme der Welt“ zeigt mehr als 250 Fotos auf 240 Seiten. Das Buch ist Ende Juni im Koehler-Verlag erschienen und kostet 29,95 Euro.

→ die gleichzeitig einen dokumentarischen und informativen Charakter haben, immer aber auch künstlerisch und erzählend sind. Die Zusammenarbeit lief reibungslos, das Buch wurde ein Erfolg. Und so entwickelten wir gute fünf Jahre später die Idee für das neue Buch.

Während Petzold die vielen Fotos gedanklich sortierte, schrieb ich in den letzten Jahren für die „Deutsche Seeschiffahrt“ immer wieder Beiträge über den Transport von Lebensmitteln und anderen Gütern an Bord von Handelsschiffen. Kaffee aus Südamerika, Mais aus Nordamerika, Elektronikartikel aus China – ohne die Schifffahrt sähe unser tägliches Leben anders aus. Zu zeigen, wie die Handelsschiffahrt die Weltmärkte miteinander verbindet, wie sie unseren Alltag bereichert und die Globalisierung erst ermöglicht – das ist das Ziel dieses Buches.

Eine große Herausforderung dabei war es, die vielen Fotos und Informationen sinnhaft zu strukturieren und einen nachvollziehbaren Aufbau zu wählen. Klar war uns, dass wir im ersten Kapitel die Geschichte der Handelsschiffahrt kurz skizzieren und die aktuell wichtigsten Handelsplätze der Welt zeigen wollten. Wir wählten die größten und bedeutendsten Häfen der jeweiligen Kontinente und trugen Bilder und Informationen über Umschlagzahlen und Liegeplätze zusammen.

Die Warenströme unterteilten wir in Rohstoff-, Zwischen- und Transporte der Endprodukte. So konnten wir der Tatsache

7. Per Radlader wird Mais in einer Luke zusammen-geschoben.

8. Eine Sprinkleranlage setzt im Notfall die Rohrleitungen auf dem Flüssiggastanker unter Wasser.

9. Eine entladene Luke wird besenrein gemacht.

10. Um den isolierten Doppeltank nimmt der Schiffsrumpf Form an.

11. Maßgezimmerne Holzboxen werden auf einen Stückgutfrachter in Hamburg verladen.

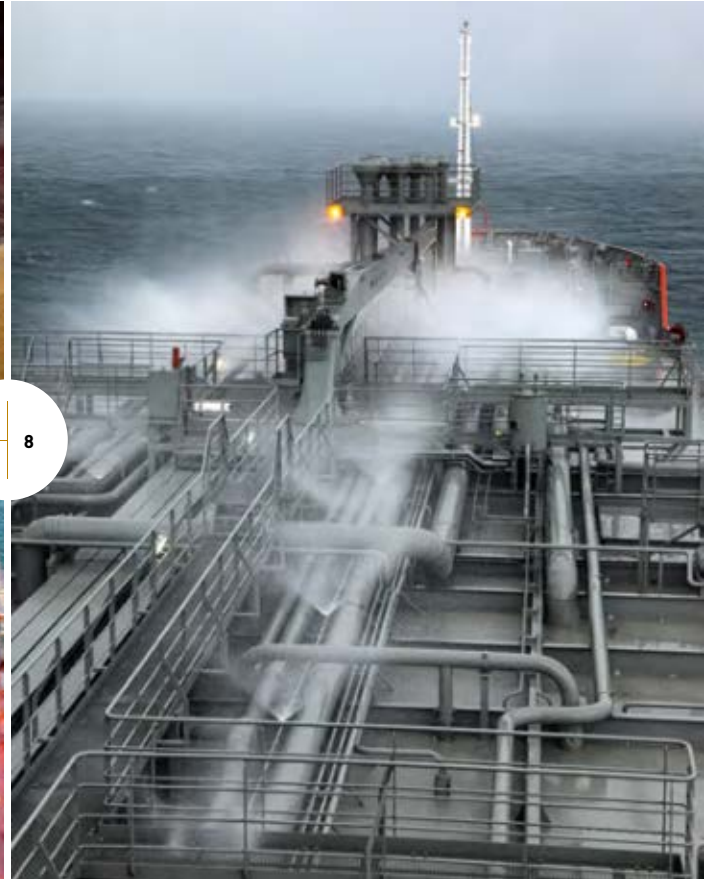
12. Eine Schiffssektion im Dock der Hyundai-Werft mit den Lüftungsrohren der Laderäume.

Rechnung tragen, dass einige Waren nur eine Fahrt, andere jedoch zum Zwecke der Weiterverarbeitung mehrere Fahrten mit dem Schiff zurücklegen, bevor sie schließlich beim Endverbraucher ankommen. Es ist nicht nur für Seeleute interessant zu erfahren, welche Anforderungen bei der Verschiffung bestimmter Waren gelten – und wie sich das auf Qualität und Preis auswirkt.

Das letzte Kapitel des Buches widmet sich ausführlich der Containerschiffahrt. Die Erfindung der genormten Stahlboxen hat den Handel revolutioniert. Das Buch zeigt die Dimensionen moderner 22.000-TEU-Schiffe sowie die für sie erforderlichen Anpassungen in Häfen und Kanälen auf. Hinzu kommt ein Ausblick auf künftige Entwicklungen im Bereich des Containerschiffbaus und der Versuch einer Beantwortung der Frage, ob und wo das Wachstum ein Ende haben wird.

| Internationale Leserschaft | Die Texte in „Güterströme der Welt. The Global Cargo Flow“ sind sowohl auf Deutsch als auch auf Englisch abgedruckt. Denn adressiert ist das Buch an ein internationales Publikum. Fast sechs Monate hat die eigentliche Buchproduktion gedauert. Seit Ende Juni ist es erhältlich.

Das erste Anschauen haben Eberhard Petzold und ich getrennt erlebt. Höchste Zeit also, demnächst gemeinsam auf das Ergebnis anzustoßen. Vielleicht ja mit einem Glas Wein aus Südafrika? |●●



7

9

8

10

11

12

Auf Tauchstation an der Isar

| Museums-Serie | Als Standort für eine Schifffahrtsausstellung drängt München nicht gerade auf. Doch mit seiner maritimen Abteilung beweist das Deutsche Museum Sinn für Tiefgang.

Text und Fotos: Angela Andresen-Schneehage

Auch wenn das „bayrische Meer“, der Chiemsee, nur 70 Kilometer entfernt liegt: Hochseetaugliches scheint kaum in die oberbayrische Metropole zu passen. Trotzdem ist vor rund 100 Jahren auf einer ehemaligen Kiesbank in der Isar ein bis heute spektakulärer Museumsbau „gestrandet“, der sich in einer seiner meistbesuchten Abteilungen mit der Entwicklung der Seefahrt befasst. Gründer des Deutschen Museums war der Münchener Bauingenieur und Wasserkraftpionier Oskar von Miller, der jahrelang für ein solches Haus gekämpft hatte. Den Grundstein für den gewaltigen Museumskomplex legte man 1906 auf der Isarin-sel, im Mai 1925 wurde der Neubau eingeweiht.

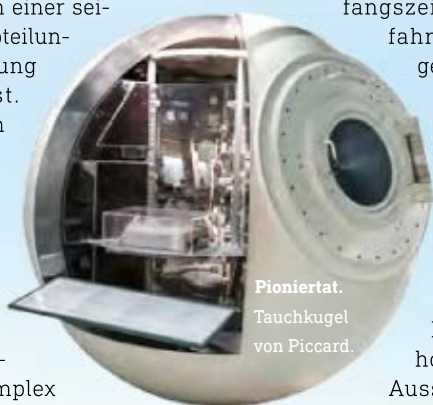
Die Schifffahrtsabteilung war von Anfang an Bestandteil der Ausstellung.

Modelle von antiken Schiffen bis zum modernen Kreuzfahrer finden hier bis heute ebenso ihren Platz wie historische Navigationsinstrumente; originalgetreue Nachbauten von Promenadendeck, Gästekabinen und Erste-Klasse-Speisesaal führen die Besucher zurück in die Anfangszeit der Passagierschiffahrt; Versuchsanordnungen mit Schlepptank oder Schwingungsmodell veranschaulichen die wissenschaftlichen Aspekte des Schiffbaus.

Eines der größten Exponate ist der knapp 20 Meter lange Ewer „Maria“, der die hohe Eingangshalle der Ausstellung dominiert. Er ist ein typisches Beispiel für flachbodige Schiffe, die um 1880 an der Elbe gebaut wurden. Rund 70 Jahre lang war er für Finkenwerder Fischer im Einsatz, bevor man ihn restaurierte und

ins Münchener „Trockendock“ legte. „Heutzutage ist es bei der Gestaltung von Schifffahrtsmuseen international üblich, ein großes Schiff ins Zentrum der Ausstellung zu stellen“, erklärt der Leiter der Schifffahrtsabteilung, Dr. Christian Sicka. „Das war im Jahr 1967, als der Ewer in München seinen letzten Liegeplatz fand, noch ganz anders. Mit der Präsentation eines solchen Exponats wurde das Deutsche Museum zu einem wichtigen Vorreiter für viele jüngere maritime Ausstellungen.“

| Technik fürs Tauchen | Mit Hunderten von Artefakten zeigt die Münchener Sammlung ein umfassendes Panorama der technisch-historischen Entwicklung von Seefahrt und Schiffbau. Doch bei aller Vielfalt gibt es auch Themenschwerpunkte. Einer davon: die Tauchtechnik. Mit den ersten Exponaten im damals neuen Muse-

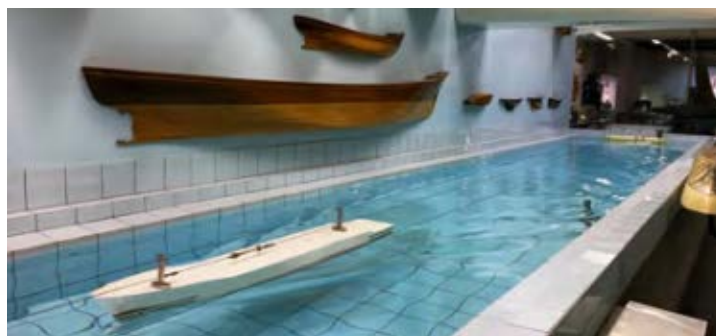


Pioniertat.
Tauchkugel
von Piccard.





Technik.
Das Schwingungsmodell zeigt, welche Kräfte auf den Schiffskörper wirken.



Versuch. Besucher können die Auswirkungen von Wellen auf Rumpfe erleben.

um tauchte Deutschlands erstes Marine-U-Boot auf der Isarinsel auf. Museumsgründer von Miller bewahrte „U1“ nach Ende des Ersten Weltkriegs vor der Zerstörung und holte es in die Ausstellung. Die letzte Fahrt unternahm das U-Boot – in Einzelteile zerlegt – auf dem Schie-

nenweg und wurde dann Stück für Stück in den entstehenden Museumsneubau eingebracht. Dort gewährt es bis heute Einblicke in sein kompliziertes Innenleben. Doch an der Isar wird nicht nur die Geschichte der militärischen Tauchpraxis dokumentiert. Zahlreiche Ausstellungsstücke veranschaulichen die Entwicklung der zivilen Unterwassererkundungen, deren ursprüngliche Antriebsfeder die Suche nach versunkenen Schätzen war. Taucherglocken, schwere gepanzerte Anzüge, erste Atemgeräte und Taucherschlitzen geben einen Eindruck von den Gefahren früher Tauchgänge. Mit der modernen, wissenschaftlich motivierten Meeres- und Tiefseeforschung begann gegen Ende des 19. Jahrhunderts eine neue Ära, der das Deutsche Museum innerhalb seiner Schifffahrtsabteilung einen eigenen Bereich widmet.

Als eines der technischen Spitzenprodukte bei der Meereserkundung gilt die Tiefseetauchkugel „Bathyscaph“, mit der es dem Schweizer Ozeanogra-

Foto: Deutsches Museum



Klassiker.

Der 20 Meter lange Ewer „Maria“ ist eines der größten Exponate der Schifffahrtsabteilung.



Superlativ.
Das größte naturwissenschaftlich-technische Museum der Welt.



Neuzugang.
Das Tauchboot
„GEO“ hat
Wissenschafts-
geschichte
geschrieben.

Diorama. Nach-
gestellte Szene
an Bord des
Forschungs-
schiffs „Chal-
lenger“ (ca.
1858).



Foto: Deutsches Museum

Fokus. Ver-
schiedenste
Tauchgeräte
vermitteln die
Faszination der
Tiefseefor-
schung.



→ fen Jacques Piccard 1960 gelang, in die größte bekannte Meerestiefe von rund 11.000 Metern am Marianengraben vorzudringen. Ein Rekord, der bis heute besteht. Die Ausstellung zeigt die Druckkörperkugel mit einem Innendurchmesser von 1,94 m und einer massiven Stahlaußenwand von 12 cm Stärke als Nachbau mit vielen Originalteilen und Instrumenten. Trägerfahrzeug für die Kugel war das Tauchboot „Trieste“. „Das Besondere an diesem Unterwasserfahrzeug ist sein Ballastsystem“, erklärt Christian Sicka. „Es besteht aus Eisenschrot, der von Elektromagneten gehalten wird. Im Falle einer Stromunterbrechung löst dieser sich sofort, und das Boot taucht selbsttätig auf. Als Auftriebskörper dienen großvolumige Tanks, die mit dem – im Vergleich zu Wasser – leichten Benzin gefüllt werden.“

Die Frage „Was gibt es Neues im Museum?“ mag paradox klingen, gehört in

München aber zum Programm. Technischer Fortschritt macht sich kontinuierlich auch in der Ausstellung bemerkbar. Als eines der jüngsten Objekte zog erst kürzlich das legendäre deutsche Forschungstauchboot „GEO“ hier ein. Aus dem „Yellow Submarine“ heraus beobachtete der Wissenschaftler Hans Fricke 1987 im Indischen Ozean erstmals einen lebenden Quastenflosser: eine Art, die bis dahin als längst ausgestorben galt.

| Historische Szenen | Genauso wenig ausgestorben wie der urzeitliche Knochenfisch ist in München die alte Kunstform der Dioramengestaltung. Das Deutsche Museum ist berühmt für diese Schaukästen, die in einer Kombination aus zwei- und dreidimensionaler Darstellung mit großem Detailreichtum historische Szenen lebendig werden lassen. In einer eigenen Museumswerkstatt arbeiten bis heute Modellbauer,

Bildhauer und Maler an den plastischen Bildern. Ihr neuestes ausgestelltes Werk im Maßstab 1:5 zeigt das zoologische Labor des Forschungsschiffs „Challenger“, das bereits 1872 zu einer mehrjährigen Expedition rund um die Erde aufbrach.

Getreu dem Motto „Wer bewahren will, muss verändern“ erfindet sich das Deutsche Museum München zurzeit gerade neu. Seit 2015 werden Teile der Ausstellungen nach und nach aktualisiert und das Gebäude auf den neuesten technischen Stand gebracht. Die Schifffahrtsabteilung in ihrer heutigen Form ist noch bis 2019 zu sehen. Dann beginnen auch hier die Umbauarbeiten. Mit neuer Raumstruktur und inhaltlich überarbeitet, wird sie voraussichtlich 2023 wieder öffnen. Zum 100. Geburtstag soll dann das komplette Haus in frischem Glanz erstrahlen. |...



Meisterleistung.
Der offene Rumpf zeigt
die Technik des ersten
deutschen U-Bootes.

Foto: Deutsches Museum

Deutsches Museum München

Museumsinsel 1, 80538 München

Öffnungszeiten

Täglich 9 - 17 Uhr

Eintrittspreise

Erwachsene: 11 Euro

Kinder von 6-15 Jahren: 4 Euro

Familienkarte: 23 Euro

www.deutsches-museum.de

| PORTRÄT |



Führungsposition.
Ulf Kaspera ist seit Juli
neuer BSU-Chef.

Der Aufklärer

Foto: BSU

| Schiffssicherheit | Als neuer Leiter der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung setzt Ulf Kaspera auf mehr Vernetzung und internationale Zusammenarbeit.

Text: Angela Andresen-Schneehage

Trotz seines neuen Amts als Direktor der BSU: Am Arbeitsweg ändert sich für Ulf Kaspera kaum etwas. Schon seit 2002 ist der 45-jährige Volljurist unter demselben Dach für das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) tätig. Auch hier war er jahrelang für die Sicherheit auf Schiffen zuständig, indem er die im Anschluss an 9/11 verschärften internationalen Sicherheitsmaßnahmen zur Terrorabwehr für die deutsche Seeschifffahrt umsetzte.

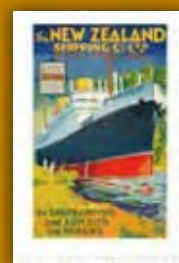
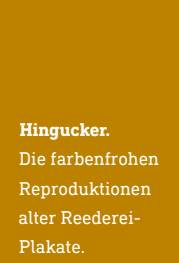
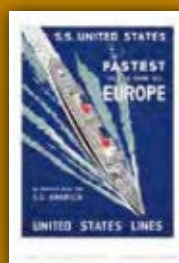
Als Leiter der BSU ist Kaspera nun zum einen für behördentypische Aufgaben wie Personal, Haushalt, Beschaffung und Datenschutz verantwortlich und gilt als Repräsentant der Dienststelle. Darüber hinaus stellt er die Weiterentwicklung des Hauses bei der internationalen Zusammenarbeit in den Fokus seiner Arbeit. „Zu meinen Zielen gehört unter anderem die bessere Vernetzung der Untersuchungsbehörden und deren Ausstattung mit den international vorgeschriebenen Befugnissen. Damit sollen so unbefriedigende Untersuchungen, wie es sie zum Beispiel im Fall der Havarie der „Costa Concordia“ vor der

italienischen Insel Giglio gegeben hat, in Zukunft vermieden werden“, sagt Ulf Kaspera. Zum Hintergrund: Hier hatte die italienische Staatsanwaltschaft das Verfahren an sich gezogen, das Schiff beschlagnahmt und nicht nur der eigenen, sondern auch allen ausländischen Seeunfalluntersuchungsbehörden die Aufklärungsarbeit so erheblich erschwert, dass sie schließlich sinnlos wurde. Die BSU musste damals nach monatelangem Ringen ihre Tätigkeit ohne ein befriedigendes Ergebnis einstellen. Kaspera: „So ein Vorgehen darf sich nicht wiederholen.“

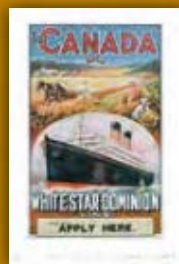
| Erklärter Teamplayer | Zu den vornehmlichen und ganz unabhängigen Aufgaben des BSU-Direktors gehört es, zu entscheiden, ob ein Seeunfall eine eingehende Untersuchung nach sich zieht oder nicht – und dann den verantwortlichen Untersuchungsleiter zu bestimmen. „Dabei geht es in der Regel um sehr technische Vorgänge. Als Jurist lasse ich mich deshalb natürlich von den hoch spezialisierten Experten in unserem Team beraten. Und weil ich kein Freund strenger Hierarchien bin, stimme ich solche Entscheidungen eng mit meinen Mitarbeitern ab.“

Als Abwechslung zur täglichen Schreibtischarbeit schätzt der in Lüneburg lebende BSU-Direktor Bewegung an frischer Luft. Sobald seine Zeit es zulässt, steigt der Familienvater auf sein Crossrad und macht eine Tour durch die Heide. Mit der entspannenden Gewissheit: Hier lauert kein Seeunfall! |...

| PUBLIKATIONEN |



Hingucker.
Die farbenfrohen
Reproduktionen
alter Reederei-
Plakate.



KALENDER

Fernweh für die Wand

••• Sie sind bunt, erzählen von der Sehnsucht nach fremden Ländern und von Urlaubsparadiesen an exotischen Orten. Zwölf historische Schiffsplakate aus dem vergangenen Jahrhundert, als die Passagierschiffahrt ihre erste Blütezeit erlebte, sind in dem Kalender „Historische Schiffsplakate“ vereint.

Der Kalender ist unter Schiffahrts-Fans längst zum Klassiker avanciert. Denn sie haben mit diesem Kalender die

Chance, die Motive, die im Original rare Sammlerobjekte sind und auf Auktionen Höchstpreise erzielen, nun in qualitativ hochwertigem Druck und großformatig zu erleben.

Doch der Kalender ist nicht nur dekorativ. Neben der ausgezeichneten Wiedergabe der Motive sind es vor allem die informativen und unterhaltsamen Bildlegenden des Kunsthistorikers Dr. Boye Meyer-Friese, die detaillierten Auf-

schluss über die dargestellten schwimmenden Luxusliner geben. Darüber hinaus gibt er den Lesern auch interessante Hintergrundinformationen über die Künstler (etwa Reyn Dirksen, Alfred Crocker Leighton oder Ottomar Anton), die mit ihren so unterschiedlichen Werbeplakaten wahre Meisterwerke schufen.

Dr. Boye Meyer-Friese: Historische Schiffsplakate 2018.
Delius Klasing Verlag. 34,90 Euro



Aus der Tiefe des Meeres

••• Kaum etwas übt auf den Menschen eine so starke Faszination aus wie das Meer und die Unterwasserwelt. Das gilt nicht nur für Erwachsene, sondern auch für Kinder. Die Audio-CD „Unser Meer – Kimmo und Saki entdecken die Unterwasserwelt“ der Autorin Stephanie Jaeckel ist der gelungene Versuch, heranwachsenden Hörern spielerisch die Geheimnisse und Besonderheiten der Ozeane näherzubringen. Die Story ist schlicht: Kimmo und Saki und der Geist Alexander von Humboldts schleichen sich an Bord eines Forschungsschiffes und erleben eine Entdeckungsfahrt, die sie bis zu 400 Meter tief in die See hinabtauchen lässt. Dort lernen sie zahlreiche Bewohner kennen und erfahren außerdem etwas über die Bedeutung der Tiefsee. Die Sprecher – unter anderem Erfolgsautor Frank Schätzing – hauchen den Charakteren Leben ein und sorgen für spannende 70 Minuten Meereskunde.

Stephanie Jaeckel: Unser Meer – Kimmo und Saki entdecken die Unterwasserwelt.
Hörbuch. Headroom Verlag. 10,95 Euro



Auf Leben und Tod

••• Sie fahren raus in den Sturm, wenn alle anderen Schiffe schon längst im sicheren Hafen liegen. Sie riskieren alles, um anderen zu helfen. Für Fischer und Seeleute sind sie vor der Küste die letzte Lebensversicherung. Und mancher von ihnen hat dafür einen hohen Preis bezahlt. In „Mayday“ berichten Seenotretter von ihren Einsätzen, ihrem Mut und ihren Ängsten. Einer war einmal in einem Sturm verschollen, ein anderer verlor seinen Bruder an die See. In ihren schonungslosen Berichten nehmen diese Männer uns mit an Bord ihrer Kreuzer, und sie teilen ihre Erinnerungen mit uns. Ein Buch als Denkmal für Helden auf See, die keine Helden sein wollen.

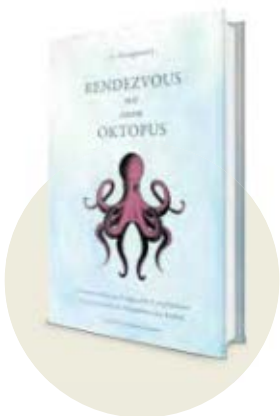
Stefan Kruecken, Jochen Pioch: Mayday. Seenotretter über ihre dramatischen Einsätze.
244 Seiten. Ankerherz Verlag. 29,90 Euro



Auf der sicheren Seite

••• Die Seeschiffsversicherung ist ein Hauptzweig der Transportversicherung. Im Rahmen der Seeschiffsversicherung werden Passagier- und Frachtschiffe gegen Teilschäden oder Totalverlust versichert. Ob Piraterie, Schiffbaurisiken, Verschollenheit oder Gefahren der See: Abgesichert werden können alle Risiken. Der neue Kommentar behandelt die Allgemeinen Deutschen Seeschiffsversicherungsbedingungen (DTV-ADS), die 2009 überarbeitet wurden und die von 1919 stammenden Seekaskoklauseln abgelöst haben. Berücksichtigt wurden auch die zwischenzeitlich erfolgten Änderungen an DTV-ADS 2009.

Dieter Schwampe: Seeschiffsversicherung: Kommentar zu den DTV – Allgemeine Seeschiffsversicherungsbedingungen. 912 Seiten, C.H. Beck. 269,00 Euro



Aus dem Leben eines Oktopus

••• Die amerikanische Naturforscherin Sy Montgomery hat schon mehr als 20 Sachbücher veröffentlicht. In „Rendezvous mit einem Oktopus“ widmet sie sich auf rund 330 Seiten dem Seelenleben der Kraken. In einer Mischung aus persönlichem Reise- und faktischem Forschungsbericht erklärt sie unter anderem, dass ein Pazifischer Riesenkrake etwa 1.600 Saugnäpfe besitzt und dass jeder einzelne davon die Kraft hat, 15 Kilogramm anzuheben. Eine tierische Begegnung.

Sy Montgomery: Rendezvous mit einem Oktopus. Extrem schlau und unglaublich empfindsam:
Das erstaunliche Seelenleben der Kraken. 336 Seiten, mare. 28,00 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

20./21.11. BREMEN



Foto: AlexanderCher - iStockphoto

Naturschutz.

Für den Erhalt der Meere und der sie umgebenden Küsten unternimmt die internationale Schifffahrt immer größere Anstrengungen.

Nachhaltige Schifffahrt

••• Neue Technologien, Konzepte und Vorschriften für den umweltfreundlichen Schiffsbetrieb stehen im Mittelpunkt des Bremer Kongresses Sustainable Shipping 2017. Organisiert vom Maritimen Cluster Norddeutschland, dem Bremer Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie der Hochschule Bremen, findet

die Veranstaltung nun schon zum dritten Mal statt. Konkrete Themen, die behandelt werden, umfassen: Ballastwasser/Biofouling, innovative Antriebe und umweltverträgliches Schiffsrecycling. Ein Höhepunkt der Veranstaltung wird die Verleihung des „greenports Award 2016“ sein, mit dem jährlich das umweltfreundlichste Schiff und die

umweltfreundlichste Reederei in den bremischen Häfen ausgezeichnet werden.

Sustainable Shipping 2017 – 3. Bremer Kongress für Nachhaltigkeit in der Schifffahrt
maritimes-cluster.de/
Maritimer-Kalender/Veranstaltungen

OKTOBER

07.–11.10. SPLIT
42nd Annual Interferry Conference
www.interferry.com

09.–12.10. BREMEN
International Marine Simulator Forum
www.hs-bremen.de

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

16./17.10. ROTTERDAM
Green Shipping Summit
gssummit.org

17.10. ATHEN
Marine Money Greek Ship Finance Forum
www.marinemoney.com

17./18.10. BERLIN
BME-VDV-Eisenbahnkongress 2017
www.vdv-akademie.de/tagungen

17.–19.10. HOUSTON
Breakbulk Americas
www.breakbulk.com

24.–26.10. DUBAI
Port Investments & PPP course
www.portfinanceinternational.com

24.–27.10. BUSAN
Kormarine
www.kormarine.com

25./26.10. NANTES
Ocean Energy Europe Conference & Exhibition
www.oceanenergy-europe.eu

25.–27.10. BERLIN
34. Deutscher Logistik-Kongress
www.bvl.de/dlk

25.–27.10. SITGES
World Coal Leaders Network
www.coaltrans.com

26.10. HAMBURG
Branchenkonferenz „Ladungsbrände auf See“
www.bg-verkehr.de

26.10. HAMBURG
Mitgliederversammlung Schutzverein Deutscher Rheder
www.shipdefence.de

NOVEMBER/DEZEMBER

01.–03.11. SHANGHAI
Seatrade Cruise Pacific
www.seatradecruiseevents.com

07.–09.11. BRÜSSEL
World Ethanol & Biofuels
energy.knect365.com

09.–11.11. AMSTERDAM
Offshore Energy 2017
www.offshore-energy.biz

13./14.11. OSLO
Offshore Vessel Connect Global
energy.knect365.com

14.–16.11. GENÈVE
Global Grain Geneva 2017
www.globalgrainevents.com

15./16.11. ANTWERPEN
Ballast Water Management Conference
www.wplgroup.com

23./24.11. BREMEN
4. Bremer Konferenz zum Maritimen Recht
 Kontakt: Forschungsverbund Maritimes Recht
bremar@rhderverein.de

28.–30.11. AMSTERDAM
Intermodal Europe 2017
www.intermodal-events.com

29./30.11. LONDON
Arctic Shipping Summit
www.wplgroup.com

30.11. HAMBURG
HANSA Forum Shipping | Financing
www.hansa-online.de

05.–08.12. SHANGHAI
Marintec
www.marintec.com

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

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

Herausgeber

Dr. Dirk Max Johns,
johns@reederverband.de

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

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

Redaktion

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

Anzeigen

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

Es gilt die Anzeigenpreislite 1/2016

Abonnements und Vertrieb

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

Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,
 Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

Martin Haag/SAL

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 IWV
 geprüft
 gedruckt auf
 FSC-zertifiziertem
 Papier**



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

A STRONG VOICE FOR MARITIME SHIPPING

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

VDR German
Shipowners'
Association

www.reederverband.de/en

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