AUSGABE 8/2018 - Deutschland € 4,50

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Dieselsprit aus Wasser

Blue Crude ist ein aus H_2O und CO_2 erzeugter Kraftstoff, der klima-neutral ist

Der Dieselmotor ist durch die Abgas-Betrügereien der Automobilindustrie in Verruf geraten. Bestimmte Auto-Baureihen verloren dramatisch an Wert, die Absatzzahlen bei Neufahrzeugen brachen ein, da der Diesel von vielen als „Dreckschleuder“ angesehen wurde. Dabei könnte der Dieselmotor bald zum umweltfreundlichsten Motor überhaupt werden, wenn sich ein neuer Kraftstoff durchsetzen sollte.

Produktion und spätere Verbrennung des E-Diesels sind CO_2-neutral

Blue Crude heißt das Zauberwort. Dahinter verbirgt sich ein voll synthetischer Kraftstoff, der aus Wasser und CO_2 erzeugt wird. Die Audi AG hat das Verfahren entwickelt, bei dem durch Elektrolyse und einem anschließenden Raffinerie-Prozess aus Wasser Dieselkraftstoff entsteht. „E-Diesel“ nennen die Ingolstädter ihre Erfindung, die sogar das Zeug hat, die Energieprobleme der Zukunft zu lösen. **Seite 10**

WC riemann
ZOLLDEKLARANT SEIT 1878

Verlust

Der Hamburger Hafen schlug im 1. Halbjahr 4,9 Prozent weniger Ladung um. *S.4*

Test

Das LNG Power Pac wurde am Burchardkai von Hapag Lloyd erfolgreich erprobt. *S.6*

Messe

Auf der SMM werden alternative Schiffsantriebe im Mittelpunkt stehen. *S.10*

GROMEX DichtungsHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA EXPRESS

Liebe Leserinnen und Leser,

es ist schon drollig. Da schlidderd der Hambruger Hafen in eine (vorhersehbare) Krise – und die Wirtschaftsbehörde sagt erstmals zur Vorstellung der Zahlen eine Pressekonferenz ab. Solange der Umschlag wuchs, sonnte man sich gerne im Erfolg. Jetzt nur keine kritischen Fragen. Das erinnert an Donald Trump. Ein souveräner Umgang mit bad news sieht anders aus.

Vielleicht wacht die Politik ja bei den alternativen Treibstoffen auf. Der E-Diesel ist eine geniale Erfindung. Die Küstenländer sollten in Vorleistung treten und schleunigst Flächen bereit stellen, auf denen der klima-neutrale Treibstoff in Massen produziert werden kann. Nicht erst auf die Wirtschaft warten, sondern diese vor sich hertreiben.

Blue Crude hat das Zeug, unsere Energieprobleme ein für alle mal zu lösen.

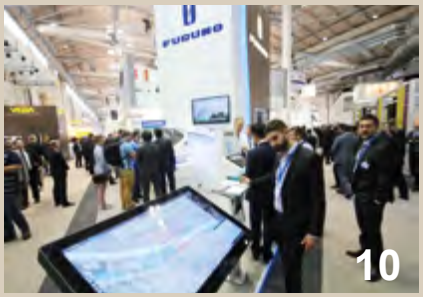
Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles

Nervosität im Hamburger Hafen 4
LNG PowerPac mit Erfolg getestet 6
Diesel aus Wasser und CO_2 8

Wirtschaft



Ökoantriebe auf der SMM 10
Mares trotzt allen Krisen 12
IN-TIME zieht nach Buchholz 14
Neue Maschinen bei EICHHOLTZ 16

Recht & Geld

Prämie für Streikbrecher 18

Essen

Hof & Gut Jesteburg 20

DVD

Solo: A Star Wars Story 21

Personal

Veränderungen in Firmen 22

Impressum

22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23

Transcargo GmbH
Port Logistics

TCO Transcargo GmbH
Terminal 1: Auf der Hohen Schaar 3, 21107 Hamburg
Terminal 2: Eversween 25, 21107 Hamburg
Tel: (+)49 40 75 24 76 0 www.tco-transcargo.de

Die Nerven liegen blank

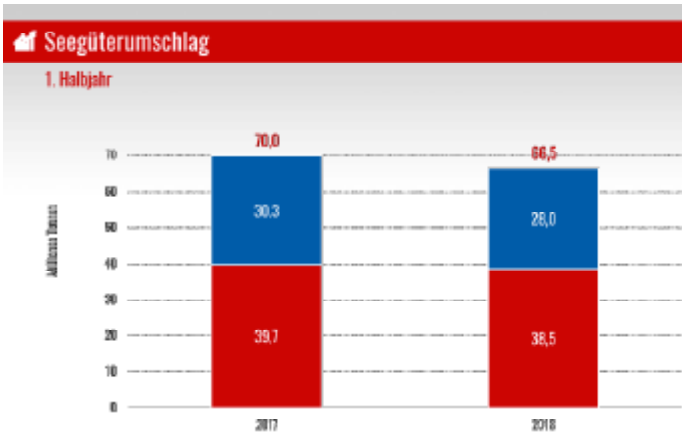
Schwache Halbjahreszahlen des Hambruger Hafens führen bei Politikern zu Panik

Deutschlands größter Hafen steckt in der Krise. Im ersten Halbjahr 2018 brach der Gesamtumschlag um fast fünf Prozent auf 66,5 Millionen Tonnen ein. Anders als in den Vorjahren umfasste der Rückgang sowohl den Stückgut- als auch den Massengutumschlag. Im Hauptsegment, dem Containerumschlag, lag das Minus bei 2,7 Prozent (4,3 Millionen TEU), im Massengutbereich sogar bei 10,4 Prozent (21,1 Millionen Tonnen). Dagegen legten die Konkurrenzhäfen vielerorts zu.

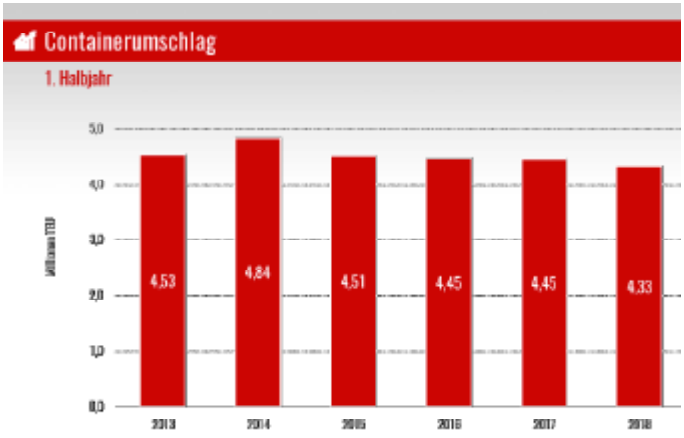
Die Politik reagierte geradezu panisch. Zum ersten Mal seit zehn Jahren wurden die Quartalszahlen des Hamburger Hafens nicht mehr in einer Pressekonferenz des Hamburg Hafen Marketings veröffentlicht, sondern in einer bloßen Pressemitteilung. Die Order dazu sei aus der Wirtschaftsbehörde gekommen. Offenbar fürchtet man dort unliebsame Fragen, zumal der Präsident des Unternehmensverbands Hafen, Gunther Bonz, zuvor schon erklärt hatte, dass die Rückgänge in Hamburg nicht nur auf die fehlende Fahrrinnenanpassung der Elbe sondern auch auf eine verfehlte Hafenpolitik zurückzuführen seien.

Bürgermeister wollte Burchardkai verkaufen

Hamburgs neuer Erster Bürgermeister, Peter Tschentscher (SPD), verstieg sich sogar auf die Idee, einen Teil des Burchardkais zum Verkauf anzubieten. Bei



einer Reise nach Marseille zum HHLA-Großkunden CMA CGM soll er das Angebot einer Minderheitsbeteiligung unterbreitet haben. Ein Vorgang, der mit dem HHLA-Vorstand nicht abgesprochen war. Dort reagierte man irritiert. Der Zeitpunkt sei nicht gerade der Günstigste, außerdem der Burchardkai die Cashcow der HHLA, hieß es unter der Hand aus dem Vorstand. Offiziell erklärte die HHLA höflich, dass sie „offen für Gespräche über Beteiligungen an ihren Hamburger Terminalanlagen“ sei, „wenn diese das Ziel haben, Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens zu stärken“. Man



habe in der Vergangenheit schon wiederholt mit den Franzosen über dieses Thema gesprochen. Jedoch habe die Reederei keinen nennenswerten Mengenzuwachs in Aussicht gestellt.

Verschnupft reagierte auch der Vorstandschef von Hapag Lloyd, Rolf Habben Jansen. Der Chef ausgerechnet jener Reederei, an der die Hansestadt Hamburg Miteigentümer ist, mahnte an, dass sein Unternehmen freien Zugang zum Burchardkai haben müsse, da das Terminal Altenwerder, an dem Hapag Lloyd zu einem Viertel beteiligt ist, aufgrund der Höhenbeschränkungen unter der Köhlbrandbrücke nicht mehr für die größten Containerschiffe erreichbar sei.

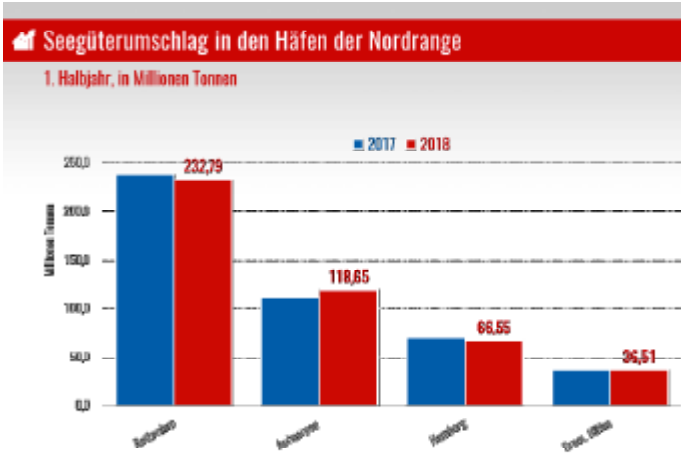
Kopfschütteln über Wirtschaftsstaatsrat

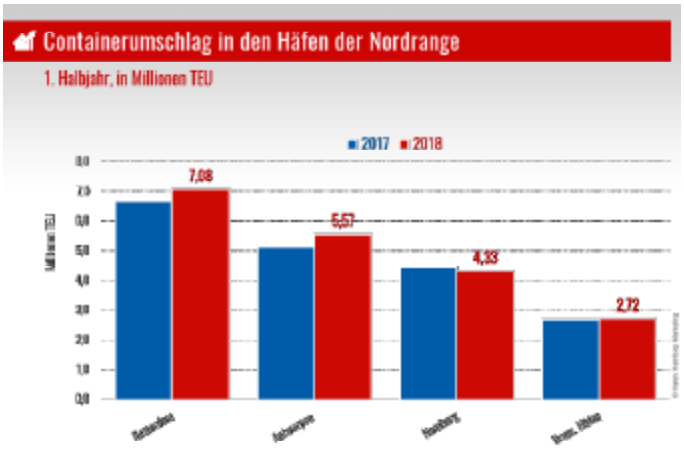
Innerhalb der Hafenwirtschaft wird das Verhalten des Senats mit Kopfschütteln registriert. Offenbar sei

der Erste Bürgermeister schlecht beraten gewesen. Bei dem Marseille-Trip war der neue Wirtschaftsstaatsrat Torsten Sevecke mit an Bord, der schon wiederholt mit vorschnellen Äußerungen für Irritationen sorgte. So hatte er beim 6. Schifffahrtstdialog in der Handelskammer gesagt, dass nun auch Hamburg über den Bau eines LNG-Importterminals nachdenke. Die Wirtschaftsbehörde musste auf prompte Anfragen aus Schleswig-Holstein dementieren. Bislang unterstützt Hamburg Brunsbüttel als LNG-Standort.

Nun also werden die schlechten Meldungen von der Umschlagseite weggedrückt, indem zeitgleich mit den schwachen Halbjahreszahlen der Planergänzungsbeschluss zur Fahrrinnenanpassung der Elbe vorgelegt und öffentlich gefeiert wird. Ein durchschaubares Manöver, das an Trumpsche Methoden erinnert, murrt die Opposition. Ungeachtet dessen mahnte der FDP-Fraktionschef Michael Kruse angesichts der „dramatischen Hafenentwicklung“ umgehend neue Wachstumsimpulse, die über die Elbvertiefung hinausgehen, an.

Text: Matthias Soyka





becker marine systems

environmentally friendly becker products

COMPACT BATTERY

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

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

Below: *Liinsand* • Passenger Catamaran built 2017 • LOA 18.7 m • 50 PAX
2 x 50 kWh COBRA Batteries
(Hybrid Drive)

COBRA
Compact Battery Rack

SMM
Visit us at **SMM**, Hamburg, Germany,
hall A1, booth A1.225, 4th - 7th September 2018

Manoeuvring Systems
Energy-Saving Devices
Alternative Energies

www.becker-marine-systems.com

Test bestanden

Das LNG Power Pac funktioniert als mobiler Stromlieferant auf Containerschiffen

Lange galt Landstrom als die Alternative, wenn man Seeschiffe umweltfreundlich mit Energie versorgen will. Der Hafen von Los Angeles beispielsweise hat schon 2014 seine Terminals flächendeckend mit solchen Anlagen ausgerüstet und eine Abnahme zur Pflicht gemacht. Doch der Bau von Landstromanlagen ist sehr teuer (in Hamburg wäre ein dreistelliger Millionenbetrag nötig) und betriebswirtschaft höchst fragwürdig, liegen die Anschlüsse doch brach, wenn kein Schiff da ist – und das ist die meiste Zeit in der Woche. Eine einfache Alernative sellt das LNG Power Pac dar, das nun erfolgreich getestet wurde.

Das Power Pac wird in einem Move an Bord gehoben

Hinter dem griffigen Namen verbergen sich zwei 40-Fuß-High-Cube-Container, die übereinander gestellt werden. Im Unteren (44 Tonnen schwer) ist ein Gas-Generator von Caterpillar untergebracht, der bis zu 1,5 MW Strom erzeugt. Im Oberen (16 Tonnen) ist der 20-Fuß-Gastank untergebracht, der separat eingesetzt werden kann. Das Ganze wurde von der HPE Hybrid Power Energy GmbH entwickelt, eine 100-prozentige Tochter von Becker Marine Systems. Zwei Power Pacs wurden bislang für je 3 Millionen Euro gebaut (in Serie sollen sie etwa die Hälfte kosten), zwei weitere sollen im Versuchsstadium noch dazu kommen. 40 Prozent der Kosten hat das Bundesverkehrsministerium dazu geschossen. Seit drei Monaten wurde nun das Power Pac von einer Containerbrücke am Burchardkai ins Heck von mehreren großen Hapag Lloyd-Frachtern gehoben. Rund 30 Minuten dauert es, bis die Van Carrier die drei Teile (unterer Gas-Generator, obere Aufnahme für den Gas-Container und der kleine Gas-Container selbst) aus dem Gefahrgutlager geholt, übereinader gestellt und in einem Paket an Bord gehoben haben. Dann müssen nur noch zwei Kabel an der Strinseite miteinander verbunden werden. Die Anschlüsse sind die Gleichen wie bei den Landstromanlagen in Kalifornien.

„Die Idee ist besonders schlau“, lobte Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann (CDU) das Power Pac. „Es kann globaler Standard werden.“ Denn anders als beim Landstrom könne es auf den Punkt zugeschaltet und gesteuert werden. Wenn mehrere Großabnehmer gleichzeitig an den Kais lägen, gäbe es beim Landstrom erhebliche Schwierigkeiten im städtischen Stromnetz. Zudem seien die Power Pacs mobil und könnten mit einem Move an Bord gebracht werden. LNG sei der Schiffstreibstoff der Zukunft.

HHLA-Vorstand Jens Hansen (2.v.r.) mit Projekt-Partnern

Dass die Container an Bord stünden, sei der einzige Wermutstropfen bei der Sache, sagte Hapag Lloyd-Vorstand Anthony Firmin. Sie kosteten der Reederei wertvollen Stellplatz.

Ansonsten sei der Gas-Strom günstiger als die Eigenversorgung.

Grundsätzlich könnten die Power Pacs auch an Land stehen und die Kabel in die Schiffe gelegt werden, etwa bei Fähren oder RoRo-Schiffen, sagte Becker Marine Systems-Chef Dirk Lehmann. Am Burchardkai sei dies aber im Moment baulich nicht möglich. Direkt hinter der Flutmauer stehen bereits die Containerbrücken. Die Kabel würden deren Betrieb massiv stören.

Zusammenbau des Pacs

Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) gab zu, das die Hansestadt bei der LNG-Versorgung hinterher hinke. Man sei dabei, mit Brunsbüttel ein Versorgungskonzept zu entwickeln. Ferlemann sagte hierzu, dass neben den Schleswig-Holsteinern auch Stade in der Unterelberegion als deutscher Standort für ein LNG-Importterminal im Gespräch sei. Er könne sich auch vorstellen, dass an beiden Orten gleichzeitig derartige Anlagen entstünden.

Ein Power Pac kostet derzeit 3 Millionen Euro

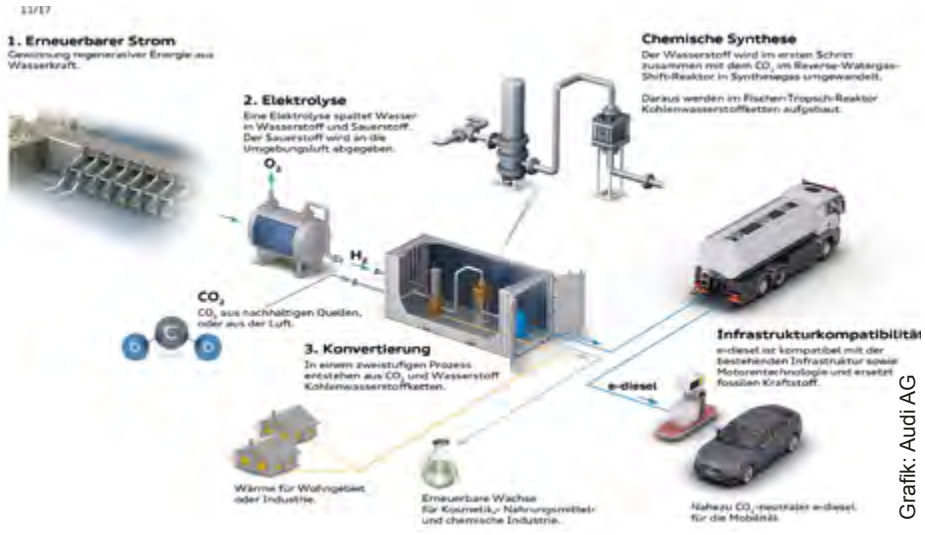
HPE-Chef Chrsitian Becker musste einräumen, dass das LNG derzeit noch per Lkw aus Rotterdam komme. So werde der Umweltvorteil (-22 Prozent CO_2, -100 Prozent SO_2, -88 Prozent NO_x) gemindet. Künftig könne Hapag Lloyd die Container allerdings auf ihren Frachtern mitbringen.

Text: Matthias Soyka

Die Lösung des Dieselproblems?

Mit Windenergie könnte der chemische Prozess in Gang gesetzt werden

Seit vier Jahren arbeitet Audi an der Produktion von synthetischem Diesel: „E-Diesel“ heißt er firmenintern und ist griffiger als die Bezeichnung „Blue Crude“. Zur Herstellung braucht man nur Wärme, Wasser und CO_2, wobei dieses das einzige kohlenstoff-basierte Element des neuen Kraftstoffs ist und für die Erzeugung des Kraftstoffs genauso viel CO_2 aus der Luft abgesogen wird, wie sie hinterher beim Verbrennungsprozess im Motor frei gesetzt wird.



Grafik: Audi AG

Schematische Darstellung der Produktion am Beispiel Wasserkraft

Audi selbst spricht deshalb von dem ersten klima-neutralen Kraftstoff. Das Verfahren, das hierbei zum Einsatz kommt, nennt sich Power to Liquid und hat als Basis die Elektrolyse, die auch zur Erzeugung von Wasserstoff Grundlage ist. Hierzu muss Wasser auf 800 Grad erhitzt werden. Idealerweise sollte dies durch regenerative Energie geschehen. Audi ist derzeit dabei, zusammen mit den Firmen Ineratec und Energiedienst AG im schweizerischen Laufenburg eine Pilotanlage zu bauen, die jährlich 400.000 Liter E-Diesel erzeugen soll und ihre Energie aus einem Wasserkraftwerk bezieht. Genauso gut wäre allerdings auch Windenergie vorstellbar, heißt es von Audi.

Während der Elektrolyse werden Wasserstoff und Sauerstoff von einander abgespalten. Dem Wasserstoff wird nun CO_2 zugeführt, der in einem Mikroverfahren zu dem Kraftstoff umgewandelt wird. Sein Wirkungsgrad soll bei über 80 Prozent liegen und damit nur knapp unter herkömmlichem Diesel und deutlich über Wasserstoff, der vor allem beim Lagern und Betanken hohen Energieaufwand benötigt und somit in der Energiebilanz klar verliert.

Bei Audi ist man sich indes im Klaren darüber, dass die Produktionsmenge der Pilotanlage nur ein Tropfen auf den heißen Stein ist.

Reiner Mangold,
Leiter Produktentwicklung Audi AG

Jährlich werden in Deutschland laut dem Verband für Mineralölwirtschaft 36 Millionen Tonnen Dieselkraftstoff und über 17 Millionen Tonnen Benzin verbraucht, dazu noch 15,6 Millionen Tonnen leichtes Heizöl. Nur 2 Millionen Tonnen werden derzeit aus Raps u.ä. zu Biodiesel verarbeitet. Es wären also gigantische Investitionen nötig, wenn man den Rest durch komplett saubere Energie ersetzen wollte. Deshalb sucht Audi weitere Partner, denn unter die Kraftstoffproduzenten wolle man selbst nicht gehen, so ein Konzernsprecher. Man würde jedoch den gesamten E-Treibstoff abnehmen.

Derzeit liegen die Produktionskosten etwa beim Doppelten dessen, was herkömmlicher Diesel kostet. Jedoch dürften bei größeren Anlagen Skaleneffekte auftreten und sich die Kosten deutlich reduzieren. Vor allem die Sektorenkoppelung bietet hier Grund zur Hoffnung. „Sie macht erneuerbare Energie speicherbar“, sagt

Reiner Mangold, Leiter Nachhaltige Produktentwicklung bei Audi.

Besonders in Schleswig-Holstein könnte die neue Produktionsmethode auf fruchtbaren Boden fallen. Hier stehen bereits jetzt soviel Windkraftanlagen, dass bei starken Winden Teile der Windkraftanlagen abgeschaltet werden müssen, weil sonst zu viel Strom erzeugt werden würde. Rund 100 Millionen Euro muss der Netzbetreiber Tennet den Anlagenbetreibern jährlich an Ausfallkosten zahlen. Diese überschüssige Energie ließe sich natürlich für die Produktion von E-Diesel hervorragend nutzen und würde die Kosten minimieren.

In der Politik wird die Neuenwticklung mit großem Interesse verfolgt. „Erneuerbare synthetische Kraftstoffe können eine wichtige Rolle bei der Verbesserung der Emissionen und bei der Erreichung unserer Klimaziele spielen“, heißt es aus dem Bundeswirtschaftsministerium. Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann sagte zu „Stadt Land Hafen“, dass die Entwicklung synthetischer Kraftstoffe wie

Fotos: Audi AG

In Dresden bei der Firma sunfire stand die erste Versuchsanlage

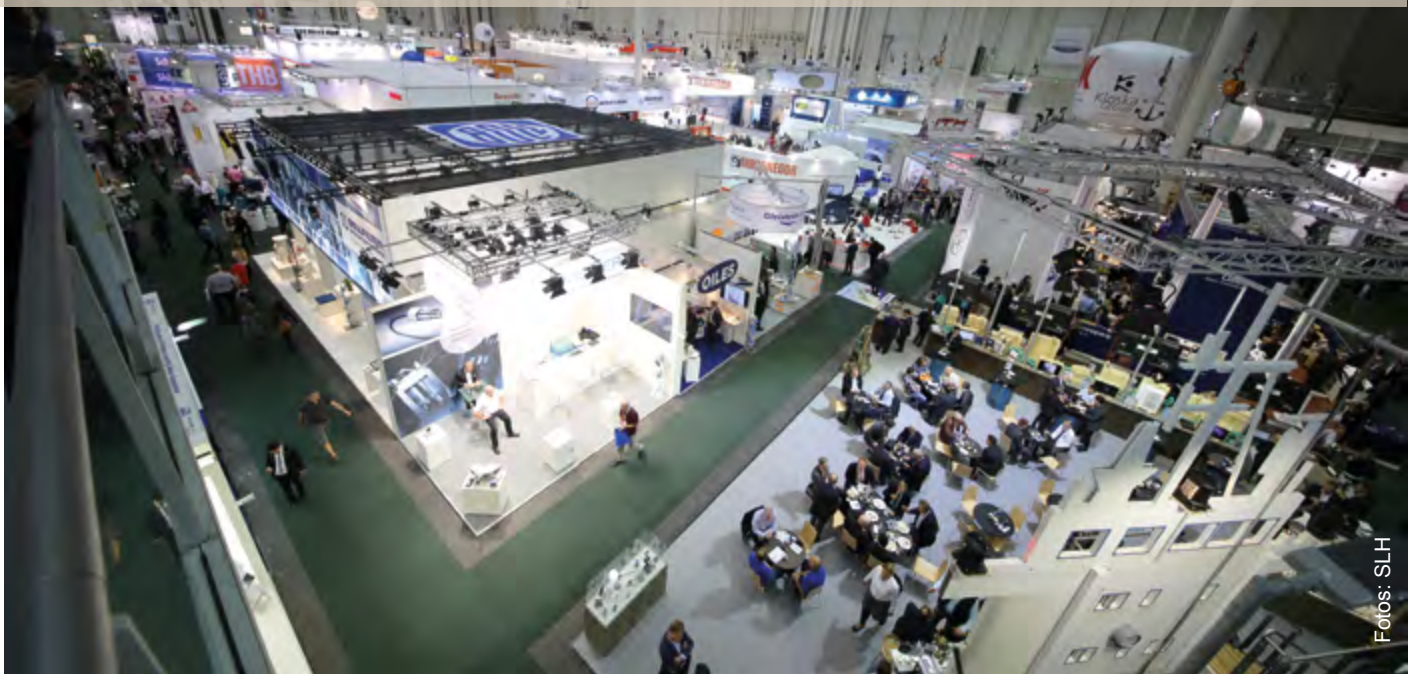
E-Diesel sowohl von seinem als auch vom Wirtschaftsministerium gefördert werde. In Massen produziert, könne der E-Diesel die Zukunft der Fortbewegung sein.

Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Bernd Buchholz (FDP) sieht sein Land als „idealen Standort für alle Power-to-X-Ansätze. Wir haben nicht nur den Windstrom im Überfluss, sondern auch das Know-How und in Heide eine Raffinerie, die Power-to-X-Produkten aufgeschlossen gegenüber steht und offensiv angeht.“ Tragfähige Geschäftsmodelle könnten aber nicht entstehen, wenn die Anlagen lediglich mit dem Überschussstrom betrieben werden dürfen. Dies sei Sache der Wirtschaft. Ende August war die Nutzung von überschüssigem Windstrom auch Thema bei einem Treffen von Wirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) mit Buchholz.

Text: Matthias Soyka

Die SMM wird grün

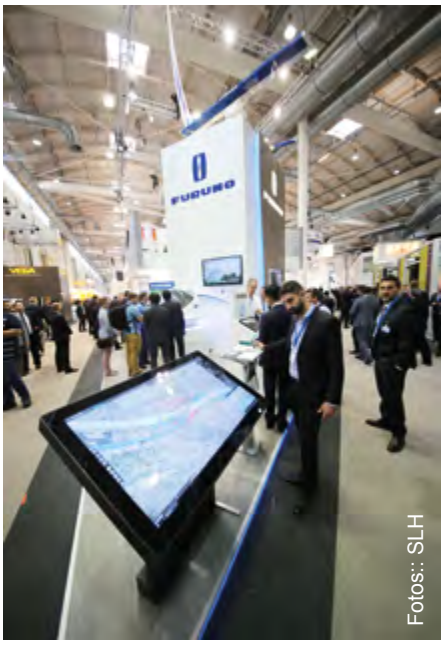
Umweltfreundliche Antriebe stehen im Zentrum der weltgrößten Schiffsmaschinenmesse



Die Messerhallen sind komplett ausgebucht und bieten vom O-Ring bis zum Schiffsmotor eine breite Palette

Alle zwei Jahre trifft sich die maritime Branche zur weltgrößten Messe für Schiffsmaschinen und -zulieferteile in Hamburg auf der SMM. Über 2.200 Aussteller aus 120 Ländern werden auf 93.000 Quadratmetern und in 13 Hallen gut 50.000 Fachbesuchern vom 4. bis 7. September zwischen 9.30 und 18 Uhr ihre neusten Produkte präsentieren. 29 Nationen sind in eigenen Pavillons vertreten, darunter erstmals Polen, Estland und Panama. Die Schau wird von mehreren Foren zu aktuellen Themen begleitet. Im Zentrum stehen neue umweltfreundliche Antriebe und die Digitalisierung der Schiffssteuerung und -technik.

Hierzu präsentiert die FURUNO ELECTRIC CO. in Halle B6 (Stand 100) ein umfassendes Angebot an Marine-Elektronik wie Brückensysteme sowie individuelle Navigations- und Kommunikationsgeräte. Highlight ist das Integrated Navigation System (INS) inklusive Voyage Planning Station. Das INS wird die neueste Chart Radar FAR-3000 Serie sowie ECDIS, Conning, Steering und ein Alarm Management System in einer modernen und benutzerfreundlichen Brückenkonsole enthalten. Zudem zeigt der japanische Hersteller, dessen Deutschlandsitz in Rellingen vor den Toren Hamburgs ist, sein neues Radar der FAR-2xx8-Serie. Es überzeugt durch ein neues Antennendesign und modernste Signalverarbeitungstechnologie. Fast Target Tracking für schnelle Zielinformationen und eine Solid-State Option für das S-Band-Radar sind ebenfalls verfügbar. Darüber hinaus ist die Radarserie mit einem Widescreen Display kompatibel. Sehenswert wird auch die „Augmented Reality“ Navigation sein - eine fortschrittliche interaktive Unterstützung, die Navigationsinformationen in eine reale Umgebung überlagert, die von einer Kamera aufgenommen wird.



Neue Navis bei FURUNO

Dies ermöglicht eine einfache Übersicht über die gesamte Navigation, die eine schnelle, sicherere und effiziente Schiffsnavigation sicherstellt.

Große Hersteller wie MAN energy Solutions haben gleich mehrere Stände (Halle A1, Stand 13, Halle A3, Stand 200, Halle A3.FG, Stand 3). Dazu zählen auch Wärtsilä (Halle B6, Stand 220, Halle B6, Stand 310), die Raytheon Anschütz GmbH (Halle B4.EG, Stand RD01, Halle B6, Stand 304) und die Hamelner REINTJES GmbH (Halle A4, Stand 207, Halle B4.EG, Stand RD09). Aber auch hiesige Zulieferer sind vertreten wie der Dichtungsexperte GROMEX (Halle A1, Stand 514).

Auch Effizienzsteigerung und Digitalisierung sind Themen

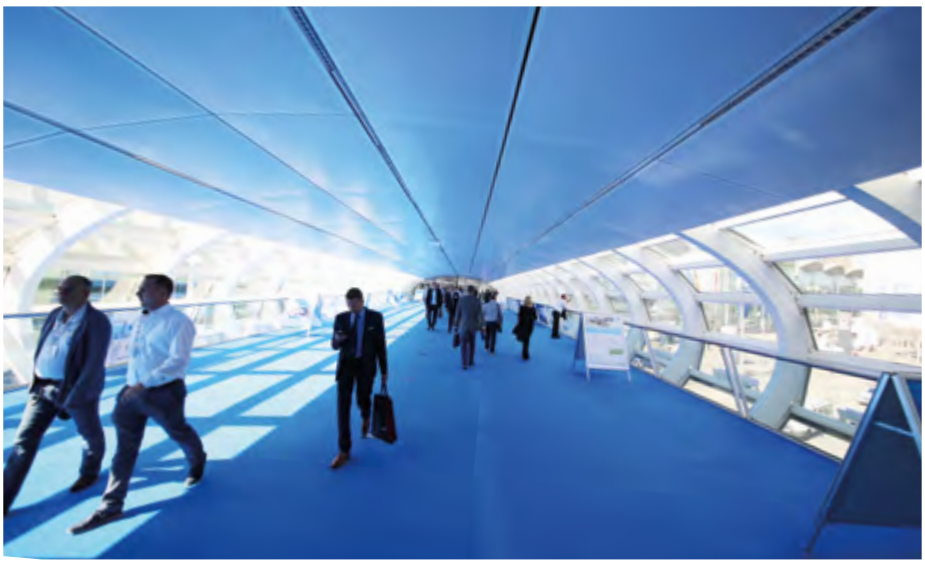
Neben der Schiffssicherheit stehen Themen wie Effizienzsteigerung durch Digitalisierung, Kostenminimierung, Umsetzung schärferer Umweltrichtlinien und Marktsegmente mit Wachstumspotenzial im Mittelpunkt. Hierzu hat die Messeleitung fünf Themenrouten (Digital Route, Green Route, Security Route, Job Route, Cruise & Ferry Route) entwickelt, die den Besucher gezielt zu den jeweiligen Ausstellergruppen leiten.

Die SMM wird abermals von diversen Fachtreffen begleitet. Schon am Vortag der Öffnung kommt der Maritime Future Summit zusammen, in dem neueste Trends in Sachen Digitalisierung, Automation und Datenmanagement diskutiert werden. Am 4. September werden auf dem Trade Winds Shipowners Forum erstmals Reeder über Herausforderungen der Branche und Schiffsfinanzierungen berichten. Am 5. September wird der global maritime environmental congress abgehalten, auf dem alternative Antriebe und weitere umweltfreundliche Technologien beleuchtet werden. Am 6. September werden im Offshore Dialogue Experten über den Stand des Tiefseebergbaus, vor allem in arktischen Regionen, und der Meeresforschung berichten. Am 6. und 7. September werden in der International conference on maritime security und defence, unterstützt von der Deutschen Marine, über die Sicherheit auf internationalen Seewegen und den Schutz vor Cyberattacken debattiert. Den Schlusspunkt bildet am 7. September der Maritime Career Market, der eine Plattform für die Suche nach qualifizierten Mitarbeitern bietet.

Firmen aus 120 Ländern werden mit eigenen Ständen vertreten sein

In Kooperation mit dem Maritimen Cluster Norddeutschland feiert zudem die Sonderschau zum Thema Maritimer 3D-Druck Weltpremiere. In Halle B6 können Besucher mit Experten diskutieren und additive Produktionsverfahren live erleben.

Text: Matthias Soyka


Über 50.000 Besucher werden auch diesmal wieder erwartet

Mares trotzt allen Krisen

Der Umsatz des Schiffsersatzteillieferers hat sich in den vergangen Jahren stets erhöht

Fotos:: SLH

Claus Witt vor einem Modell eines Containerfrachters, für den sein Unternehmen Ersatzteile liefert

So ganz verstehen es die geschäftsführenden Inhaber, Eckehardt Bauer und Claus Witt, selber nicht. Da schliddert die internationale Schifffahrt seit nunmehr zehn Jahren von einer Krise in die Nächste, doch der Spezialist für Schiffsersatzteile, Mares Shipping, legt bis auf eine Minidelle im Jahr 2009 kontinuierlich beim Umsatz zu. Über 32 Millionen Euro waren es zuletzt. Der größte Anteil fällt immer noch auf den deutschen Markt, und das seit rund 10 Jahren. „Dabei machen wir eigentlich kaum Werbung“, wundert sich Geschäftsführer Witt. „Obwohl einige Reeder, die unsere Kunden waren, vom Markt verschwunden sind, haben wir ein stetiges Wachstum.“

Woran das liegt? Witt hat mehrere Erklärungen. Natürlich erst einmal am Preis. Der sei oft günstiger als bei der Konkurrenz. Aber auch an der Verfügbarkeit der Teile. 450.000 Artikel für Motoren, Pumpen, Kompressoren usw. gibt es in der Mares-Datenbank. Viele davon sind in dem Außenlager im Hamburger Osten in den Regalen. Doch langsam platzt es aus allen Nähten. Deswegen wollen Bauer und Witt in nächster Zeit das Lager um mindestens 50 Prozent vergrößern. Entweder am gleichen Standort oder auf einem neuen, größeren Gelände. Man prüfe das gerade. Ständige Verfügbarkeit sei aber ein wichtiger Verkaufsfaktor. Der Druck am Markt sei enorm hoch, so Witt.

Das Lager platzt aus allen Nähten

Ein weiterer guter Grund, warum Mares erfolgreich am Markt agiert, sind die rund 70 Mitarbeiter. Viele von ihnen sind seit langem im Unternehmen und verfügen somit auch über einen großen Erfahrungsschatz. Regelmäßig wurden die Groß- und Außenhandelskaufleute hier im Betrieb auch ausgebildet. Die Geschäftsführung ist dabei stets bemüht, die Motivation ihrer Truppe hoch zu halten. Mares fördert den Betriebssport und soziale Kontakte. Neuste Idee ist die Anschaffung von höhenverstellbaren Schreibtischen. „Sitzen ist das neue Rauchen“, meint Witt. Wenn die Mitarbeiter während der Arbeit einmal ihre Position verändern und eine Zeitlang stehen als nur vorm Computer zu sit-

zen, ändere das auch die Perspektive für manche Dinge. „In einer positiven Arbeitsatmosphäre sind die Mitarbeiter leistungsfähiger und -bereiter“, ergänzt Witt.

Natürlich hat Mares auch ins Unternehmen investiert. Eine neue Software für gut 500.000 Euro hat die Arbeitsabläufe beschleunigt und übersichtlicher gemacht. Zudem sind die Verlinkungen zu den über 20 E-Commerce-Systemen, die Mares bedient, einfacher geworden.

Und dann schließlich hat Mares auch noch mit der Tochtergesellschaft eines der großen Motorenhersteller einen Vertrag für den Vertrieb von Ersatzteilen abgeschlossen, berichtet Witt. Und eine Erweiterung der gemeinsamen Geschäfte sei bereits beschlossene Sache.

Die Firmenzentrale im Boltenhof in Hamburg

Bei den Kunden jedoch zähle trotz aller IT und moderner Telekommunikation der persönliche Kontakt. „Wir müssen die Bedürfnisse der Kunden erfragen“, erläutert Witt. Deshalb reisen er und seine Mitarbeiter häufig durch die Welt, um vor Ort mit den rund 800 Auftraggebern in 75 Ländern zu reden. Das sind Reeder weltweit, können aber auch Minenbetreiber oder Industrieunternehmen sein. „Unsere Philosophie ist, Top-Qualität, gute Preise und besseren Service als der Wettbewerb zu bieten. Wir wollen den Kunden happy machen.“

Und das honorieren die Kunden auch. Eine große Kreuzfahrtreederei aus den USA hat Mares gerade als „Supplier of the Year“ ausgezeichnet. Ein Preis, auf den man bei Mares besonders stolz ist. Denn gerade in Nordamerika sei die Kundschaft sehr kritisch. Wenn man von dort Lob bekomme, müsse man schon eine Menge richtig gemacht haben.

Text: Matthias Soyka

FIDES
Wir sind Vertrauen.

Wirtschaftsprüfer | Steuerberater
IT-Berater | Unternehmerberater

Der autarke Lagerbetrieb

IN-TIME feierte in Buchholz Richtfest für eine Halle mit Solarenergie

Das neue Firmengelände soll vor allem durch seine spektakuläre Fassade für Wiedererkennung sorgen

Die Firma IN-TIME hat schon immer größten Wert auf besondere Qualität gesetzt. Der Logistikspezialist aus dem niedersächsischen Maschen/Stelle lagert, kommissioniert und verpackt nicht nur Importwaren für Produktion und Handel, sondern arbeitet zunehmend auch mit Spezialitäten. Mit pharmazeutischen Produkten und deren anspruchsvollen Anforderungen nach GDP-Zertifikat ist das Volumen in der letzten Zeit erheblich gewachsen. Und so sind die Inhaber Christoph Gienow und seine Frau Sylvia im Süden Hamburgs mit dem vorhandenen Standort nicht mehr zufrieden gewesen, denn man wuchs weit über das ursprüngliche Betriebsgelände hinaus und musste weitere Hallen im Gewerbegebiet hinzumieten. Sieben nicht zusammenhängende Hallen mit insgesamt 20.000 Quadratmetern betreibt IN-TIME derzeit und lagert bis zu 32.000 Paletten. Man platzt aus allen Nähten. Nun soll alles in Buchholz besser werden.

„Wir haben das letzte große freie Grundstück im Süderelberaum erworben“, sagt Gienow. „Hätten wir nicht zugegriffen, wären wir für die nächsten drei bis fünf Jahre ohne Möglichkeit zur Expansion geblieben.“ Die reine Bodenfläche des neuen Standortes im Süden Hamburgs beträgt rund 65.000 Quadratmeter. Genug Platz, um nicht nur eine 22.000 Quadratmeter große Halle plus Verwaltungsgebäude dort zu errichten, sondern auch noch mit der Möglichkeit, später weitere Kapazitäten zu schaffen.

Das Besondere an dem Neubau, für den nach nur drei Monaten nun Richtfest war, ist nicht nur seine deutlich größere Höhe von zwölf Metern, sondern ein spektakuläres Äußeres mit einer sehr farbigen Fassade, und die nachhaltige energetische Versorgung. Denn der gesamte Betrieb wird künftig energetisch autark arbeiten. Auf dem großen Flachdach werden Solarzellen installiert,

Christoph und Sylvia Gienow

die 1,6 Megawatt Leistung erzeugen. Genug, um nicht nur die gesamte Halle zu klimatisieren bzw. zu heizen und die Flurförderfahrzeuge und deren Akkus mit Strom zu versorgen. Auch werden mit der kommenden Elektromobilität die Pkws und die kleineren Lieferfahrzeuge deshalb auf Elektroantrieb umgestellt. „Günstiger können wir dann nicht tanken“, freut sich Gienow.

Ganz so günstig ist das freilich auch wieder nicht, denn der Neubau kostet satte 23 Millionen Euro. Einen großen Teil davon können die Gienows durch den Verkauf des alten Firmengeländes beisteuern.

Ein neues Geschäftsfeld wird dann die Lagerung von Gefahrstoffen sein. Neben 35.000 normalen Paletten, die IN-TIME auch am

neuen Standort lagern und bearbeiten will, wird es zusätzlich auch eine Abteilung mit 10.000 Paletten für Gefahrstoffe geben: Kosmetika, Alkohole, Lebensmittelzusatzstoffe oder Vorprodukte für die Chemieindustrie sind dann lagerbar. „Wir hatten viele Anfragen von unseren Kunden, ob wir nicht auch das leisten können“, berichtet Gienow. Am alten Standort sei das aufgrund der räumlichen Gegebenheiten und der Gefahrgutverordnungen nicht möglich gewesen. In Buchholz betritt IN-TIME nun ein neues Geschäftsfeld.

Auch im Inneren wird alles vom Feinsten sein: Ein halbautomatisches Hochregallager mit Staplern, die sich durch die Regale anhand von geo-positionierten Daten bewegen. Jede Regalzeile ist mit ihrer jeweiligen Architektur im System gespeichert. So werden die Prozesse entscheidend dynamischer und die Fehlerquote kann nochmals deutlich reduziert werden.

Richtfest im Gewerbegebiet Buchholz Trelder Berg

26 Tore, elf Meter Höhe und viel Platz zur Erweiterung

Der Umzug von Stelle in die westlicher gelegene neue Heimat wird im November beginnen und drei Monate dauern. Immerhin muss alles bei laufendem Betrieb geschehen. Kunde für Kunde wird verlagert. Und das alles natürlich immer pünktlich. Just in time halt.

Text: Matthias Soyka

Nur die Qualität zählt

Die EICHHOLTZ GmbH hat in neue Abfüllmaschinen für kleinere Mengen investiert

Die „alte Dame“ ist eine Reinigungsanlage, die Fremdkörper aus Nahrungsmittelrohstoffen filtert

Lebensmittel sind ja immer so eine Sache. Wir als Verbraucher erwarten 1a-Qualität und möglichst unbelastete Produkte. Um dies zu garantieren, legen die Lebensmittelproduzenten größten Wert auf einwandfreie Grundprodukte. Ein Spezialist für die Lagerung und Veredelung von sogenannten Rohwaren ist die EICHHOLTZ GmbH. In fünf Hallen, die in mehrere Sektionen aufgeteilt sind, lagert alles, was beispielsweise beim Frühstück auf unseren Tischen landet: Nüsse, Mandeln, Leinsaat, Trockenfrüchte, Backsaaten, Kokosraspeln und vieles mehr. Große Lebensmittelhändler zählen zu den Kunden, die Hersteller von Müsli oder Backwaren beliefern. Da wird Qualität groß geschrieben. Deshalb hat EICHHOLTZ in neue Maschinen investiert, die vor allem kleinere Mengen abfüllen.

Der Familienbetrieb besteht seit 86 Jahren und hat seinen Sitz auf der Peute in Hamburg auf einem Gelände mit 25.000 Quadratmetern. In den letzten fünf Jahren ist das Unternehmen, das von Franziska Kraupner in dritter Generation und Jens Gellers geführt wird, kontinuierlich gewachsen. Den Anfang machte ein neues Regalsystem („Mobil Racks“), das die Firma einführte. Es wird einfach zusammengesteckt und kann auf unterschiedliche Höhen eingestellt werden. „Wir haben damit unsere Kapazität um 50 Prozent erhöht“, freut sich Kraupner, denn die Waren, die EICHHOLTZ meist für mehrere Wochen zur Aufbewahrung erhält, sind nicht immer gleich. Schwere Paletten sind kaum einen Meter hoch, andere bis zu zwei Meter. Das flexible System führte zu einer optimalen Nutzung der 32.000 Kubikmeter Hallenräume im Gegensatz zu der konventionellen Palettenstapelung. Zudem wird die Ware schonender gelagert.

Franziska Kraupner stapelt Beutel

Vor zwei Jahren erweiterte der Betrieb seine Kapazitäten um eine weitere Kühlhalle. Um die Waren frisch und frei von Schädlingen zu halten, sind die Hallen auf zwölf Grad temperiert, und die Luftfeuchtigkeit wird auf konstant 65 Prozent gehalten.

Zuletzt investierte die Firma rund 1 Million Euro in zwei neue Abfüllmaschinen. Die eine mischt Mehle und Nahrungsergänzungsmittel wie zum Beispiel Filtrierungsmittel zur Fruchtsafterzeugung. Die andere füllt Grundprodukte wie Backsaaten, wie zum Beispiel Sonnenblumenkerne, in Schlauchbeutel ab. Diese sind

vor allem bei Bäckerei- und Gastronomiezulieferern beliebt. Denn viele dieser Betriebe können nicht 25-Kilo-Säcke innerhalb der Verfallszeit verarbeiten und greifen deshalb lieber zu kleineren Gebinden. Auch fertige Mischungen kann die Anlage liefern.

Zudem verfügt EICHHOLTZ über Maschinen, die Verunreinigungen von Waren herausfiltern. Kernstück ist die „alte Dame“, eine mächtige Apparatur, die noch von Kraupners Großvater in der Speicherstadt, wo das Unternehmen gegründet wurde, aufgestellt und über Jahrzehnte kontinuierlich erweitert wurde. Sie enthält unterschiedliche Siebe, ein Windgebläse, Steinausleser und sogar ein Röntgengerät, das Fremdstoffe aufspürt.

„Mac Gyver-Anlagen“ nennt Kraupner diese und andere Maschinen. „Jedes Problem ist anders. Da müssen unsere Mitarbeiter individuell eine Lösung finden“, berichtet sie. Wenn gar nichts hilft, bleibt am Ende doch nur die Suche per Hand. Kleinste Fremdkörper fischen sie heraus. Auch das machen die 30 Beschäftigten bei EICHHOLTZ. Denn die Qualität zählt.

Foto: Kraupner

Die neueste Maschine ist ein Mischer für Mehle

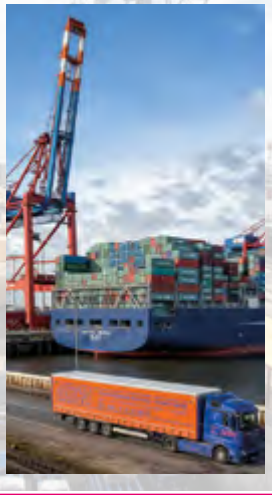
Text: Matthias Soyka

SysIng

Software, die passt...

- IT-Lösungen für die Hafenwirtschaft
- Spezialisierung auf Logistik-Bereiche
- Flexible Anpassung an Ihre Firmensoftware
- Time-Slot-Management (TR02)
- Individuelle Beratung
- Günstige Anwendungen für Kleinstbetriebe
- Jahrzehntelanges Know-how

Terminal Operating



Lagerwirtschaft

Container-Trucking

SysIng Gesellschaft für DV-Einsatz mbH
Tel.: +49 40 450 57 08

Rothenbaumchaussee 114
www.sysing.de

20149 Hamburg
info@sysing.de

Was Arbeitgeber dürfen und was nicht

Das Bundesarbeitsgericht sagt: Streikbrecher bezahlen ja, Urlaubstage abrunden nein

Das Bundesarbeitsgericht (BAG) hat gleich zwei interessante Urteile gefällt. Zum einen hat es bestätigt, dass Arbeitgeber ihre Mitarbeiter durch Bezahlung zum Streikbruch ködern dürfen. Zum anderen billigt es Arbeitnehmern selbst kürzesten Urlaub (0,15 Tage) zu.

Entscheidung Nr. 1: Eine Gewerkschaft plant einen Streik – da kommt das Unternehmen daher und verspricht seinen Mitarbeitern eine Prämie, wenn sie nicht mitmachen. Listig ja, aber nicht rechtswidrig, bestätigte nun das BAG.

Zahlt ein Arbeitgeber an seine Mitarbeiter eine Prämie dafür, sich nicht an einem Streik im Betrieb zu beteiligen, so handelt er damit nicht rechtswidrig. Das hat das Bundesarbeitsgericht (BAG) mit Entscheidung vom 14. August dieen Jahres nochmals bestätigt (Aktenzeichen 1 AZR 287/17).

Prämien im Arbeitskampf

In dem Fall hatte ein Beschäftigter eines Einzelhandelsunternehmens seinen Arbeitgeber verklagt, weil eine Prämie, die das Unternehmen für Streikbrecher versprochen hatte, nicht gezahlt worden war. Mit dem Streik wollte die Gewerkschaft Ver.di Druck aufbauen, um das Unternehmen zu bewegen, einen neuen Tarifvertrag zu schließen. Dieses reagierte darauf, indem es vor Streikbeginn in einem betrieblichen Aushang verkündete, allen Mitarbeitern, die sich nicht am Arbeitskampf beteiligten, eine Streikbruchprämie in Höhe von 200 Euro, später dann 100 Euro, zahlen zu wollen.

Ungleichbehandlung hier rechtens

Der Mann selbst hatte sich zwar dennoch am Streik beteiligt, verlangte aber nun die Zahlung der Prämien – insgesamt 1.200 Euro brutto –, weil sein Arbeitgeber mit der Auszahlung nur an Streikbrecher das arbeitsrechtliche Gleichbehandlungsgebot verletzt habe. Mit seiner Klage hatte der Mitarbeiter aber weder in den Vorinstanzen noch vor dem BAG Erfolg. Dieses bestätigte nun vielmehr die Zulässigkeit derartiger Streikbruchprämien als Mittel im Arbeitskampf. Zwar liege in der Zusage der Prämienzahlung an Streikbrecher eine Ungleichbehandlung, führte der 1. Senat aus. Die sei aber gerechtfertigt, da die Firma mit den Sonderleistungen „betrieblichen Ablaufstörungen begegnen und damit dem Streikdruck entgegenwirken“ habe wollen. Die sogenannte „Kampfmittelfreiheit“ im Arbeitskampf gelte schließlich für Arbeitnehmer wie Arbeitgeber, begründeten die Erfurter Richter ihr Urteil .

Rechtsempfinden der Gewerkschaft verletzt

Die gewählten Mittel müssten sich zwar am Verhältnismäßigkeitsgrundsatz messen lassen. Dem sei hier aber genüge getan, auch wenn die Streikprämie mitunter den Tagessatz eines Mitarbeiters um ein Vielfaches übersteige, so die Richter.

Die Entscheidung des BAG kommt nicht überraschend, bestätigt sie doch die bislang herrschende Rechtsauffassung, denn das Bundesarbeitsgericht hat schon 1993 (Aktenzeichen 1 AZR 675/92) entschieden, dass eine solche Zahlung erlaubt ist. Im Übrigen haben in den vergangenen Jahren auch diverse Landesarbeitsgerichte diese Ansicht übernommen. Dass gegen arbeitgeberseitige Zahlungen an Streikbrecher immer wieder geklagt wird, hat also letzten Endes wohl nur mit Rechtsempfinden von Arbeitnehmern und Gewerkschaften zu tun, die sich mit der gängigen Rechtsprechung nicht abfinden wollen.

Kein noch so kleiner Urlaub verfällt

Entscheidung Nr. 2: Weil ihr Arbeitgeber

0,15 Urlaubstage aus Praktikabilitätsgründen einfach abgerundet hat, hat eine Fluggastkontrolleurin ihn erfolgreich verklagt. So geht es ja nicht, entschied das BAG. Zumindest nicht ohne Rundungsvorschrift.

Das Abrunden von Urlaubsansprüchen ohne vertragliche Regelung ist rechtswidrig. Hat ein Arbeitnehmer einen Anspruch auf Urlaub, der weniger als einen halben Tag umfasst, hat der Arbeitgeber ihm diesen in Bruchteilen zu gewähren. Das hat das Bundesarbeitsgericht (BAG) in einem jetzt veröffentlichten Urteil entschieden (Urteil vom 8. Mai 2016, Aktenzeichen. 9 AZR 578/17).

Nicht einfach abrunden

Es ging es um den Fall einer im Schichtdienst beschäftigten Fluggastkontrolleurin. Sie hatte ihren Arbeitgeber verklagt, weil der ihre Urlaubstage abgerundet hatte. Nach dem Manteltarifvertrag für Sicherheitskräfte an Verkehrsflughäfen (MTV) standen der Arbeitnehmerin für das Jahr 2016 nämlich eigentlich 28,15 Urlaubstage zu – gewährt hatte der Flughafenbetreiber ihr aber nur volle 28 Tage, obwohl der MTV keine Rundungsvorschriften enthält. Vor Gericht machte die Frau deswegen Schadensersatz für die nicht gewährten 0,15 Urlaubstage geltend.

Mateltarifvertrag müsste Klausel haben

Nach § 5 Abs. 2 Bundesurlaubsgesetz (BUrlG) sind Bruchteile von Urlaubstagen, die mindestens einen halben Tag ergeben, auf volle Urlaubstage aufzurunden. Eine gegensätzliche Regelung für die Abrundung von Urlaubstagen sieht das Gesetz dagegen nicht vor. Deswegen haben die Erfurter Richter der Kontrolleurin auch Recht gegeben. Ohne eine gesonderte „Rundungsvorschrift“ komme eine Rundung von Bruchteilen von Urlaubstagen nicht in Betracht.

Praktikabiltät zählt nicht

Weder das BUrlG noch der MTV enthielten aber eine solche Regelung. Dem Versuch des Arbeitgebers, den MTV wegen Praktikabilitätserwägungen anders auszulegen, erteilte der Senat eine Absage. Diese seien nicht maßgebend, weil sie im Wortlaut des Tarifvertrags nicht angelegt seien.

Weil der Resturlaubsanspruch im Umfang von den 0,15 Arbeitstagen spätestens Ende März 2017 untergangen sei und sich der Arbeitgeber mit der Urlaubsgewährung im Verzug befinde, stehe der Arbeitnehmerin ein Schadensersatzanspruch in Form von Ersatzurlaub zu. Wie der Arbeitgeber die geschuldeten 0,15 Urlaubstage im konkreten Fall zu gewähren habe, verrät das Bundesarbeitsgericht jedoch nicht.

Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen

B&S Bock & Schulte

- Ab-/Umfüllen (Repacking)
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- Verpacken
- Container Be- und Entladen
- Lagern
- Silo-Lkw-Beladen

Bock & Schulte GmbH & Co. KG
Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg
Tel.: 040 - 78 04 74 - 0
info@bock-schulte.de
www.bock-schulte.de

Zertifiziert nach:
DIN EN ISO 9001:2008
DIN EN ISO 14001-2004
GMP+, HACCP

Feines Essen und Erlebnisambiente

Das „Hof & Gut Jesteburg“ wurde liebevoll restauriert und ist einen Ausflug wert

Das malerische Anwesen in der Nordheide

Fotos: SLH

Uriger Innenraum mit viel Platz in den Stuben

Bei einem tollen Sommer wie diesem sollte man entweder flugs ans Meer fahren oder aufs Land. Wir haben Letzteres getan und sind in der Nordheide gelandet. „Hof & Gut“ heißt die Restauration, die nicht nur gehobene Küche zu fairen Preisen anbietet, sondern auch ein Freizeitprogramm für die ganze Familie. Auf dem ehemaligen Gutsgelände gibt es auf 85 Hektar nicht nur 15 Pferde, die man sich ausleihen kann, sondern auch ein Ziegengehege, einen Rinder- und einen Hühnerstall. Nebenher werden auch Gänse gezüchtet und Kartoffeln biologisch angebaut. Nicht zu unrecht werben die Eigentümer mit dem Schlagwort „Erlebnishof“.

In dem vor rund zehn Jahren sanierten Gutsgebäude mit mächtigen Balken an den Decken finden wir schnell einen gemütlichen Platz, der einen Blick in den Innenhof gewährt, wo Kinder viele Spielmöglichkeiten haben. Auch beim Blick in die Speisekarte schlägt unser Herz höher. Es gibt eine Reihe von edlen Vorspeisen wie Lachssashimi mit Spicy-Chef-Sauce und eingelegtem Ingwer, knusprigen asiatischen Maishuhnsalat, Thunfischsashimi mit Sojasauce und Algensalat, Vitello Tonnato, Rinderfiletcarpaccio von selbst gezüchteten Aubrac–Rindern oder Schwertfisch Carpaccio mit Limonen-Kapern und Koriander. Das alles für 10,50 Euro.

Man merkt schnell, dass hier zeitweise auch ein Sternekoch einmal tätig war. Bei den Hauptgerichten stechen das Aubrac Roastbeef mit Bratkartoffeln und Salat

Knusperhähnchen

sowie die Scampi-Pfanne mit gerösteten Paprika, Knoblauch Chili, Olivenöl und Petersilie (je 21,50 Euro) hervor. Auch die Asia Platte „Hof und Gut“ mit verschiedenen Fischsashimis, knusprigem Maishuhnsalat, Dips, Ingwer, Sesam Wakame Algensalat (24,50 Euro) hört sich gut an.

Wir entscheiden uns für Salate und treffen mit dem knusprigen Maishuhnsalat (10,50 Euro), serviert in einem extravaganten Spitzkelch und dem Weidesalat mit Rinderstreifen (16,50 Euro) voll ins Schwarze. Beides schmeckt vorzüglich und ist auch ausreichend portioniert. Anschließend sollten Sie sich ein wenig Zeit nehmen und einen Spaziergang über das Anwesen machen und den „Feenreich“ erkunden.

Text: Nils Knüppel

Salat mit Rind

Hof & Gut Jesteburg
Itzenbütteler Sod 13-15
21266 Jesteburg
Tel: 04181 21 70 70
www.hof-und-gut.de
Mail: info@hof-und-gut.de

Öffnungszeiten:
Mo. bis Fr. ab 17 Uhr
Sa. und So. ab 12 Uhr

Die Vorgeschichte von Han Solo

„Solo: A Star Wars Story“ ist der erste kommerzielle Misserfolg der Sternen-Saga

Solo beim Zugüberfall

Solos Flamme Qi`ra

Fotos: Walt Disney Studios

Der Millenium Falcon beim Kessel-Flug

Der Schurke Dryden Vos

Ausbaldowern des Zugs

Als das Star Wars-Franchise von George Lucas an den Mäusekonzern Disney verkauft wurde, war sehr schnell klar, dass man sich nicht mit einem Film alle paar Jahre zufrieden geben würde. Mehr Filme bedeuten mehr Einspiel, das lag auf der Hand. Die Idee: Wie wäre es, wenn man die Wartezeit bis zu einer neuen Episode mit einem eigenständigen Film überbrücken würde, der sozusagen dazwischen geschoben wird? Das funktionierte mit „Rogue One“ ganz passabel. Also gleich noch einmal. Warum nicht eine Origin-Geschichte für eine der bekanntesten und beliebtesten Figuren schaffen, für Han Solo? Hört sich nach einer tollen Idee an, also war es beschlossene Sache. Aber was dann kam, war alles andere als ein Selbstgänger.

Fünf Jahre sind seit der Machtübernahme durch das Imperium in Episode III vergangen. Wir befinden uns auf dem Planeten Cornelia. Der junge Halunke Han (Alden Ehrenreich) träumt von einer Karriere als Pilot und möchte so schnell wie möglich mit seiner Freundin Qi`ra (Emilia Clarke) den Armenvierteln dort entfliehen. Doch die beiden werden von einander getrennt, nur Han gelingt die Flucht von dem von Verbrechersyndikaten beherrschten Planeten. Drei Jahre später hat Han auch seine Pläne, beim Imperium ein berühmter Pilot zu werden, begraben. Da begegnet er der Person, die die Weichen für ihn stellen wird: Der Bandit Beckett (Woody Harrelson) und seine Leute zeigen Han, dass es noch eine andere Lebensweise gibt: die des Outlaws. Doch ganz so schnell freundet man sich nicht an. Han wird erst einmal einer sehr haarigen Bestie zum Fraß vorgeworfen. Einem Wookie…

Das Problem des Solo-Films ist: keiner braucht ihn. Was wir über Han Solo wissen müssen, wissen wir seit 1977: Er ist Schmuggler, ein Charmebolzen, sein bester Freund ist ein Wookie, den Millennium Falcon hat er gewonnen, er hat den Kessel-Flug in 12 Parsec geschafft (eine Längeneinheit, was zu denken gibt) und vor allem: Er schießt zuerst! Müssen wir wirklich mehr über den ihn wissen? An sich nicht. Und Prequels funktionieren selten als Film. Hinzu kommt, dass Alden Ehrenreich nicht im Entferntesten das Charisma von Harrison Ford hat, der völlig zurecht seit Jahrzehnten einer der letzten Weltstars ist, die wir haben.

Sehen wir von diesen Kleinigkeiten ab, ist das Produkt ein netter Zeitvertreib, irgendwo zwischen Indiana Jones und Star Wars angesiedelt, mit hohen Schauwerten, Humor und Tempo.

Text: Martin Soyka

Ab sofort im Verkauf

Hamburger Hafen- und Logistik AG:

Beim Teilkonzern Immobilien der HHLA gibt es eine neue Spitze. Matthias Funk (Foto oben) ist nun kaufmännischer Geschäftsführer der Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH. Er hatte zuvor im Konzern die Stabsabteilung Investor Relations aufgebaut. Ihm zur Seite steht Reiner Schluff (Foto unten) als technischer Geschäftsführer. Er war zuvor Niederlassungsleiter bei der Max Bögl Stiftung. Beide treten die Nachfolge von Klaus Hadaschik an, der das Unternehmen auf eigenen Wunsch verlassen hat.

TX Logistik AG:

Sabine Peters ist neue Personalleiterin bei der Troisdorfer Gesellschaft. Die gebürtige Düsseldorferin arbeitete zuvor mehrere Jahre als director human ressources bei Aerogate, eine Tochtergesellschaft der Flughafen München GmbH. In dem gleichen Unternehmen war sie zuvor für die Schulungs- und Ausbildungsabteilung verantwortlich und Mitglied des Aufsichtsrats. Bei dem Anbieter für kombinierten Schienengüterverkehr soll sie nun nicht nur die 500 Mitarbeiter betreuen, sondern auch das Recruiting sowie die Organisations- und Personalentwicklung leiten.

Hafen Hamburg Marketing GmbH:

Theresa Siegmund ist neue Referentin für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit in der Abteilung Kommunikation & Information der Marketingorganisation des Hamburger Hafens. Sie tritt damit die Nachfolge von Sandra Kunze an, die mit ihrer Familie ins Ausland gezogen ist, und wird auch das Besuchergruppenmanagement übernehmen. Siegmund ist Literatur- und Medienwissenschaftlerin sowie ausgebildete PR-Beraterin. Sie arbeitete bei verschiedenen Kommunikations- und Marketingagenturen, zuletzt in der PR-Beratung von fischerAppelt, relations.

IMPRESSUM

Verleger:
Matthias Soyka
Norddeutsches
Medienkontor NMK GmbH
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg

Telefon +49.40.36 09 84 80

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-medienkontor.de

Redaktion: Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)
Matthias Jagenberg
Nils Knüppel
Martin Soyka

Medienberatung:
Telefon +49.40.26 09 84 79
E-Mail info@norddeutsches-medienkontor.de

ISSN 2193-5874

Grafik:
NMK
Telefon: +49.40.36 09 84 79

Auflage:
Print: 1.200
Online: 8.000

Fotos:
Stadt Land Hafen (SLH)

Druck:
Flyeralarm

Preise:
Einzelausgabe: 4,50 Euro

Abonnements:
Jahresabonnement:
Print: 54 Euro
Online-Ausgabe: 12 Euro
Kombi-Paket
(Print + Online): 60 Euro

Erscheinungsweise:
Monatlich online und als Printausgabe

Onlineprogrammierung:
Philip Becker

Onlinegestaltung:
NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2018

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:
9. Oktober 2018

STADT LAND HAFEN

Fährennachrüstung kostet Kiel Ladung

Kiel – In den ersten sechs Monaten dieses Jahres wurden im Kieler Seehafen über 3,54 Millionen Tonnen Fracht (-3,65 Prozent) verladen und knapp 1 Million Passagiere (+5,5 Prozent) befördert. Nach dem Rekord im vergangenen Jahr ist dies das zweitbeste Ergebnis im Frachtbereich. Ursächlich für den Frachtrückgang ist insbesondere der lange Werftaufenthalt eines Fährschiffes der Stena Line, das im Februar und März eine moderne Abgasreinigungsanlage (Scrubber) erhielt. Die Verkehre in Richtung Baltikum und nach Russland bewegten sich im ersten Halbjahr mit gut 1,2 Millionen Tonnen in etwa auf Vorjahresniveau. Einen neuen Wachstumsimpuls im Fährgeschäft erwartet Kiel von der zusätzlichen Color Line-Frachtfähre, die ab dem 1. Januar zum Einsatz kommt. Hiervon wird auch der kombinierte Ladungsverkehr Schiene/Schiff weiter profitieren, in dem im ersten Halbjahr etwas mehr als 15.500 Ladungseinheiten, meist Trailer und Container, auf die Bahn verladen wurden.

SIA Flexitanks mit Hamburger Agentur

Hamburg – Die HANSEATIQ Port Services hat die Agenturvertretung von SIA Flexitanks für Deutschland, insbesondere den Hamburger Hafen, übernommen. Das irische Unternehmen zählt zu den größten unabhängigen Produzenten von Flexitanks und bietet neben dem reinen Verkauf die gesamte Lieferkette von Beladung, Verschiffung, Entladung sowie Entsorgung an. Allein im Segment Food werden mehr jährlich mehr als 600 Millionen Liter Wein in Flexitanks verschifft. Im Bereich Non-Food dominieren sämtliche Arten von Ölen, Glycerin sowie Reinigungs- und Düngemittel.

Rekord-Kreuzfahrer abgefertigt

Hamburg – Mit der „MSC Meraviglia“ lief erstmals ein Kreuzfahrtschiff mit über 5.000 Passagieren den Hamburger Hafen an. Um den Megaliner möglichst schnell abzufertigen, waren 100 Personen am Terminal tätig. Sie verluden 7.000 Koffer und 400 Tonnen Proviant, bevor das Schiff zu einer zehntägigen Kreuzfahrt auslief.

BTK ordert acht weitere LNG-Lkws

Rosenheim – Die oberbayerische BTK Befrachtungs- und Transportkontor GmbH hat acht weitere LNG-Fahrzeuge bestellt. Sieben Lkws der Marke IVECO sind bereits seit April im Einsatz. Damit hat die BTK annähernd 10 Prozent des Fuhrparks auf Flüssiggas umgestellt. Bei einer Fahrleistung von 120.000 Kilometern pro Fahrzeug und Jahr erspart dieser Umstieg insgesamt fast 2 Millionen Kilogramm CO_2-Ausstoß in fünf Jahren. Im Radius von 250 Kilometern sind die Fahrzeuge im leichten Fernverkehr um Nördlingen in Bayern und Baden-Württemberg unterwegs. Sie transportieren vor allem Wellpappe-Verpackungen für Handel und Industrie.

Zweite Auktion bei Vesselbid.com

Hamburg – Nur wenige Wochen nach der ersten Versteigerung eines Schiffes über die neue Online-Auktionsplattform Vesselbid.com melden die Betreiber die zweite erfolgreiche Versteigerung. Diesmal erhielt die A.O. Schifffahrt bei über 14 Millionen US-Dollar den Zuschlag für den zehn Jahre alten, 58.000 DWT Massengutfrachter (Bulker) „Tschaikowsky“. Bei dieser zweiten Versteigerung nutzten die Verkäufer die Plattform vesselbid.com selbstständig und verwalteten die Auktion in Eigenregie.

Neue Software für Stahllogistiker

Hagen – Die Cosi Stahllogistik GmbH hat als Software die AX Cargo Suite der Anaxco GmbH eingeführt. Durch sie können vor allem überlanges, nicht palettiertes Stückgut sowie Teil- und Komplettladungen erfasst werden.

seit 1962

GÜHH

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Täglich Paletten europaweit via Palletways We Deliver

Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

Wir fahren ab ... auf Ihren Bedarf!
We satisfy your desire!

Transporte / *Transport*:

- Straße / *Road*
- Luftfracht / *Airfreight*
- Schiene / *Rail*
- Seefracht / *Seafreight*

Fahrten / *Tours:*

- Nahverkehr / *Local traffic*
- Fernverkehr /*Long distance traffic*

Service / *Services:*

- Lagerhaltung / *Storekeeping*
- Kommissionierung / *Picking*
- Zollabfertigung / *Customs clearance*

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

Tel: +49 40 741 06 86-10
Fax: +49 40 741 06 86-87

Kiel
Tel: +49 431 248 51 68

Email: ingo.kock@guehh.de
Internet: www.guehh.de