

Deutsche Seeschifffahrt

2. Quartal 2018

VDR Verband
Deutscher
Reeder

www.reederverband.de



14 | KONFERENZ

Marine Money:
Perspektiven für die
Schiffsfinanzierung
in Deutschland



20 | PORTRÄT

**Deutsch-dänische
Verbindung:**
Scandlines-Chef
Poulsgaard Jensen



40 | ZULIEFERER

**Komfort für Passa-
giere und Crew:**
R&M ist Spezialist
für Schiffsinterieur



28 | KÜHLTRANSPORT

**Auf die kalte Tour: Wie Brokkoli aus
Ecuador frisch zu uns kommt**

Sein Einsatz ist
unbezahlbar.
Deshalb braucht
er Ihre Spende.



seenotretter.de





Foto: Joerg Schwalfenberg



Bayern in Berlin: Verständnis für die Bedeutung der Schifffahrt

••• Ein halbes Jahr nach der Bundestagswahl hat die neue Bundesregierung jetzt ihre Arbeit aufgenommen. Die Schifffahrtsindustrie befindet sich weltweit in einem rasanten Wandel, der durch die Digitalisierung und steigende Anforderungen an Klima- und Umweltschutz noch verschärft wird. In einer solchen komplexen Situation von Veränderungen und Krisen benötigt Deutschland – benötigen auch wir als deutsche Reeder – eine starke, stabile Bundesregierung, die auch auf dem europäischen und internationalen Parkett wirksam handeln kann und sich dort etwa für freien Handel und globale Standards einsetzt. Im Koalitionsvertrag haben Union und SPD die maritime Wirtschaft als strategische Industrie für Deutschland bezeichnet und die Notwendigkeit erkannt, den Standort Deutschland international wettbewerbsfähig zu halten.

Deshalb muss die Bundesregierung die Wettbewerbsfähigkeit der Handelsschifffahrt am Standort Deutschland ständig überprüfen und – wenn erforderlich – durch geeignete Maßnahmen stärken. Die Wettbewerber in Europa und anderswo schlafen nicht. Daher ist die Vereinbarung im Koalitionsvertrag, zu einem international und europäisch wettbewerbsfähigen Steuersystem zu kommen, ein richtiger Ansatz.

Die Bundesverkehrsminister der letzten Legislaturperioden kamen aus Bayern und wiesen dadurch auf den ersten Blick keine besondere

Nähe zur maritimen Wirtschaft auf. Aber auch in Bayern ist bekannt, wie stark Deutschland insgesamt von der Seeschifffahrt, den Häfen, dem Schiffbau und der Zulieferindustrie profitiert. Dass der größte Schiffsmotorenhersteller der Welt seinen Sitz in Bayern hat, ist nur ein besonders prominentes Beispiel.

Folgerichtig haben bayerische Verkehrsminister in Berlin stets die Bedeutung der Schifffahrt für ganz Deutschland erkannt und entsprechend gehandelt. So war das Bundesverkehrsministerium in der letzten Regierung ein starker Befürworter der erneuerten Schifffahrtförderung, die nun auf dem Weg ist, im europäischen Wettbewerb aufzuschließen. Wir sind zuversichtlich, dass auch der neue Bundesverkehrsminister – wie auch die Bundesregierung insgesamt – auf Kurs bleiben wird. Nur dann kann es uns gelingen, hochwertige Arbeitsplätze, Know-how und Wertschöpfung der maritimen Wirtschaft in Deutschland auch für die Zukunft zu sichern.

Ihr

Alfred Hartmann
Präsident, Verband Deutscher Reeder

Inhalt



MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 14 SCHIFFSFINANZIERUNG**
Beim German Ship Finance Forum von Marine Money diskutierten hochrangige Experten die Lage der Branche
Kommentar von Ralf Nagel
- 17 CONTAINERSCHIFFE**
Panel-Diskussion bei Hapag-Lloyd
- 18 MARKT**
Reeder Erck Rickmers verkauft seine Schiffsmanagement-Sparte
- 20 REEDERPORTRÄT**
Søren Poulsgaard Jensen, CEO der Fährreederei Scandlines
- 24 PRIVATISIERUNG**
HSH bekommt neue Eigentümer

MARITIME LOGISTIK

- 26 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 28 TRANSPORT**
Auf die kalte Tour: Wie die Schifffahrt sicherstellt, dass die Zutaten frisch zum Tiefkühlprofi Frosta kommen
- 34 SMART SHIPPING**
So lotst das Hamburg Vessel Coordination Center dicke Pötte durchs Nadelöhr Elbe
- 36 INFRASTRUKTUR**
China investiert massiv in Malaysias Häfen – Singapur hält dagegen
- 40 ZULIEFERER**
R&M ist Spezialist für die Innenausstattung von Kreuzfahrtschiffen & Co.



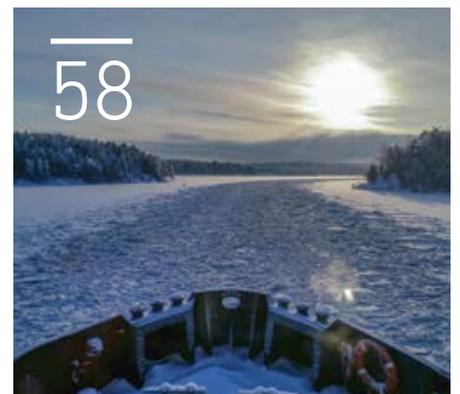
36



40



50



58

MARITIMES LEBEN

48 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

50 KULTUR

Beeindruckende Meereswelten:
Die BBC-Dokumentation „Der blaue Planet“
begeisterte Millionen Zuschauer

56 AUSSTELLUNG

„Ocean Liners“ in London gibt Einblicke in die
glamouröse Zeit der Luxuskreuzfahrten

58 EISFAHRT

Der Eisbrecher „Meteor“ macht den Weg
durch den finnischen Saimaa-See frei

63 PORTRÄT

Oldenburgs Bischof Jan Janssen wird
Seemannspastor in Rotterdam

PORTFOLIO

43 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

46 VERSICHERUNGEN

Dank der guten Finanzlage der P&I Clubs
bleiben die Prämien stabil

RUBRIKEN

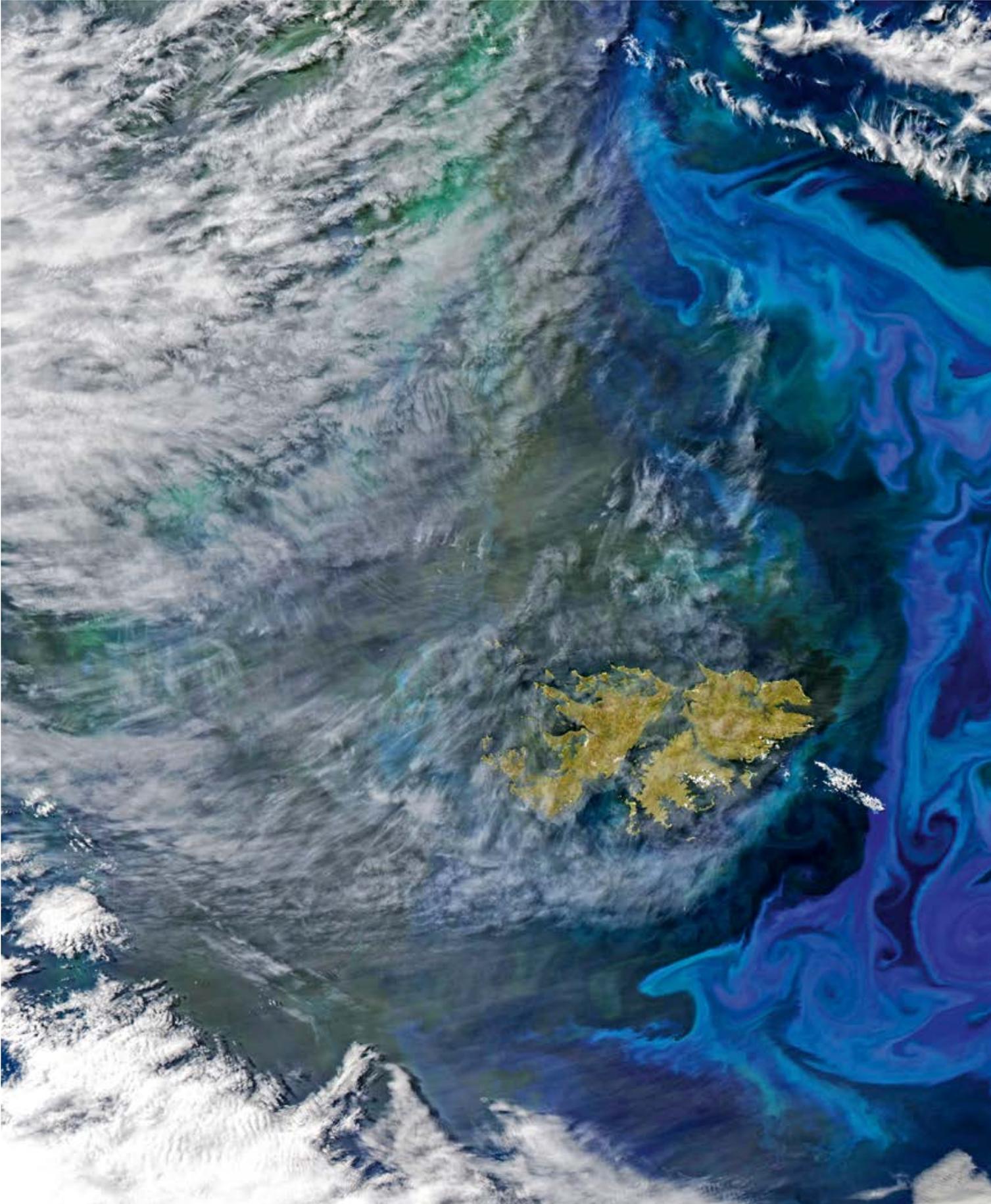
6 LUFTBILD Blick aus dem All

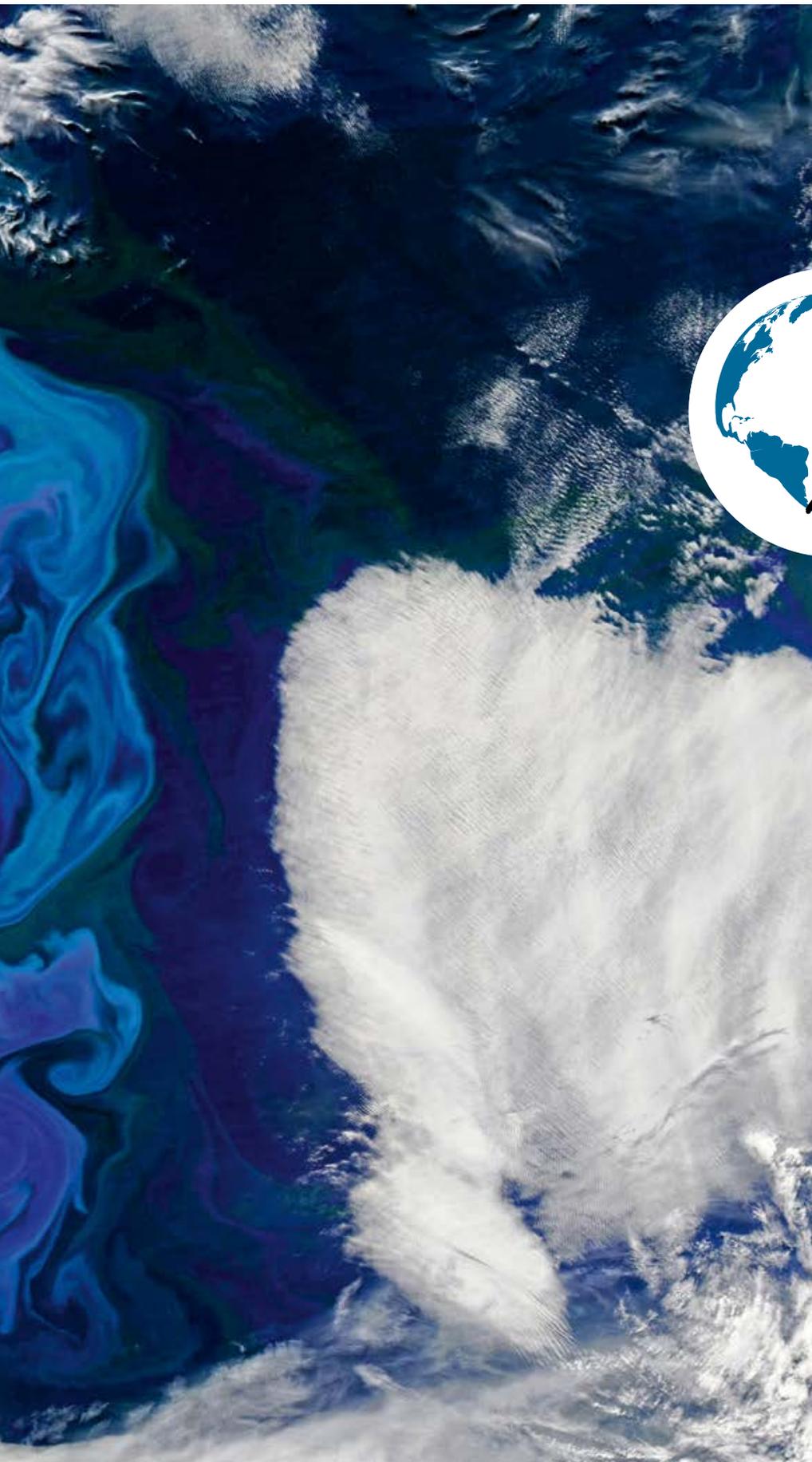
8 PROFILE Personalien aus der
maritimen Wirtschaft

64 PUBLIKATIONEN Neue Bücher

66 KALENDER Treffpunkte der maritimen Welt

66 IMPRESSUM Herausgeber und Redaktion





Nützliche Organismen vor den Falklandinseln

••• Als hätte ein Künstler seinen Aquarell-Pinsel geschwungen: Wirbel von milchigem Blau und Grün zeigen eine große Menge von Phytoplankton im Südatlantik in der Nähe der Falklandinseln. Die dichten Blüten erstrecken sich

über Hunderte von Kilometern. Die weißen Tupfer auf dem Bild, das der Wetter- und Umweltsatellit von NASA und NOAA Ende Dezember gemacht hat, sind dünne Wolken.

Phytoplankton: Das sind mikroskopisch kleine, pflanzenähnliche Meeresorganismen, die ähnlich wie Landpflanzen Chlorophyll nutzen, um Sonnenlicht als Energie nutzbar zu machen. Wenn die Bedingungen stimmen, können sich diese winzigen schwimmenden Organismen exponentiell vermehren und sich über Hunderte Quadratkilometer der Meeresoberfläche ausbreiten.

Phytoplankton bildet das Zentrum des marinen Nahrungskreislaufs und dient als Hauptnahrungsquelle für Zooplankton, Schalentiere, Fische und größere Meeresbewohner. Es ist auch für den globalen Kohlenstoffkreislauf von entscheidender Bedeutung, da es Kohlendioxid aus der Atmosphäre absorbiert und es in Kohlenhydrate umwandelt. Wenn das Phytoplankton (oder die Tiere, die es fressen) sterben, sinken einige der Überreste auf den Meeresboden und transportieren Kohlenstoff auf den Grund des Ozeans. Schließlich ist Phytoplankton Schlüsselproduzent des Sauerstoffs, der den Planeten für Menschen und andere Lebewesen lebenswert macht.

Die Bedingungen für Phytoplankton sind an der Ostküste Südamerikas und der Falklandinseln besonders im dortigen Frühling und Winter gut, weil die Gewässer mit reichlich Nährstoffen versorgt werden, die der Malvinas-Strom transportiert. |•••

| PROFILE |



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12



13



14

BMVI

Der bisherige CSU-Generalsekretär **1 Andreas Scheuer** ist neuer Minister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Von 2009 bis 2013 wirkte der 43-jährige Niederbayer im Verkehrsministerium bereits als Parlamentarischer Staatssekretär. Unterstützt wird er in seinem neuen Amt von den beiden parlamentarischen Staatssekretären **2 Enak Ferlemann** (wie bisher) und **3 Steffen Bilger** (neu) sowie von den neuen Staatssekretären Gerhard Schulz und Guido Beermann. Neuer Maritimer Koordinator mit Sitz im Bundeswirtschaftsministerium wird dem Vernehmen nach der

CDU-Bundestagsabgeordnete **4 Norbert Brackmann**. Der 63-jährige Jurist aus Lauenburg war bisher Obmann im Haushaltsausschuss

VERKEHR

Nach zehn Jahren als Parteivorsitzender der Grünen hat der Abgeordnete **5 Cem Özdemir** die Leitung des Verkehrsausschusses des Bundestages übernommen. Er folgt damit auf SPD-MdB Martin Burkert.

DMZ

Bundesweit hatte das Deutsche Maritime Zentrum (DMZ) gesucht, nun hat es einen neuen Geschäftsführer gefunden: **6 Wolfgang Sichermann**. Der 42-Jährige übernahm den

Chefposten im April. Der promovierte Schiffbauingenieur war zuvor u.a. 13 Jahre in der maritimen Forschung und Entwicklung tätig – zuletzt als Bereichsleiter bei ThyssenKrupp Marine Systems.

ICS

Neue Aufgaben für **7 Guy Platten**. Der Brite übernimmt Mitte des Jahres die Position des Generalsekretärs bei der International Chamber of Shipping (ICS). Er folgt damit auf Peter Hincliffe, der seit 2001 bei der ICS tätig war. Mit Platten habe die ICS nun einen würdigen Nachfolger gefunden, sagte der ICS-Vorsitzende Esben Poulsen. Er bringe die besten Voraussetzungen für seinen neuen Job mit.

AIDA

Auf der „AIDA Sol“ hören ab sofort alle auf ihr Kommando: **8 Nicole Langosch** ist Deutschlands erste weibliche Kreuzfahrtskapitänin. „Es macht mich stolz, in einem Unternehmen zu arbeiten, das junge Frauen in ihrer Karriere gezielt fördert und mir ermöglicht, meinen Traumberuf auszuüben“, sagte die 34-Jährige.

BUSS

9 Carsten Tegeler ist zum weiteren Geschäftsführer der Hamburger Bus-Gruppe bestellt worden. Als Chief Financial Officer (CFO) leitet der frühere Marineoffizier die Gruppe künftig gemeinsam mit dem Geschäftsführer Johann Killinger.

MSC GATE

10 Friedrich Stuhmann ist neuer Geschäftsführer bei MSC Gate Bremerhaven. Der 36-Jährige tritt die Nachfolge von Ferdinand Möhring an.

CAP SAN DIEGO

Neue Chefin am Ruder des Museumsschiffs „Cap San Diego“: **11 Ann-Kathrin Cornelius** übernimmt als Managerin die vielfältigen Aufgaben an Bord. Die gebürtige Niedersächsin hat Schiffs- und Reedereimanagement studiert. Zuletzt hatte die 27-Jährige bei einer Schlepperreederei gearbeitet.

HAMBURG SÜD

Nach 38 Jahren in der Oetker-Gruppe, davon fast 25 Jahre bei der Hamburg

Süd, ist **12 Eva Graumann** in den Ruhestand gegangen. Ihre Aufgaben als Global Head Corporate Communications der von Maersk übernommenen Reederei übergab sie an **13 Rainer Horn**. Der 48-Jährige war zuvor Pressesprecher und Leiter Interne/Externe Kommunikation bei Hapag-Lloyd.

THB

Der Chefredakteur **14 Frank Binder** verlässt den „THB Täglicher Hafenbericht – Deutsche Schifffahrts-Zeitung“. Binder möchte sich künftig stärker Projekten im persönlichen Umfeld widmen. Der 59-Jährige war zwölf Jahre lang für den maritimen Branchendienst verantwortlich.

TOP-ABSOLVENTEN

Die Stiftung Deutsche Seemannsschule Hamburg hat erneut Stipendien an die besten Schiffsmechaniker-Absolventen des vergangenen Jahres an allen deutschen Seemannsschulen vergeben. Nils Heidorn von der Reederei Hartmann, Bengt Scheffler von Hapag-Lloyd und Maximilian Aßmann von der Reederei Bugsier durften sich über die mit jeweils 3.000 Euro dotierten Stipendien freuen.

„Deutschland gehört zu den führenden Schifffahrtsnationen der Welt, und viele andere Länder beneiden uns um unser duales



Ausbildungssystem mit anschließendem Studium“, sagt Richard von Berlepsch, Vorsitzender der Stiftung Deutsche Seemannsschule Hamburg. „Die Kombination sorgt im maritimen Bereich für hervorragenden Nachwuchs,

der international seinesgleichen sucht.“ Die Stiftung Deutsche Seemannsschule unterstütze dieses System einerseits durch Sach- und Geldspenden für die deutschen Seemannsschulen und andererseits durch Stipendien.

Feier. Henrich Brandt von Fackh, Mitglied des Stiftungskuratoriums, die drei Preisträger Maximilian Aßmann, Bengt Scheffler und Nils Heidorn sowie Richard von Berlepsch, Vorsitzender des Stiftungskuratoriums, und Annette Suhrbier, Mitglied des Stiftungskuratoriums (v.l.), bei der Vergabe der Stipendien.

„So wollen wir den Jahrgangsbesten das Studium erleichtern“, sagt von Berlepsch.

Die Deutsche Seemannsschule Hamburg wurde vor 155 Jahren von mehreren Hamburger Reedern gegründet, darunter Ferdinand Laeisz, Robert Miles Sloman Jr. und der erste Hapag-Direktor Adolph Godeffroy.

www.stiftung-seemannsschule.de

World class support, anytime anywhere in the world



ClassNK is a global classification society, providing the highest quality survey and certification services through a network of over 130 exclusive surveyor offices across the world. Established over a century ago, our highly qualified surveyors are there to support your needs, when you need them.



ClassNK

Learn more about our efforts to advance maritime safety and protect the marine environment at www.classnk.com



Ehre. Königin Elisabeth II. enthüllt eine Gedenktafel zum 70. Geburtstag der IMO. Generalsekretär Kitack Lim applaudiert.

Hoher Besuch zu IMO-Jubiläum in London

••• Bei einem Festakt zu 70 Jahren IMO lobte Generalsekretär Kitack Lim in Anwesenheit von Königin Elisabeth II. die Errungenschaften der IMO, welche die Schifffahrt sicherer, sauberer und grüner gemacht hätten.

Wenige Tage zuvor hatten sich VDR-Präsident Alfred Hartmann und Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied, zu einem Meinungsaustausch mit Lim getroffen.

Bei dem einstündigen Gespräch stand die Entwicklung der IMO-Strategie zum Klimaschutz im Vordergrund. Präsident Hartmann machte Lim auf die vielfältige Struktur der deutschen Reedereien aufmerksam. Die unterschiedlichen Geschäftsmodelle und bereits erreichte Effizienzfortschritte gelte es angemessen in der Diskussion zu berücksichtigen. Hartmann und Lim waren sich darin einig, dass die Kli-



Meinungsaustausch. IMO-Generalsekretär Lim traf mit VDR-Präsident Alfred Hartmann zusammen.

maschutz-Strategie der IMO für die Schifffahrt zwar ambitioniert sein, aber auch realistisch erreichbare Ziele vorgeben müsse.

www.imo.org

VDR fordert sicheres Abwracken

••• Auf einer internationalen Konferenz zum Recycling von Seeschiffen in Hamburg hat Alfred Hartmann, Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR), an die künftige Bundesregierung appelliert, das weltweite Übereinkommen von Hongkong für sicheres und umweltfreundliches Recycling endlich zu ratifizieren: „Deutschland ist Heimatland der viertgrößten Handelsflotte der Welt. Schon deshalb ist es höchste Zeit, dass Deutschland die schon im Jahr 2009 verabschiedete internationale Konvention von Hongkong jetzt ratifiziert.“ Regionale und nationale Sonderregulierungen seien keine Lösung. www.reederverband.de

Hamburg Süd mit Lob – und mit Zahlen



CEO. Der neue Chef Dr. Arnt Vespermann ist seit 18 Jahren bei der Hamburg Süd.

••• Die Reederei Hamburg Süd ist erneut von zwei unabhängigen Organisationen für ihr Nachhaltigkeitsmanagement ausgezeichnet worden: Das Carbon Disclosure Project (CDP)

vergab eine überdurchschnittlich gute Note, EcoVadis das höchstmögliche Rating „Gold“.

Unterdessen hat die dänische Reederei-Gruppe Maersk, zu der die Hamburg Süd seit Dezember gehört, „pro forma“ Zahlen für die Tochter ausgewiesen: Demnach erzielte sie 2017 einen Umsatz von 5,4 Milliarden Dollar (+ 7,9 Prozent). Der Kaufpreis, den Maersk an die Oetker-Gruppe bezahlt hat, betrug 3,7 Milliarden Dollar. Mit Blick auf den Gewinn von 85 Millionen Dollar sagte Hamburg Süd-CEO Dr. Arnt Vespermann: „Wir müssen bei der Profitabilität besser werden.“ www.hamburgsud.com

Schulte Group engagiert sich stärker bei LNG

••• Die Hamburger Reederei Bernhard Schulte hat den Schiffsmanger Pronav gekauft. Pronav zeichnet derzeit für den Betrieb von sechs großen LNG-Tankern verantwortlich.

Die Schulte Group baut damit ihre Aktivitäten im stark wachsenden LNG-Segment weiter aus. So managt Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) aktuell 23 LNG-Tanker.

Außerdem sollen noch 2018 ein LNG-Bunkerschiff sowie ein eigener LNG-Tanker mit einer Kapazität von 174.000 m³ die Flotte verstärken. Besonderheit des 7.600-m³-LNG-Bunkerschiffs, das bei Hyundai Mipo Dockyard im koreanische Ulsan entsteht: Der Neubau kommt dank eines speziellen Rumpfdesigns komplett ohne Ballastwasser aus.

www.bs-shipmanagement.com



Neubau. LNG-Versorger Nauticor chartert das Bunkerschiff von der Schulte Group.

Foto: BSM



Foto: ©ismotoprem - stock.adobe.com

Regelwerk. Klarheit für mehr als 200.000 Seeleute.

Tarifvertrag abgeschlossen

••• Arbeitgeber (JNG) und Arbeitnehmer (ITF) haben sich in Manila auf einen vier Jahre gültigen Rahmentarifvertrag verständigt. Kernpunkte sind eine maßvolle Heueranhebung um 2,5 Prozent ab 1. Januar 2019 und eine „Dockerklausel“, wonach das Laschen auf Feederschiffen in Nord- und Westeuropa Hafentarifverträgen vorbehalten ist.

VDR-Präsident Ralf Nagel: „Es ist eine bemerkenswerte Leistung, dass die Sozialpartner der Schifffahrt auch in sehr schwierigen Marktverhältnissen eine Einigung gefunden haben. Damit bleiben die global geltenden Tarifverträge der Schifffahrt die einzigen ihrer Art und sind weiterhin Vorbild für andere Branchen.“ www.imec.org.uk



Herzlichen Glückwunsch!

••• Vor 100 Jahren, am 9. März 1918, haben Schiffsmakler aus Altona, Bremen, Danzig, Hamburg, Königsberg, Lübeck, Stettin und Wismar in Berlin die Vorgängerorganisation des heutigen Zentralverbandes Deutscher Schiffsmakler e.V. (ZVDS) gegründet. In Hamburg sitzt der Verband seit Mai 1919, seinen heutigen Namen trägt er bereits seit September 1920. Aktuell sind rund 260 Unternehmen, Befrachtungsmakler, An- und Verkaufsmakler, Klarierungsagenten sowie über die Linienagenturen auch größere ausländische Reedereien im ZVDS vertreten. www.zvds.de

John T. Essberger verstärkt sich mit dänischer Reederei

••• Die Hamburger Reederei John T. Essberger, die zur Rantzaugruppe gehört, hat die dänische Tankerreederei Crystal Nordic übernommen. Verkäufer ist Nordic Tankers and Embarcadero Maritime, ein Joint Venture von Borealis Maritime und dem Investor KKR. Crystal Nordic verfügt über 14 Chemikaliertanker mit einer Tragfähigkeit zwischen 4.000 und 12.000 DWT und bedient haupt-

sächlich Kunden in Nordeuropa. John T. Essberger ist ein führender Eigner und Betreiber von Chemikaliertankern in Europa. Die Flotte des Unternehmens besteht aus 23 Schiffen, die eine breite Palette verschiedener Chemikalien transportieren können. Die Übernahme von Crystal Nordic soll auch dazu beitragen, die Auslastung der kombinierten Flotte zu erhöhen. www.essberger.biz



Chemikaliertanker. Die „Nordic Nelly“ gehört zur Flotte der dänischen Reederei Crystal Nordic.

Foto: Crystal Nordic

Hapag-Lloyd profitiert von Zusammenschluss mit UASC

••• Die Linienreederei Hapag-Lloyd hat im Geschäftsjahr 2017 ein deutlich höheres operatives Ergebnis (EBIT) erzielt. Auf Basis der vorläufigen und untestierten Zahlen erhöhte sich das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen (EBITDA) deutlich auf 1.055 (2016: 607) Millionen Euro und das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) auf 411 (2016: 126) Millionen Euro.

Der Umsatz stieg im Geschäftsjahr 2017 auf 10,0 (2016: 7,7) Milliarden Euro, dazu trug auch eine verbesserte durchschnittliche Frachtrate von 1.051 USD/TEU bei (2016: 1.036 USD/TEU). Zugleich steigerte Hapag-Lloyd die Transportmenge mit einem Plus von 29,0 % sehr deutlich von 7,6 auf 9,8 Millionen TEU, während sich die Transportaufwendungen um 25,5 % auf 8,0 Milliarden Euro erhöhten – insbesondere durch mehr Transportvolumen und einen gestiegenen durchschnittlichen Bunkerverbrauchspreis von 318 USD/t (2016: 226 USD/t). Die Zahlen fallen auch deshalb höher



Fotos: Hapag-Lloyd

Frühlingsgefühle. Auch dank der Synergieeffekte durch die Fusion mit der Reederei UASC, die einige Megafrachter wie die „Barzan“ in die Verbindung eingebracht hat, legten die Hapag-Lloyd-Zahlen deutlich zu.

aus, weil die Reederei UASC seit Mai 2017 zum Konzern gehört.

Mit einer Flotte von 215 Containerschiffen, einer Transportkapazität von 1,6 Millionen TEU und einem Containerbestand von 2,3 Millionen TEU ist Hapag-Lloyd eine der weltweit führen-



den Linienreedereien. Das Unternehmen ist mit rund 12.000 Mitarbeitern an Standorten in 126 Ländern in über 420 Büros präsent. Neu hinzugekommen ist jüngst eine Niederlassung in Tema, der wichtigsten Hafenstadt im westafrikanischen Ghana. www.hapag-lloyd.com

AIDA vergibt weiteren Auftrag an Meyer-Werft

••• 2023 wird der Marktführer für Kreuzfahrten in Deutschland ein weiteres Schiff der neuesten Generation in Dienst stellen. Die „AIDAnova“, das erste Kreuzfahrtschiff dieser Schiffsklasse, geht Anfang Dezember auf Jungfernfahrt. Im Frühjahr 2021 und 2023 folgen die beiden Schwesterschiffe mit einer Größe von über 180.000 GT und rund 2.700 Kabinen. Damit gibt AIDA Cruises dem Touristikmarkt neue Wachstumspulse und wird der weiter

stark steigenden Nachfrage nach Kreuzfahrturlaub gerecht.

In den Ausbau seiner Flotte investiert das Unternehmen mehr als drei Milliarden Euro. Mit jedem neuen Schiff schafft das Unternehmen zudem rund 2.000 neue Arbeitsplätze an Bord und an Land und sorgt für viele tausend weitere hoch qualifizierte Jobs im deutschen und europäischen Schiffbau sowie der heimischen Zulieferindustrie.

www.aida.de



Vorreiterin. Das neue Flaggschiff „AIDAnova“ verfügt über LNG-Antrieb.

Foto: AIDA Cruises



Treffen. EU-Verkehrskommissarin Bulc mit EU-Parlamentarier Knut Fleckenstein (l.) und Thomas Rehder.

Kommissarin zu Besuch

••• Im Rahmen einer Hamburg-Visite ist EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc mit hochkarätigen Vertretern von VDR-Mitgliedsunternehmen zusammengetroffen. Begrüßt wurde sie von VDR-Präsidiumsmitglied Thomas Rehder. Bei einem Arbeitessen im Überseeclub diskutierte sie mit Unternehmern über aktuelle Schifffahrtsthemen – darunter die Klimaschutzpläne der IMO sowie die Frage, wie der Schifffahrtsstandort Europa international wettbewerbsfähiger gemacht werden könnte. Mit dabei war auch SPD-MdEP Knut Fleckenstein.

Foto: VDR

Seefahrtsschule Flensburg vergibt Patente

••• Ende Januar fand im Maritimen Zentrum der Fachschule für Seefahrt in Flensburg die Vergabe der Zeugnisse und Patente an zwei Lehrgänge statt. Der Lehrgang NK500 bestand aus 16 Schülern, von denen nur einer nicht erfolgreich war. Die Lehrgangsbeste war hier Anja Sommer, die dafür von der Schiffsbetriebstechnischen Gesellschaft Flensburg (STGF) einen



C750. Sämtliche 18 Teilnehmer des Lehrgangs waren erfolgreich.

Buchpreis überreicht bekam. Im Lehrgang C750 waren insgesamt 18 Schüler, die alle bestanden haben. Als Lehrgangsbeste schnitt Dr. Nicole Braun ab, die ebenfalls mit einem Buchpreis von der STGF ausgezeichnet wurde. Die Fachschule pflegt enge Kontakte zum Verband Deutscher Reeder und zahlreichen Mitgliedsreedereien.

www.seefahrtsschule.eu



NK500. Von den 16 Schülern des Lehrgangs haben 15 bestanden.

Foto: Fachschule für Seefahrt Flensburg

ClassNK mit DCS-Tool

••• Gemäß den Änderungen zu MARPOL Anhang VI, die das Datenerfassungssystem für den Treibstoffverbrauch von Schiffen ab dem 1. März 2018 verbindlich vorschreiben, wird ab 2019 die Erfassung und Meldung von Daten für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 5.000 BRT Pflicht. Die Klassifikationsgesellschaft ClassNK bietet einen neuen Service an, der Reedereien dabei unterstützt, ein entsprechendes Data Collection System (DCS) einzuführen, das die Vorgaben der IMO erfüllt.

Infos: mrv.support@classnkcs.co.jp



becker marine systems



CLEAN ENERGY AT PORT

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

HYBRID PORT ENERGY

LNG PowerPac



Manoeuvring Systems



Energy-Saving Devices



Alternative Energies

www.becker-marine-systems.com



Debatte. HSH-Vorstand Torsten Temp erlebt turbulente Zeiten.

Gefahr einer chinesischen Blase?

| Schiffsfiananzierung | Es war Tag 1 nach dem Ende der HSH Nordbank, wie man sie kannte. Es war Tag 1 einer möglicherweise neuen Zeitrechnung in der Schiffsfiananzierung. Marine Money hatte ein gutes Gespür für Timing mit seiner diesjährigen Hamburger Konferenz. Text: Max Johns



Marktplatz. Bei der Veranstaltung von „Marine Money“ im Hamburger Hotel Grand Elysée geht es auch um das Networking.



Berater. Thomas Mazur, Restrukturierungsexperte bei Deloitte.



Integrator. Jan-Henrik Többe will mit Zeaborn weiter wachsen.



Interesse. Auch das Auditorium war sehr gut besetzt.

Fast genau 24 Stunden zuvor hatten die Regierungschefs von Hamburg und Schleswig-Holstein die Käufer der HSH Nordbank bekanntgegeben (s. S. 24). Jetzt saß HSH-Vorstand Torsten Temp schlagfertig und pointiert wie gewohnt vor 450 Experten der Schiffsfinanzierung.

Klar und unmissverständlich rechnete er beim „German Ship Finance Forum“ von Marine Money mit der Vergangenheit ab: „Wir hatten völlig die Kontrolle verloren“, beschrieb er die Phase vor dem Ende des goldenen Zeitalters bis 2008 in der deutschen Schiffsfinanzierung. „Wir haben damals richtig dicke Fehler gemacht“ – die dann zum Niedergang des einst größten Schiffsfinanzierers der Welt geführt hätten. Aber Temp drückt sich nicht – weder um Antworten noch um Verantwortung. Und mit ein wenig Zufriedenheit fügt er an, dass der Verkauf immerhin auch eine ganze Menge Jobs gerettet habe – und obendrein eine wichtige Bank für die Stadt.

| Unterschiedliche Erwartungen | Das mag der gemeine Steuerzahler anders sehen. Und auch die wenigen Reeder im Publikum hatten bis dahin das Kleingedruckte in der Verkaufsvereinbarung zwischen Ländern und Käufern noch nicht verdaut. Denn immerhin sollen die meisten Schiffskredite, die noch in der Bank schlummern und nicht in die AÖR ausgegliedert wurden, in ein gesondertes Vehikel überführt werden. Und das bedeutet sicherlich beschleunigten und kreativen Kreditabbau. Bis dahin werden aber noch einige Monate vergehen.

Grundsätzlich hat die Konferenz erneut zahlreiche positive Signale gesetzt.

Ob Thomas Strobel (Unicredit) oder Paul Dowell (Howe Robinson): Die Zeichen stehen auf Markterholung, so deren Botschaft. 3,9 Prozent Wirtschaftswachstum und eine äußerst vorteilhafte Steuerreform in den USA würden die Nachfrage ankurbeln. Dowell bewertet deutlich längere Charterperioden im Containermarkt als klaren Indikator für eine dauerhafte Erholung.

Spannend wussten Phillip Wünschmann (Berenberg) und Thomas Mazur (Deloitte) vom schwunghaften Handel mit Schiffskrediten zu berichten. Interessant die Beobachtung, dass dabei oft das Erwartungsmanagement nicht stimmt. „Der Verkäufer will einen Kredit verkaufen, der Käufer erwartet ein Schiff. Da kommt es oft noch zu Missverständnissen“, so Mazur.

Eine interessante Weisheit für das Poesiebuch des Finanziers gab Chris Weyers (Stifel) mit auf den Weg: „Fondsmanager werden ihren Job nicht verlieren, wenn sie in Schiffe investieren und die Märkte sich anders entwickeln als vorhergesagt. Wenn aber der Deal schlecht strukturiert ist, sind sie ihren Job sofort los.“ Auch in



Flagge zeigen. Merle Stilkenbäumer und Scott R. Bergeron vom Liberianischen Register.



Kreditkäufer. Phillip Wünschmann, Leiter Shipping bei Berenberg..



Strategie. Dr. Kurt Klemme von der Reederei Nord.

diesem Punkt scheinen sich klassische Reeder und opportunistische Investoren zu unterscheiden.

Auf den Boden der Tatsachen holte Stephen Majeski (Breakwater) das Publikum mit der Feststellung, dass die meisten Schiffe einen schnellen Anstieg der Zinsen nicht aushalten würden. Auf keinen Fall würden die Frachtmärkte sich schneller erholen, als die Zinsverpflichtungen anwachsen könnten.

Beruhigend wirkte dagegen DAL-Finanzchef Lutz Weber. Das höchst solide aufgestellte Mutterhaus scheint offen für weitere Akquisitionen. Zugleich machte Weber aber auch klar, dass das Kerngeschäft einer stabilen Reederei darin besteht, Ware zu transportieren. Und darin seien viele deutsche Reedereien nach wie vor besser als andere. Für den →



Perspektive.

DAL-CFO Lutz Weber (M.)
mit Berater Siepman
(Braemar-Naves).

➔ nachhaltigen Erfolg wichtig sei es vor allem, eine ganz klare Idee vom eigenen Geschäftsmodell zu haben.

| Großes Potenzial | Für Heiterkeit sorgte Jan-Hendrik Többe (Zeaborn), der von der gerade erfolgten spektakulären Übernahme von E.R. Schifffahrt (s. S. 18) berichtete. Zeaborn wolle weiterhin aktiv zur dringend notwendigen Konsolidierung der Branche beitragen. In diesem Falle sei die Strategie allerdings der Opportunität gefolgt. Eine ehrliche Ansage, die vom Publikum goutiert wurde. Einen strategischen Ausblick auf die Zukunft gab schließlich Kurt Klemme (Reederei Nord): Er erwartet ein starkes

Wachstum in Märkten wie Afrika, das dann auch kleinere Verluste durch 3-D-Druck und andere Störungen ausgleiche. „Klassischer Transport auf Schiffen wird eher wachsen“, wies er den aufkommenden Hype über das Ende des Warentransports in Schranken. Allerdings ist Klemme sich sicher, dass die Blockchain-Technologie stark veraltete und übermäßig komplizierte Abläufe in der Schifffahrt ablösen könne und großes Potenzial habe.

Wirklich beunruhigend auf der Konferenz war eigentlich nur der Auftritt der chinesischen Leasingfirmen. Deren explosives Wachstum macht zwar so manchen Neubau heute erst möglich. Und selbst



Karriere. Ausgesuchte High-Potentials von der HSBA verfolgten interessiert das Geschehen.

Second-Hand-Käufe gehören inzwischen zum Standardrepertoire der neuen Leasing-Riesen. Doch erinnert die Geschichte auf derart skurrile Weise an den schnellen Aufstieg der deutschen Schiffsbanken und deren parastaatliche Unterstützung, dass Déjà-vu noch eine harmlose Umschreibung ist: Es werden wenige Sicherheiten verlangt, hohe Beleihungen sind üblich, ein starker Fokus liegt auf Containertonnage, und das Ganze wird mit künstlich billigem Geld bezahlt.

Klingt vertraut? Und so scheint die Gefahr einer chinesischen Blase groß – mit allen Konsequenzen, die man in Hamburg gerade besichtigen kann. |●●



„HSH-Investoren übernehmen Verantwortung für den Schifffahrtsstandort“

●●● Die Weltwirtschafts- und Finanzkrise von 2008/2009 hat vieles auf den Kopf gestellt und nicht nur in der Schifffahrt für fundamentale Kurswechsel gesorgt, sondern auch bei etablierten Partnern. Deutsche Banken, einst die größten Schiffsfianzierer der Welt, engagieren sich heute kaum noch in der Seeschifffahrt. Ein Grund ist die strengere Regulierung der Geldhäuser. Investitionen in Schiffe und vergleichbare Assets erfordern heute wesentlich mehr Eigenkapital als früher. Gleichzeitig möchten viele Banken aber auch strategisch weniger Schiffe in ihrem Portfolio haben – selbst wenn Reedereien mit soliden Konzepten an sie herantreten.

Viele Reedereien sind erfolgreich darin, neue Finanzpartner im Ausland zu finden. Doch kleinere Unternehmen haben es deutlich schwerer. Und mit der Übernahme der HSH Nordbank durch Finanzinvestoren haben sie nun eine Sorge mehr. Am Schifffahrtsportfolio der HSH hängen Tausende Arbeitsplätze in der maritimen Wirtschaft in Norddeutschland. Dadurch übernimmt der neue Eigentümer mit dem Kauf der Bank auch eine Verantwortung für den Schifffahrtsstandort Deutschland. Im weiteren Verkaufsprozess sollten die bisherigen Eigentümer Wert darauf legen, dass das zukünftige Konzept der Bank den Standort angemessen sichert und das maritime Cluster in Deutschland stärkt.

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR





Optimistisch. Hapag-Lloyd-CEO Rolf Habben Jansen, OECD-Forscher Olaf Merk und HHLA-CEO Angela Titzrath (v.l.n.r.) schauen zuversichtlich in die Zukunft der maritimen Branche.



Dankbar. Hapag-Lloyd-Aufsichtsratsvorsitzender Michael Behrendt bei der Bergföhung.

Fotos: Hapag-Lloyd

Den Aufschwung im Blick

| Analyse | Bei der Panel-Diskussion „Containerschifffahrt quo vadis?“ von Hapag-Lloyd machten die Teilnehmer der Branche Hoffnung. Text: Sebastian Meißner

Neun Jahre hält die Krise der internationalen Schifffahrtsindustrie bereits an. Nicht alle großen Reedereien konnten dem wirtschaftlichen Druck standhalten. Zwischen 2014 und Ende 2017 sind neun der 20 größten Player im Markt verschwunden – entweder aufgrund einer Fusion oder einer Insolvenz.

Um die Perspektiven der maritimen Branche zu besprechen, lud Hapag-Lloyd Mitte Februar unter dem Titel „Containerschifffahrt quo vadis?“ ins Ballinhaus in Hamburg ein. „Ich bin beeindruckt, wie viele hohe und höchste Vertreter bedeutender Kunden und Reedereien unserer Einladung gefolgt sind“, begrüßte der Aufsichtsratsvorsitzende und ehemalige VDR-Präsident Michael Behrendt die rund 200 Gäste.

| Wachstum trotz Krise | Der Journalist und Schifffahrtsexperte James Baker vom britischen Fachmagazin „Lloyd’s List“ moderierte im Anschluss die mit Angela Titzrath (CEO Hamburger Hafen und Logistik AG), Olaf Merk (Forscher am „International Transport Forum“ der OECD in Paris) und Hapag-Lloyd-CEO Rolf Habben Jansen prominent besetzte Podiumsdiskussion.

Dabei gab es immer wieder deutliche Anzeichen von Optimismus. Habben Jansen etwa glaubt nicht, dass erneut massive Überkapazitäten zu befürchten sind: „Zwei Jahre lang gab es praktisch keine Bestellungen. Jetzt liegt das Orderbuch bei etwa 15 Prozent der weltweiten Flotte, die stillgelegte Flotte bei weniger als einem Prozent und die Verschrottung bei zwei oder drei Prozent.“ Berücksichtige man, dass die Containerschifffahrt immer noch eine Wachstumsindustrie von vier bis fünf Prozent pro Jahr ist, könnte man ziemlich bald eine ausgeglichene Situation haben. Zur anhaltenden Konsolidierung sagte er: „So wie die Krise nicht immer weiter gehen wird, wird auch die Konsolidierung nicht ewig anhalten. Der Nutzen, den man daraus ziehen kann, mit anderen zusammenzugehen, wird zusehends kleiner.“

Ein wichtiger Aspekt der Diskussion war der Trend zu Containerriesen mit Kapazitäten von über 20.000 Standardcontainern (TEU). Auf die Zusammenarbeit von Linienreedern und Terminals hat dies große Auswirkungen: „Wir nehmen die Herausforderung an, die die Anläufe von großen Schiffen mit sich bringen, und möchten sie in eine Chance verwandeln“,

sagte HHLA-Chefin Angela Titzrath. Habben Jansen sieht ein Ende dieses Trends kommen. Aktuell seien etwa 30 Schiffe mit einer Kapazität von über 20.000 TEU unterwegs. 2020 werden es etwa 90 sein. Dabei sei es keineswegs so, dass die mit den größten Schiffen auch die besten Ergebnisse hätten, sagte er. „Größere Schiffe sind teurer. Ich denke, wir haben hier die Grenze der ökonomischen Vernunft allmählich erreicht.“ Der Reedereimanager ist der Überzeugung, dass die Verbindung Asien-Europa künftig auch mit Schiffen unter 20.000 TEU befahren wird.

| Kunden in der Pflicht | Für die Zukunft der Containerschifffahrt sagten die Experten eine Fokussierung auf die Kundenbedürfnisse voraus. „Die Economies of Scale haben wahrscheinlich ein Ende erreicht. Jetzt geht es darum, Service für Kunden zu bieten“, sagte Olaf Merk. Ins gleiche Horn stieß Habben Jansen, nahm jedoch auch die Kunden in die Pflicht. „Nach dieser Phase der Konsolidierung sollten wir als Industrie stärker darüber nachdenken, was unsere Kunden wollen. Es wäre andererseits aber auch ein gutes Zeichen, wenn die Kunden dies ihrerseits honorieren würden, indem sie dafür vernünftig bezahlen.“

Die Rolle Hamburgs als eine der maritimen Hauptstädte sahen die Teilnehmer nicht als selbstverständlich an. „Wir sollten realistisch sein: Die geografische Lage ist nicht wirklich ein Vorteil für den Hafen“, sagte Habben Jansen. HHLA-Chefin Titzrath setzt auf das lokale Know-how: „Hamburgs Stellung basiert nicht nur darauf, wie viele Unternehmen es hier gibt, sondern auch darauf, wie viel Expertise und Wissen in dieser Stadt vorhanden sind.“

Die Zuversicht der Branche auf ein erfreuliches Geschäftsjahr nimmt zu. „2018 könnte sich als das beste Jahr für die Containerschifffahrt seit dem Finanz-Crash 2008 herausstellen“ schreiben die Experten von „Lloyd’s List“. **|•••**



Abschied. Nach rund 20 Jahren zieht sich Erck Rickmers aus dem Schiffsmanagement zurück.

Position der Stärke

| Markt | Die Bremer Zeaborn-Gruppe übernimmt das Schiffsmanagement von E.R. Schiffahrt. Damit entsteht eine der größten Reedereien Deutschlands. Erck Rickmers bleibt aber in der Schifffahrt engagiert. Text: Hanns-Stefan Grosch

Die Konsolidierung in der deutschen Containerschifffahrt geht weiter: Der Hamburger Unternehmer Erck Rickmers hat sich von seinen Ship Management- und Ship Brokerage-Aktivitäten getrennt. Die Bremer Zeaborn-Gruppe, in der bereits Teile des insolventen Unternehmens von Erck Rickmers' Bruder Bertram aufgegangen sind, übernimmt rückwirkend zum 1. Januar 2018 sämtliche Geschäftsanteile der E.R. Schiffahrt sowie des Schiffsmaklers Harper Petersen & Co.

Bei der Transaktion setzen die Partner auf Kontinuität: Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon rund 200 an Land und 2.800 auf See, werden übernommen.

Nils Aden, derzeitiger Chief Executive Officer der E.R. Schiffahrt, wird auch in Zukunft die gemeinsamen Ship Management-Aktivitäten verantworten. Simon Aust bleibt Chief Executive Officer von Harper Petersen und Hamburg Hauptsitz der Gesellschaften. Diese Aspekte waren für den Verkäufer besonders wichtig: „Wir hatten auch andere Interessenten, etwa angelsächsische Private Equity Fonds“, berichtet Erck Rickmers. Doch die hätten das Unternehmen wohl zerschlagen. Dafür stecke aber zu viel Herzblut in seiner vor 20 Jahren gegründeten Firma. Aus unternehmerischer Verantwortung habe man daher „eine norddeutsche Lösung gesucht,

die auch gut für den Standort Hamburg ist“. Betriebsbedingte Kündigungen soll es nicht geben. „Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit ihrem exzellenten Know-how werden alle gebraucht.“

| Frühe Fokussierung | Doch warum überhaupt ein Verkauf? „Size matters“, sagt Rickmers. Der Bereederungsmarkt sei insbesondere in Deutschland zu kleinteilig. „E.R. Schiffahrt und Harper Petersen sind exzellent geführte und profitable Unternehmen. In der neuen Konstellation erreichen sie nun auch eine kritische Größe, um sich im internationalen Wettbewerb erfolgreich zu positionieren.“ Sein Unternehmen habe

Fotos: E.R. Schiffahrt

2012 mit der Übernahme von Komrowski selbst die Konsolidierung der Branche vorangetrieben. Danach sei es aber nicht mehr gelungen, weitere Unternehmen hinzuzukaufen – auch weil sich viele Reedereien aus Traditionsbewusstsein dagegen sträubten. 2016 stand die Idee im Raum, mit der Reederei seines Bruders Bertram Rickmers zu fusionieren. Doch am Ende passte es nicht, die Rickmers Group schlitterte in die Insolvenz – und die Zeaborn-Gruppe konnte sich 2017 einen Großteil der Schifffahrtsaktivitäten sichern.

Dagegen ist bei E.R. der Verkauf „proaktiv und aus einer Position der Stärke“ erfolgt. Im vergangenen Jahr habe man einen Vorsteuergewinn von knapp zehn Millionen Euro erzielt und stehe im Branchenvergleich gut da. „Wir sind schon ein bisschen stolz darauf, dass wir die letzten zehn Jahre ohne Restrukturierungsmaßnahmen seitens der Banken ausgekommen sind“, sagt Rickmers. Nicht einmal die Hausbank HSH habe per saldo Geld verloren.

Zur finanziellen Solidität trug bei, dass das Management der E.R.-Gruppe einige Entwicklungen im Markt frühzeitig erkannt und sich aufs Schiffsmanage-



Kontinuität. Nils Aden, seit drei Jahren CEO von E.R. Schifffahrt, bleibt in dieser Funktion auch in der neuen Konstellation an Bord.

ment fokussiert hat. In der Folge trennte man sich von notleidenden KG-Schiffen oder nutzte lukrative Verkaufsgelegenheiten – etwa von Schiffen mit lang laufenden Chartern. Das hat die Zahl der Schiffe im Management im Laufe der Zeit schrumpfen lassen, wodurch schließlich Handlungsbedarf entstand: „Eine Konsolidierung unter den deutschen Bereederungsgesellschaften ist angesichts der internationalen Markterfordernisse überfällig. Zeaborn verfolgt eine dynamische Wachstumsstrategie, die dem Unternehmen, seinen Mitarbeiterinnen und Mitar-

beitern und seinen Kunden eine attraktive Perspektive bietet“, so Erck Rickmers.

Er taxiert eine wettbewerbsfähige Größenordnung im Schiffsmanagement-Markt auf 200 bis 250 Schiffe – mit den 81 E.R.-Schiffen kommt Zeaborn jetzt bereits auf eine Flotte mit 165 Einheiten, weitere Akquisitionen sind durchaus geplant, wie das Führungsduo von Zeaborn, Ove Meyer und Jan Hendrik Többe, betont: „Auch in Zukunft werden wir weiteres Wachstum beispielsweise durch die zügige Integration weiterer Tonnage und Unternehmen vorantreiben.“

| Weiteres Wachstum | Gemeinsam mit Meyer und Többe hat der Bremer Bauunternehmer Kurt Zech die Zeaborn-Gruppe 2013 gegründet. Sie ist ein global agierendes, integriertes Schifffahrtsunternehmen, das die gesamte Wertschöpfungskette abdeckt sowie die Anforderungen des Kapitalmarktes erfüllt. Ein Schwerpunkt liegt im Bereich Schwergut- und Mehrzweckschiffe mit Tragfähigkeiten zwischen 7.500 und 30.000 Tonnen. „In diesem Segment wollen wir mittelfristig eine Flotte von 100 Schiffen haben“, so Zech-Sprecher Holger Römer. Derzeit seien es 65 – und damit die weltweit fünfgrößte Flotte. Nach der Integration der E.R. Schifffahrt mit ihren Tochtergesellschaften und dem Schiffsmakler Harper Petersen beschäftigt die Zeaborn-Gruppe rund 360 Mitarbeiter an Land und mehr als 5.000 auf See. Mit Standorten in Asien, Europa und den USA ist das Unternehmen weltweit vertreten.

Der Name Rickmers, der eng mit der Schifffahrt verbunden ist, bleibt der Branche aber erhalten: Mit 34 eigenen und gemeinsam mit Investoren finanzierten Schiffen ist die Erck Rickmers-Gruppe auch künftig in erheblichem Umfang in der maritimen Wirtschaft engagiert (s. Kasten links). „Ich bin dann nicht mehr Gesellschafter, sondern der größte Einzelkunde des Unternehmens – ein ganz neues Gefühl“, sagte Erck Rickmers. Darüber hinaus wird eine zum Jahreswechsel unter dem Traditionsnamen Blue Star Group neu etablierte Gesellschaft Schifffahrtsinvestments für institutionelle Anleger entwickeln. |...

E.R. Capital Holding: Immobilien, Firmen und Schiffe

••• Die Unternehmen von Erck Rickmers werden von der E.R. Capital Holding geführt. Die Gruppe ist breit diversifiziert mit Investitionsschwerpunkten in Immobilien (aktuell 25 Büro- und Gewerbeimmobilien mit einer Gesamtfläche von rund 130.000 m²), Mehrheitsbeteiligungen an Unternehmen (Wilhelm Stoll Maschinenfabrik, Angiokard Medizintechnik und Studioline Photostudios) sowie in der Schifffahrt. Hier verfügt die Holding über 34 eigene und gemeinsam mit Investoren finanzierte Schiffe:

25 Containerschiffe
mit 162.000 TEU

9 Massengutfrachter
mit 1.248.000 TDW

**Deutsche
Reeder
im Porträt**

Der Fährdienstleiter

| Teil 14 | Seit fünf Jahren ist **Søren Poulsgaard Jensen** Chef der deutsch-dänischen Reederei Scandlines. Er hat das Fährunternehmen fit gemacht, um auch im Wettbewerb mit dem geplanten Fehmarnbelt-Tunnel zu bestehen.

Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg

Natürlich ist er mit der Fähre gekommen: Schließlich betreibt die Reederei Scandlines, deren CEO Søren Poulsgaard Jensen ist, unter anderem die berühmte „Vogelfluglinie“ zwischen Rodby und Puttgarden, über die man ausgesprochen praktisch von Kopenhagen nach Hamburg gelangt. Der Chef reist da nicht inkognito, aber auch nicht als VIP: Ticket kaufen, in die Fahrspur einreihen, Auto in den Schiffsbauch fahren, über die Decks schlendern – so bekommt man ganz gut mit, ob alles reibungslos funktioniert oder wo es mal hakt. Einziger Unterschied zum Normalreisenden: Statt einen Kaffee zu trinken und aufs Meer zu schauen, hört sich der 49-jährige Poulsgaard Jensen an, was die Besatzungsmitglieder berichten. Und nach einer Dreiviertelstunde ist die kurze Fahrt über die Ostsee schon vorbei.

Mit dem Meer fing alles an: „Wer wie ich in den 1970er-Jahren in Esbjerg aufgewachsen ist, kam am Thema Hafen und Schifffahrt nicht vorbei“, sagt Poulsgaard Jensen. Heute ein florierender Standort für die Versorgung von Windenergieanlagen und Ölplattformen, dominierte in der dänischen Stadt seinerzeit noch der Fischfang – von dem etwa Poulsgaard Jensens Onkel lebte. Gleichzeitig waren Unternehmen wie der Logistiker Blue Water allgegenwärtig – und versprühten das Flair der großen weiten Welt.

„Jeder kannte jemanden, der mit Schiffen zu tun hatte“, erzählt Poulsgaard Jensen. Seine Eltern hatten zum Beispiel Bekannte bei Maersk Oil – und die stellten nach Poulsgaard Jensens Studentereksamen (Abitur) eine Verbindung zur Shippingsparte her. Das Traineeprogramm →



Deutschland-Sitz .
Von seinem Büro in
Hamburg aus kann
Scandlines-CEO Søren
Poulsgaard Jensen auf
den Michel schauen.



Die Hybrid-Lösung ist der erste Schritt.
Wir arbeiten kontinuierlich daran, dem
Zero-Emissions-Ziel näher zu kommen.

Søren Poulsgaard Jensen

→ ist ambitioniert: Poulsgaard Jensen rotiert durch zahlreiche Abteilungen. „Die Erwartung war natürlich, dass man bald ins Ausland kommt, idealerweise nach Asien.“

Es werden zunächst „nur“ die USA. Bei Maersk Line in Seattle lernt er eine Menge über das Containergeschäft. Nach zwei Jahren geht es zurück in die Heimat zum Sales- und Marketing-Studium an der Copenhagen Business School. Parallel zu den Kursen, die abends und am Wochenende stattfinden, arbeitet Poulsgaard Jensen in Vollzeit bei Maersk Oil & Gas als Recruiter im Personalwesen: „Ich habe dabei die Werkzeuge mitbekommen, um Leute richtig einschätzen zu können.“

Wieder zurück bei Maersk Line, wollte er möglichst schnell wieder ins Ausland – „aber stattdessen hat man mich regelmäßig befördert“. In Zwei-Jahres-Schritten geht es nach oben, zuletzt ist Poulsgaard Jensen als General Manager für die strategische Koordination der Transatlantikroute zuständig. Als Maersk 1999 den Konkurrenten Sealand kauft, besteht in Russland Integrationsbedarf: Die kleine Maersk-Dependance muss mit der größeren Sealand-Einheit zusammengelegt werden – in ei-

nem wahrlich herausfordernden Umfeld: „Wenn man das schafft, schafft man alles.“ Nach viereinhalb Jahren in Moskau geht es endlich nach Asien: In Indonesien ist er erstmals der Chef, in Thailand managt er als Geschäftsführer die Eingliederung der von Maersk übernommenen Reederei P&O Nedlloyd. Es folgen Aufenthalte in China und Hongkong.

„**Traffic Machine**“ | Doch so faszinierend die zahlreichen Stationen sind – für die Familie sind sie auch eine Belastung. „Bevor ich die vierte Station in vier Jahren angeboten kam, habe ich mich nach einem neuen Job umgeschaut.“ Gute Schulbildung für die zwei Kinder, Lebensstandard, Heimatgefühl: Dänemark ist erste Wahl. 2009 heuert Poulsgaard Jensen bei der Fährreederei Scandlines an und steht dort als Projektmanager gleich vor einer schwierigen strategischen Frage: Was tun mit der Frachtabteilung? Der Sparte fehlt die kritische Größe, es gibt starke Wettbewerber wie Stena und DFDS. „Wir mussten entscheiden, ob wir im großen Stil investieren oder besser verkaufen.“ Am Ende siegt die Fokussierung, die Frachtrouten

gehen 2012 an Stena und SOL. „Unser Ziel war es, Scandlines stärker als Passagierreederei aufzustellen. Unsere Kompetenz sind die kleinen Routen, der schnelle Umschlag, da sind wir besser als die anderen“, sagt Poulsgaard Jensen, der im selben Jahr zum CEO avanciert. „Traffic machine“ nennen sie bei Scandlines passenderweise ihre zwei Liniendienste zwischen Deutschland und Dänemark, sage und schreibe 42.000 Abfahrten gibt es pro Jahr, die Schiffe stehen eigentlich niemals still.

Vor allem auf der Strecke zwischen dem dänischen Rødby und dem deutschen Puttgarden brummt es. Seit 55 Jahren kommen Personen, Autos, Lkws und Züge über den Seeweg zuverlässig ans Ziel: Aktuell sind hier die „Deutschland“, „Prinsesse Benedikte“, „Schleswig-Holstein“ und „Prins Richard“ rund um die Uhr im Einsatz – und gewährleisten von beiden Häfen Abfahrten im 30-Minuten-Takt. Durch die intelligente Kombination von Diesel- und Elektroantrieb sind die Hybridfähren besonders umweltfreundlich unterwegs. „Wir arbeiten kontinuierlich daran, dem Zero-Emissions-Ziel näher zu kommen“, sagt Poulsgaard Jensen.

Søren Poulsgaard Jensen

- Geboren 1969 in Esbjerg
- 1990 Ausbildung bei Maersk, Einsatz in den USA
- 1996 Abschluss Sales & Marketing an der Copenhagen Business School
- 2000 bis 2009 verschiedene Management-Positionen bei Maersk, u.a. in Russland, Indonesien, Thailand, China und Hongkong
- 2009 Mitglied der Geschäftsführung von Scandlines, COO
- Seit 2012 CEO von Scandlines

Doch über kurz oder – wohl eher – lang droht den erfolgreichen Fährleuten mächtige Konkurrenz: Dänemark plant einen Straßen- und Eisenbahntunnel auf dem Meeresboden. Die prognostizierten Kosten für das ambitionierte Infrastrukturprojekt sind im Verlauf der Planungsphase bereits von 5,5 auf rund 9 Milliarden Euro emporgeschneit – das erschwert die Refinanzierung über die Maut gewaltig. Umweltschützer warnen vor unkalkulierbaren Risiken für Flora und Fauna, Anrainer befürchten nicht nur während der Bauzeit negative Folgen für den Tourismus.

| Treue Kundschaft | Ein weiteres Problem der Tunnelgräber: Wäre die Reederei noch in Staatsbesitz, könnte man den Fährbetrieb mehr oder weniger sang- und klanglos einstellen. Doch 2007 wurde das Unternehmen privatisiert – und denkt gar nicht daran, den erfolgreichen Geschäftsbetrieb aufzugeben: „Wir sind sicher, dass wir auch nach Eröffnung des Tunnels – wann immer das sein wird – weiterfahren werden“, sagt Poulsgaard Jensen.

Insbesondere drei Zielgruppen würden den Fährn die Treue halten, so das Kalkül: Menschen, denen es suspekt ist, 18 Kilometer unter dem Meer entlangzufahren – zum Vergleich: Beim Elbtunnel verläuft nur ein Kilometer unter Wasser; Lkw-Fahrer, die die Überfahrt als willkommene Gelegenheit für eine Ruhepause nutzen; und all jene, für die der Urlaub

idealerweise mit einem maritimen Erlebnis beginnt.

Scandlines zählt mittlerweile zu den profiliertesten Kritikern des Megaprojekts einer festen Fehmarnbelt-Querung. „Es geht uns um eine seriöse Kosten-Nutzen-Betrachtung und um fairen Wettbewerb“, sagt Poulsgaard Jensen. Dazu zählt etwa, dass die Zufahrten zu den Fährhäfen nicht ausgetrocknet werden, um die Auslastung des Tunnels zu verbessern. Und dass es bei den Mautgebühren kein Dumping auf Kosten der Steuerzahler gibt. Denn auf Basis der aktuellen Tunnel-Kalkulation hat Scandlines ein Ass im Ärmel: Ab 2028, also vermutlich eine ganze Zeit bevor der Tunnel fertig wird, soll die Reederei schuldenfrei sein und müsste dann keine Kapitalkosten mehr erwirtschaften. Das erhöht die finanzielle Flexibilität deutlich.

Die Reederei fährt auf ihren Linien profitabel, zwischen Rostock und Gedser etwa stieg das Lkw-Aufkommen im vergangenen Jahr um 17 Prozent. Die neue Verbindung und die neuen Fähren kom-

men gut an – Letztere waren jedoch eine schwere Geburt: Als sie mit erheblicher Verspätung ausgeliefert wurden, wogen sie 700 Tonnen zu viel. Angesichts des flachen Gewässers vor Gedser ein Unding. Scandlines verweigerte die Abnahme, die Werft ging darüber pleite. Später erwarb die Reederei die übergewichtigen Schiffe und ließ sie in einem aufwendigen Umbau abspecken – was enorme Zusatzkosten sowie weitere Verzögerungen mit sich brachte. Immerhin, ein Gutes hatte die Sache: Im Verlauf der Anpassung konnte auch der Antrieb modernisiert und auf Hybrid umgestellt werden. „Dadurch sind die Schiffe jetzt viel moderner als geplant“, sagt Poulsgaard Jensen, dem bei der ganzen Geschichte „eine Menge graue Haare gewachsen“ sind.

Die Schiffe heißen „Berlin“ und „Copenhagen“. Deutsch und dänisch, wie alles bei Scandlines: Neben der Zentrale in Kopenhagen gibt es eine Niederlassung in Hamburg, jeweils vier Schiffe der Flotte fahren unter deutscher bzw. dänischer Flagge, die Hälfte der knapp 2.000 Beschäftigten sind Dänen, die anderen Deutsche. Und außer in der dänischen Fähr-Vereinigung Færgerederierne ist Scandlines auch Mitglied im Verband Deutscher Reederei. „Rechtssystem, Politik, Mentalität – wir müssen immer beide Länder im Blick haben“, sagt Poulsgaard Jensen.

Dazu kommt die Vielfalt des Jobs: Der Reederei-Chef ist für die Schiffe und Mannschaften ebenso verantwortlich wie für die Bordershops in Rostock und Puttgarden, wo sich vor allem die Skandinavier nicht nur mit Hochprozentigem eindecken. Immerhin fast 30 Prozent des Umsatzes und knapp zehn Prozent des Gewinns stammen aus diesen Handelsaktivitäten.

„Unsere Perspektiven sind exzellent“, sagt Poulsgaard Jensen. „Wir verfügen mit unseren zwei Linien zwischen den wirtschaftsstarke und stabilen Regionen Deutschland und Skandinavien über ein solides Geschäftsmodell. Und wir sind absolute Experten in dem, was wir tun.“ Insofern sieht der Reederei-Chef auch kolportierte Ausstiegsabsichten des Eigentümers gelassen. „Wer Finanzinvestoren gehört, steht eigentlich immer zum Verkauf.“ Poulsgaard Jensen ist überzeugt: Scandlines ist auch künftig eine lohnende Investition. ■■■



Hybridfähre. Die „Berlin“ und ihr Schwesterschiff „Copenhagen“ sind die jüngsten Flottenmitglieder.

Foto: Scandlines

Scandlines

- Deutsch-dänische Fährreederei
- Gegründet 1872
- Mehr als 42.000 Abfahrten, 7,6 Millionen Passagiere, 1,8 Millionen Pkws, 0,7 Millionen Frachteinheiten, 38.000 Busse (Zahlen für 2017)
- Aktuell acht Schiffe, darunter sechs Hybrid-Fähren

www.scandlines.de



Fotos: Heiko Rilk/HSH Nordbank; picture-alliance/ dpa

Demontage. Ebenso wie der frühere Partner HSV, dessen Stadion man sponserte, steht auch die HSH Nordbank vor einem Neuanfang.

Ein neues Kapitel

| Privatisierung | Der Verkauf der HSH Nordbank ist besiegelt. Der einst größte Schiffsfinanzierer der Welt geht an angelsächsische Investoren. Doch es bleiben Restrisiken. Text: Hanns-Stefan Grosch

Ein Konsortium von Finanzinvestoren aus den USA und Großbritannien unter Führung der Investmentgesellschaft Cerberus und des Investors J. Christopher Flowers übernimmt die gemeinsame Landesbank von Hamburg und Schleswig-Holstein – HSH Nordbank – für rund eine Milliarde Euro. Die beiden Bundesländer verzichten auf die Möglichkeit, vorübergehend an einer Minderheitsbeteiligung festzuhalten.

Der Kaufpreis könnte sich allerdings noch reduzieren, falls die Bank die Verlustgarantie der Länder von zehn Milliarden Euro nicht voll in Anspruch nimmt. Diese Garantie soll vorzeitig beendet und an die Käufer ausgezahlt werden. Dafür erhalten die Länder einen Ausgleichsbetrag von 100 Millionen Euro.

„Für unsere Bank beginnt eine neue Zeitrechnung – unsere künftigen Eigentü-

mer gehören zu den weltweit erfahrensten Finanzinvestoren im Bankensektor. Das wird uns zusätzliche Chancen eröffnen, im Wettbewerb ohne die bisherigen Auflagen der EU zu agieren. Der Eigentümerwechsel gibt der Bank, unserer gesamten Mannschaft, den Kunden und der wirtschaftlichen Entwicklung unserer Heimatregion eine gute Perspektive“, sagt HSH-Vorstandschef Stefan Ermisch.

In den vergangenen Jahren habe man dank einer soliden operativen Entwicklung die Voraussetzungen dafür geschaffen. Es sei gelungen, die Kundenbasis zu verbreitern und Altlasten abzubauen: Allein im vergangenen Jahr reduzierte die HSH Nordbank ihre in der Abbaubank gebündelten sogenannten leistungsgestörten Engagements um mehr als die Hälfte auf rund sechs Milliarden Euro. Gleichzeitig hat die Bank im Vorfeld der Privatisierung

ihre Kapitalposition deutlich gefestigt – auch ohne Garantie der Länder.

| Zahlreiche Akteure | Der Hamburger Senat und die Landesregierung von Schleswig-Holstein haben dem Kaufvertrag zugestimmt. Die Parlamente müssen dem Deal jedoch noch ihren Segen geben – ebenso wie die EU-Kommission, die Finanzaufsicht BaFin und die Europäische Zentralbank. Ein großer Unsicherheitsfaktor bleibt der Wechsel der Einlagensicherung. Die HSH Nordbank ist Mitglied im Einlagensicherungssystem der Sparkassen. Nach Ablauf einer Übergangsfrist von zwei Jahren muss sie in die Haftungseinrichtung der privaten Banken wechseln. Der zuständige Bundesverband deutscher Banken hat da nach den Erfahrungen mit der Lehman-Pleite spitze Finger und will die Sache gründlich prüfen. Insgesamt dürfte



sich das Verfahren auf den verschiedenen Ebenen noch Monate hinziehen.

Die Verluste für die beiden Länderhaushalte zusammen bewegen sich im zweistelligen Milliardenbereich. Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Daniel Günther (CDU) bezifferte das finanzielle Risiko allein für Schleswig-Holstein auf maximal sieben

Großteil davon in Hamburg und Kiel – wegfallen werden.

| Große Verantwortung | Die EU-Kommission in Brüssel hatte 2016 entschieden, dass die Bank abgewickelt werden muss, wenn bis Ende Februar dieses Jahres kein Käufer gefunden wird. Das war die Bedin-

Milliarden Euro. Ex-Finanzsenator Peter Tschentscher (SPD) bestätigte die Summen auch für Hamburg. Das sei „der geringste Schaden, den wir erreichen konnten“, so Hamburgs neuer Erster Bürgermeister. Unklar ist noch, wie viele der zurzeit rund 2.000 Arbeitsplätze – der

gung dafür, dass Brüssel die milliarden-schweren Rettungspakete der beiden Länder für die HSH Nordbank billigt. Bei den Ländern verbleiben wird ziemlich sicher der Rest der sogenannten Gewährträgerhaftung im Wert von noch 2,4 Milliarden Euro. Das sind alte Geschäfte der Bank sowie Pensionszusagen für Mitarbeiter.

Außerdem hatten die Länder bereits vor zwei Jahren notleidende Kredite für 253 Schiffe mit einer ursprünglichen Forderungshöhe von 4,1 Milliarden Euro für 2,4 Milliarden Euro aus der Bank herausgekauft, um die HSH für Interessenten aufzuhübschen. Ulrike Helfer, Vorstand der eigens gegründeten HSH Portfolio-management AöR, rät hier zu Geduld: „Der Schifffahrtmarkt hat sich in der Vergangenheit immer wieder erholt – und das wird er auch diesmal tun. Wir müssen jetzt alle zusammen noch ein wenig durchhalten.“ |●●

TRANSAS

UNIQUE
INTEGRATED
INFRASTRUCTURE



THESIS | Transas Harmonized Eco System of Integrated Solutions
info@transas.com | www.transas.com



Foto: Stenaline

Stena mit mehr Passagieren

••• Die schwedische Fährreederei Stena Line meldet ein erfolgreiches Jahr auf den Routen von und nach Deutschland. Auf Kiel-Göteborg, Rostock-Trelleborg und Sassnitz-Trelleborg transportierte die Reederei 2017 957.680 Passagiere und 307.745 Pkws. Damit liegt Stena Line in Deutschland deutlich über Plan. Besonders erfreut zeigt sich Stena Line Deutschland-Geschäftsführer Ron Gerlach mit dem Ergebnis auf Kiel-Göteborg: „Zum 50. Geburtstag der Route konnten wir ein deutlich besseres Ergebnis als erwartet einfahren. Besonders positiv hat sich unser Intermodal-Angebot für die Frachtkunden ausgewirkt, unter anderem durch die neue Direktzugverbindung zwischen Triest und Kiel.“ Auch auf der Strecke Rostock-Trelleborg wurden die Erwartungen mit einem Zuwachs von 17 Prozent bei den Passagieren und 21 Prozent mehr Pkws übertroffen. Ein Grund hierfür ist der weiter optimierte Fahrplan mit bis zu sechs Abfahrten pro Tag.

www.stenaline.de

Hamburgs Hafen stagniert

••• Der gesamte Güterumschlag des Hamburger Hafens ist 2017 um ein Prozent auf 136,5 Millionen Tonnen zurückgegangen. Auch der Containerumschlag nahm um ein Prozent auf 8,8 Millionen Standardcontainer (TEU) ab. Die Wechsel bei den Reederei-Allianzen sowie die Pleite des Großkunden Hanjin haben beim Containerterminal von Eurogate zu einem Einbruch geführt. Der Umschlag sank hier um 25,6 Prozent auf knapp 1,7 Millionen TEU. Dagegen blieb der Umschlag in Bremerhaven mit gut 5,5 Millionen TEU im Vergleich zu

2016 nahezu konstant. Für seinen Tiefwasserhafen Wilhelmshaven konnte Eurogate sogar ein Umschlagplus von insgesamt 15,1 Prozent auf 554.000 TEU vermelden. Die HHLA wiederum profitierte vom Neuzuschnitt der Containerallianzen und steigerte ihren Containerumschlag an den drei Hamburger Terminals um 8,3 Prozent auf 6,9 Millionen TEU. Der Konzernumsatz stieg um gut sechs Prozent auf 1,25 Milliarden Euro, das Betriebsergebnis um mehr als fünf Prozent auf 173 Millionen Euro.

www.hhla.de

www.eurogate.de



Foto: Hasenpusch

Lichtblick. Während an den Hamburger HHLA-Terminals das Geschäft brummt, brach es beim Wettbewerber Eurogate ein.

Shanghai knackt 40-Mio.-TEU-Marke

••• Der größte Containerhafen der Welt, Shanghai, hat beim Bauxenumschlag einen neuen Rekord aufgestellt und 2017 erstmals die 40-Millionen-TEU-Marke durchbrochen. Zwischen 2007 und 2016 ist der Umschlag um 142 Prozent gestiegen, 2016 wurden 37,1 Millionen TEU erreicht. 1978 war man mit einem Umschlag von knapp 8.000 TEU gestartet. www.portshanghai.com.cn/en



Wachstum. Shanghai ist der bedeutendste Containerhafen der Welt.

Foto: chungking - stock.adobe.com

Bekanntnis. Das typische Rot prägt den Markenauftritt der Hamburg Süd.



Neue Container für Hamburg Süd

••• Mehr als 8.000 neue Boxen mit der charakteristischen roten Außenfarbe und dem weißen Hamburg Süd-Schriftzug sind von der Containerfabrik Maersk Container Industry (MCI) in der chinesischen Stadt Dongguan ausgeliefert worden. Die 40-Fuß-High-Cube-Trockencontainer sind mit einer speziellen, auf Wasser basierenden umweltfreundlichen Farbe beschichtet.

Die Einheiten gehören zu einem größeren Container-Neubauauftrag von Maersk

Line. Um ihren Kunden künftig weltweit eine noch bessere Equipment-Verfügbarkeit zu bieten, werden die Containerpools von Maersk Line und der Hamburg Süd voraussichtlich im Laufe des zweiten Quartals 2018 zusammengeführt. Dadurch entsteht – einschließlich der mehr als 350.000 Reeferboxen – die größte und gleichzeitig eine der modernsten Container-Flotten in der Linienschifffahrt, die von beiden Carriern eingesetzt wird.

„Die neuen roten, von MCI produzierten Container, sind ein wichtiges Zeichen für unsere Kunden, dass die Hamburg Süd ihre logistischen Anforderungen auch in Zukunft in gewohnter Weise erfüllen wird“, sagt Dr. Arnt Vespermann, CEO Hamburg Süd. „Die neuen Container sind ein Zeichen unserer Anerkennung für die starke Marke Hamburg Süd“, ergänzt Søren Toft, COO von Maersk Line.

www.hamburgsud.com

Foto: Hamburg Süd

WERFT GESUCHT? SEI DEIN EIGENER GAST!



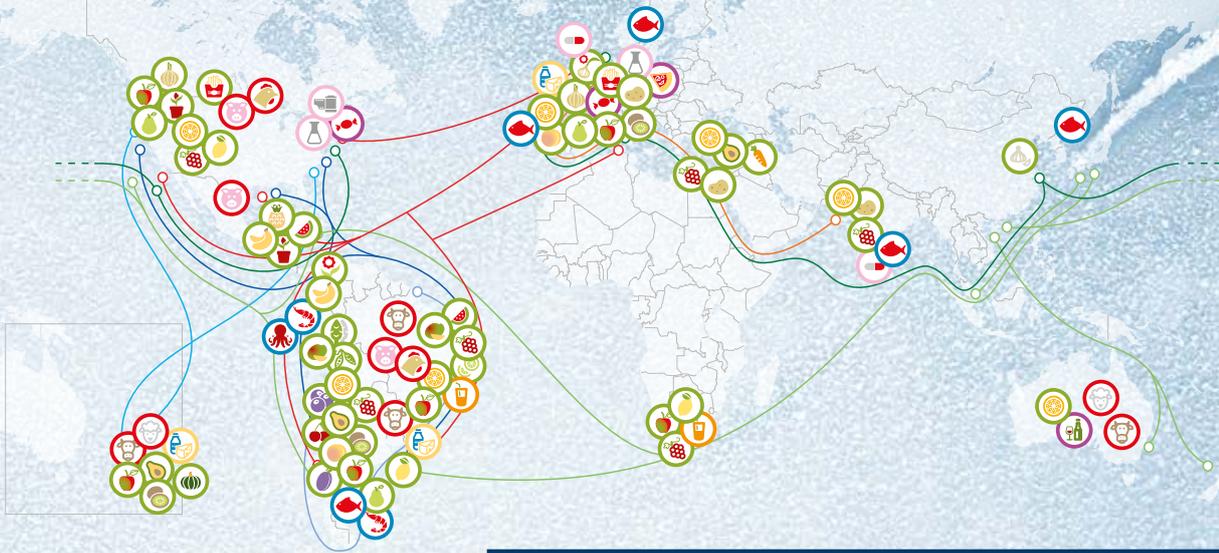
WWW.TRUSTEDDOCKS.COM



Auf die kalte Tour

| Warentransport | Kaum geerntet, schon gefroren und reisefertig im Reefer – beim Tiefkühlgerichte-Hersteller Frosta ist perfekte Logistik gefragt. Zutaten wie Brokkoli und Seelachs umrunden den halben Globus. Ohne die Seeschifffahrt wäre das nicht möglich.

Text: Gunther Meyn



Aus aller Welt Geschmack

Alaska-Seelachsfilet aus der Beringsee, Mandeln aus den USA, Brokkoli aus Ecuador, Speisequark aus Deutschland, Kurkuma aus Indien, Muskat aus Indonesien – beim Lesen dieser Liste läuft im Kopf automatisch eine imaginäre Weltreise ab. Tatsächlich aber steht man bloß vorm Tiefkühlregal im Supermarkt. Bei den leckeren Sachen handelt es sich um die Zutatenliste des „Schlemmerfilets Brokkoli Mandel“ von Frosta. Deutschlands Marktführer bei Tiefkühl-Fertiggerichten ist auch Vorreiter in Sachen Transparenz. Ob Fisch, Fleisch, Gemüse, Obst oder Gewürze – Verbraucher können bei jedem Produkt nachverfolgen, aus welchem Teil der Erde die Bestandteile ihrer Fertig Mahlzeit stammen. Besonders an-

schaulich ist der Zutaten-Tracker auf Frosta.de. Dort blinken sämtliche Herkunftsländer der über 200 verwendeten Zutaten auf einer virtuellen Weltkarte auf. Derzeit sind das 35.

Bei einem so weitverzweigten globalen Liefernetz sind perfekte Logistik und optimales Timing das A und O. Eine Schlüsselrolle spielt dabei die Schifffahrt

••• Deutsche Reedereien spielen eine zentrale Rolle beim globalen Lebensmitteltransport. Sie verschiffen die empfindliche Ware in modernen Kühlcontainern (Reefer) und gewährleisten so die Einhaltung der Kühlkette. Ein Hotspot für Reefer-Fracht ist Südamerika. Neben dem populärsten Exportschlager, den Bananen, kommen aus dieser Region auch Avocados, Guaven, Brokkoli, Ananas, Zitrusfrüchte sowie Rindfleisch und Meeresfrüchte. Hamburg Süd und Hapag-Lloyd gehören auf dieser Route zu den wichtigsten Carriern.

– ideal, um große Mengen über weite Strecken zuverlässig ans Ziel zu bringen.

Immerhin produziert Frosta jährlich 100 Millionen Tiefkühlgerichte. Allein im Stammwerk Bremerhaven laufen zwischen Januar und Dezember rund 850 Millionen Fischstäbchen vom Band. Aneinandergereiht würden sie fast zwei Mal um die Erde reichen!



Lieferservice. Die Tiefkühlzutaten kommen in Reefer-Linern nach Deutschland.



→ Rohstoff für den bei Alt und Jung beliebten Tiefkühl-Klassiker ist „Alaska-Seelachs“. Eigentlich heißt er ja „Alaska-Pollack“, gehört zur Familie der Dorsche und wird erst seit Ende der 1980er-Jahre zu Speisefisch verarbeitet. Aus Marketing-Gründen hat ihn der Lebensmittelhandel einfach zum „Lachs“ umgetauft. Mit Erfolg: Heute zählt Pollack alias Seelachs zu den beliebtesten Fischarten der Deutschen.

Der TK-Bestseller mag es bereits zu Lebzeiten kalt und ist den Gewässern des Nordpazifiks zu Hause. Besonders ergiebig sind die Bestände in der Westlichen Beringsee (amerikanische Seite) und im

Ochotskischen Meer (russische Seite). Aus diesen beiden Regionen deckt Frosta seinen Alaska-Seelachs-Bedarf – rund 40.000 Tonnen im Jahr.

| Aus dem Wasser in den Froster | Bereits auf hoher See beginnt der Produktionsprozess: „Unser Fisch wird gleich an Bord der Fangschiffe filetiert und bei minus 32 Grad im Blockfroster zu handlichen Single-Frozen-Blöcken tiefgefroren“, erklärt Manfred Grotjohann, bei Frosta zuständig für die Importabfertigung und Zollabwicklung von Fisch und Gemüse. „Dadurch ist absolute Frische garantiert!“ Damit Fischtrawler möglichst lange im Einsatz bleiben

Fotos: Frosta (3); phive2015; maruyam - Fotolia.com

Der Erfinder des Reinheitsgebots für Tiefkühlgerichte

- Mit einem Marktanteil von 30 Prozent ist Frosta hierzulande die Nummer 1 bei Tiefkühlgerichten. Die Produktion erfolgt am Hauptsitz Bremerhaven und den Standorten Lommatsch, Bobbenheim-Roxheim sowie im polnischen Bydgoszcz. Felix Ahlers (Foto), Sohn des Firmengründers Dirk Ahlers, leitet als Vorstandsvorsitzender die Geschicke des Familienunternehmens. Er hat auch das Frosta-Reinheitsgebots eingeführt. „Seit 2003 verzichten wir in allen Gerichten konsequent auf den Zusatz von Geschmacksverstärkern und Farbstoffen“, so Ahlers. www.frosta.de



können, übergeben sie den Fang an ein Transportschiff – zum Weitertransport in die Regionalhäfen Dutch Harbour oder Wladiwostok. Hier wirft der Veterinär einen kritischen Blick auf die Ware und gibt sein Okay für den Export. Erst vom Überseehafen im südkoreanischen Busan aus geht es schließlich auf große Fahrt nach Nordeuropa.

„Vom Fang bis zur Verarbeitung zum Fertiggericht vergehen in der Regel 70 Tage“, so Grotjohann. Wichtig: Zu keinem Zeitpunkt darf die Kühlkette unterbrochen werden. Auch die Weiterverarbeitung erfolgt im gefrorenen Zustand. Im Stammwerk in Bremerhaven werden die

Tiefkühlblöcke dann in kleine Einheiten zerschnitten und im Sekundentakt zu Fischstäbchen verarbeitet. Wer sich selbst ein Bild davon machen will, kann die Produktion durch das zur Straße hin offene, riesige Glasfenster beobachten.

Für einen Großteil der Seelachs-Charge ist erst im polnischen Frosta-Werk Bydgoszcz Endstation. Hier entstehen die zahlreichen Schlemmerfilet-Varianten aus dem TK-Sortiment. Wie alle Speisefische unterliegt auch der Alaska-Seelachs einer streng überwachten Fangquote. Frosta muss und kann für jeden einzelnen Fang nachweisen, dass der Fisch aus einer legalen Quote stammt. „Ohne gültige Bescheinigung dürfen wir die Ware gar nicht importieren“, erklärt Grotjohann.

Beim Familienunternehmen legt man auch sonst viel Wert auf ökologische Verantwortung und bezieht ausschließlich MSC-zertifizierten Fisch. MSC ist das wichtigste Nachhaltigkeitslogo der Branche. Darüber hinaus ermittelt Frosta für jedes Produkt eine Ökobilanz über die gesamte Herstellungs- und Lieferkette. „Dabei berücksichtigen wir sogar den Stromverbrauch, der für die Beleuchtung der Fischerlegungstische anfällt“, sagt Urban Buschmann. Der Diplom-Ingenieur ist bei Frosta fürs Nachhaltigkeitsmanagement zuständig.

| Brokkoli aus bester Lage | Neben Fisch aus Nordamerika darf im Schlemmerfilet eine weitere amerikanische Zutat nicht fehlen: Brokkoli. Das Frosta-Gemüse

wächst auf der Hochebene Ecuadors. „Das gemäßigte Klima mit einer Durchschnittstemperatur von 14 Grad Celsius ist der Grund für ein langsames Wachsen und damit einer hervorragenden und sehr typischen, aromatischen Geschmacksausbildung“ heißt es auf der Internetseite von Frosta.

Die in Äquatornähe nahezu senkrechte Sonneneinstrahlung verschafft dem engen Verwandten des Blumenkohl eine kräftige grüne Farbe und verhilft ihm zu einer sehr guten Konsistenz mit festen Röschen. Außerdem ermöglicht das konstante Klima bis zu drei Ernten pro Jahr. Weiterer Vorteil: Im Vergleich zum Flachlandanbau in Europa gibt es in 2.500 Metern Höhe kaum Schädlinge. Somit können die Bauern nahezu vollständig auf Pflanzenschutzmittel verzichten. Dadurch verbessert sich übrigens auch die Klimabilanz des Südamerika-Brokkolis (siehe Grafik S. 32).

Bei der Ernte trennen die Kleinbauern die Brokkoli-Köpfe per Hand vom Trieb ab und transportieren sie anschließend zum nahe gelegenen Verarbeitungsbetrieb. Dort wird das frische Gemüse gewaschen, blanchiert und in kleine, mundgerechte Röschen zerkleinert. Anschließend kommen sie in den Schockfroster, wo sie auf minus 45 Grad heruntergekühlt und in 500-Gramm-Einheiten zu 10-Kilo-Kartons verpackt werden. Insgesamt passen 2.000 dieser Kartons in einen 40-Fuß-Kühlcontainer, den sogenannten Reefer. Im Inneren der Boxen herrschen frostige minus →



Fließband. Bis zu 250.000 Fischstäbchen werden in Bremerhaven produziert – pro Stunde!



Formvollendet. Auch die knusprigen Schlemmerfilets basieren auf Alaska-Seelachs.



Fertigprodukt. Ob Fisch, Fleisch oder Gemüse – Frosta-Gerichte kommen ohne Zusatzstoffe aus.

Lkw-Transport aus Spanien

2.600 km, 400 kg
Brokkoli auf
Palette



2.600 km



Schiff-Transport aus Ecuador

Tiefkühlcontainer
12.000 km, 20 Ton-
nen Brokkoli pro
Container



12.000 km



→ 18 Grad Celsius. Nächste Station ist Guayaquil, der größte und wichtigste Hafen Ecuadors. Von hier aus gehen die Brokkoli-Reefer auf große Atlantiküberquerung, Destination Deutschland.

| Verlässliche Partner | Auf der Route „South America West Coast“ (SAWC) – „North Europe“ kommen auch die modernen Kühlcontainerschiffe der Linienreedereien Hapag-Lloyd und Hamburg Süd zum Einsatz. Rund 24 Tage dauert die Passage nach Nordeuropa, die durch den Panamakanal führt. Während der Reise teilen sich die Brokkoli-Boxen den Laderaum mit Obst und Gemüse aus ganz Südamerika. Zu den Stellplatznachbarn zählen Bananen, Ana-

nas, Avocados, Mandarinen, Aprikosen – und was sonst noch so frisch gekühlt den Atlantik überquert.

Hapag-Lloyd setzt auf dieser Route seine neuesten Schiffe der Valparaiso-Klasse ein. Sie sind 333 Meter lang, fassen 10.500 TEU – davon bis 2.100 Reefer – und passen gerade noch durch den im Jahr 2016 erweiterten Panamakanal.

„Die Reedereien haben 2017 rund 270.000 TEU Reefer auf der Südamerika-Route transportiert“, sagt Christian Denso, Sprecher bei Hapag-Lloyd. Allerdings mache Brokkoli, der zur Warengruppe 0704 „Cabbages and cauliflowers“ gehört, mit rund 1.500 TEU jährlich nur einen kleinen Teil aus. Zum Vergleich: Im gleichen

Fotos: Fresta (3); Hapag-Lloyd (2); phive2015, manucyan – Fotolia.com; Icons made by www.freepik.com, Vectors Market from www.flaticon.com

Die Brokkoli-Reise

••• Das Anbaugebiet in Ecuador befindet sich auf 2.500 Metern Höhe in der Provinz Cotopaxi, am Fuße des gleichnamigen Vulkans. In dieser Region mit seinem idealen Klima wird der Frosta-Brokkoli geerntet, weiterverarbeitet, gefroren und anschließend nach Europa verschifft.

ERNTE



Kopsache. Der schmackhafteste Teil der Pflanze, frisch vom Feld.

ZUSCHNITT



Kleinkram. Zerteilung der Brokkoli-Köpfchen in kleine Röschen.

Bessere Bilanz

••• Frosta ermittelt im Rahmen seiner Nachhaltigkeitspolitik auch die CO₂-Bilanz der verwendeten TK-Zutaten. Dabei stellt sich heraus: Der aus Ecuador per Schiff importierte Brokkoli weist gegenüber dem aus Spanien mit dem Lkw transportierten Brokkoli eine etwas bessere Klimabilanz aus. Das liegt an den günstigeren klimatischen Bedingungen in Südamerika und der schonenderen Anbauweise. Außerdem ist der Seetransport gemessen an der Transportmenge und -strecke sehr CO₂-arm.

Zeitraum wurden mit 150.000 TEU rund hundert Mal so viele Bananen verschifft.

Auch die Hamburg Süd bedient als traditioneller Linien-Carrier die SAWC-Region. Aktuell hat sie hier neun Schiffe im Liniendienst, darunter die großen Frachter der Cap-San-Klasse. Sie fassen bis zu 10.600 TEU inklusive 1.600 Reefer. „Der größte Teil des Brokkolis, den wir von Guayaquil aus transportieren, geht nach Deutschland, gefolgt von Japan und den USA“, sagt Christiane Krämer, Sprecherin von Hamburg Süd.

| Mit Sicherheit an Bord | Wie im Lebensmittelhandel üblich, lässt Frosta einen Großteil der Zutaten für seine Produkte

von Importeuren einführen. „Üblicherweise wird die Lieferung CFR – also Cost and Freight – vereinbart. Das bedeutet, dass der Verkäufer die Ware an Bord des Schiffs liefert“, so Grotjohann. „Außerdem versichern wir unsere Reefer-Transporte grundsätzlich gegen Beschädigungen an Bord, etwa durch einen Ausfall der Kühlaggregate.“

In der Regel aber kommt die Ware unversehrt in Deutschland an. „Es gibt vielleicht ein- oder zweimal im Jahr einen Störfall, bei dem die Lieferkette unterbrochen wird“, sagt Grotjohann. Angesichts von 3.000 Reefern TK-Ware, die Frosta jährlich bezieht, eine äußerst geringe Ausfallquote.

Sind alle Zutaten im Produktionswerk angekommen, beginnt die zeitnahe Verarbeitung zum beliebten Tiefkühlgericht. So transparent wie die gläserne Fischstäbchenproduktion in Bremerhaven sind auch die Rezepturen der Endprodukte. Firmenchef Felix Ahlers erklärt: „Herkunftsangaben und Mindesthaltbarkeitsdatum werden erst in letzter Sekunde auf die Verpackungen gedruckt. So können wir flexibel auf Herkunftsänderungen durch Ernteschwankungen reagieren. Selbst wenn in der laufenden Produktion Zutaten mit einer anderen Herkunft eingesetzt werden müssen, drucken wir immer die korrekten Angaben auf unsere Verpackungen.“ |•••

VERPACKUNG



Kühlung. 2.000 solcher Brokkoli-Kartons passen in einen 40-Fuß-Reefer.

BELADUNG



Kranarbeit. Der Reefer mit 20 Tonnen TK-Brokkoli wird aufs Containerschiff gesetzt.

PASSAGE



Kanaldurchfahrt. Die Reise von Guayaquil nach Nordeuropa führt durch den Panamakanal.



Präzise Passage



| HVCC | Das Hamburg Vessel Coordination Center dirigiert große Schiffe durchs Nadelöhr Elbe. Auch Reeder und Shipmanager profitieren von der IT-gesteuerten koordinierten Planung der Schiffseinläufe. Text: Gunther Meyn

Bereits weit vor ihrer Mündung breitet sich die Elbe immer weiter aus und verströmt ihr einmaliges Hochsee-Flair. Doch der Schein trügt: Für die gigantischen Containerschiffe der neuesten Generationen mutiert die wichtigste deutsche Seestraße mitunter vom Highway zur Einbahnstraße. Zwischen Brokdorf und dem Hamburger Hafen dürfen Schiffe, deren Breite zusammengerechnet 90 Meter überschreitet, einander nicht passieren. Eine echte Herausforderung.

Denn seit 2008 ist die Zahl der sogenannten „außergewöhnlich großen Fahrzeuge“ (AGF) um 60 Prozent gestiegen. So bezeichnet man Schiffe, die über 45 Meter breit und/oder 330 Meter lang sind. Aber nicht nur bei den Containerfrachtern schreitet die Evolution voran. Auch Kreuzfahrtschiffe, Bulker und RoRo-Frachter

werden mit jeder neuen Generation größer. Immer mehr Containerschiffe schaffen es nur noch bei Hochwasser von der Elbmündung bis in den Hamburger Hafen

Bei der wachsenden Zahl an großen Pöthen, die täglich Richtung Elbmündung schippert, ist eine ordnende Hand unverzichtbar. Diese Rolle übernimmt das HVCC Hamburg Vessel Coordination Center – ein Joint Venture der beiden Container- und Logistikunternehmen HHLA und Eurogate.

Das HVCC ist in zwei Abteilungen gegliedert. Die Feeder Logistik Zentrale (FLZ) optimiert seit 2004 die Rotation der Zubringerschiffe im Hamburger Hafen. Mit großem Erfolg: „Dank einer terminalübergreifenden Zusammenarbeit und der engen Kooperation mit Reedern, Maklern, Behörden und Lotsen konnten die Abfertigungszeiten der Feeder deutlich reduziert

werden“ erklärt HVCC-Geschäftsführer Gerald Hirt.

| Konfliktvermeider | Um die „großen Pöthe“ kümmert sich die zweite Abteilung, die Nautische Terminal Koordination (NTK). Hier koordinieren wir mit großem Vorlauf den Schiffsverkehr zum und vom Hamburger Hafen“, sagt Hirt. Dabei achten er und sein Team zum Beispiel darauf, ob ein Schiff früher oder später als geplant ankommt. In einem solchen Fall kann das HVCC nach Abstimmung mit der Liegeplatzplanung des Terminals den Reedern neue Zeitfenster für die Elbpassage vorschlagen, sodass die Schiffe mit der optimalen Geschwindigkeit einlaufen.

Durch die zentrale Abstimmung lassen sich zudem kritische Situationen im engen Elbfahrwasser vermeiden. Weiterer Vorteil:



Engpass. Je größer die Frachter, desto genauer müssen Schiffsbegegnungen in der Elbfahrtrine koordiniert werden.

„Unser Team optimiert Aufenthaltsdauer und Durchlaufzeiten im Hafen und verhindert so, dass Schiffe in der Deutschen Bucht auf Reede liegen müssen.“

Im letzten Jahr hat die NTK im Elbverkehr über 3.000 sogenannte „begegnungsrelevante Schiffsanläufe“ – also Situationen, bei denen es bisweilen richtig eng wird – überwacht. Zwar ist die Meldung von Großschiffen nicht verpflichtend. „Unsere Beratungsleistung wird aber von 90

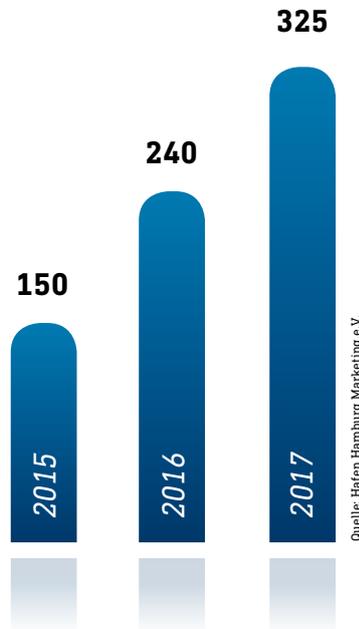
Prozent der Reeder gerne angenommen“, erklärt HVCC-Chef Hirt.

Für die komplexe Planung und Koordination der Schiffsanläufe nutzt das Team am Tollerort eine speziell auf ihre Anforderungen zugeschnittene Software. Sie erfasst sämtliche relevante Daten, darunter Reisegeschwindigkeit, Tidestände sowie Wettervorhersagen, und erstellt daraus einen Passagenplan für die Schiffsführer. Dank der Software haben die HVCC-Experten außerdem sämtliche Schiffsbewegungen in Nordeuropa auf dem Schirm und gleichen sie dynamisch mit der Verkehrslage auf der Elbe und im Hafen ab.

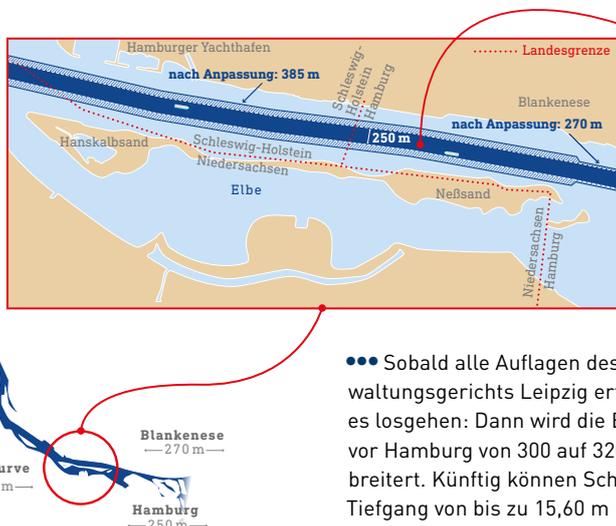
| IT-Service für Reeder | Bereits jetzt können 100 Nutzer der Terminals und der Nautischen Zentrale auf die Software zugreifen. Ab dem zweiten Quartal 2018 bekommen auch die mit dem HVCC arbeitenden Reeder Zugang zum System. Sie können dann die für sie erstellten Passagenpläne (neben einer Vielzahl anderer Informationen) direkt im System abrufen.

Die digitale Aufrüstung ist wichtig. Denn nach der geplanten Fahrinnenanpassung werden noch mehr AGF in Hamburg einlaufen. „Dadurch werden die Zeitfenster noch enger“, erwartet Hirt. Beim HVCC ist man bestens darauf vorbereitet – auch dank der softwaregestützten Effizienzsteigerung. |●●●

Größenwachstum. Die Zahl der Anläufe von Containerschiffen der Größenklasse von 14.000 TEU bis über 20.000 TEU hat sich im Hamburger Hafen innerhalb von zwei Jahren mehr als verdoppelt.



Mehr Platz für dicke Pötte: Die Elbe nach der Fahrinnenanpassung



●●● Sobald alle Auflagen des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig erfüllt sind, kann es losgehen: Dann wird die Elbfahrtrine vor Hamburg von 300 auf 320 Meter verbreitert. Künftig können Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 15,60 m (tideabhän-

gig) bzw. 13,50 m (tideunabhängig) den wichtigsten deutschen Hafen anlaufen. Zwischen Wedel und Wittenbergen soll die Elbe außerdem um eine sieben Kilometer lange und 385 Meter breite Begegnungsbox ergänzt werden (s. Karte).

Von Löwen und Drachen

| Südostasien | China setzt seine Interessen mit Infrastruktur-Großprojekten in Malaysia durch, die Singapurs Stellung gefährden könnten. Der Stadtstaat hält dagegen und will sich mit dem Hafen Tuas als führender globaler Maritimer Hub etablieren.

Text: Dirk Ruppik



Entwicklungshilfe. Malaysias Regierung (Bild: die Hauptstadt Kuala Lumpur) ist zur Realisierung seiner Infrastrukturprojekte auf die Unterstützung Chinas angewiesen.

Fotos: Delphostock, mirzakashan, anjich, Artid Ocean, Delphostock - stock.adobe.com



Hafenausbau.
Die Akteure ringen um die Vormachtstellung an der Straße von Malakka, die eine wichtige Schifffahrtsroute ist.

Der Ausbau von Häfen entlang einer der bedeutendsten Seewege der Welt – der Straße von Malakka – wird zunehmend zum Zweikampf. Neben der massiven Entwicklung von Tuas in Singapur und der laufenden Erweiterung von Tanjung Pelepas und Port Klang in Malaysia sind zwei weitere durch chinesische Investoren geförderte Projekte im Bau: das Melaka Gateway Projekt und der Tanjung

Sauh Port auf der indonesischen Insel Batam.

China erhöht auch aus geopolitischen Gründen seinen Einfluss auf Malaysia – schließlich laufen 80 Prozent des weltweiten maritimen Handelsverkehrs zwischen Ost und West durch die Meerenge. Jonathan Beard, Leiter Transport und Logistik Asien beim internationalen Planungs- und Beratungsunternehmen Arcadis, sagt: „In Sachen Logistikausbau bewegt sich →



Malaysia

Bevölkerung: 31 Millionen
Fläche: 330.323 km²
Staatsform: Parlament. Wahlmonarchie
Premierminister: Najib Razak
Logistics Performance Index: Platz 32
BIP: 296,4 Mrd. US-Dollar

Singapur

Bevölkerung: 5,6 Millionen
Fläche: 719 km²
Regierungssystem: Parlament. Republik
Premierminister: Lee Hsien Loong
Logistics Performance Index: Platz 5
BIP: 297,0 Mrd. US-Dollar



→ gerade extrem viel in Singapur und Malaysia – insbesondere an der Malakka-Straße.“ Außerdem investiert China in Schienentransportwege wie die Ostküstenverbindung (East Coast Rail Link), die die Häfen der Nordostküste mit dem bedeutenden Hafen Klang an der Westküste verbindet. Die Megaprojekte könnten die Handelsrouten der Region dramatisch verändern und nach ihrer Vollendung in zehn Jahren Milliarden von Dollar aus Singapur und einen großen Anteil des Transshipment-Volumens vom Hafen Singapur abziehen.

Entsprechend nervös beäugt Singapur seinen Nachbarn und die chinesischen Investitionen im Rahmen der One-Belt, One Road-Strategie (OBOR). Der Stadtstaat wird seine Pläne für die Zukunft auf die „Neue Seidenstraße“ abstimmen müssen. Der malaysische Hafen Klang steigerte 2016 seinen Containerumschlag um 10,8 Prozent auf 13,17 Millionen TEU. Allerdings wurde Klang im vergangenen Jahr stark von der Neuordnung der Containerdienste getroffen und büßte durch den Wegzug der Ocean Alliance nach Singapur gegenüber 2016 Volumen ein (s. Tabelle unten). Der renommierte malaysische Transportexperte Goh Bok Yen geht aber davon aus, dass der Großteil des Handels nach Malaysia zurückkehren wird, sobald die Infrastrukturprojekte abgeschlossen sind.

| Neue Konkurrenz | Der East Coast Rail Link ermöglicht es, Güter von Klang, aus dem Inland und dem Norden Malaysias zum Hafen Kuantan zu transportieren und von dort nach China zu verschiffen. Von China werden sie den gleichen Weg in umgekehrter Richtung nehmen, die Notwen-

digkeit für einen Transport via Singapur entfielen. Auch für Güter aus Thailand, Indien, dem Mittleren Osten und Indonesien eröffnen sich dadurch neue Möglichkeiten. Malaysia und China haben eine Hafenallianz geformt, um den Handel zu beschleunigen und zu vereinfachen. Ihr gehören zehn chinesische (Dalian, Shanghai, Ningbo, Qinzhou, Guangzhou, Fuzhou, Xiamen, Shenzhen, Hainan und Taicang) sowie sechs malaysische Häfen (Klang, Melakka, Penang, Johor, Kuantan und Bintulu) an.

| Ambitionierte Projekte | Der Schwerpunkt von Kuantan liegt bisher auf Schüttgut für die lokale Industrie. Für die künftige Schlüsselfunktion im Chinahandel wird der Terminal bis 2019 in zwei Phasen erweitert. Außerdem entsteht ein neuer Tiefwasserhafen für den Containerumschlag, der Schiffe bis 18.000 TEU und 16 Meter Tiefgang abfertigen kann. Zehn Kilometer vom Hafen entfernt wird als integriertes Logistikzentrum der Malaysia-China Kuantan Industrial Park gebaut, wo auch Hightech-Industrie angesiedelt werden soll.

Auf Carey Island nahe Malaysias wichtigstem Hafen Klang sollen ein integrierter Hafen, ein Industriepark, Freihandelszonen, Büro- und Wohnbauten sowie die entsprechende Infrastruktur entstehen – Gesamtinvestitionsvolumen: über 36 Milliarden Euro. Der Wechsel der Ocean Alliance nach Singapur hatte zwar Zweifel am tatsächlichen Bedarf aufkommen lassen. Transportminister Liow Tiong Lai dementierte Ende 2017 aber, dass das 100-km²-Projekt zum Stillstand gekommen sei. Mit chinesischer Hilfe soll sich innerhalb der nächsten 20 Jahre die Kapazität um bis zu 30 Millionen TEU erhöhen.

Strategie. Der Ausbau des malaysischen Hafens Klang steht ganz oben auf Chinas „Neuer Seidenstraßen“-Agenda.

Ambitioniert ist auch das Melaka Gateway project, das einen Tiefwasserhafen, Freihandelszonen, Industrieparks, Büro- und Wohngebiete, die größte private Marina Südostasiens sowie Einkaufszentren auf drei künstlichen Inseln und der natürlichen Insel Pulau Panjang vorsieht. Das 9-Milliarden-Euro-Vorhaben zielt ebenfalls gegen Singapur. Der malaysische Ökonom Hoo Ke Ping hält das gigantische Hafenprojekt auf Carey Island aber für ausreichend, zumal dessen Finanzierung durch chinesische Großunternehmen gedeckt sei. „Der neue Hafen Tuas in Singapur kann leicht die vierfache Containermenge aller malaysischen Häfen umschlagen. Zudem ist Singapurs Hafensystem sehr effizient“, sagte Ping. Auch Ex-Premier Mahathir bin Mohamad hält das Melaka Gateway Projekt für überflüssig.

| Antwort aus Singapur | Um im Wettbewerb führend zu bleiben, will sich Singapur in einen globalen Logistik-Hub verwandeln. So soll der weltweit zweitgrößte Containerhafen ab 2027 komplett in den westlich gelegenen Industriebezirk Tuas verlagert werden. Die Kapazität soll sich bis zum Jahr 2046 auf 65 Millionen TEU verdoppeln. Durch den Infrastrukturausbau wird der Stadtstaat laut Premierminister Lee Hsien Loong der wichtigste Hub in Südostasien bleiben.

Der Pasir Panjang Terminal (PPT) wird trotz des Umzugs der bisher bestehenden fünf Terminals (Tanjong Pagar, Keppel, Brani, Pasir Panjang 1 und 2) nach Tuas noch ausgebaut. Der Bau von Phase 3 und 4 wird die Kapazität um 15 Millionen auf 50 Millionen TEU erweitern. Bei vollständiger Inbetrieb-



Wachstum. Der malaysische Hafen Tanjung Pelas ist innerhalb von nur 18 Jahren unter die weltweiten Top-20 aufgestiegen.



Ausbau. Ein neues Tiefwasser-Terminal soll größere Schiffe nach Kuantan locken.

nahme im Jahr 2020 werden 15 neue Liegeplätze auf 6.000 m Kailänge zur Verfügung stehen. Dank bis zu 18 Metern Wassertiefe können auch Megafrachter abgefertigt werden. Der Betreiber PSA Singapore Terminals investiert in den Ausbau umgerechnet 2,3 Milliarden Euro. Im Vordergrund steht die Automatisierung – inklusive unbemannter Brückenkrane, die durch intelligente Systeme gesteuert werden. Dadurch soll insbesondere die Be- und Entladung von Schiffen mit mehr als 10.000 TEU effizienter ablaufen. Der Umzug der Terminals wird dann bis zu 600 Hektar für die neue Waterfront City von Shenton Way bis Pasir Panjang frei machen. In zehn Jahren sollen die ersten Terminals

in Tuas in Betrieb gehen. Dadurch entfällt der Transport zwischen den einzelnen Terminals, und die Produktivität steigt entsprechend. So könnte Singapur nach Ansicht der Experten der Londoner Agentur Drewry zum größten Hafenstandort weltweit avancieren.

Der Stadtstaat überzeugt ohnehin durch eine exzellente Infrastruktur, eine leistungsfähige und unbestechliche Verwaltung sowie eine konsequente Freihandelsorientierung. Ein Abkommen mit der EU wird zurzeit implementiert. Zu den Nachteilen zählen die Landknappheit, fehlende eigene Rohstoffvorkommen und eine damit verbundene starke Abhängigkeit vom Markt. Außerdem ist man auf ausländische Arbeitskräfte angewiesen und einer starken Konkurrenz mit benachbarten Ländern wie Malaysia ausgesetzt.

Ob Malaysia seinem Nachbarn die dominierende Rolle als führender Hafen in der Region wirklich streitig machen kann, hängt in erster Linie an der chinesischen Finanzierung der geplanten Großprojekte im Rahmen der „Neuen Seidenstraßen“-Strategie. Basis dafür ist eine weiterhin enge Bindung zwischen Malaysia und China. Doch schon mehrern sich Stimmen, die Premier Najib Razak einen Ausverkauf malaysischer Interessen vorwerfen. Die Parlamentswahl im Sommer könnte hier eine Richtungsentscheidung bringen. |...

der Region wirklich streitig machen kann, hängt in erster Linie an der chinesischen Finanzierung der geplanten Großprojekte im Rahmen der „Neuen Seidenstraßen“-Strategie. Basis dafür ist eine weiterhin enge Bindung zwischen Malaysia und China. Doch schon mehrern sich Stimmen, die Premier Najib Razak einen Ausverkauf malaysischer Interessen vorwerfen. Die Parlamentswahl im Sommer könnte hier eine Richtungsentscheidung bringen. |...

Silbermedaille. Der Containerumschlag in Singapurs Hafen stieg 2017 gegenüber dem Vorjahr um neun Prozent.



Die Top-20-Containerhäfen der Welt (in 1.000 TEU)

••• Die Liste der bedeutendsten Containerhäfen der Welt zeigt die wachsende Bedeutung Asiens und vor allem Chinas: Sechs der wichtigsten TEU-Umschlagplätze liegen in China, dazu kommt Hongkong.

Während europäische Häfen relativ an Bedeutung eingebüßt haben, dürften etwa die Standorte in Malaysia von den Plänen Chinas zu einer „Neuen Seidenstraße“ profitieren. Für die Entwicklung 2017 waren aber zunächst die neuen Reederei-Allianzen ausschlaggebend.

	Hafen	Staat	Region	2017	2016	2015	2014	2013
1	Shanghai	China	Jangtse-Delta	40.230	37.133	36.537	35.268	33.617
2	Singapore	Singapur	Malakka-Straße	33.670	30.904	30.922	33.869	32.240
3	Shenzhen	China	Perlfussdelta	25.210	23.979	24.204	23.798	23.280
4	Ningbo-Zhoushan	China	Jangtse-Delta	24.610	21.560	20.620	19.450	17.351
5	Busan	Südkorea	Straße von Korea	21.400	19.850	19.469	18.423	17.690
6	Hongkong	Hongkong	Perlfussdelta	20.760	19.813	20.073	22.374	22.352
7	Guangzhou	China	Perlfussdelta	20.370	18.858	17.625	16.160	15.309
8	Qingdao	China	Gelbes Meer	18.260	18.010	17.510	16.624	15.520
9	Dubai	Ver. Arab. Emirate	Arab. Halbinsel	15.440	14.772	15.592	14.750	13.641
10	Tianjin	China	Gelbes Meer	15.210	14.490	14.090	14.050	13.010
11	Rotterdam	Niederlande	Nordsee	13.600	12.385	12.235	12.453	11.621
12	Port Klang	Malaysia	Malakka-Straße	12.060	13.170	11.887	10.736	10.350
13	Antwerpen	Belgien	Nordsee	10.450	10.037	9.654	9.136	8.578
14	Xiamen	China	Formosa-Straße	10.380	9.614	9.183	8.572	8.010
15	Kaohsiung	Taiwan	Taiwan	10.240	10.465	10.264	10.593	9.938
16	Dalian	China	Gelbes Meer	9.710	9.614	9.450	10.128	10.860
17	Los Angeles	USA	US-Westküste	9.340	8.857	8.160	8.340	7.869
18	Hamburg	Deutschland	Nordsee	9.000	8.910	8.821	9.729	9.302
19	Tanjung Pelepas	Malaysia	Malakka-Straße	8.330	8.281	9.120	8.500	7.628
20	Laem Chabang	Thailand	Golf von Thailand	7.760	7.227	6.780	6.518	6.032

Mit Sinn fürs Detail

| Zulieferer-Serie | Kabinen, Klima & Co.: Rheinhold & Mahla (R&M) stattet Schiffe mit komfortablem Interieur aus. Das Unternehmen mauserte sich vom Underdog zum Marktführer. CEO Ramesh Krishnan verrät das Erfolgsgeheimnis. Text: Sabrina Junge

Cremefarbene Wände, eine Markise als maritimer Baldachin, dezenter Teppichboden: In den 1.650 Passagierkabinen auf der „AIDAprima“ ist nichts dem Zufall überlassen. Akribisch wurden hier Textilien, Möbel und Farbcodes ausgesucht. „Wenn der Gast den Raum betritt, soll er sich gleich wohlfühlen. Da muss von Raumaufteilung bis zur Einrichtung alles stimmen“, erklärt Ramesh Krishnan, CEO bei Rheinhold & Mahla (R&M).



Der 47-Jährige ist der Mann für die Details. Er sitzt seit sieben Jahren im Chefsessel des Hamburger Unternehmens, das sich auf die Inneneinrichtung von Schiffen spezialisiert hat. Krishnan hat die Internationalisierung von R&M weiter vorangetrieben. Die globale Präsenz wurde ausgedehnt, das Netzwerk ausgeweitet. Über 500 Mitarbeiter sind mittlerweile weltweit für R&M im Einsatz.

| Karaoke und Shopping | „Uns unterscheiden drei Dinge massiv von der Konkurrenz: die breite Angebotspalette, die Tiefe der Wertschöpfungskette und der frühe Einstieg in den Planungsprozess“, sagt Krishnan. Der Ansatz des Unternehmens sei ganzheitlich. „Wir konzipieren, produzieren, setzen um und übergeben die Räume schlüsselfertig.“ Fast alle Produkte werden in Eigenregie gefertigt – und das, obwohl das Portfolio breit und vielfältig

ist. „Von der Tür bis zu den Möbeln, von der Klimaanlage bis zur Dusche: Bei uns bekommen Kunden alles aus einer Hand“, so Krishnan.

Das gilt nicht nur beim Bau von Kabinen, sondern auch für die öffentlichen Bereiche. „An Bord der „AIDAprima“ haben wir 3.300 Quadratmeter Fläche gestaltet. Darunter die AIDA Plaza, Shops, die Diskothek D6 sowie die Bars Nightfly und Spray“, berichtet Krishnan.

Je nachdem, für welchen Markt die Kreuzfahrtschiffe vorgesehen sind, gibt es hier gravierende Unterschiede. „Während in Asien Karaokebars und Shoppingmöglichkeiten auf keinen Fall fehlen dürfen, wollen die Norweger viel Natur“, sagt er. Vorträge und Expeditionen stünden bei den Gästen aus Skandinavien hoch im Kurs. Der Deutsche möchte vor allem eins: Action. „Er versteht das Schiff als schwimmenden Erlebnispark und wünscht sich ein großes Freizeit- und Wellnessangebot“, so Krishnan.

Angenehmes Klima, frisches Essen, zuverlässiger Wäscheservice: Dass die Technik, die hinter dem Komfort steckt, immer uneingeschränkt funktioniert, auch darum kümmert sich das Team von R&M. Wenn es hinter den Kulissen mal hakt, greifen Krishnans Mitarbeiter ein. Schwierigkeiten machen →

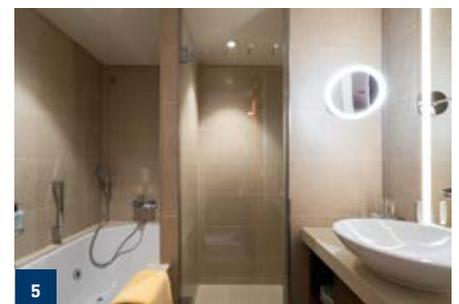
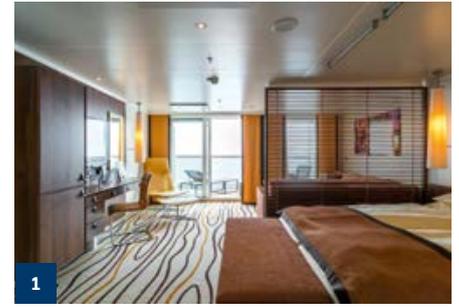
Spezialisten.

Kreuzfahrtschiffe sind das Kerngeschäft von R&M.



Strategie.

Ramesh Krishnan hat das Konzept von R&M an den turbulenten Schifffahrtsmarkt angepasst.



Fotos: AIDA Cruises; FR&M; Alexander Rudolph (1,5)

Produktionsprozess. Bis Kabinen, Nasszellen & Co. so aussehen wie hier auf der „AIDAprima“ (1 und 5) oder der „Viking Forseti“ (3), ist viel Arbeit erforderlich. Der Grundstein wird in der Designphase gelegt. In sogenannten Mock-up-Kabinen wird das „Look and Feel“ ermittelt. Sind alle Details fix, können die Techniker mit dem Bau der Kabinen beginnen (2 u. 4).



Fotos: Alexander Rudolph; R&M;

Baukasten. 600 Kabinen in 14 Tagen: Wenn es drauf ankommt, fertigt R&M in kürzester Zeit Hunderte Kabinen. Teppiche werden verlegt, Türen eingesetzt, Möbel platziert. Auch luxuriöses Interieur, wie hier an Bord der „AIDAprima“ (links) wird in Rekordgeschwindigkeit verbaut.



→ immer mal wieder defekte Rohrleitungen oder Klimaanlage. „Im nächsten Hafen gehen unsere Techniker dann an Bord und bringen alles wieder zum Laufen.“ Größere Umbauten seien eher selten, aber wenn sie anstehen, löst das R&M-Team auch das präzise und schnell. „Einmal wollte eine Reederei, dass wir aus einem Theater in kürzester Zeit weitere Passagierkabinen machen“, erzählt der studierte Maschinenbauer. „Wir haben den Bereich abgesperrt und Extraschichten eingelegt, während die Passagiere am Abend in den Clubs unterwegs waren. Vom Hämmern und Sägen haben sie nichts mitbekommen“, sagt er.

Dass alles so reibungslos klappt, ist vor allem der langen Erfahrung von R&M zu verdanken. Etwa 3.500 Schiffe hat das Unternehmen seit den 1960er-Jahren ausgestattet. Ein Schwerpunkt liegt zwar auf Kreuzfahrtschiffen. Aber auch auf Fähren, Offshore- und Spezialschiffen findet man Interieur von R&M. Aktuell arbeitet das Unternehmen an den neuen Fähren, die für Stena Line in China gefertigt werden. Die vier RoPax-Fähren werden 2019 und 2020 ausgeliefert.

| Look and Feel | Ob Kreuzfahrtgigant, Fähre oder Forschungsschiff: Die Planung solcher Projekte beginnt etwa zwei bis drei Jahre vor Schiffsauslieferung. „Als

Konzeptpartner sind wir früh dabei. Wir steigen direkt bei der Designphase in den Prozess ein“, sagt Krishnan. In sogenannten Mock-up-Kabinen wird dann zunächst das „Look and Feel“ ermittelt. Passen die Farben, welche Materialien wirken gut, ist die Anordnung der Möbel stimmig? Sind diese Fragen geklärt, geht es an die funktionale und technische Umsetzung.

Ist alles abgesegnet, kann konzipiert und losgebaut werden. Etwa ein Dreivierteljahr dauert es, bis alles an seinem Platz ist. Dann beginnt das „Finishing“: Feinkorrekturen werden vorgenommen, Stabilitätstests und Sicherheitsprüfungen durchgeführt. Die Anforderungen an das Material auf See sind dabei um ein Vielfaches höher als an Land.

| Effizienz und Weitblick | „Im Gegensatz zu vielen regionalen Anbietern machen wir aber nicht nur Neubau“, sagt Krishnan. „Auf uns kann der Kunde auch zählen, wenn es um Umbau oder Instandhaltung geht. Im Idealfall begleiten wir das Schiff so durch den kompletten Lebenszyklus.“

Einsparpotenzial gibt es beim Umgang mit den Ressourcen an Bord. „Wir haben aktuell mehrere Projekte, wo wir versuchen, durch digitale Lösungen den Energieverbrauch an Bord substantziell zu reduzieren“, so Krishnan. Dabei dürfe man

aber nicht den Blick fürs Ganze verlieren: „Es bringt nichts, wenn wir eine effizientere Klimaanlage installieren, dann aber an Bord Tausende von stromfressenden Glühbirnen verbauen“, mahnt Krishnan. Wie bei der sorgfältigen Gestaltung von Passagierkabinen kommt es eben auch hier auf die Details an. |●●●

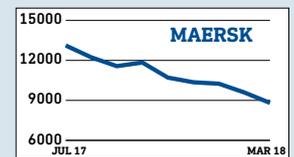
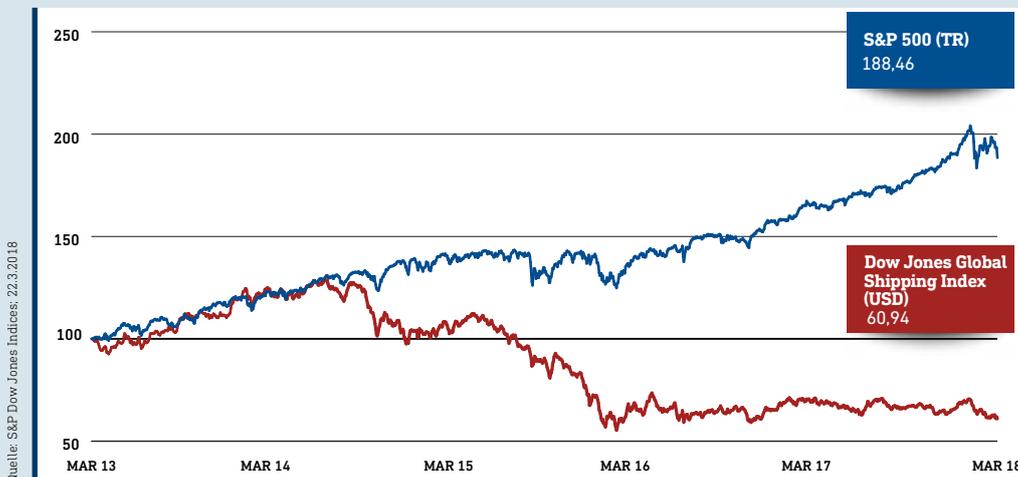


Rheinhold & Mahla
Since 1887

131 Jahre Tradition

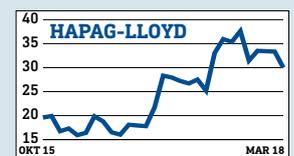
●●● 1887 in Celle gegründet, konzentrierte sich das Unternehmen zunächst auf die Produktion von Kieselgur und Kork. Erst später folgte die Spezialisierung auf die Innenausstattung von Schiffen. 2011 verlagerte R&M schließlich seinen Hauptsitz nach Hamburg. Weltweit arbeiten mittlerweile über 500 Angestellte für R&M.

www.rm-group.com



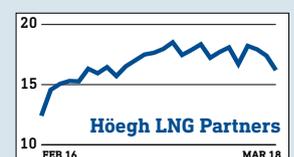
Maersk

••• Einen Absacker der ungewollten Art servierte Maersk, wenn man die Kursentwicklung seit Mitte 2017 betrachtet. Die Firma verlor einige Milliarden Dollar an Wert. Positiv fielen die Zahlen der neuen Tochter Hamburg Süd auf.



Hapag-Lloyd AG

••• Seit Monaten setzen Spekulanten auf Kursverluste bei der Hapag-Lloyd AG. Die Strategie, über Fusionen und Innovationen an Stärke zu gewinnen, zahlt sich aber aus: Der Kurs steigt seit dem Börsengang solide.



Höegh LNG Partners LP

••• Der in den USA börsennotierte Ableger des norwegischen Reedereikonzerns, der auf Gastransporte spezialisiert ist, hat die Funktion, die Schiffe der Reederei dort mithilfe von Anlegern günstig zu finanzieren.

Marenave: Ende des Engagements in der Schifffahrt – USA: MLPs wieder mit hohen Renditen

Politisch unruhige Zeiten sind wenig hilfreich für Schifffahrtsunternehmen. Das gilt umso mehr für Handelskriege oder deren Ankündigung. Mit den täglich neuen Verlautbarungen der Trump-Administration zu Zöllen, Abgaben und wirren Auslegungen der Bedeutung von Handelsdefiziten verbessert sich das Klima für den Weltmarkt kaum. Es kündigt sich weitere mögliche Volatilität an.

Entsprechend verhalten interpretiert die Ratingagentur Fitch daher die Großwetterlage für Containerreedereien, die ihre Schiffe verchartern. Hauptgrund sei die geringe Disziplin bei den Kapazitäten. Viel wichtiger aber sei, dass der US-Protektionismus und seine rumpelige Umsetzung zu einem Handelskrieg mit weitreichenden, negativen Auswirkungen auf den Welt-

handel führen könnte. Weniger Handel hieße weniger Bedarf an der Eincharterung von Containerschiffen. Leidtragende wären Unternehmen wie Seaspans, Costamare, Danaos oder GSL.

Das wohl vorläufig letzte Kapitel der maritimen Marenave spielte Ende März in Hamburg. Zuerst hatte Marenave, ursprünglich eine Gründung von Tobias König, seine Schiffe verloren. Jetzt kündigte die bisherige Ankeraktionärin Ernst Russ AG ihren Ausstieg an. Die Deutsche Balaton hat das Ruder übernommen und will die AG in Marna Beteiligungen umbenennen und völlig neu ausrichten. Diesmal wird es eine Strategie ohne maritime Elemente. Etwas verschwurbelt erklärte dazu der Vorstand: „Damit kann die Gesellschaft [...] nicht mehr ohne Weiteres

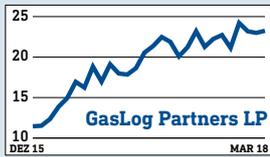
von der Umsetzung einer auf die Wiederausfüllung des maritimen Unternehmensgegenstandes abzielenden Strategie ausgehen.“ So endet eines der wenigen Experimente einer deutschen Reederei an der Börse. Es war ein richtiges und wichtiges Experiment zum denkbar unglücklichsten Zeitpunkt.

Die Hapag-Lloyd AG hat einen Teil der Börsianer enttäuscht – nämlich die Short Seller. Das sind Spekulanten, die auf fallende Börsenkurse wetten. Nach dem anhaltenden Wertzuwachs der Aktie hatte die Reederei das Interesse solcher Leerverkäufer auf sich gezogen. Wie der Blick auf die Grafik zeigt, gingen sie bislang buchstäblich leer aus. Der Kurs zieht seit Monaten beharrlich an.

Weniger Begeisterung hat dagegen bislang Maersk →



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



Quelle: Yahoo; Stand: 26.03.2018

GasLog Partners LP

••• Nach Zweifeln, ob GLOP die hohen Yield-Erwartungen erfüllen kann, ist die Pipeline der Schiffe wieder gut gefüllt, und die Anleger sehen gute Aussichten auf eine dauerhaft hohe Dividende des britischen Gas-tanker-Spezialisten.

→ mit seinem Strategie-wchsel von einem vielseitigen Konglomerat zu einem integrierten Logistikdienstleister an der Börse ausgelöst. Innerhalb eines Jahres verlor der Konzern mehrere Milliarden Dollar an Wert. Positives Highlight waren dabei die Ergebniszahlen der kürzlich erworbenen Hamburg Süd, die erstmals veröffentlicht wurden. Ungemach droht in den kommenden Wochen auf einem Kernmarkt der Reederei: COSCO hat angekündigt, die Kapazitäten auf den Routen von Asien nach Lateinamerika massiv zu erhöhen. Hier sind Maersk und Hamburg

Süd allerdings bestens gerüstet.

Abseits der eigentlichen Schifffahrt erlebten Investoren mit ihren Investments in Container bittere Konsequenzen. Die P&R-Gruppe hatte vollmundige Renditen versprochen, die auf dem lukrativen Rückkauf der Container basierte, in die die Anleger investierten. 51.000 Anleger erlitten durch die Insolvenz Verluste, als das Schneeballsystem kollabierte.

Einmal mehr lohnt sich ein Blick über den Atlantik auf ein hier weitgehend unbekanntes Anlagevehikel, die MLPs. Diese den KGs nicht ganz unähnlichen Konstruktionen haben

zwei schwere Jahre hinter sich. Die börsennotierten Unternehmen sind steueroptimiert und alleine yield-orientiert. Mangels Rendite litten die Kurse. Das hat sich geändert. Der Alerian MLP Index (AMLPI), der als Benchmark gilt, hatte nach einer Veränderung der Steuergesetze zunächst fünf Prozent verloren. Die meisten Schifffahrts-MLPs sind davon allerdings nicht betroffen, weshalb die Kurse ihre Ende 2017 begonnene Hausse fortsetzten – etwa die von **Höegh LNG Partners** mit 10,8 Prozent und die von **GasLog Partners LP** mit 9 Prozent. |•••

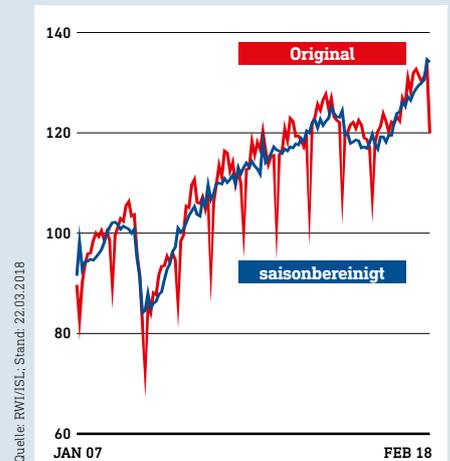
RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

Leichter Rückgang auf hohem Niveau

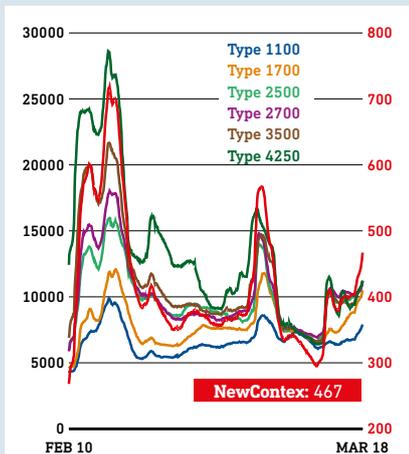
••• Der Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist im Februar 2018 gegenüber dem Vormonat leicht von (revidiert) 134,6 auf 134,1 zurückgegangen. Damit liegt der Index nur etwas unter dem bisherigen Höchstwert. Dies weist auf einen weiterhin sehr kräftigen Welt-handel hin. In den Index gehen die vom ISL im Rahmen seiner Marktbeobachtung

fortlaufend erhobenen Angaben zum Containerumschlag in internationalen Häfen ein – ein zuverlässiger Indikator für den Welthandel. Der Index enthält die Angaben zum Containerumschlag von 88 internationalen Häfen, auf die rund 60 Prozent des weltweiten Containerumschlags entfallen. Die Schnellschätzung für Februar basiert auf 48 Häfen, die gut drei Viertel des im Index abgebildeten Umschlags tätigen.

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



Quelle: RWI/ISL; Stand: 22.03.2018



Quelle: VHSS; Stand: 22.03.2018

NEW CONTEX

Index weiter auf der Gewinnerstraße

••• Der positive Trend beim New ConTex hält an. Die Eigner profitieren von einer guten Nachfrage bei sinkendem Angebot. In der Folge sind in den Segmenten zwischen 1.700 und 3.500 TEU Abschlüsse im fünfstelligen Bereich zu beobachten. Nur das 4.250-TEU-Segment blieb bei den 12-Monats-Kontrakten zuletzt noch unterhalb dieser Schwelle. Insgesamt konnte der von der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. herausgegebene New ConTex erneut zulegen

und stand Ende März bei 467 Punkten (+11) – erstmals seit August 2015 wurde damit die wichtige 450-Punkte-Marke überschritten. Im Schnitt liegt der Index jetzt gut 40 Prozent über dem Vorjahreswert. Betrachtet man die einzelnen Segmente, zeigen sich deutliche Unterschiede: So liegen die 1.100er um 23,8 Prozent (12 Monate) über dem Vorjahr, während die 1.700er um 52,6 Prozent zulegen konnten. Der anhaltende Bedarf lässt weiter steigende Raten erwarten. www.vhss.de

Zweitmarkt: lebhafter Handel

••• Die Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG vermittelte im Februar 422 Fondsanteile auf dem Zweitmarkt für Sachwertinvestments. Der nominale Gesamtumsatz lag bei 17,78 Millionen Euro. Auffallend war der vergleichsweise niedrige durchschnittliche Handelskurs, der mit

nur 53,95 Prozent weit unterhalb des Vormonats (87,96 Prozent) lag. Im Markt der Schiffsbeteiligungen kamen 60 Vermittlungen bei einem durchschnittlichen Handelskurs von 17,54 Prozent zustande und erzielten damit einen nominalen Umsatz von 3,19 Millionen Euro.

www.zweitmarkt.de

Commerzbank baut ab

••• Auch wegen der Kosten für den Konzernumbau hat sich der Gewinn der Commerzbank 2017 gegenüber dem Vorjahr von 279 auf 156 Mio. Euro nahezu halbiert. Finanzvorstand Stephan Engels will die neuen Bilanzierungsregeln (IFRS-9) nutzen, um problematische Schiffskredite schneller aus

den Büchern zu bekommen. „Wir denken, dass wir nun das Tempo noch mal erhöhen und unsere Schiffsfinauzierungen vor dem ursprünglichen Ziel 2020 nahezu vollständig abbauen können“, sagte Engels. 2017 schrumpfte das Volumen notleidender Kredite von 4,8 auf 2,6 Mrd. Euro.

www.commerzbank.de

Diskussion über Nord/LB

••• Die Eigner der NordLB diskutieren das künftige Geschäftsmodell der angeschlagenen Landesbank. „Wir befinden uns mitten in Gesprächen“, sagte der Präsident des niedersächsischen Sparkassenverbands, Thomas Mang. Die Träger müssten das Ergebnis dann mit der Aufsicht abstimmen. „Die NordLB ist angesichts des drückenden Schiffsportfolios

in einer durchaus schwierigen Lage“, sagte Mang, dessen Verband gut 26 Prozent an der NordLB hält. Niedersachsen kommt auf fast 60 Prozent. Ob die Sparkassen der NordLB notfalls Eigenkapital zuschießen würde, ließ Mang offen. Die NordLB ist einer der größten Schiffsfinauzierer der Welt und verbuchte 2016 einen Rekordverlust von 1,96 Mrd. Euro.

www.nordlb.de

Berenberg investiert in Schiffskredite

••• Die Privatbank Berenberg konnte auch 2017 ihren Wachstumskurs fortsetzen. Der Jahresüberschuss von 90,2 Mio. Euro sorgt für eine exzellente Eigenkapitalrendite von 43 Prozent. Vor allem das Aktiengeschäft entwickelte sich blendend. Das Corporate Banking basiert außer auf dem klassischen Firmenkundengeschäft auf Spezialwissen und Transaktionsbegleitung vor allem in den

Branchenthemen Infrastructure & Energy, Schifffahrt und Immobilien. 2017 konnte Berenberg insgesamt fünf Kreditfonds aufsetzen, in die institutionelle und private Anleger über 700 Mio. Euro investiert haben. Fast der gesamte Betrag konnte bereits in Transaktionen des Structured Finance, in Wind- und Solarparks sowie in „Schiffskredite mit besonderem Chance-Risiko-Profil“ fließen.

www.berenberg.de

LUKOIL
OIL COMPANY

Need luboil?
Think LUKOIL!

luboilorder@lukoil.com
www.lukoilmarine.com

LUKOIL Marine Lubricants
MARINE IN ALL WE DO!

Dickes Polster, weicher Markt

| Vertragserneuerung | Die Finanzlage der P&I Clubs ist sehr gut. Sollte es wieder zu mehr Schäden kommen, könnten die Reserven bei einigen Clubs aber rasch schmelzen. Ratingagenturen erwarten, dass der Druck zunimmt.

Für die Reeder waren die vergangenen Vertragserneuerungen mit ihren P&I Clubs erneut erfreulich. Die Clubs der International Group (IG) hatten im Vorfeld schon zum zweiten Mal in Folge von der Ankündigung genereller Prämien erhöhungen (General Increase) abgesehen. Eigner mit schadenarmen Flotten konnten leichte Prämienreduzierungen bei ihren Schiffshaftpflichtdeckungen erreichen. Allzu große Sprünge sollen nach Angaben von Maklern aber nicht möglich gewesen sein.

| Harter Kampf | Trotz der starken Konkurrenz zwischen den Clubs kam es dieses Jahr offenbar nicht zu Flottenwechseln. Der norwegische Club Skuld konnte dennoch Marktanteile gewinnen. Die versicherte Tonnage sei um 9,4 Prozent gestiegen – darunter Neubauten, die im Laufe des Jahres abgeliefert werden. Insgesamt stellt Skuld jetzt die P&I-Deckung für eine Flotte von 92 Mio. BRZ. Der Club beschreibt die diesjährige Erneuerungsrunde als hart umkämpft. Außerdem soll der West of England Club einer Quelle des Magazins „Fairplay“ zufolge ein langjähriges Mitglied verloren haben.

Der Grund für den weichen Markt sind die dicken

Finanzpolster, auf denen die Clubs sitzen. Der Makler Aon beziffert die Reserven der 13 IG-Mitglieder auf zusammen fünf Milliarden Dollar.

Den Clubs hat vor allem geholfen, dass die vergangenen Jahre relativ schadenarm waren. 2017 kamen ihnen außerdem gute Kapitalanlageergebnisse zu Hilfe. Gleichzeitig stieg zwar auch die Schaden-Kosten-Quote von 91,36 auf 94,39 Prozent: Von 100 Euro Prämie gingen 94,39 Euro für Schäden und Kosten drauf. Aon sieht darin aber keinen besorgniserregenden Trend, sondern die Folge des Verzichts auf Prämienraten (Deferred und Final Calls) und Prämienrückzahlungen.

Trotz der guten Lage der Clubs hat der Makler Tysers

Zweifel daran, dass die nächsten Verhandlungen ähnlich gut für die Reeder ablaufen werden. In einem vor den Erneuerungen erschienenen Bericht rät er ihnen, die Lage jetzt voll auszunutzen, denn bald könnte ein Wendepunkt im P&I-Markt erreicht sein.

| Weniger Profit | Ähnlich sieht das die Ratingagentur Standard & Poor's (S&P). S&P erwartet, dass die Ergebnisse der Gegenseitigkeitsversicherer dieses Jahr unter Druck geraten werden. „Die schwächer werdenden Ergebnisse sind zum Teil marktgetrieben und reflektieren die seit einigen Jahren sinkenden Prämien“, schreibt S&P-Analyst Mark Nicholson. Außerdem spielen die Funktion der Clubs

als Gegenseitigkeitsversicherer eine Rolle. „Einige Clubs haben 2017/2018 Kapital an ihre Mitglieder zurückgegeben. Damit haben sie zwar ihre Profitabilität verringert, aber ihre nicht profitorientierte Rolle erfüllt.“

Die Ratingagentur erwartet deshalb, dass die Clubs aufgrund höherer Schäden im Geschäftsjahr 2017/2018 schwächere Ergebnisse abliefern. Die durchschnittliche Schaden-Kosten-Quote der Clubs wird nach S&P-Schätzungen 104 Prozent erreichen, in den Folgejahren zwischen 99 und 103 Prozent. Zuletzt konnten einige Clubs mit starken Kapitalanlageergebnissen die schwächeren technischen Ergebnisse ausgleichen. S&P rechnet aber nicht mit Ratingverschlechterungen. Bei allen IG-Mitgliedern ist der Aus-



Perspektive. Die P&I Clubs könnten bald wieder in schwierigeres Fahrwasser kommen.

Foto: RANJITH AR - Pexels



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

blick stabil, beim London Club sogar positiv.

| Stabiles Rating | Auch die auf Versicherer spezialisierte Ratingagentur A.M. Best glaubt, dass es für die Clubs schwierig wird, die hohen Kapitalpuffer aufrechtzuerhalten: „Die Aussicht auf bescheidene Kapitalerträge aufgrund der anhaltenden Niedrigzinsphase bedeutet, dass Clubs technische Ergebnisse nahe der Break-Even-Marke erreichen müssen, wenn das jetzige Niveau an freien Reserven erhalten bleiben soll.“ Ebenso wie S&P sieht A.M. Best aber keinen Anlass für Ratingveränderungen.

Höhere Schäden könnten eine zusätzliche Last bedeuten. In den vergangenen Jahren sind oft auftretende kleinere Schäden seltener geworden – auch wegen häufiger eingesetzter Selbstbeteiligungen. Die durchschnittliche Schadenhöhe wächst allerdings. Laut A.M. Best könnte die Zahl der Schäden wieder steigen. Ein Grund seien die sich erholenden Schifffahrtsmärkte. Denn die schwierige Lage hatte auch sinkende Schadenzahlen zur Folge – die Schiffe machten weniger Fahrten, die Warenmengen waren kleiner, und es gab weniger Abwehrreaktionen erfahrener Crews. Das könnte sich in einer Aufschwungphase ändern. |●●



Standort. Ein weiterer britischer Versicherer wechselt nach Rotterdam.

Brexit: Steamship Mutual geht in die Niederlande

●● Der britische P&I Club Steamship Mutual hat ein Ziel für seine Post-Brexit-Tochter gefunden. Das Mitglied der International Group wird nach Rotterdam gehen. Damit ist Steamship der zweite P&I Club, den es in die Niederlande zieht. Zuvor hatte der UK P&I Club angekündigt, von dort sein kontinental-europäisches Post-Brexit-Geschäft zu betreiben. Der EU-Austritt Großbritanniens macht den P&I Clubs besonders zu schaffen, da sie viel Geschäft mit Reedern in Kontinentaleuropa machen. Kommt es zu einem Austritt ohne den Erhalt der sogenannten Passporting-Rechte, dürfen britische Versicherer danach kein Geschäft mehr in der EU zeichnen. Die meisten britischen P&I Clubs haben deshalb bereits Töchter in einem EU-Mitgliedstaat gegründet oder stehen kurz davor.

Die beliebtesten Ziele sind Luxemburg, Irland und die Niederlande. Luxemburg hat den Vorteil, dass die dortige Aufsicht das Geschäft der Gegenseitigkeitsversicherer bereits kennt, da sich dort mit West of England und Shipowners Mutual schon zuvor zwei Clubs angesiedelt hatten.

www.steamshipmutual.com

Clyde wildert bei Ince

●● Die britische Großkanzlei Clyde & Co hat ein Team von Schiffsversicherungsexperten für den neuen Standort in Hamburg von Ince & Co abgeworben. Die Rechtsanwälte Daniel Jones, Volker Lücke, Tim Schommer und Eckehard Volz haben sich mit Mandaten für deutsche und skandinavische Reeder sowie P&I Clubs einen Namen gemacht. Hamburg ist der zweite Standort von Clyde & Co in Deutschland. Seit Juli 2016 ist sie schon in Düsseldorf präsent. www.clydeco.com

Steuer zu XL Catlin

●● Volker Steuerer wird als Underwriting Manager Marine künftig das deutsche Transportversicherungsteam des Industrie- und Rückversicherers XL leiten. Steuerer wird in Köln sitzen und an Bert Nelen berichten, der Regional Product Leader Marine für die Region Europa, Naher Osten und Afrika ist. Er ist seit 2001 bei XL, vorher arbeitete er für den Kölner Versicherer Gothaer, bei dem er seit 1994 in der Transportabteilung tätig war.

www.xlcatlin.de

Foto: Skitterphoto – Pixels



Freie Reedereiinspektoren - Marine Superintendents Ltd.

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand / Germany

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

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

Arbeitsgerät.
Forschungseisbrecher
wie die „Polarstern“
sind ein rares Gut.



Forschungskonsortium koordiniert Eisbrecher-Einsatz

••• 15 Partner aus 13 Ländern, darunter zwei nordamerikanische Partner aus den USA und Kanada, haben sich zusammengetan, um die Forschungskapazitäten im eisbedeckten Arktischen Ozean auszubauen. Mit dem Projekt „ARICE – Arctic Research Icebreaker Consortium“ (Konsortium

für Forschungseisbrecher in der Arktis) wollen die Partner die bestehende polare Forschungsflotte besser koordinieren und Wissenschaftlern Zugang zu sechs Forschungseisbrechern – darunter die von der Reederei Laeisz betreute „Polarstern“ – bieten. Darüber hinaus wird das Konsor-

tium eng mit Partnern aus der maritimen Wirtschaft zusammenarbeiten. Die Europäische Kommission fördert das Projekt, das vom Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung (AWI) koordiniert wird, mit sechs Millionen Euro.

www.awi.de

Fotos: AWI/Mario Hoppmann

BRIESE-Preis für Sedimentforschung

••• Der BRIESE-Preis für Meeresforschung 2017 geht an Dr. Soeren Ahmerkamp. Die Jury würdigt damit seine Forschung zum Sauerstofftransport in sandigen Nordseesedimenten und wie dieser die Aktivität der dort lebenden Bakterien beeinflusst. Dazu kombinierte der Wissenschaftler Laborversuche, Modellrechnungen und Feldmessungen, für die er ein spezielles Meeresbodenobservatorium entwickelte. Ahmerkamp konnte erstmals unter Feldbedingungen zeigen, dass Ripelstrukturen sandiger Meeresböden dazu führen, dass Sauerstoff und

Nährstoffe tiefer ins Sediment dringen als bei glatten Böden und so die Mikroorganismen besser versorgen. Sande spielen nicht zuletzt deswegen eine besonders wichtige Rolle als Filter für Nährstoffeinträge.

Der von der Reederei Briese gestiftete und vom Leibniz-Institut für Ostseeforschung Warnemünde (IOW) wissenschaftlich betreute Preis für herausragende Doktorarbeiten in der Meeresforschung ist mit 5.000 Euro dotiert und wurde dieses Jahr zum 8. Mal am IOW verliehen. Briese beedert mehrere mittelgroße und große Forschungsschiffe. www.briese.de



Foto: IOW

Wasser unter den Kielen

••• Anfang des Jahres hatte er erstmals Wasser unter dem Doppelkiel: der neue Helgogoland-Katamaran, der in der Niederlassung der australischen AUSTAL-Werft auf der philippinischen Insel Cebu für die Förde Reederei Seetouristik (FRS) entstand. Nach Abschluss der Tests hat sich die Fähre auf ihre Weltreise Richtung Hamburg begeben. Sie soll Ende März zur FRS-Flotte stoßen. Der neue Helgoland-Katamaran ersetzt den alten „Halunder Jet“. Ab der Saison 2018 wird er mit einer Geschwindigkeit von bis zu 35 Knoten zahlreiche Fahrgäste von Hamburg, Wedel und Cuxhaven nach Helgoland befördern. Der 56 Meter lange Neubau bietet bis zu 680 Passagieren Platz und erhöht somit die tägliche Kapazität auf der Linie Hamburg–Helgoland um 20 Prozent. Besonders dürfen sich die Fahrgäste auf außerordentlich großzügig gestaltete Freidecks freuen.

www.helgoline.de



Event. Der Sänger Johannes Oerding gibt am 16. Juni auf Helgoland ein Willkommenskonzert für die neue Fähre.

Fotos: Förde Reederei Seetouristik

Neubau heißt „Norderaue“

••• Die neue Fähre der Wyker Dampfschiffs-Reederei (W.D.R.), die auf der Rostocker Neptun Werft entstanden ist, heißt „Norderaue“ – ein Name, der bei der W.D.R.-Flotte zum ersten Mal vergeben wurde. Der Name bezeichne den Wattstrom im nordfriesischen Wattenmeer, auf dem die Schiffe der W.D.R. Tag für Tag ihren Dienst verrichten, so Reederei-Chef Axel Meynköhn.

Auf der knapp 76 Meter langen und etwa 16 Meter breiten Fähre finden rund 1.200 Passagiere Platz, für Pkws stehen 350 Spurmeter zur Verfügung, für Lkws 280. Das Schiff ist nach den strengen „Blauer Engel“-Umweltstandards konzipiert worden. www.faehe.de



Foto: W.D.R.

„Peter Pan“ geht in die Verlängerung

••• Die Ro-Pax-Fähre „Peter Pan“ wird bei der Werft German Drydocks in Bremerhaven um rund 30 Meter verlängert und erreicht damit eine Gesamtlänge von 220 Metern. Die Fracht- bzw. Fahrzeugkapazität erhöht sich dadurch auf 3.000 Lademeter – eine Steigerung

um fast ein Viertel. Durch die höhere Kapazität und den im Rahmen des Werftaufenthalts installierten neuen strömungsoptimierten Wulstbug werden sich die Emissionen pro transportierter Frachteinheit um bis zu 25 Prozent verringern. www.ttline.com



Umweltfreundlich.

Die „Peter Pan“ fährt mit dieselelektrischem POD-Antrieb.

Foto: TT-Line

AUV AEGIR erfolgreich im Wassereinsatz

••• Das neue Unterwasserfahrzeug AUV AEGIR hat an der Universität Kiel seinen ersten autonomen Tauchgang absolviert. Das Gerät ist eine Eigenentwicklung vom AUV-Team des GEOMAR Helmholtz-Zentrums für Ozeanforschung Kiel. Es soll sich bald in bis zu 200 Meter Tiefe autonom durchs Meer bewegen. www.geomar.de



Test. Das AUV AEGIR – noch in der Schwimmhalle, bald im Meer.

Foto: GEOMAR/Wermicke



Basic und Refresher Training gem. STCW für Seeleute und Service Personal

Auf einem Seeschiff ist es von bedeutender Wichtigkeit, dass jeder seine Rolle an Bord kennt und in Gefahrensituationen weiß, was zu tun ist. Seeleute tragen Verantwortung für Menschen, für bedeutende Sachwerte und auch für die Umwelt. Im Verhindern von Notsituationen und im Krisenmanagement ist daher eine hohe Kompetenz von entscheidender Bedeutung: **Unsere Seminartermine finden Sie auf www.ma-co.de**

Philipp Esders
Tel: (040)75 60 82-644
philipp.esders@ma-co.de

ma-co
maritimes
kompetenzentrum



Peiniger. Die gefürchtete Portugiesische Galeere, die hier so malerisch an der Meeresoberfläche dümpelt, ähnelt einer Qualle, ist aber tatsächlich eine ganze Kolonie von Polypen.

Macher. Das „Blue Planet II“-Team im Tauchboot „Nadir“, das eine Tiefe von 1.000 Metern erreicht. Das Team war innerhalb von zwei Jahren 1.000 Stunden in U-Booten unterwegs.

Foto: Photograph copyright: Maty Smith, BBC & polyband, Luis Lamar 2017, BBC & polyband

Beeindruckende Meereswelten

| **Filmereignis** | Die BBC-Serie „Unser Blauer Planet“ begeisterte auch das deutsche Fernsehpublikum. Das aufwendig produzierte Naturschauspiel gibt es jetzt auch zu kaufen.





Farbenpracht. Tropische Korallenriffe wie hier bei den Fidschi-Inseln gehören zu den beliebtesten Orten im Ozean – auch für diesen Schwarm Sea Goldies.



Fortpflanzung. In Südaustralien bilden Riesentintenfische die weltweit größte Paarungsgruppe eines Kopffüßlers. Sie leben nur für ein oder zwei Jahre – nach der Paarung sterben sie.

Die Rückkehr des Straßenfegers: Rund 14 Millionen Briten sahen die atemberaubende BBC-Serie „Unser Blauer Planet II“ – sie war dort die meistgesehene Tierfilmserie aller Zeiten. Gegen starke Konkurrenz erreichte die vom WDR mitproduzierte Fortsetzung des legendären Vorgängers aus den 1990er-Jahren auch in Deutschland über fünf Millionen Zuschauer. Keine Frage: Die Ozeane üben auf die Menschen eine ungebrochene Faszination aus. „Man sagt, wir Menschen wüssten weniger über die Tiefen unseres Planeten als über die Oberfläche des Mars“, sagt Executive Producer James Honeyborne, der die Idee zur Serie hatte.

Ihm und seinem Team ist es gelungen, einige Geheimnisse zu lüften. Die Macher



Appetit. Die gefährdete Grüne Meeresschildkröte kommt zum Fressen von Algen und Tang in die Gewässer vor der malaysischen Insel Sipadan.

der Serie haben dafür einen immensen Aufwand getrieben: 64 Teams mit insgesamt rund 240 Leuten begaben sich auf 125 Expeditionen in 39 Ländern – auf allen Kontinenten und in jedem Ozean. Es wurde über einen Zeitraum von vier Jahren gedreht, weil Tiere manche Verhaltensweisen nur zu bestimmten Jahreszeiten zeigen. „Wenn man in einem Jahr nicht bekommt, was man für das Programm braucht, steht dann noch eine zweite oder dritte Saison zur Verfügung“, sagt die federführende Redakteurin beim WDR, Gabriele Conze.

Dank des Einsatzes modernster Technik konnten die Filmemacher weiter und tiefer in Meereswelten vordringen als je zuvor – und von ihren Expeditionen noch spektakulärere Bilder mitbringen. →

Sprecher. Die englische Version kommentiert Naturfilmlegende Sir David Attenborough, auf Deutsch ist Axel Milberg zu hören.



Basis. Die Planung der Expedition auf dem Forschungsschiff „Alucia“ benötigte zwei Jahre.

Im Einsatz: Die U-Boote „Nadir“ und „Deep Rover“.



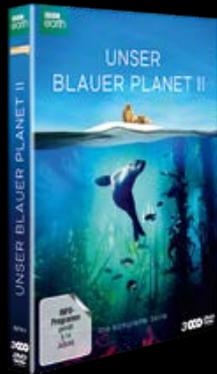


Hörprobe. Der Wissenschaftler Steve Simpson benutzt ein multidirektionales Hydrofon, um die Geräusche des Korallenriffs aufzunehmen. Der Schall ist für viele Fische überlebenswichtig.



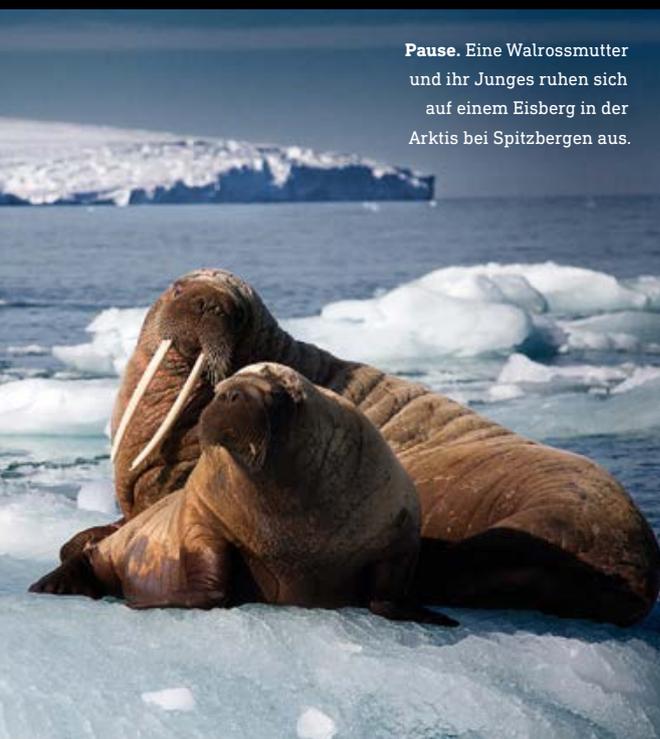
Vielfraß. Erst kürzlich wurden Buckelwale auf Nahrungssuche in Nordnorwegens Fjorden beobachtet. Sie schwimmen mit geöffnetem Maul beispielsweise in Heringsschwärme.





ZU HAUSE NACH-SCHAUEN

••• Die Home-Entertainment-Fassung mit allen sieben Folgen (Original BBC-Schnittfassung: ca. 358 Minuten), Making-Of (ca. 50 Minuten) und Begleit-Booklet gibt es als Blue Ray 4 K Ultra HD für 48,99 Euro; Standard Blue Ray: 28,99 Euro; DVD: 25,99 Euro



Pause. Eine Walrossmutter und ihr Junges ruhen sich auf einem Eisberg in der Arktis bei Spitzbergen aus.

Foto: Audun Rikardeen 2017, Rachel Butler copyright BBC NHU 2016 & polyband, BBC & polyband

→ Mehr als 1.000 Stunden waren sie in Tauchbooten unter Wasser unterwegs – und mussten dabei viel Geduld aufbringen. Der Einsatz hat sich gelohnt: So ist es den Naturfilmern der BBC erstmals gelungen, das außergewöhnliche Jagdverhalten der Dickkopf-Stachelmakrele festzuhalten: Die anderthalb Meter langen und 80 Kilo schweren Fische können sich blitzschnell aus dem Wasser katapultieren, Seeschwalben im Flug schnappen und mit sich in die Tiefe ziehen – ein Vorgang, den man bis dahin als Seemannsgarn abgetan hatte. Meeresbewohner, die Werkzeuge benutzen, ihre Umgebung zum Leuchten bringen, gemeinsam jagen und dabei kommunizieren oder – wie der Schaftskopf-Lippfisch – ihr Geschlecht wechseln können: Vieles, was hier dokumentiert ist, war selbst für Wissenschaftler neu.

| Starke Szenen | Neben den einmaligen Bildern sind es die emotionale Erzählweise von Produzent Honeyborne, die atmosphärisch dichte musikalische Untermalung durch Hollywood-Komponist Hans Zimmer und (in der deutschen Fassung) der professionelle Sprechstil des „Tatort“-Stars Axel Milberg, die das Natur-Epos zum beeindruckenden Gesamtkunstwerk machen: „Ich bin mir sicher, dass wir uns über einige Hauptpreise bei einschlägigen deutschen und internationalen Naturfilmfestivals freuen können“, sagt WDR-Redakteurin Conze. Umso besser, wenn dadurch auch die Bedeutung und die Gefährdung des wichtigen Lebensraums Meer stärker ins Bewusstsein rückt. |•••

AUSSTELLUNG

Tiefsee. Leben im Dunkeln

••• „Schwarzer Drachenfisch“, „Viperfisch“ und „Pelikanaal“: Für die neue Tiefsee-Ausstellung im Landesmuseum Hannover hat das GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel bemerkenswerte Exponate zur Verfügung gestellt.

Niedersächsisches Landesmuseum Hannover
Willy-Brandt-Allee 5, 30169 Hannover
www.landmuseum-hannover.de

Als der Luxus schwimmen lernte

| Ausstellung | Bis in die 1960er-Jahre waren sie der Inbegriff des mondänen Reisens: Eine Retrospektive in London zeigt noch bis Mitte Juni das Leben an Bord edler Luxusliner aus aller Welt. **Text: Sebastian Meißner**

Der Kreuzfahrtboom hält weiter an. Als Gegenentwurf zum hektischen und oft unkomfortablen Reisen per Flugzeug bieten die noblen Schiffe Entspannung und Entertainment auf höchstem Niveau. Auf den Schiffen von Reedereien wie Hapag-Lloyd Cruises oder AIDA können Gäste ihren ganz persönlichen Luxusurlaub erleben.

Zwischenzeitlich waren die Reisen per Schiff aus der Mode gekommen. Als in den 1960er-Jahren das Fliegen erschwinglich wurde, endete die Ära der „schwimmenden Paläste“ – also jener Edelschiffe, auf denen die High Society von der Mitte des 19. Jahrhunderts an ihre Urlaubsreisen antrat. Es war die romantische Zeit der Personenschiffahrt. Die Ausstellung „Ocean Liners: Speed and Style“ im Victoria & Albert Museum in London zeigt noch bis zum 17. Ju-



Foto: Columbus Museum of Art, Ohio

Kunstwerk. Das 1921 in Dienst gestellte Transatlantik-Linienschiff „Paris“, wie es der US-Maler Charles Demuth sah.

ni den ganzen Prunk und Luxus dieser Schiffe.

Ob „Titanic“, „Normandie“, „Queen Mary“ oder „Cannberra“: Die mit rund 250 Objekten bestückte Schau bietet erstmals Gelegenheit, Design und gesellschaftliche Bedeutung der eindrucksvollen Linienschiffe auf internationalem Niveau zu erforschen. „Als die größten Maschinen ihrer Zeit wurden sie zu mächtigen Symbolen von Fortschritt und Modernität des 20. Jahrhunderts“, sagt Museumsdirektor Tristram Hunt.

| Modelle, Mobiliar und Mode | Die Ausstellung, die in Zusammenarbeit mit dem Peabody Essex Museum in Salem, Massachusetts, konzipiert wurde, zeigt riesige Schiffsmodelle, originales Mobiliar, Bronzeplastiken, Gemälde, Mode, Poster und Filmausschnitte, die überwiegend aus den Beständen des US-Museums stammen.

Die Zeitreise beginnt mit der „Great Western“, dem ersten Dampfschiff, das speziell für den Transatlantik-Passagierdienst gebaut wurde. Und sie endet mit der „Queen Elizabeth II“, deren Kiellegung 1965 erfolgte. Besonderes Highlight: Erstmals in Europa ist das Fragment einer dekorativen Holztäfelung aus dem Erste-Klasse-Salon der „Titanic“ zu sehen. Auch andere Tragödien wie die Versenkung der „Lusitania“ (1915) werden mit anrührenden Exponaten dokumentiert. Die mit Diamanten bestückte Cartier-Tiara einer kanadischen Millionärgattin, die ihre beiden Töchter verlor, selbst aber überlebte, ist emotionales Kernstück der Schau. Auch der Einfluss der üppig und liebevoll gestalteten Innenräume dieser Schiffe auf Kunst, Ar-



Verwöhnplatz. Kinderstuhl im Spielzimmer der Ersten Klasse auf der „Normandie“ (gefertigt um 1934).

chitektur, Design und Film werden in der Ausstellung beleuchtet. Denn diese Luxusliner waren Sehnsuchtsorte der Gesellschaft – und Inspiration für viele Künstler. Den Besucher erwarten unter anderem Filmaufnahmen von Marlene Dietrich im Dior-Kostüm auf der „Queen Mary“ im Jahr 1950 und Luxuskoffer, die Edward VIII. nach seiner Abdankung 1936 bei der Atlantiküberquerung mit Wallis Simpson dabei hatte.

Das französische Schiff „Normandie“ blieb in Design, Eleganz und Stil unübertroffen, sogar Taschen wurden der Schiffsform nachempfunden. Top-Designer und Art-Déco-Größen halfen bei der Innengestaltung mit. Auch die schwungvolle Treppe in der Lobby der aktuellen „Queen Mary 2“ ist im Film dokumentiert.

Außerdem zeigt die Ausstellung Arbeiten von Albert Gleizes, Charles Demuth und Le Corbusier sowie von Richard Riemschmid, Edward Bawden und Edward Ardizzone.

Eleganz. Dieses scharlachrote Seidenkleid trug Bernadette Arnal bei der Jungfernfahrt der „Normandie“.



Foto: Paris, Les Arts Décoratifs

Foto: Museum, Berkeley, California

Art-déco-Stil. Die 313 Meter lange und bis zu 32,5 Knoten schnelle „Normandie“ 1935 vor der Skyline von New York.



Foto: Collection French Lines

| Zeugen des Wandels | Ein großer Teil der Ausstellung widmet sich dem Bau der Schiffe. Die meisten von ihnen waren zuvor als „dreckige Dampfer“ unterwegs und transportierten die rund elf Millionen Emigranten von Europa nach Amerika. Erst als die USA 1921 die Einreisebestimmungen verschärfte, verwandelten die Reedereien die Dampfer in Luxusfahrzeuge für die Upper Class.

Diesen aufwendigen Verwandlungsprozess kann man ebenso sehen wie die Veränderung der Räume an Bord über die Jahre. Abgerundet wird das Bild durch eine umfangreiche Sammlung historischer Werbeplakate für die Luxusliner. |●●●

Weltstar. Marlene Dietrich erreicht in einem Dior-Kostüm am 21. Dezember 1950 an Bord der „Queen Elizabeth“ New York.



Foto: Getty Images

Foto: Dillif - Eigenes Werk, CC BY-SA 3.0, Wikimedia Commons



Arbeiterehre. Detail aus dem Zyklus „Shipbuilding on the Clyde“ von Stanley Spencer (1941).

Foto: Imperial War Museums

VICTORIA AND ALBERT MUSEUM

Cromwell Road, London SW7 2RL

Öffnungszeiten:

täglich von 10 bis 17.45 Uhr,

freitags von 10 bis 22 Uhr

Eintritt: 18 Pfund (ca. 20,40 Euro)

www.vam.ac.uk

Krachend durch Finnisch-Sibirien



„**D**ein Schiff kommt gleich rein“, meldet sich wie verabredet Pasi Paldanus. Der Ältermann des Lotsbezirks Saimaa hat alles organisiert und im Bildschirm-Blick. An der Lotsenstation neben der Schleuse Mälkiä in Lappeenranta beginnt der Saimaa-Kanal, der den See mit der 58 Kilometer entfernten Ostsee verbindet.

„Terve, welcome!“, ist von oben herab durch die erstarrten Birken zu hören,

als ich im tief verschneiten Waldstück hangabwärts zum Kanal stapfe. Tatsächlich: „Meteor“! Zu lesen in weißen Lettern auf schwarzem, eisverkrustetem Rumpf – „mein Schiff“ ist ein bulliger Hochseeschlepper der soliden, alten Art mit gefälligen Rumpfformen.

„Eerik Laas“, stellt sich der junge Mann vor, „I am the captain“. Spricht´s und packt mit an, als es über glatte, wacklige Gummireifen-Fender und Bordwand akrobatisch

Aufgabe. Der kleine Eisbrecher „Meteor“ hilft, die Saimaa-Transportwege frei zu halten.



| Saimaa-See | An Bord zu sein, wenn der eisgängige Schlepper „Meteor“ das Karelische Meer für Schiffe wie die „Elke W“ knackt, ist ein echtes maritimes Winterabenteuer.

Text & Fotos: Peer Schmidt-Walther

Eislandschaft. Die „Meteor“ fräst sich vor Lappeenranta durch die Fahrrinne.

an Bord geht. Für eine Gangway ist keine Zeit. „Jetzt brummt die Schifffahrt auf dem See“, sagt er und turnt wieder auf die Brücke zum Ablegemanöver, „weil der Kanal in zwei Wochen bis April geschlossen wird wegen Eisgang und Reparaturen.“

Vor der Schleuse wartet jetzt der deutsche Frachter RMS Saimaa der Duisburger Reederei Rhenus Maritime Services, der nach dem größten finnischen See benannt ist, hoch beladen mit hölzernen Telegra-

fenmasten für England auf den von Süden kommenden Konvoi.

| Ab durch die Rinne | Matrose und Motormann Ardi Aas, ein Hüne, packt das Gepäck und bugsiert es durch den engen Betriebsgang: „Deine Kammer“, sagt er grinsend und bleibt vor einer offenen Tür stehen. Komfort? Doppelstockbetten, Minischreibecke, Kleiderschrank, kleines Regal, ein durch Fender abgedunkeltes Bullauge.

Dusche und Toilette im Vorschiff. Aber wozu soll man sich hier unten auch aufhalten? Allenfalls zum Schlafen.

Die „Show“ spielt sich doch auf der Brücke ab. Der 35-jährige Eerik ist jetzt in seinem Element. Mit dem Bugstrahlruder drückt er die „Meteor“ sanft von der Pier weg und lässt sie behutsam an der Flanke des Frachters entlanggleiten. Bis der Erste Offizier Aadu Saar den Telegrafenhel auf den Tisch legt: „Voll voraus!“ →



MS METEOR

••• Typ: Hochseeschlepper mit Eisbrecher-Eigenschaften; gebaut 1960 in Turku als Hilfs- und Ausbildungsschiff für die finnische Marine (Umbau 1989); Länge: 38,5 m; Breite: 9,2 m; Tiefgang (max.): 5,13 m; Höhe: 21 m; BRZ: 396 (tdw: 213); Eisklasse: 1 A (höchste finnisch-schwedische); Maschine: Wärtsilä, 1.300 kW; Geschwindigkeit (max.): 12 kn; Eigner: Rauma-cata Oy, Rauma; Rufzeichen: OJJO; Crew: 5 (est-nisch); Flagge: Finnland; Heimathafen: Rauma

➔ Auftakt der Symphonie mit pausenlosen Paukenschlägen, die uns tage- und nächtelang begleiten wird, „ein Konzert der besonderen Art“, verzieht er dabei das Gesicht zu einem schiefen Lächeln, „was meinst du wohl, warum wir dir Ohropax und Schlaftabletten empfohlen haben? Das ist wie auf einer Rüttelmaschine leben.“ Seit Anfang Januar kennen die fünf Esten unter finnischer Flagge nichts anderes, sehnen sich aber schon nach dem ersten eisfreien Tag.

Ein paar Kilometer heizt die „Meteor“ mit über zehn Knoten fast noch spielerisch durch die von ihr vorher gebrochene Rinne, neben der sogar ein Auto parkt. Zwei Fischer zerren Maränennetze durch Löcher unter dem Eis hindurch. Hobbyangler Eerik beneidet sie darum: „Jetzt hier Eisangeln? Das wär’s!“ Aber der Kapitän muss seine Urlaubsträume noch etwas aufschieben: „Wir machen jetzt den Weg frei für den deutschen Frachter RMS ‚Neudorf‘.“ Der kämpft sich von Süden kommend mit dem Eisbrecher „Iso Pucki“ durch den Kanal. Die „Meteor“ stoppt in eisiger Umklammerung, bis der Konvoi in Sicht kommt.

| Rumpelige Rammfahrt | Harte Kursänderung nach Nordost. Zwei starke Schiffscheinwerfer fignern über eine starre, geschlossene Eisdecke, die unter dem Anprall von 400 Tonnen Stahl zu einem bizarren Zackenmuster aufreißt. Ein schwarzgrüner Schwall überflutet die weiße Decke. Minus 25 Grad lassen den Atem augenblicklich gefrieren, und die Luft dampft gespenstisch über dem wärmeren Wasser. Die „Meteor“ wird spürbar abgebremst bis zum völligen Stillstand. „Über 50 Zentimeter Eisdicke“, schüttelt Aadu den Kopf,

„da sind auch unsere 1.800 PS machtlos! Bleibt nur eins: rückwärts und dann volle Pulle voraus!“ Also Rammfahrt bis zum Aufbäumen, hartnäckig immer und immer wieder. Chief Viljar Kikkerpuu kommentiert das wummernde Eistheater, das drei Tonnen Dieselöl pro Tag kostet, auf seine Weise: „Ein paar Hundert Pferdestärken mehr hätte ich schon gern.“

Allmählich wird auch die von Leuchtonnen markierte Fahrrinne an beiden Seiten verbreitert für die RMS „Neudorf“. Der eisverstärkte Frachter indes bleibt in respektvollem Abstand. In rumpelnder Schleichfahrt tastet er sich durch das Schollenmeer. Seine Lichtfinger, in denen Eisblink grizzelt, kristallisierte Restfeuchte der Luft, erzittern hilflos, als würde er frieren. Nur müde lächeln kann dazu der Vollmond, während er sich als goldene Scheibe über den schwarz gezackten Wald schiebt. Der respektlose Erdtrabant bekommt schließlich Konkurrenz vom flammenden Horizont.

Nach 14 Seemeilen ist das Ziel in Sichtweite, die Papierfabrik von Joutseeno. Ihre kilometerlangen angestrahlten Dampfschwaden erinnern an eine Feuersbrunst, dabei wird hier nur in Tag- und Nachtschicht friedlich für den Export produziert. Eerik nimmt Kurs auf den kleinen Hafen, zieht unermüdlich Kreise und knackt das Eis neben der Pier, an der die RMS „Neudorf“ anlegen soll. Dabei schaukelt der Eisbrecher wie eine Straßenbahn in ausgeschlagenen Gleisen. Das ist nicht See-, sondern Eisgang. „Alles klar!“, gibt der Kapitän schließlich über UKW an den Lotsen durch, „ihr könnt kommen!“

Zurück in der zwar frischen, aber längst wieder zugefrorenen Rinne ➔

Stärkung. Schiffskoch Allan Paimre beim Kartoffelschälen in der Kombüse.

Konzentration. Kapitän Eerik (l.) und sein Erster Offizier Aadu auf der Brücke.



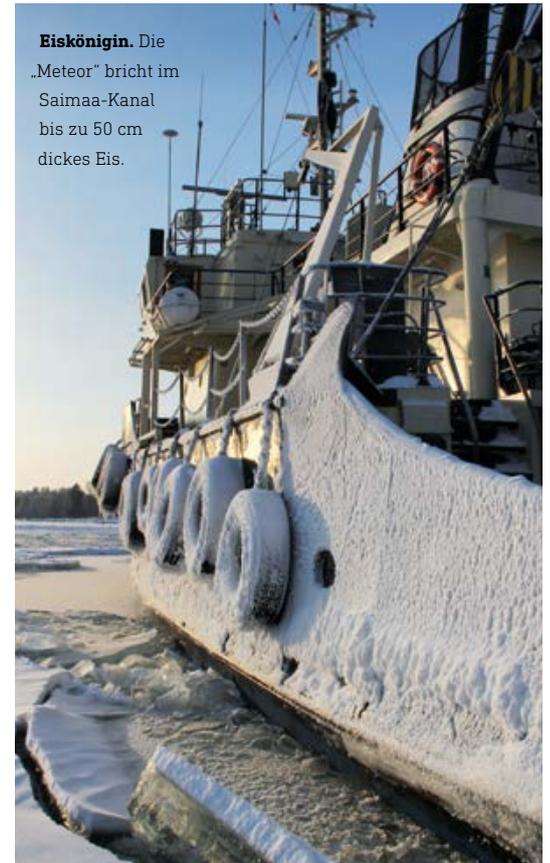
Hommage. Die RMS „Saimaa“ ist passenderweise nach dem größten See Finnlands benannt.



Passage. Die „Elke W“ der Hamburger Reederei Wieczorek folgt der Spur der „Meteor“.



Rückblick. Durch starke Strömungen bleiben einige Bereiche trotz klirrender Kälte eisfrei.



Eiskönigin. Die „Meteor“ bricht im Saimaa-Kanal bis zu 50 cm dickes Eis.



Saimaa-See

••• Der See – auch Finnisches oder Karelisches Meer genannt – liegt im Südosten Finnlands und ist mit 4.370 km² der größte des Landes und der viertgrößte Europas (acht Mal so groß wie der Bodensee); Küstlänge: 14.850 km; Inseln: 13.710; tiefste Stelle: 85 m, Durchschnitt: 7 m; Nord-Süd-Erstreckung: rund 400 km; entstanden durch das Abtauen der Gletscher der Weichseleiszeit vor rund 6.000 Jahren.

See-Wirtschaft

••• Am Ufer des Saimaa-Sees blüht heute eine bedeutende Industrie, die sich auf Forstwirtschaft spezialisiert hat. Holz wird nach wie vor über den See, den günstigsten Transportweg, zu den Sägewerken geflößt. „Finnland steht auf einem Holzbein“: 200.000 km² oder 65 Prozent des Landes werden forstwirtschaftlich genutzt. Jedes vierte weltweit verfügbare Stück Papier stammt aus dem Land der 187.888 Seen. Und diese Mengen, ob Bauholz, Zellulose, Karton oder Zeitungspapier, müssen kostengünstig abtransportiert werden. Dafür sind rund 3.000 km (!) Saimaa-Schiffahrtsrouten, die auch im Winter kostenlos durch Eisbrecher offen gehalten werden, mit Seezeichen für Schiffe markiert. Die dürfen wegen der Saimaa-Kanal-Schleusen maximal 83 m lang und 12,60 m breit sein sowie 4,35 m tief gehen.



Landgang. Bevor die Crew in Savonlinna Station macht, muss der Weg freigeräumt werden.

→ zur Nordeinfahrt des Saimaa-Kanals. Der Frachter „Elke W“ der Hamburger Reederei Wieczorek ist angemeldet für die 81 Seemeilen nach Savonlinna. Und wieder heißt es warten. Derweil ziehen leckere Schwaden durchs Deckshaus. Quelle ist die blitzblanke Kombüse. In der hat Matrose und Koch Allan Paimre inzwischen gewerkelt, Lachssuppe vom Mittag aufgewärmt und einen Berg typisch skandinavische Zimtschnecken aus dem Backofen gezogen. Einen Pott Kaffee oder Piimää, die finnische Sauermilch, dazu, und die Lebensgeister erwachen augenblicklich wieder.

| Eisiges Kopfsteinpflaster | Chief Viljar kommt schwitzend aus seinem Maschinenraum gekrochen und lädt spontan ein zur Besichtigung „in den Keller“. Er entschuldigt sich, dass nicht alles „besuchsmäßig“ aufgeräumt sei – „hier gibt es immer was zu tun“ –, aber trotzdem glänzt das Kraftwerk wie nach einem Großputz. Nur die Polarnacht ist schwarz, die Quecksilbersäule mittlerweile auf minus 30 Grad abgesackt.

Nach einem Schlummertrunk lässt sich sogar die folgende neunstündige Konvoifahrt über das eisige Kopfsteinpflaster des Saimaa-Sees halbwegs aushalten. Und

doch schreckt man ein paarmal hoch, weil man träumend glaubt, die Schollen schneiden gleich durch die Bordwand in die kuschelige Bettdecke.

Unterdessen heißt es es auf der Brücke am Joystick-Ruderhebel: Steuermann, halt die Wacht! Kapitän, Erster und die beiden Matrosen lösen sich dabei ab. „Meteor“ und „Elke W“, die in Puumala noch einen Lotsenwechsel hat, poltern auf dem einsamen inselgespickten Schängelkurs unverdrossen nach Norden. Dabei passieren sie „Zonen der Stille“, nämlich durch starke Strömungen offen gehaltene Wasserlöcher. Und das trotz extremer sibirischer Kälte. Der mit 3.000 Tonnen russischer Kohle beladene Frachter wird, als das Morgengrauen zäh über die Industrie-Kulisse kriecht, an der Kraftwerks-Pier abgeliefert.

| Wichtige Pflicht | An Backbord wird die Parade der wuchtigen, rundturmbewehrten Festung Olavinlinna abgenommen, wo im Sommer die weltbekannten Opernfestspiele stattfinden. Jetzt liegt sie im Frühnebel erstarrt am Nadelöhr des Saimaa-Sees. Die 37.000-Einwohner-Stadt Savonlinna gleitet vorüber, in deren Fenstern sich das rote Sonnenlicht spiegelt. Nach einem furiosen Sonnenuntergang, der sogar die Eisdecke erröten lässt, dampft

die „Meteor“ über Nacht auf dem gleichen Weg zurück, den sie gekommen ist. „Die Rinne muss ständig offen gehalten werden“, erläutert Eerik, „dafür sind wir vom finnischen Staat gechartert worden.“ Der Hafen Puhos in Westkarelien sei wegen 80-Zentimeter-Starkeis bei minus 42 Grad für die Schifffahrt schon geschlossen worden und aus dem 99 Seemeilen entfernten Siilinjärvi nördlich von Kuopio nur noch ein Schiff nach Süden gemeldet.

Wieder eine stukende 150-Kilometer-Nachtfahrt, „aber daran haben wir uns längst gewöhnt“, verabschiedet sich Aadu mit roten Augen, bevor er um Mitternacht auf Wache zieht und dabei vielleicht auch an wärmere Zeiten auf seiner estnischen Heimatinsel Saaremaa denkt. |●●●



| PORTRÄT |

Nicht lange gefackelt

| Jobwechsel | Oldenburgs Bischof Jan Janssen wird Seemannspastor in Rotterdam. Text: Helen Hoffmann/dpa

Jan Janssen ist gern unterwegs. Als Bischof der evangelisch-lutherischen Kirche in Oldenburg fuhr er möglichst oft mit dem Fahrrad zu Terminen und hielt Gottesdienste in verschiedenen Gemeinden der Region. „Das Unterwegssein gehört zum menschlichen Leben dazu“, sagt der 54-Jährige. Nirgendwo ganz und überall ein wenig zu Hause zu sein – für den Mann mit der ruhigen, tiefen Stimme hat das auch etwas mit Freiheit zu tun. Bis zum Ruhestand in der gleichen Stadt im gleichen Job zu arbeiten, kam für Janssen nicht infrage. Und so wagt er nach mehr als neun Jahren als Bischof in Oldenburg einen Neuanfang im Ausland: Im Herbst wird er Seemannspastor in Rotterdam.

„Die Freude am Aufbruch und die Lust auf eine neue Herausforderung im internationalen Umfeld – das sind die Hauptmotive“, sagt der große Mann mit dem grauen Bart. Zugleich spürt er Respekt vor den Aufgaben, die ihn als Stationsleiter der Deutschen Seemannsmission in Rotterdam erwarten. „In einem Hafen gelten ganz andere Gesetze“, sagt er. „Es ist eine eigene Welt, die ich erst mal kennenlernen muss.“

Neben dem Kontakt etwa zu Seeleuten, dem Sozialdienst und Hafenmitarbeitern freut er sich unter anderem auf die kleine deutsche Gemeinde, in der er ab und zu Gottesdienste halten wird.

Seine Sprachkenntnisse möchte er verbessern. „Wenn ich in Rotterdam lebe, will ich natürlich Niederländisch können“, sagt der Theologe. Den passenden Namen bringt er schon mal mit – Janssen zählt nicht nur zu den häufigsten norddeutschen, sondern auch zu den häufigsten holländischen Nachnamen.

| Ein Menschenfreund | Auch etwas Wehmut fühlt Janssen, der mit einer gelernten Erzieherin verheiratet ist und drei Kinder im Alter zwischen zwölf und 18 Jahren hat: „Ich werde Land und Leute vermissen. So sehr ich die Niederlande mag, so sehr bin ich aber auch hier ein Stück zu Hause.“ Die Arbeit als Bischof – „eine faszinierende Aufgabe“ – habe ihm viel Freude bereitet. „Mit Klugheit, Entschiedenheit und einer in Christus gründenden



Fotos: picture alliance/dpa

Kirchenschiff. Jan Janssen (damals noch ohne Bart) auf dem evangelischen Kirchentag in Hamburg 2013.

Menschenfreundlichkeit hat er sein Amt geführt und dabei stets die Ökumene im Blick gehabt“, lobt der katholische Weihbischof Wilfried Theising aus Vechta die Zusammenarbeit. Die Menschen, für die er künftig da sei, dürften sich glücklich schätzen.

Durch seine bisherige Arbeit fühlt sich der Ex-Bischof gut auf die neuen Herausforderungen vorbereitet. Er habe gelernt, sich ohne große Vorkenntnisse auf Begegnungen einzulassen. „Das kann ich da auch brauchen. Auf einem Schiff dürfen Sie nicht lange fackeln, dem, dem Sie begegnen, ein Ohr zu schenken.“

Dass seine künftige Arbeitsstätte nah an der Nordsee liegt, gefällt ihm. „Ich bin in Friesland an der Küste aufgewachsen.“ Der weite Horizont habe ihn geprägt. Und Umzüge sind Janssen nicht fremd. Als Sohn eines Pfarrers hat er schon früh gelernt, dass Ortswechsel zum Leben dazugehören: „Pastorenfamilien ziehen weiter.“ |●●



Symbol. Zum Abschied bekam der Bischof von seinem katholischen Kollegen ein Kreuz überreicht.

| PUBLIKATIONEN |

POP-UP-BUCH

Die Schönheit der Natur

••• Eine kleine Besatzung sticht an Bord des Segelschiffs „Oceano“ in See, um die Welt zu erkunden. Ihre Reise beginnt im Hafen, treibt sie hinaus auf die Weiten des Ozeans und führt sie in die entlegensten Ecken unseres Planeten. Bereits an der Meeresoberfläche gibt es vieles zu entdecken. Doch unter dem roten Bug des Schiffes wartet noch eine ganz andere Welt auf die Crew der „Oceano“...

Die französischen Illustratoren Anouck Boisrobert und Louis Rigaud laden in ihrem Werk „Pop-up Ozean“ zu einer Entdeckungstour der besonderen Art ein. Mit Mitteln des Pop-Up und grafischer Kunst feiern sie die Schönheit der Natur. Dabei setzen die Autoren vor allem auf den 3-D-Effekt: So stellt sich beim Aufschlagen jeder Seite die „Meeresoberfläche“ auf. Über dem „Meeresspiegel“ sieht der Betrachter das Segelschiff „Oceano“, darunter entfaltet sich in aufwendigen, liebevoll gestalteten Pop-up-Elementen die lebendige Unterwasserwelt. Bunte Fische, Schwärme,

riesige Eisberge, exotische Korallenriffe: Spielerisch wird kleinen Entdeckern so das Leben auf See und unter Wasser nähergebracht.

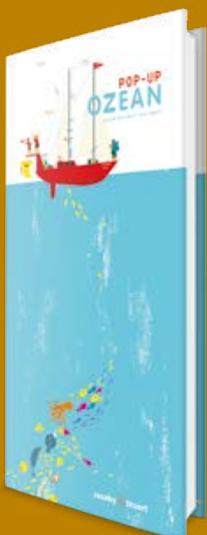
Dass den Kinderbuchautoren die Umwelt am Herzen liegt, zeigt sich durch die aufwendige Verarbeitung des Buches: So wurden die Seiten mit umweltfreundlicher Sojatinte gedruckt. Für das Papier, aus dem die kunstvollen Pop-ups gestaltet wurden, wurde nur Holz aus nachhaltiger Forstwirtschaft verwendet. Ein „grüner“ Lesespaß für die gesamte Familie.

Anouck Boisrobert und Louis Rigaud. Pop-Up Ozean. 16 Seiten.

Jacoby Stuart. 22,00 Euro.

**Tiefgang.**

Die liebevoll gestalteten Seiten (hier im französischen Original) stellen sich beim Aufschlagen auf.





Das unterschätzte Wesen

••• Lange Zeit haben sich nur Angler, Köche oder Aquarienbesitzer für sie interessiert. Doch damit könnte bald Schluss sein. Jonathan Balcombe, international bekannter Verhaltensbiologe aus England, hat sich seit Jahren auf das Empfindungsvermögen von Fischen spezialisiert. Sein Buch zeigt, dass die Flossenträger soziale Wesen sind, die lebenslange Beziehungen eingehen, schnell lernen, täuschen und bestrafen können und aufwendige Balzrituale aufführen. Mit anderen Worten: Sie sind ein bisschen so wie wir. Eine ebenso lehrreiche wie kurzweilige Lektüre.

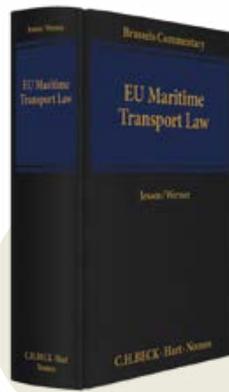
Jonathan Balcombe. Was Fische wissen – wie sie lieben, spielen, planen: unsere Verwandten unter Wasser. mare. 352 Seiten. 28,00 Euro.

Alles, was Recht ist

••• Der Transport von Gütern und Personen auf Wasserwegen in Europa ist für die EU von entscheidender Bedeutung. Er umfasst rund 90 Prozent des Außen- sowie 40 Prozent des innereuropäischen Handels. Jedes Jahr nutzen über 400 Millionen Passagiere die EU-Häfen.

Der Brüsseler Kommentar „EU Maritime Transport Law“ setzt sich ausführlich mit Fragestellungen des europäischen Seeverkehrsrechts auseinander. Das Kompendium behandelt dabei u.a. auch Fragen des Verbraucherschutzes und der Fahrgastrechte sowie des Umweltschutzes. Außerdem werden Sicherheitsaspekte im europäischen Seeverkehr thematisiert.

Prof. Dr. Henning Jessen. EU Maritime Transport Law. 1239 Seiten. C.H. Beck. 298,00 Euro.



265 Kilometer in einem Band

••• Zuletzt veröffentlichte Autor und Fotograf Bernd Ellerbrock einen hochgelobten Band über den Mittellandkanal. Diesmal widmet er sich dem Dortmund-Ems-Kanal. Das Mittelstück im Netz der Wasserstraßen zwischen Rhein und Elbe verbindet den größten Kanalhafen Europas – Dortmund – mit Emdens Seehafen an der Nordsee, einst Deutschlands Erz- und Kohlehafen für das Ruhrgebiet. Faktenreich und mit viel Liebe zum Detail bietet dieses Werk einen umfassenden Überblick über Geschichte und Gegenwart dieses Kanals und ist gespickt mit unterhaltsamen, bisweilen überraschenden Geschichten.

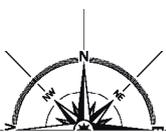
Bernd Ellerbrock, Der Dortmund-Ems-Kanal. DGEG Medien. 278 Seiten. 34,80 Euro.



Fünf Männer, eine Bestimmung

••• „Der Kapitän geht als Letzter von Bord, oder er bleibt da – das ist ein ungeschriebenes Gesetz“, sagt Ulf Wolter. Der 51-Jährige hat das Sagen auf dem Kreuzfahrtschiff „Europa 2“ von Hapag-Lloyd Cruises. Er ist einer der fünf Männer, die Frank und Lennart Stolp in ihrem Film „Kapitäne“ porträtieren. Neben Wolter berichten auch Containerfrachter-Kapitän Rainer Stange, Helgoland-Jet-Pilot Patrick Ehnert, Barkassen-Schiffsführer Günther Rieck und Tanker-Kapitän Iko Eiben von ihren Erfahrungen als Seefahrer. Die anderthalbstündige Dokumentation zeigt dem Zuschauer eindrucksvoll, wie viel Verantwortung der Job mit sich bringt, welche nautischen Entscheidungen die Männer treffen müssen und wie ihr Alltag an Bord aussieht. Eine spannende Dokumentation, die Lust macht auf das große weite Meer.

Frank und Lennart Stolp. Kapitane. Ca. 91 Minuten. Ankerherzverlag. 19,90 Euro.



DIRECT CREWING
AGENTUR: FÖRSTER-HUANG GMBH

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

29.-31.05. BREMEN



Foto: Messe Bremen/Jan Rathke

Messegelände

In Bremen trifft sich die Elite des Stückgut-Transports.

Breakbulk-Mekka Bremen

••• Ende Mai pilgern Vertreter von Reedereien, Schiffsmaklern, Hafendienstleistern und Logistikern aus aller Welt in die Hansestadt an der Weser – zumindest solche, die sich mit „Breakbulk“ beschäftigen, sprich, allem an Stückgutladung, was nicht im Container befördert wird. Stahlprodukte, Holz, An-

lagenteile oder Lokomotiven sind nur ein kleiner Teil des Spektrums. Denn Bremen ist dieses Jahr Standort der Messe „Breakbulk Europe“ und hat damit Antwerpen abgelöst. Hunderte Aussteller und etliche Tausend Besucher werden erwartet. Die Stimmung in der Branche scheint sich nach einigen

schwierigen Jahren wieder aufzuheilen. Das Ladungsaufkommen im Schwer- und Stückgutsektor steigt, und auch die Charraten der Mehrzweckfrachter ziehen wieder an.

Breakbulk Europe

www.breakbulk.com/events/breakbulk-europe-2018/

APRIL

10./11.04. HAMBURG
Hamburg Offshore Wind 2018
www.dnvgl.com
12.04. HONGKONG
Marine Money Hong Kong 2018
www.marinemoney.com
16.-18.04. HOUSTON
JOC Gulf Shipping Conference
events.joc.com/gulf-shipping-conference-2018
17.-20.04. HELSINKI
Arctic Shipping Forum
knect365.com/maritime

18.04. GENÈVE
2nd Mare Forum Geneva
mareforum.com/
18./19.04. LONDON
Cyber Security Seminar
knect365.com/maritime/
19./20.04. DANZIG
Globmar 2018 Sustainable Shipping
ekonom.ug.edu.pl
24.04. HAMBURG
Digital Ship Maritime CIO Forum
www.thedigitalship.com

24./25.04. SINGAPUR
GIA-IUMI Asia Forum 2018 (Marine Insurance)
www.gia.org.sg
24./25.04. SINGAPUR
TOC Asia
www.tocevents-asia.com
25.04. HANNOVER
CeMAT Port Technology Conference
www.cemat.de
25.04. LIMASSOL
Marine Money Cyprus
www.marinemoney.com

MAI

10.05. SINGAPUR
WISTA Singapore Asia Conference
Further info: Valerie Lim
(valerie.lim@helixpr.asia)
15./16.05. HAMBURG
Global Liner Shipping Conference
maritime.knect365.com

15./16.05. ROTTERDAM
Platts European Bunker Fuel Conference
www.platts.com
16.-18.05. SHANGHAI
Transport Logistic China & Air Cargo China
www.transportlogistic-china.com

22./23.05. SHANGHAI
Marine Money China Ship Finance
www.marinemoney.com
23./24.05. HAMBURG
CrewConnect Europe & CruiseConnect
knect365.com/maritime/
29.-31.05. BREMEN
Breakbulk Europe
www.breakbulk.com

JUNI

04.-07.06. OSLO
Norshipping 2018
nor-shipping.com/
12.-14.06. ROTTERDAM
TOC Europe/Container Supply Chain Conference
www.tocevents-europe.com

12.-15.06. TACOMA
Annual meeting of Agriculture Transportation Coalition
www.agtrans.org
20./21.06. LÜBECK
ShortSeaShipping Days 2018
www.shortseashipping-days2018.de

25.-29.06. MARSEILLE
International Tug, Salvage and OSV convention
www.tugandosv.com
26./27.06. ROTTERDAM
Offshore Decommissioning Congress
knect365.com/maritime

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,
schwaner@reederverband.de

Redaktion

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

Anzeigen

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2018

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

Jan Oelker

Druck

Merkur Druck GmbH
Oststraße 49, 22844 Norderstedt

Abonnementpreis

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

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

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

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Druckauflage:
7.000 Exemplare



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

THE PITCHING EVENT FOR MARITIME START-UPS



PITCH BLUE

www.pitchblue.hamburg

Thursday, 24 May 2018
@ VDR headquarters Hamburg/Germany

THE JURY

Nils Aden, CEO, E.R. Schiffahrt, www.er-ship.com
Lucius Bunk, Founder & Partner, Auerbach Schiffahrt, www.auerbach-schiffahrt.de
Bastian Hagebeuker, Co-Founder & Partner, Blue Star Group, www.bluestar-group.com
Thorsten Meier, Managing Director, Reederei Roth, www.reederei-roth.de
Nikolaus Oldendorff, Managing Owner, Reederei Nord, www.reederei-nord.com
Gordon Poppe, Vice President Strategic Development & Digital, Costa Group, www.aida.de

THE AWARDS

- Coaching and mentoring for promising start-ups
- Editorial feature and free advertisement in VDR's quarterly magazine "Deutsche Seeschiffahrt"
- Two workspaces for one year at the Digital Hub Logistics in Hamburg www.digitalhublogistics.hamburg
- A brand consulting by a professional PR agency
- and more to come...

VDR Verband
Deutscher
Reeder

Partners:



marine.media

maritimes cluster
norddeutschland

Start-ups can apply by 22 April.
Free tickets available for spectators and the
networking event. www.pitchblue.hamburg



SMM

smm-hamburg.com /trailer

the leading international
maritime trade fair



53° 33' 47" N, 9° 58' 33" E
hamburg

setting a course

4-7 sept 2018

hamburg

3 sept

Maritime Future Summit

4 sept

TradeWinds Shipowners Forum

5 sept

gmecc, global maritime environmental congress

6 sept

Offshore Dialogue

6-7 sept

MS&D, international conference on maritime security and defence

7 sept

Maritime Career Market



Hamburg Messe



facebook.com/SMMfair



linkedin.com/company/smmfair



twitter.com/SMMfair
#SMMfair



youtube.com/SMMfair