

Deutsche Seeschifffahrt

03. Quartal 2018

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



28 | SERIE



Große Schiffe, großer Reeder: Claus-Peter Offen im Porträt

36 | WETTBEWERB



VDR-Event: Maritime Start-ups präsentieren digitale Ideen

66 | REPORTAGE



Mit dem Forschungsschiff „Heincke“ unterwegs in der Nordsee

14 | SMM

Neue Lösungen gefragt: Die Leistungsschau der maritimen Wirtschaft



GET ON BOARD

WITH OPEN SEAWATER LUBRICATED PROPELLER SHAFTS

PROVEN PERFORMANCE:

550+ commercial ships are using Thordon COMPAC bearings

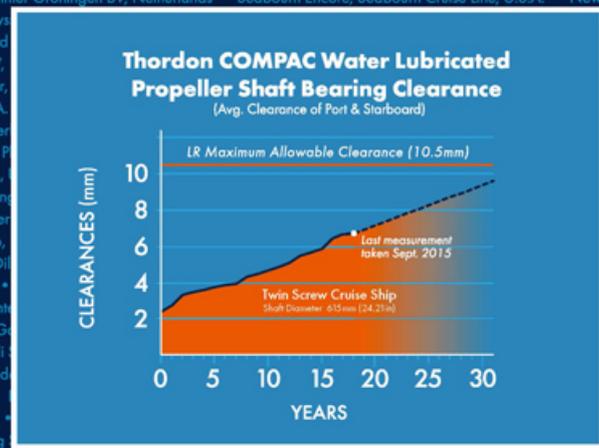
Thordon COMPAC bearings

SUBSTANTIALLY LOWER OPERATIONAL COST:

Compared to a sealed oil system

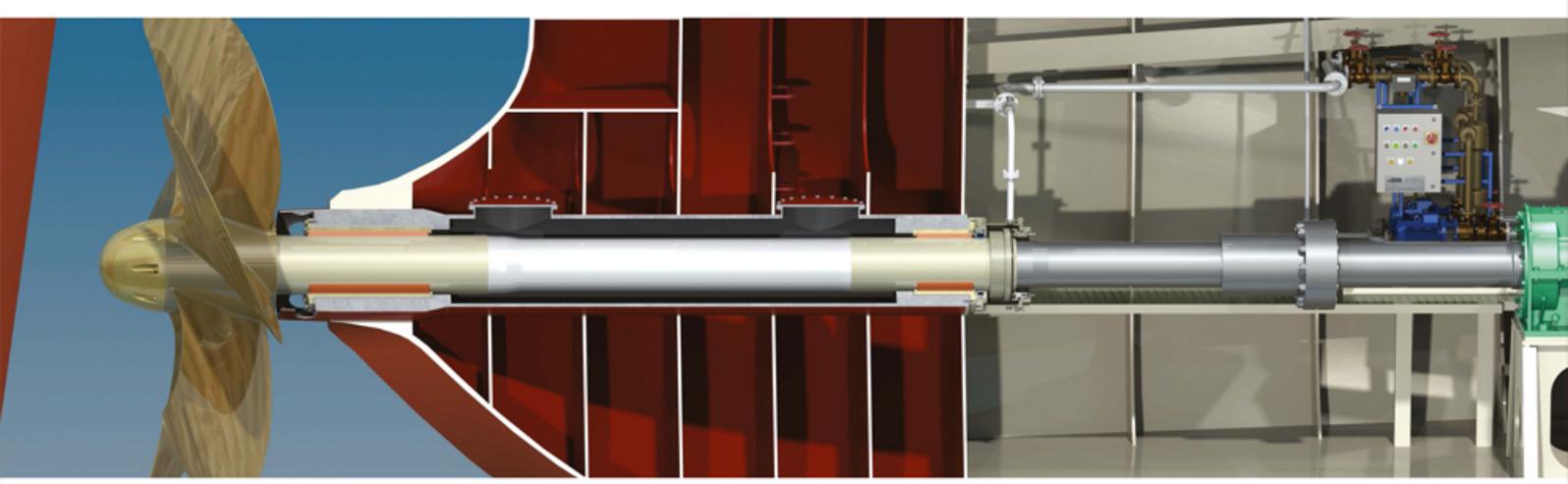
FUTURE COMPLIANT:

Meets VGP & Polar Code Regulations



To learn more visit us online at thordonbearings.com/provenperformance

Specify an Open Thordon COMPAC Seawater Lubricated Propeller Shaft Bearing System for your newbuild



THORDON
THORDON BEARINGS INC.

ZERO POLLUTION | HIGH PERFORMANCE | BEARING & SEAL SYSTEMS

For more information contact Thordon or your local authorized Thordon distributor at www.ThordonBearings.com



Foto: Joerg Schwalfenberg



Wir brauchen echte Innovationsoffensive in Forschung und Entwicklung

••• Die Schifffahrtsindustrie in Deutschland befindet sich in einer Umbruchphase. Das typische Geschäftsmodell vieler deutscher Reeder – Schiffe (mit) zu finanzieren, zu betreiben und zu vermarkten – wandelt sich. Die Unternehmen fokussieren sich stärker auf ihre Kernkompetenzen. Beim Management von Schiffen sind viele so erfolgreich, dass ausländische Inhaber ihre Schiffe von deutschen Unternehmen bereedern lassen.

Weitere Treiber für den Wandel sind die Digitalisierung sowie die steigenden Anforderungen an Klima- und Umweltschutz. Nun steht im September in Hamburg mit der SMM die Leitmesse der maritimen Wirtschaft ins Haus – und damit eröffnen sich hervorragende Möglichkeiten, diese Herausforderungen intensiv mit allen Stakeholdern zu diskutieren.

Bei digitalen Innovationen braucht die Schifffahrt echte Business Cases. Welchen konkreten Nutzen bringt Big Data? Rentiert sich ein Investment in neue Hard- und Software? Gerade für die Schiffseigner sind dies zentrale Fragen.

Beim Thema Klimaschutz steht der Branche eine Jahrhundert-Aufgabe bevor: Nach der neuen IMO-Klimastrategie soll die Schifffahrt ihre globalen CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2050 mindestens halbieren – und bis zum Ende des Jahrhunderts klimaneutral sein. Diese Ziele sind ein entscheidender, aber auch sehr ambitionierter Beitrag der Seeschifffahrt, die

Erderwärmung auf höchstens 2 Grad Celsius zu begrenzen. Und dieses Ziel bedarf nicht weniger als einer technologischen Revolution!

Denn wir wollen die CO₂-Emissionen senken, ohne zugleich den notwendigen Seehandel einzuschränken. Damit das gelingen kann, brauchen wir eine echte Innovationsoffensive in Forschung und Entwicklung. Wir brauchen noch effizientere Antriebe und Schiffsdesign. Und wir brauchen alternative Brennstoffe, die langfristig auch CO₂-neutral produziert werden.

Eine zentrale Aufgabe kommt hier auch der öffentlichen Hand zu. Politik kann durch unbürokratische und substanzielle Fördermittel Pilotprojekte und die Markteinführung initiieren. Mittelfristig wird dadurch der maritime Technologiestandort Deutschland insgesamt gestärkt.

Wirtschaft und Politik sind jetzt gemeinsam gefordert, praktikable Lösungen für die beschriebenen Herausforderungen zu finden – für eine innovative und nachhaltige Seeschifffahrt in Deutschland.

Ihr

Alfred Hartmann
Präsident, Verband Deutscher Reeder

Inhalt



14



24



28



36



MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 14 SMM**
Mega-Trends und Innovationen auf der Leitmesse der maritimen Industrie
Kommentar von Ralf Nagel
- 22 FUSION**
Aus E.R. Schiffahrt und Rickmers Shipmanagement wird Zeaborn Ship Management
- 24 VERANTWORTUNG**
Die Reederei Hapag-Lloyd hat ihren ersten Nachhaltigkeitsbericht vorgelegt
- 25 IMO**
Ehrgeizige CO₂-Ziele für die Schifffahrt
- 28 PORTRÄT**
Der Hamburger Reeder Claus-Peter Offen verfolgt eine Wachstumsstrategie

MARITIME LOGISTIK

- 32 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 34 PWC-STUDIE**
Optimismus bei deutschen Reedern
- 36 SMART SHIPPING**
PitchBlue: Der maritime Start-up-Wettbewerb des VDR
- 40 JUBILÄUM**
70 Jahre liberianisches Schiffsregister
- 42 NACHWUCHS**
Wie sich Fairplay Towage für die Ausbildung von Seeleuten engagiert
- 44 TRANSPORT**
Die Bremer Reederei BOCS bringt Holz von Westafrika nach Europa
- 50 JUBILÄUM**
50 Jahre Containerumschlag im Hamburger Hafen



MARITIMES LEBEN

58 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

60 UMWELT

Wie Plastikmüll unsere Meere belastet – und welche Ideen Abhilfe schaffen sollen

64 BILDUNG

Als „Hafen-Scouts“ erkunden Hamburger Grundschüler die Welt der Schifffahrt

66 WISSENSCHAFT

Mit der von Briese bereederten „Heincke“ auf Forschungsfahrt in der Nordsee

71 PORTRÄT

Katharina Heinrich kümmert sich um Schleswig-Holsteins Küstenschutz

PORTFOLIO

53 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

56 VERSICHERUNGEN

P&I Clubs legen gute Bilanzen vor

RUBRIKEN

6 LUFTBILD Blick aus dem All

8 PROFILE Personalien aus der maritimen Wirtschaft

72 PUBLIKATIONEN Neue Bücher

74 KALENDER Treffpunkte der maritimen Welt

74 IMPRESSUM Herausgeber und Redaktion





Arabische Perle: Künstliche Insel mit Komfort

••• Ein Astronaut an Bord der Internationalen Raumstation ISS hat ein Foto dieses bemerkenswerten städtebaulichen Projekts geschossen. Es zeigt einen Teil von Doha, der Hauptstadt von Katar an der Nordostküste der Arabischen Halbinsel. „The Pearl“ ist eine künstlich angelegte Insel mit einer Fläche von etwa vier Quadratkilometern. Sie liegt etwa 350 Meter vor der Küste und ist vom Stadtzentrum Dohas rund elf Kilometer entfernt. Wenn das Projekt vollendet ist, wird es rund 45.000 Bewohner beherbergen – und an die 15 Milliarden Dollar gekostet haben.

Gebaut werden hochwertige Villen an den Stränden, Reihenhäuser und größere Apartmenthäuser in den drei Zentren, einige Luxushotels, dazu Schulen, Kindergärten, eine Ladenzeile, eine Einkaufsmall und zahlreiche Restaurants sowie Moscheen. Außerdem soll es vier Marinas mit Platz für mehrere Hundert Yachten geben. Eine Besonderheit: Erstmals können hier auch Ausländer Grundbesitz in Katar erwerben.

Der Name des neuen Luxusviertels rührt von seiner Lage her – an diesem Ort war früher einer der wichtigsten Perlentauchplätze der Region. Die Idee zu den künstlichen Inseln entstand 2004, gebaut wird seit Ende 2006, und in diesem Jahr könnte ein Großteil der Anlagen stehen. Mit mehr als zwei Millionen Einwohnern ist Doha ein wirtschaftliches Zentrum für die Region. Die Stadt wird Gastgeber der nächsten Fußball-Weltmeisterschaft sein, die 2022 zum ersten Mal im Nahen Osten ausgetragen wird. Die wachsende Bevölkerung und der zunehmende Tourismus stellen den Wüstenstaat vor enorme Herausforderungen bei der Trinkwasserversorgung – eine Lösung ist die Meerwasserentsalzung. |•••

| PROFILE |



HAPAG-LLOYD

1 Joachim Schlotfeldt steigt als Chief Personnel and Global Procurement Officer (CPO) und Arbeitsdirektor in den Vorstand von Hapag-Lloyd auf. Seine Nachfolge als Senior Managing Director der Region Asien mit Sitz in Singapur tritt **2 Lars Christiansen** an, der bisher die Leitung der Region Mittlerer Osten innehatte.

STENA LINE

Neue Frachtchefin bei Stena Line Deutschland wird **3 Katrin Verner**. Als Freight Commercial Managerin verantwortet die Rostockerin sämtliche kommerziellen Frachtaktivitäten der deutschen Routen der

Reederei. Sie kommt von Euroports Germany.

CARNIVAL

4 Hermann J. Klein wechselt von der Reederei Claus-Peter Offen, wo er seit 2015 als COO wirkte, zu Carnival Maritime. Klein ist promovierter Schiffbauingenieur und war lange Vorstand beim Germanischen Lloyd. Bei Carnival wird er als Geschäftsführer der maritime Service-Einheit für die 26 Kreuzfahrtschiffe der Costa-Gruppe (u.a. AIDA Cruises) leiten.

MAERSK

Finanzvorstand bei A.P. Møller-Maersk wird **5 Carolina Dybeck Happe**. Sie kommt vom schwe-

dischen Schließtechnik-Spezialisten Assa-Abloy und sitzt im Aufsichtsrat von E.ON SE.

NORD/LB

In Personalunion Chief Financial Officer (CFO) und Chief Operating Officer (COO) wird bei der Nord/LB **6 Olof Seidel**. Er verantwortete bei der Bank bisher das Transformationsprogramm One Bank und war bis 2016 CFO und COO der DNB Bank Polska. Seine Vorgängerin bei der Nord/LB, Ulrike Brouzi, ist zur DZ Bank gewechselt.

LISCR

In die Geschäftsführung aufgestiegen ist **7 Merle Stilkensbäumer** bei der deut-

schen Dependance des Liberianischen Schiffsregisters (LISCR). Die gelernte Schifffahrtskauffrau ist seit mehr als sechs Jahren bei LISCR und rückt jetzt an die Seite von Carsten Gierga.

BUSS

Der bisherige Geschäftsführer von Buss Offshore Solutions, **8 Martin Schulz**, hat nun auch die Leitung des Geschäftsfeldes Port Services übernommen.

METRANS

9 Peter Kiss ist zum Vorstandschef der Metrans-Gruppe ernannt worden. Er folgt als Chef der Bahntochter der Hamburger Hafen und Logistik AG

(HHLA) auf den verstorbenen Firmengründer Jiri Samek.

SEAPORTS NS

Die Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen hat einen neuen Geschäftsführer. Auf Inke Onnen-Lübben, die die Position zwölf Jahre lang bekleidete, folgt nun **10 Timo Schön**. Der gelernte Schifffahrtskauffmann war bisher beim Hamburger Schiffsmakler Frachtkontor tätig.

IMPERIAL

Der Logistikexperte **11 Hakan Bicil** wird neuer CEO des Duisburger Logistik- und Schifffahrtskonzerns Imperial Logistics International. Davor war er Marketing-

und Vertriebschef bei Ceva Logistics.

MV WERFTEN

Der Schiffbauexperte **12 Peter Fettes** wird Chef von MV Werften. Er war zuletzt bei der Kreuzfahrtreederei Carnival für den Bereich Refit verantwortlich.

HARPER PETERSEN

Der Hamburger Schiffsmakler Harper Petersen bekommt neue Chefs: **13 Arne Corleis** und **14 Björn Andersen** übernehmen die Geschäftsführung. Der Repräsentant in Shanghai, Hu Hui, komplettiert das Führungsteam. Das Unternehmen gehört seit Anfang des Jahres zur Bremer Reederei Zeaborn.

SEEMANNSMISSION MIT NEUEM VORSTAND

Der Verein Deutsche Seemannsmission in Hamburg-Harburg, der über 400 Mitglieder zählt, hat einen neuen Vorstand: Nachfolgerin des langjährigen Vorsitzenden Jürgen Bollmann wurde Carolyn Decke. Seinen bisherigen Hauptjob als Propst im Bezirk Harburg des Kirchenkreises Hamburg-Ost hat sie ebenfalls übernommen.

Außer Bollmann wurde auch der verdiente Schatzmeister Bernt Strenge verabschiedet. Für ihn kommen Jan Collmann und als seine Stellvertreterin Andrea Meenken frisch in den Vorstand.



Neue Beisitzer sind Karl-Heinz Biesold und Kapitän Peter Karl Meyer. Wiedergewählt wurden der stellvertretende Vorsitzende Arne Wesseloh und die Schriftführerin Ursel Bielfeld el Masri samt Stellvertreter Dr. Jan-Gerd Hagelstein.

Prominentestes Betätigungsfeld des Vereins ist der Betrieb des legendären Seemannsclubs Duckdalben. Das spiegelt auch der letzte Haushalt, den Strenge vorlegen konnte: 1,7 Millionen Euro Einnahmen standen 2017

Engagement für Seeleute. Hintere Reihe: Matthias Ristau, Jan Oltmanns, Arne Wesseloh, Jan-Gerd Hagelstein, Karl-Heinz Biesold, Jan Collmann. Vordere Reihe: Andrea Meenken, Anke Wibel, Pröpstin Carolyn Decke, Ursel Bielfeld el Masri (v.l.).

Ausgaben von 1,67 Millionen Euro gegenüber. Allein für den Seemannsclub betragen die Erlöse 1,53 Millionen Euro. Außer von Zuwendungen der Stadt Hamburg und der Kirche lebt der Verein auch ganz wesentlich von Spenden – doch die fließen vor dem Hintergrund der andauernden Schifffahrtskrise weniger üppig.

www.dsm-harburg.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.

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

ClassNK

SMM 2018
Booth No. **B2.EG.212**





Fortschritt. Die CO₂-Emissionen pro TEU-Kilometer sanken gegenüber 2009 um 40 Prozent.

Hamburg Süd auf Nachhaltigkeits-Kurs

••• Die Hamburg Süd hat ihren zweiten Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht. Unter dem Titel „Nachhaltig auf Kurs“ berichtet die Reederei auf mehr als 80 Seiten über zentrale Aspekte, erzielte Erfolge und relevante Entwicklungen in den Jahren 2016 und 2017. Erstellt wurde der Bericht in Übereinstimmung mit der „Kern“-Variante der neuen Standards der Global Reporting Initiative (GRI). „Mit dem aktuellen Bericht unterstreichen wir erneut den hohen Stellenwert, den Nachhaltigkeit für die Hamburg Süd hat“, sagt CEO Dr. Arnt Vespermann. „Wir sind überzeugt, dass sich nachhaltiges Handeln für alle auszahlt – für unsere Kunden im Hinblick auf ihre Lieferketten, für die Umwelt, für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie für uns als Unternehmen.“ www.hamburgsud.com



Foto: Hamburg Süd



MAN: Von Diesel & Turbo zu Energy Solutions

••• Aus MAN Diesel & Turbo wird MAN Energy Solutions. Das Unternehmen ändert seinen Namen und präsentiert sich im neuen Corporate Design. Dabei soll der neue Markenauftritt den strategischen und technologischen Aufbruch des Unternehmens spiegeln, das bereits 2017 mit der Umsetzung einer neuen Zukunftsstrategie begonnen hat: Bis zum Jahr 2030 soll das Geschäft mit nachhaltigen Technologien und Lösungen zur zentralen Umsatzsäule ausgebaut werden. Diese strategische Neuausrichtung wird getragen von der Erweiterung des

Portfolios um Hybrid-, Speicher- und digitale Servicetechnologien. „Systemtechnologien, die unseren Kunden helfen, die Effizienz ihrer Anlagen zu steigern und die Emissionen zu reduzieren, tragen bereits jetzt einen wichtigen Anteil zu unserem Geschäft bei und weisen zugleich den Weg in eine klimaneutrale Zukunft. Diesen Wachstumspfad werden wir entschlossen weitergehen und dabei zunehmend als Anbieter von Komplettlösungen auftreten“, sagt Dr. Uwe Lauber, Vorstandsvorsitzender von MAN Energy Solutions. www.man.eu



Statement. Uwe Lauber mit neuem Auftritt. Im Schiffsverkehr bewegt MAN mehr als die Hälfte des globalen Güteraufkommens.

Foto: MAN



Neubau für Norden-Frisia

••• Die AG Reederei Norden-Frisia hat einen Auftrag für eine weitere Doppelend-Fähre an die Hamburger Pella Sietas-Werft vergeben. Der Neubau soll im Mai 2020 fertig sein. Die Reederei verfügt dann über drei fast baugleiche Fähren – die neue erhält aber einen Hybridantrieb, einen Teil der Antriebsleistung liefern also Batterien. www.reederei-frisia.de

Rolls-Royce verkauft maritime Sparte an Kongsberg

••• Rolls-Royce verkauft sein kommerzielles maritimes Geschäft an das norwegische Unternehmen Kongsberg. Der Verkaufswert beläuft sich auf 500 Millionen britische Pfund (560 Mio. Euro). Der Verkauf umfasst die Sparten Antrieb, Decksmaschinen, Schiffsdesign, Automatisierung und Steuerung sowie das Servicenetz in mehr als 30 Ländern. Auch die Ship Intelligence-Aktivitäten von Rolls-Royce, die eine rasante Entwicklung von Technologien für den ferngesteuerten und autonomen Betrieb von Handelsschiffen erfahren haben, sind einbezogen. Rolls-Royce Power Systems wird weiterhin Motoren der Marke MTU an die maritime Branche liefern. Auch die Marine-Gasturbinenantriebsaktivitäten bleiben weiter ein Kernbereich von Rolls-Royce Defence. www.kongsberg.com



Foto: Kongsberg

Abschluss. Kongsberg-CEO Geir Håøy (rechts) mit Tristan Halford-Maw, stellvertretender Leiter M&A bei Rolls-Royce.

Reach your destination.

Since 1975, **Mares Shipping GmbH** has been your specialist partner for the procurement of spare parts for ships and industrial equipment.



Quality that pays off.

We're specialised in spare parts suitable for:

diesel engines, pumps, compressors, separators, filters, plate heat exchanger and water treatment plants – made in Europe

WWW.MARES.DE

M
MARES SHIPPING
SPARE PARTS SERVICE since 1975



Foto: BSM

Gespräch. Dr. Heinrich Schulte (2. v. links) mit Zyperns Präsident Nikos Anastasiades (3. v.r.). Mit dabei: Schultes Sohn Johann, Yiannis Sykas, Hanseatic Capital Management und Charis Charilaou (Schulte Group).

Heinrich Schulte trifft Zyperns Präsidenten

••• Dr. Heinrich Schulte, Senior-Chef der Schulte Group, hat bei einem Treffen mit Zyperns Präsident Nikos Anastasiades in dessen Residenz in Nikosia die Bedeutung des Landes als Schifffahrtsstandort hervorgehoben. Der Hamburger Reeder hatte 1972 in der Inselrepublik die spätere Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) gegründet. „Wir sind uns bewusst, dass der Erfolg von BSM in den vergangenen 46 Jahren ohne die Unterstützung Zyperns nicht möglich gewesen wäre“, sagte Schulte. Anastasiades wiederum würdigte die Bedeutung der unternehmerischen Entscheidung Schultes, die so etwas wie

der Gründungsimpuls für die Entwicklung des Schifffahrtsstandorts Zypern war – Schultes Reederei war seinerzeit das erste Schifffahrtsunternehmen auf der Insel.

Unterdessen haben die beiden Branchenschwergewichte Bernhard Schulte Shipmanagement und Columbia Shipmanagement ihre Einkaufsaktivitäten zusammengelegt. Die General Procurement (Gen-Pro) dient als Einkaufspool der beiden auf Zypern beheimateten Unternehmen, um für die rund 800 Schiffe im Management günstige Einkaufskonditionen zu erzielen und so für die Kunden die Kosten zu senken.

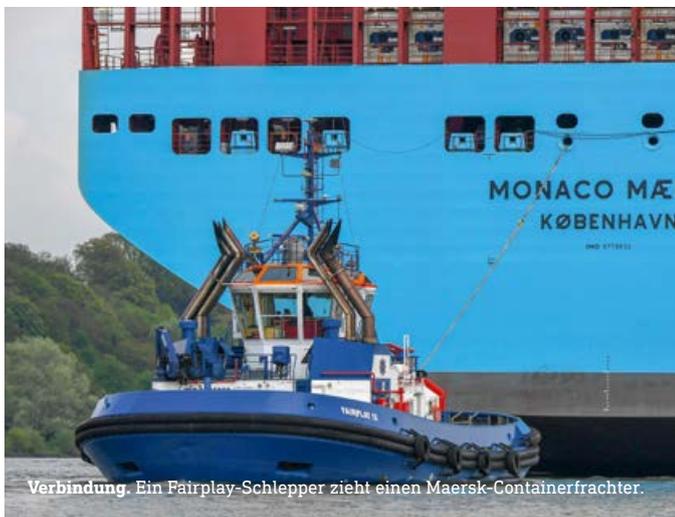
www.schultegroup.com

Reeder in Sorge

••• Deutsche Reeder schauen mit Sorge auf die wieder wachsende Zahl an Flüchtlingen, die über das Meer nach Europa kommen wollen. „Seitdem sich die europäischen Staaten auf die Operation Sophia und die Ausweitung der Operation Triton verständigt haben, wird die deutsche Handelsschifffahrt deutlich entlastet“, sagte das geschäftsführende Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR), Ralf Nagel. Das schließt aber nicht aus, dass deutsche Reeder nach wie vor zu Rettungseinsätzen gerufen würden.



Foto: Oprelok



Verbindung. Ein Fairplay-Schlepper zieht einen Maersk-Containerfrachter.

Foto: Hasenpusch

Fairplay nimmt Maersk an den Haken

••• Branchenriesen Maersk ist in Hamburg vom niederländischen Anbieter Kotug zur Schleppreederei Fairplay/Bugsier gewechselt. Um für die Abfertigung der Containerriesen in der Hansestadt ausreichend leistungsstarke Schlepper zur Verfügung zu haben, hat Fairplay von der Reederei Petersen & Alpers (P&A) die Schlepper „Peter“ und „Michel“ mit einer Maschinenleistung von 4.180 und 5.050 Kilowatt und einem Pfahlzug von 70 bzw. 80 Tonnen langfristige gechartert. Die „Peter“ wurde im September 2008, die größere „Michel“ im Februar 2015 von Damen Shipyards an P&A ausgeliefert. „Michel“ ist ein 29 Meter langer und 5,50 Meter tief gehender Doppelhüllen-Schlepper, der durch zwei Caterpillar-Motoren über zwei Rolls-Royce-Ruderpropeller angetrieben wird.

www.fairplay-towage.com

Effiziente „Monika“ neu bei Briese

••• Die Leeraner Reederei Briese stellt erstmals seit 2012 einen MPV-Neubau in Dienst. Mit der „Monika“ startet eine Achterserie, die bei Zhejiang Zengzhou in China gebaut wird. Gegenüber Schiffen ähnlicher Größe ist der Brennstoffverbrauch 40 Prozent niedriger. www.briese.de



Zuwachs. Die 90 Meter lange „Monika“ fährt unter niederländischer Flagge.

Foto: Hasenpusch

Maritimer Koordinator für LNG

••• Der neue Maritime Koordinator der Bundesregierung, Norbert Brackmann (CDU), setzt auf LNG als alternativen Schiffsbrennstoff: „Mein Ziel ist die Sicherstellung eines umweltverträglichen, wirtschaftlichen und wettbewerbsfähigen Schiffsverkehrs. LNG spielt dabei für mich eine zentrale Rolle auf dem Weg zu einem Green Shipping.“ Er freue sich deshalb, dass es mit der Infrastruktur vorangehe.



Position. Norbert Brackmann ist Maritimer Koordinator.

Foto: BMW/Susanne Eriksson



Scandlines auch mit neuem Eigentümer erfolgreich

••• Die Fährreederei Scandlines fährt mit ihren beiden neuen Fähren „Copenhagen“ und „Berlin“ weiter auf Erfolgskurs. Das erste Halbjahr 2018 verlief ausgesprochen erfreulich, nachdem das Unternehmen 2017 mit einem Rekordeergebnis von 194 Millionen Euro abgeschlossen hatte. Im März hatte der Alleineigentümer 3i das Unternehmen für rund 1,7 Milliarden Euro verkauft, war aber mit einem Anteil von 35 Prozent beteiligt geblieben. Die Investmentgesellschaft attestiert der Reederei „eine robuste Zukunft“. www.scandlines.de

Foto: Scandlines

LIBERIAN REGISTRY

70
YEARS

SERVING
TOP QUALITY
CLIENTS

Because
All Flags
Are Not Alike

www.LISCR.com

Groß, größer, SMM



| **SMM 2018** | Alle zwei Jahre trifft sich in Hamburg das Who is Who der globalen maritimen Wirtschaft – auch für Deutschlands Reeder die ideale Gelegenheit, sich über Branchentrends auszutauschen und über Innovationen zu informieren. Text: Hanns-Stefan Grosch



Business. Auf der SMM, die am 4. September ihre Tore öffnet, werden erneut rund 50.000 Fachbesucher aus aller Welt erwartet – darunter zahlreiche Entscheidungsträger.

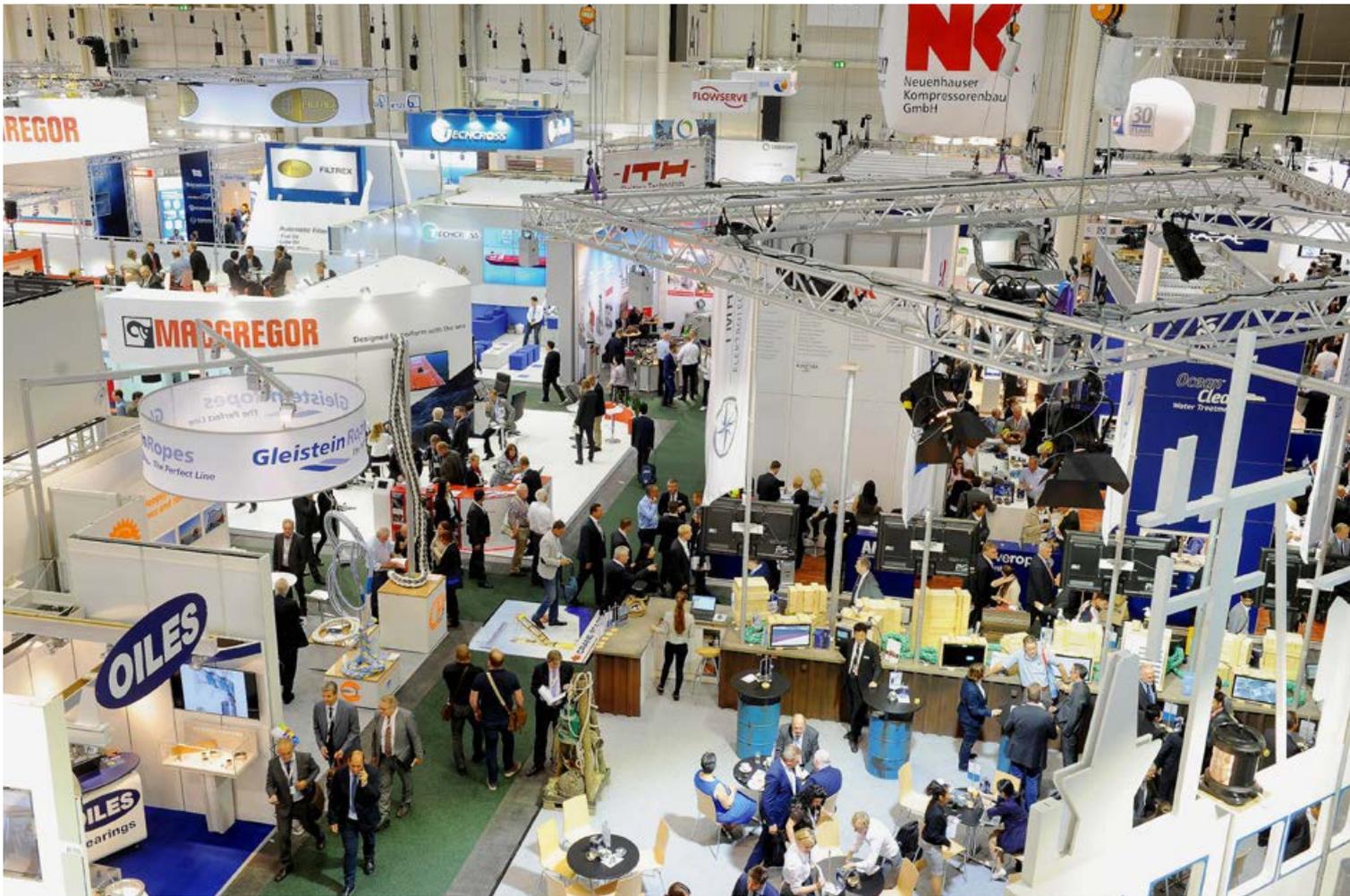
Die SMM trotz der Krise: Wie schon 2014 und 2016 war die „Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft“ auch in diesem Jahr viele Monate im Voraus ausverkauft. Die Veranstalter erwarten über 2.200 Aussteller aus 69 Ländern und erneut rund 50.000 internationale Fachbesucher. Hamburgs Messechef Bernd Auferderheide hat für den Erfolg eine Erklärung: „Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten müssen Unternehmenslenker Trends aktiv aufgreifen und den intensiven Kontakt zu Kunden und Lieferanten pflegen. Dabei sind auch im digitalen Zeitalter die persönliche Begegnung, der fachliche Austausch sowie das Begutachten von Produktinnovationen aus erster Hand durch nichts zu ersetzen.“ All das lasse sich, im globalen Maßstab gebündelt, nur auf der SMM erleben.

Allerdings hat die seit zehn Jahren anhaltende Schifffahrtskrise im Markt der Werften und Zulieferer tiefe Spuren →

Tradition. Vor dem Haupteingang stimmt ein großformatiger Schiffspropeller aufs maritime Geschehen ein.



Foto: HMC/Michael Zapf/Stephan Waltocha



→ hinterlassen. Nach Berechnungen des Marktexperten Martin Stopford von Clarkson Research wird in diesem Jahr weniger als halb so viel Tonnage ausgeliefert wie im Boomjahr 2011. Insbesondere Südkorea hat trotz staatlicher Stützungsmaßnahmen massiv Marktanteile eingebüßt, einzelne Werften wie Sungdong Shipbuilding sind Übernahmekandidaten.

Auch die Zulieferbranche hat eine Konsolidierungswelle erfasst. Prominentes Beispiel ist der finnische Motorenhersteller Wärtsilä, der erst kürzlich den Navigationsspezialisten Transas übernommen hat. Ziel der Transaktion sei es, das eigene Produktportfolio mit digitalen Lösungen zu verknüpfen. „Das wird unseren Kunden eine deutliche Verbesserung ihres Schiffsbetriebes durch optimale Kosteneffizienz und Umweltverträglichkeit ermöglichen“, erklärt Roger Holm, Präsident von Wärtsilä Marine Solutions. Unter anderem in Sachen autonome Schifffahrt hat sich der norwegische Brückenspezialist Kongsberg verstärkt – er schluckte die maritime



„Eine Smart Shipping Toolbox kann dabei helfen, intelligentere Schiffe zu bauen und Flotten klüger zu managen.“

Martin Stopford, non-executive President des maritimen Dienstleistungsunternehmens Clarkson Research Services

Sparte des britischen Motorenherstellers Rolls-Royce.

| Digitale Trends | Ohnehin ist Digitalisierung erneut eines der Buzz-Wörter auf der maritimen Leistungsschau, die unter dem Motto „Trends in SMMart Shipping“ steht. Zahlreiche Aussteller covern das Thema – vom weltumspannenden Antriebshersteller bis zur Software-Schmiede im Start-up-Format. Auch Experte Stopford sieht in der Vernetzung von smarten Anwendungen einen wesentlichen Effizienztreiber, rät aber zu schrittweisem Vorgehen: „Es ist besser, etwas Einfaches umzusetzen, das das Geschäft voranbringt, als zu ambitioniert mit etwas anzufangen und dann enttäuscht zu werden, wenn es scheitert.“

Eine „Smart Shipping Toolbox“ könne dabei helfen, intelligentere Schiffe zu bauen, Flotten klüger zu managen und sicherzustellen, dass die Logistikkette tatsächlich effizient ist. Ziel sei ein integrierter Transport-Service, so Stopford.



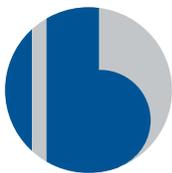
„Die Erhebung von kommerziell sensiblen Daten muss anonymisiert und vertraulich erfolgen.“

Anthony F. Firmin, Chief Operating Officer
bei der Reederei Hapag-Lloyd

der sich der Nutzen der Technologie ganz praktisch erleben lässt. Im diesem Kontext ist viel von möglichen Verschiebungen bei Ladungsströmen die Rede. Doch auf der anderen Seite kann etwa die Just-in-Time-Produktion von einem dringend benötigten Schiffersatzteil per 3D-Druck direkt im Hafen die Effizienz des Transportmittels Schiff enorm steigern helfen.

| Strikte Umweltstandards | Wie sich eine Reederei auf aktuelle Herausforderungen einstellt, erläuterte Anthony F. Firmin, COO von Hapag-Lloyd, bei einer Veranstaltung im Vorfeld der SMM. Die anhaltende Krise habe zu einem starken Konsolidierungsprozess unter den Linienreedereien →

Fotos: HMC/Michael Zapf



becker marine systems



HYBRID
PORT ENERGY



CLEAN ENERGY AT PORT

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



www.becker-marine-systems.com



Fotos: HMC

→ geführt. Immer strengere internationale Umweltregularien erhöhten den Druck zusätzlich. Gleichwohl tue das Unternehmen eine Menge dafür, seine Schiffe über den ganzen Lebenszyklus so umweltfreundlich wie möglich zu betreiben, und engagiert sich beispielsweise für nachhaltiges Schiffsrecycling.

Erst kürzlich hat Hapag-Lloyd seinen ersten Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht (s. S. 24). Für Firmin ist das IMO Emission Reporting System „der einzige und richtige Schritt, um weltweit belastbare Daten über CO₂-Emissionen zu erhalten“. Es sei der regionalen EU MRV-Richtlinie, die nur etwa ein Fünftel der globalen Emissionen abbildet, vorzuziehen. Firmin fordert aber: „Die Erhebung von kommer-



„LNG ist auch langfristig ein Zukunftsbrennstoff“

••• Seit April dieses Jahres gibt es die IMO-Klimastrategie mit dem klaren Ziel, die CO₂-Emissionen der Schifffahrt bis 2050 zu halbieren und bis zum Ende des Jahrhunderts vollständig klimaneutral zu werden. Wer nun LNG als klimaschädlich verteufelt, verkennt die Potenziale, die in Flüssiggas als Schiffsbrennstoff stecken.

Der unmittelbare Vorteil von LNG ist zunächst die fast vollständige Reduzierung von Schwefeloxiden, Stickoxiden und Feinstaub – ein Riesenschritt hin zu sauberer Luft, gerade in Häfen und Küstengebieten. Die modernen LNG-Motoren haben auch kein Problem mehr mit dem sogenannten Methan-Schlupf. LNG leistet also sehr wohl einen deutlichen Beitrag dazu, CO₂-Emissionen der Schifffahrt schon heute zu senken.

Und jetzt kommt der Clou: Wenn das Gas in absehbarer Zukunft aus Windenergie, Wasserstoff und dem CO₂ in der Atmosphäre künstlich erzeugt wird – Stichwort: Power-to-Gas – dann ist Gas tatsächlich ein klimaneutraler Zukunftsbrennstoff ganz ohne fossile Anteile.

Dass der Bund bei der Ausschreibung von zwei neuen Mehrzweckschiffen jetzt LNG-Antriebe zur Bedingung macht, ist ein wichtiges politisches Signal. Grünes Licht für LNG brauchen wir ebenfalls vonseiten der Häfen, etwa bei den Sicherheitsvorschriften, und auch die Infrastruktur für Lagerung und Bebunkerung muss zügig ausgebaut werden. LNG gehört, wie auch Brennstoffzellen oder Methanol, zu den langfristigen Alternativ-Brennstoffen. Nun sind Schiffbau und Zulieferindustrie, aber auch Energieversorger gefragt, gemeinsam Technologien und Wege aufzuzeigen, damit das Klimaziel der Schifffahrt tatsächlich erreicht werden kann.



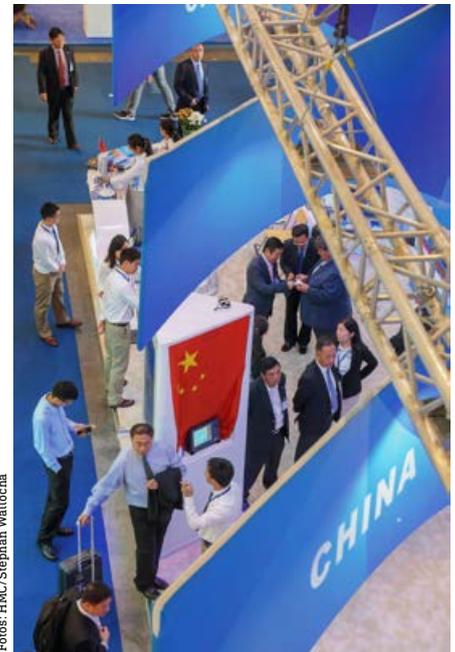
Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR

ziell sensiblen Daten muss anonymisiert und vertraulich erfolgen.“

| Durchbruch bei BMW | Die schärferen Regularien auf dem Gebiet des Umweltschutzes belasten die Reedereien, spielen den Herstellern und Zulieferern aber in die Karten. Beispiel Ballastwasser: Nachdem die einschlägigen Unternehmen schon seit Jahren in den Startlöchern sitzen, hat das Inkrafttreten der Ballastwasserkonvention im vergangenen September nun den Durchbruch gebracht: So hat das in Norwegen ansässige Unternehmen Optimarin mittlerweile rund 600 Exemplare seines Ballast-Systems verkauft, das auch von der amerikanischen Küstenwache zugelassen ist. „2017 war unser bestes Geschäftsjahr

– und wir haben nicht erwartet, die Vorjahreszahlen so deutlich zu übertreffen“, sagt CEO Tore Andersen. Doch nach 60 Aufträgen im gesamten Vorjahr standen 2018 bereits nach fünf Monaten 50 Orders in den Büchern. Dass jetzt Bewegung in den Markt komme, sei eine gute Nachricht für alle, die viele Millionen Dollar in Tests, Zertifizierungen und die Markteinführung ihrer Systeme investiert hätten, so Andersen.

Die Zukunft im Blick hat auch Knut Ørbeck-Nilssen, Vorsitzender des internationalen Verbands der Klassifikationsgesellschaften (IACS) und Chef von DNV GL – Maritime: „Die digitale Transformation wird die Schifffahrt stark verändern und neue Geschäftsmodelle eröffnen.“ Als ein Beispiel nannte er unmittelbare und de- ➔



Fotos: HMC/Stephan Wallocha

GEKRÖNTE EXZELLENZ

Der König unter den Werkstoffen



Made in Germany, produziert in unserem Werk in Hamburg, ist FFKM hochgradig resistent gegen Hitze und hält Temperaturen zwischen -20°C und +325°C stand. FFKM ist die ideale Dichtung für Ventilsitzringe bei mittelschnell laufenden Diesel-, und Gasmotoren, für die GROMEX als langjähriger, zuverlässiger Partner steht.

FFKM eignet sich aufgrund seiner extrem hohen chemischen Beständigkeit hervorragend für den Kontakt mit verschiedenen aggressiven Medien.

Es ist ein unverzichtbares Element im Industriesektor mit hohen Anforderungen an Sicherheit und Reinheit.

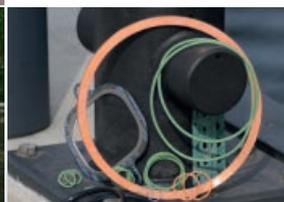
Durch seinen geringen Druckverformungsrest kann FFKM langfristig und zuverlässig dichten – auch unter extremen Bedingungen.

GROMEX® DichtungHaus



SMM in Hamburg

4. bis 7. September 2018
Halle A1, Stand 514



GROMEX GmbH • GROMEX.de • Ferdinand-Harten-Straße 15 • 22949 Ammersbek • Telefon +49(0)40 66 86 13-66



„Die digitale Transformation wird die Schifffahrt stark verändern und neue Geschäftsmodelle eröffnen.“

**Knut Ørbeck-Nilssen, CEO von DNV GL –
Maritime und IACS-Vorsitzender**

→ teilte Informationen über Ladung und Route sowie den Betrieb und den Zustand des Schiffes und seiner Komponenten, die Lieferketten deutlich anpassungsfähiger und effizienter gestalten würden. „Die Entwicklung und Verbreitung von cloudbasierten Technologien und Computer-Performance wird nicht nur verändern, wie wir unsere Daten managen, sondern auch, wie wir Schiffe und ihre Komponenten konstruieren, bauen und testen.“

Weniger Komplexität, mehr Transparenz: Darin sieht Wayne Jones, Manager beim Motorspezialisten MAN Energy Solutions, die wesentlichen Vorteile der Digitalisierung. Weil zahlreiche Daten auf unterschiedlichen Speichern isoliert gesammelt würden, arbeite man an einer gemeinsamen Plattform für die gesamte Industrie. Jones betonte die Bedeutung von Datenschutz und -sicherheit und kündigte für die SMM eine bedeutende Innovation in Sachen Digitalisierung an.

Die neuesten Entwicklungen auf diesem und allen anderen für die Branche relevanten Gebieten finden Besucher auf mehr als 90.000 Quadratmetern auf dem Hamburger Messegelände. Die SMM dokumentiert damit erneut ihre Rolle als weltweit wichtigstes Branchenereignis – und unterstreicht zugleich die Bedeutung des maritimen Standorts Deutschland. |●●●

Fotos: HMC (2), HMC/Michael Zapf/Stephan Wallocha

AGENDA

SMM-Rahmenprogramm mit Mehrwert

••• Insgesamt fünf hochkarätig besetzte Fachkonferenzen zu den zentralen Fragestellungen der Branche begleiten die SMM. Außerdem findet am letzten Messtag eine Jobbörse statt.

3. September 2018

Maritime Future Summit (MFS)

Wichtige Akteure beleuchten die Trends und neuesten Entwicklungen in Sachen Automation, Digitalisierung und Datenmanagement in der maritimen Wirtschaft. Die „Digital Route“ weist den Weg zu zukunftssträchtigen Technologien auf der SMM.

4. September 2018

TradeWinds Shipowners Forum

Reedereiverantwortliche wie Hapag-Lloyd-Chef Rolf Habben Jansen debattieren mit Experten über die aktuellen Herausforderungen der Branche. Ein Thema: neue Modelle zur Schiffsfinanzierung. Mit dabei unter anderem Arnd Becker (Hanse Ship Management) Christian Oldendorff sowie Isabelle Rickmers und Nils Aden (beide E.R. Schifffahrt). Die Veranstaltung findet erstmals im Rahmen der SMM statt.

5. September 2018

The global maritime environmental congress (gmecon)

Vor dem Hintergrund strenger internationaler Vorschriften stehen

alternative Antriebe und andere umweltfreundliche Technologien auf der Agenda des Umweltkongresses. Von Reederseite sind etwa Helge Bartels (E.R. Schifffahrt) und Wolfram Guntermann (Hapag-Lloyd) dabei. Passende Anbieter zum Thema umweltfreundliche Schifffahrt finden Besucher in der Halle A5 („Green Propulsion“) und per „Green Route“.

6. September 2018

Offshore Dialogue (OD)

Experten loten den aktuellen Stand beim Tiefseebergbau und bei der Meeresforschung aus. Ein Schwerpunktthema ist die nachhaltige Nutzung von Ressourcen in arktischen Regionen.

6. & 7. September 2018

The international conference on maritime security and defence (MS&D)

Im Fokus der zweitägigen Konferenz stehen die Sicherheit der internationalen Seewege und der maritimen Infrastruktur sowie der Schutz vor Cyberattacken. Aussteller-Highlights zum Thema liefert die „Security Route“.

7. September 2018

Maritime Career Market (MCM)

Der Maritime Career Market bringt Firmen und Bewerber zusammen. Über Berufe an Bord spricht Erik Hirsch, Director Training and Education bei Hapag-Lloyd.

MARITIME ONBOARD & SHORE SOLUTIONS

Visit us at SMM
B6.317
4 - 7 Sept 18
HAMBURG



Bluetracker
FLEET PERFORMANCE MANAGEMENT



MACS3
ONBOARD LOADING COMPUTER



StowMan
VESSEL STOWAGE PLANNING

Optimize cargo intake, vessel utilization, fleet performance and emission compliance with an integrated suite of maritime software solutions from Navis.

Making your operations smarter, safer and more sustainable.



www.navis.com

Dynamisches Wachstum

| Markt | E.R. Schifffahrt und Rickmers Shipmanagement schließen sich zur Zeaborn Ship Management zusammen. Mit rund 150 Schiffen in der Flotte entsteht in einem wettbewerbsintensiven Umfeld ein schlagkräftiger Player.

Die Bremer Zeaborn-Gruppe bündelt ihre Kräfte: Die zum Unternehmen gehörende E.R. Schifffahrt und Rickmers Shipmanagement fusionieren zur Zeaborn Ship Management. Das Unternehmen bietet seinen Kunden ein umfassendes und hochmodernes Produktportfolio an. Die Schiffsflotte im technischen und/oder kaufmännischen Management um-

fasst rund 150 Containerschiffe, Massengutfrachter und Mehrzweckschiffe (MPP).

„Wir freuen uns sehr, dass wir mit der ehemaligen E.R. Schifffahrt und Rickmers Shipmanagement zwei namhafte Schiffsmanager in unsere Unternehmensgruppe aufnehmen konnten. Sie passen gut in unser Portfolio, und mit beiden Unternehmen können wir unsere Leistungen für

unsere Kunden weiter optimieren. Auch in Zukunft werden wir dank unserer klaren Organisationsstruktur weiter wachsen, zum Beispiel durch die rasche Integration zusätzlicher Tonnage und Geschäfte“, kommentieren Ove Meyer und Jan-Hendrik Többe, die geschäftsführenden Gesellschafter der Zeaborn Gruppe, die Neuordnung im Bereich des Schiffsmanagements.

INTERVIEW MIT NILS ADEN

„Wir kümmern uns“

••• Nils Aden, Chief Executive Officer der Zeaborn Ship Management, über ein schlagkräftiges und hoch motiviertes Team, Flottengröße und qualitatives Wachstum.

? Herr Aden, E.R. Schifffahrt und Rickmers Shipmanagement bündeln ihre Kräfte und agieren künftig im Markt als Zeaborn Ship Management. Eine perfekte Verbindung?

Nils Aden: Davon bin ich überzeugt. Hier haben sich zwei in der Branche etablierte und erfahrene Partner zusammengeschlossen, die sich im Hinblick auf ihre unternehmerischen Wurzeln und auch in ihrem Aufbau perfekt ergänzen. Flotten und Schiffstypen beider Partner sind sich sehr ähnlich. Beide haben in ihrem Portfolio international renommierte Kunden, zu denen sie langjährige Verbindungen pflegen. Dabei ergänzt sich die globale Präsenz hervorragend. Das internationale Geschäft verteilt sich ideal auf die Standorte Hamburg, Singapur, Shanghai und Manila, die alle für die zu-

künftige Entwicklung unerlässlich sind und noch erweitert werden. Zusammen bilden wir eine Einheit mit signifikanter Flottengröße, die in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld deutlich mehr Gewicht hat.

? Wie wichtig ist Größe für das Geschäft?

Aden: Schiere Größe ist kein Selbstzweck – birgt aber Vorteile, wenn Abläufe und Strukturen aufeinander abgestimmt sind. Wir haben rund 150 Einheiten aus den Bereichen Container, Bulker und Mehrzweckschiffe (MPP) unter Vertrag. Unsere Kunden profitieren von zunehmenden Skaleneffekten beispielsweise in der Beschaf-

Optimistisch.

Nils Aden übernimmt die operative Verantwortung bei Zeaborn Ship Management.





Schiffsmanagement. Die „Lloyd Don Pascuale“ gehörte bislang zur Flotte von E.R. Schifffahrt.

ZEABORN
SHIP MANAGEMENT

| Globaler Dienstleister | Die Zeaborn Gruppe mit Sitz in Bremen und Niederlassungen in Asien wurde 2013 von dem Bremer Unternehmer Kurt Zech mit Ove Meyer und Jan-Hendrik Többe gegründet. Die Gruppe ist eine globale Reederei, die Dienstleistungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette erbringt. Insgesamt arbeiten rund 360 Mitarbeiter an Land

Foto: Hasenpusch

und mehr als 5.000 auf See für die Bremer Gruppe, die mit Standorten in Asien, Europa und den USA vertreten ist.

Neben dem Schiffsmanagement verfügt der Zeaborn-Konzern über zwei weitere Hauptgeschäftsfelder: Im Mehrzwecksegment sind dies zum einen die Tramp-Dienste von Zeaborn Chartering im Joint Venture mit Intermarine. Die Zusam-

menarbeit wurde im Mai beschlossen. Zum anderen sind es die Rickmers-Liniendienstleistungen. Zeaborn verwaltet damit die fünftgrößte MPP-Flotte weltweit. Das dritte Segment bildet Zeaborn Shipowning. Die Reederei der Gruppe investiert in bestehende Tonnage und prüft kontinuierlich, ob die vorhandenen Schiffe strategisch geeignet sind und in die Flotte passen. |●●

fung, der globalen Verfügbarkeit oder der Auswertung von Schiffsdaten in unserem Performance Monitoring Center. Und natürlich kann es für unsere Kunden auch von Vorteil sein, dass Zeaborn dank seiner großen Flotte zu den Tonnage-Anbietern gehört, mit deren Größe man rechnen muss.

? Sie setzen auf weiteres Wachstum?

Aden: Wir haben eine sehr starke Basis geschaffen, die es uns als Zeaborn Ship Management ermöglicht, mit der neu kombinierten Aufstellung und den beiden starken strategischen Säulen in Europa und Asien mehr Geschäft zu machen. Doch Zeaborn wird niemals nur um des Wachstums willen wachsen. Unser Wachstum basiert auf unserem Verständnis von Qualitätsmanagement, das sich in einem Satz ausdrücken lässt: Wir kümmern uns. Insbesondere durch die Größe sind wir in der Lage, auch die Anforderungen von Neukunden zu erfüllen. Standardlösungen von der Stange finden Sie bei Zeaborn nicht.

? Das neu gebildete Team von Zeaborn Ship Management ist darauf vorbereitet?

Aden: Absolut. Es bringt nicht nur das erforderliche Know-how und die Erfahrung aus zusammen mehr als 40 Jahren

sehr erfolgreichem Schiffsmanagement mit, sondern verfügt auch über eine große Bereitschaft, als Dienstleister immer die beste Lösung für unsere Kunden zu finden. Außerdem haben wir in der Vergangenheit unsere Kunden beim Bau von fast 300 Schiffen unterstützt und sie anschließend in Betrieb genommen, eine noch größere Anzahl von Schiffen verwaltet und weltweite Kontakte zu Betreibern, Werften und Lieferanten aufgebaut.

? Wie werden die Tochtergesellschaften von E.R. Schifffahrt und Rickmers Shipmanagement integriert?

Aden: Die Unternehmen ergänzen sich auch hier perfekt, und wir können das gesamte Leistungsspektrum, das der Kunde benötigt, abdecken. Der Makler Harper Petersen mit Standorten in Hamburg, Singapur und Shanghai beschäftigt sich mit der weltweiten Befrachtung von Schiffen im kommerziellen Schiffsmanagement. Das neu gegründete Zeaborn Crew Management verfügt über ein eigenes Agentennetz mit Standorten auf den Philippinen und in Rumänien und unterhält ausgezeichnete Beziehungen zu weiteren Agenturen. Dadurch sind wir in der Lage, hochqualifizierte und motivierte Besatzungen unterschiedlicher Nationalitäten nach Kundenwunsch zusammenzustellen. Ein weiteres

Beispiel ist die Beratungstochter BestShip, die für unsere Kunden bei Modernisierungsthemen wie Ballastwassermanagement oder Abgasreinigung unterstützen.

? Wie wichtig ist Zeaborns Inhaber Kurt Zech für die weitere Unternehmensentwicklung?

Aden: Die Schifffahrt befindet sich seit Jahren in einem Konsolidierungsprozess, der noch nicht abgeschlossen ist. Wir haben einen starken, soliden Eigentümer im Hintergrund, der das weitere Wachstum der Gruppe sichert und unterstützt.

? Sehen Sie Chancen für weitere Übernahmen?

Aden: Unser Ziel ist in erster Linie organisches Wachstum mit strategischen Kunden. Das bedeutet, dass wir durch unseren Service und unsere Leistung die Eigner überzeugen, ihre Schiffe in unsere Hände zu geben. Für die Standorte Hamburg und Singapur haben wir gerade einen Auftrag über acht weitere Schiffe von Bestandskunden erhalten. Das stimmt uns optimistisch. Darüber hinaus bleibt die anhaltende Konsolidierung jedoch ein wichtiges Thema in der Branche, sodass auch das anorganische Wachstum weiterhin unsere Agenda prägt.

Interview: Lars Rauscher

Foto: Christoph Böttches



Saubere Botschaft

| Verantwortung | Hapag-Lloyd hat erstmals einen Nachhaltigkeitsbericht herausgegeben. Die weltweite Nummer fünf unter den Linienreedereien setzt sich ehrgeizige Ziele. Text: Hanns-Stefan Grosch

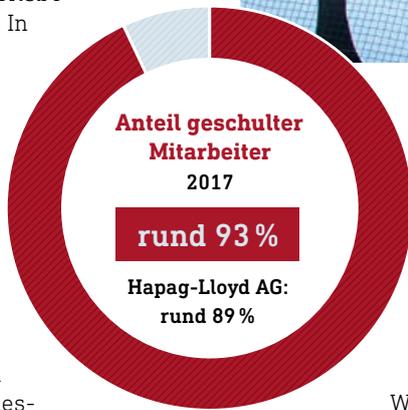


Trend. HL-Containerfrachter (hier: die „Leverkusen Express“) verursachen in Relation zu transportierter Ladung und zurückgelegter Strecke immer weniger Emissionen.

 Hapag-Lloyd



Bis 2020 will Hapag-Lloyd 20 Prozent weniger CO₂ pro TEU-Kilometer ausstoßen – im Vergleich zu den Emissionen des Jahres 2016. „Unser Ziel ist sehr ehrgeizig“, sagte Jörg Erdmann, Senior Director Sustainability Management bei Hapag-Lloyd, bei der Vorstellung des ersten Nachhaltigkeitsberichts des Unternehmens. In der Vergangenheit hat die Reederei auf dem Gebiet schon eine Menge erreicht: Zwischen 2007 und 2016 war es durch zahlreiche Maßnahmen gelungen, die spezifischen CO₂-Emissionen um rund 46 Prozent zu senken. Insgesamt beziffert das Unternehmen seinen CO₂-Ausstoß gemessen am Bunkerverbrauch aktuell auf rund 12,25 Millionen Tonnen – bei gleicher Transportmenge und -strecke würde sich die Einsparung also auf fast 2,5 Millionen Tonnen belaufen.



Verpflichtung. Regelmäßige Schulungen der Mitarbeiter sind fester Bestandteil der Unternehmenskultur der Reederei.

Umweltschutz u.a. auch Angaben zu Sicherheits- und Gesundheitsstandards, zur Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern und zum gesellschaftlichen Engagement des Unternehmens.

Unternehmens.

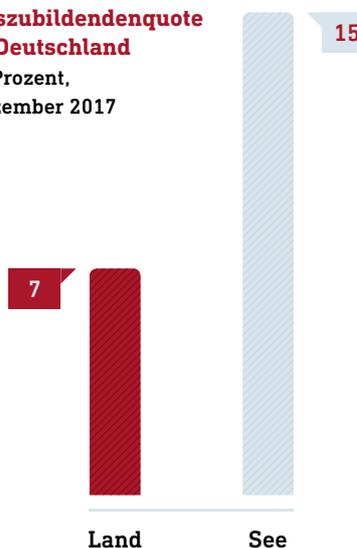
„Wir verstehen Nachhaltigkeit nicht als Lippenbekenntnis, sondern als selbstverständliches aktives Engagement“, sagt Erdmann.

| Messbare Erfolge | Dabei übernimmt das Unternehmen eine Vorreiterrolle, wie das Beispiel Panamakanal zeigt. Seit 2015 erfasst dessen Betreibergesellschaft mithilfe eines speziell dafür entwickelten Tools die CO₂-Emissionen der passierenden Schiffe und veröffentlicht die ermittelten Werte in einem monatlichen Ranking. Die Betreiber messen auch die Emissionen, die die Schiffe durch die Nutzung des Kanals einsparen. Mit Stand November 2017 belegte Hapag-Lloyd unter 25 erfassten Reedereien Platz 1. →

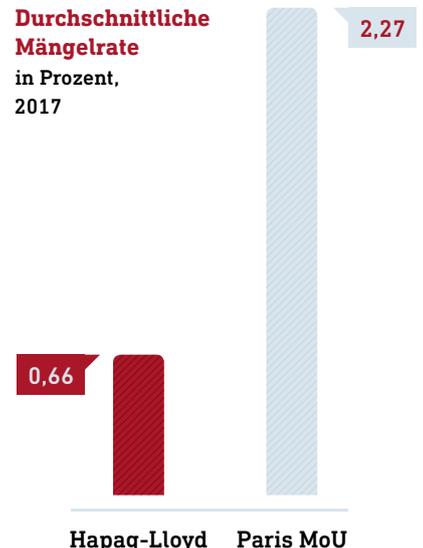
| Hohe Standards | „Fortlaufende Investitionen in und kontinuierliches Engagement beim Umweltschutz sind Kernbestandteil unserer Nachhaltigkeitsaktivitäten. Wir wollen einen wesentlichen Beitrag zur Erhaltung natürlicher Ressourcen und zum verantwortungsvollen und umweltschonenden Umgang mit unseren Betriebsmitteln“, schreibt Vorstandschef Rolf Habben Jansen im Vorwort des Nachhaltigkeitsberichts.

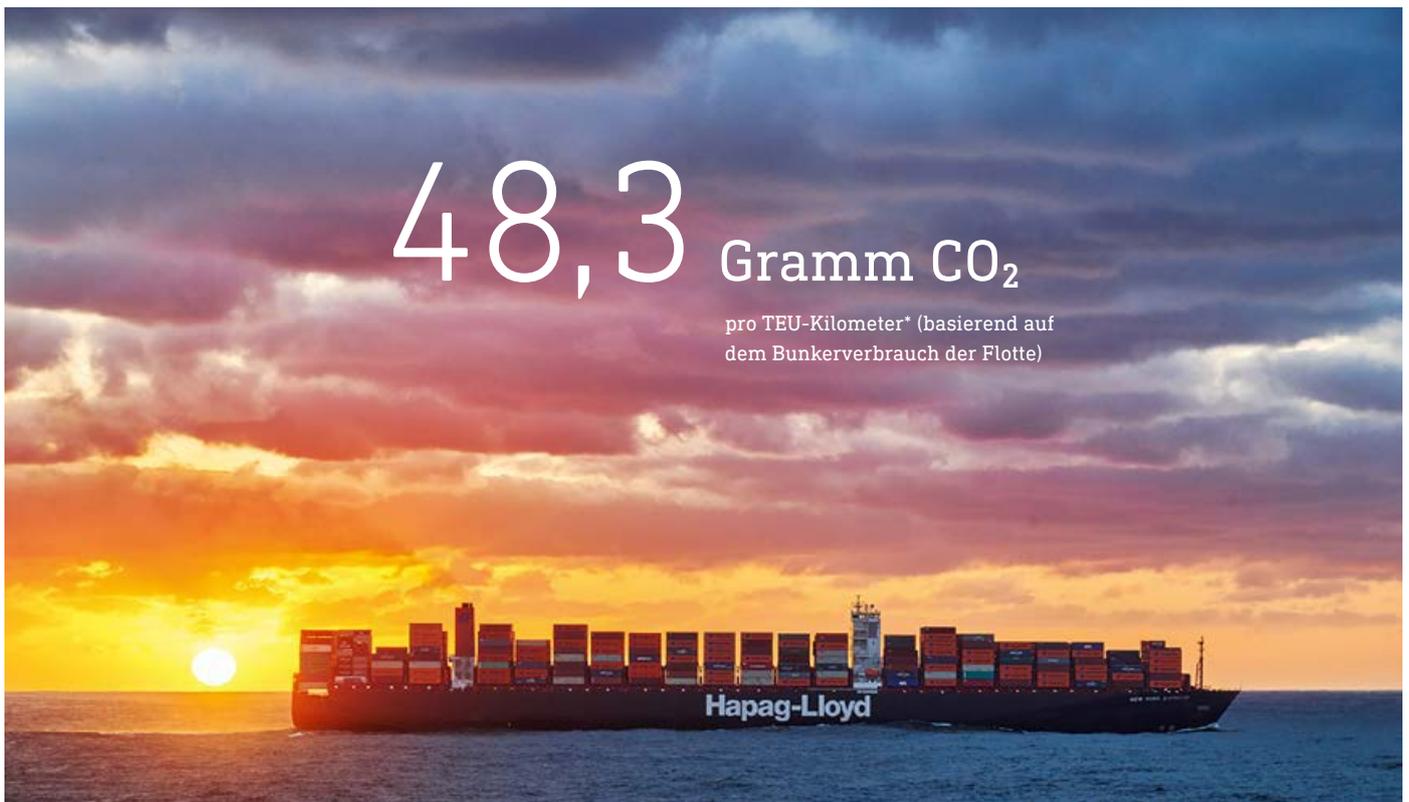
Es läuft bereits in die richtige Richtung, wie die Zahlen zeigen: So hat sich der Bunkerverbrauch pro Slot 2017 gegenüber dem Vorjahr von 3,28 auf 2,85 metrische Tonnen reduziert – ein Rückgang um 13 Prozent. Basis sind hier die Containerstellplatzkapazitäten im Jahresdurchschnitt auf gewichteter Monatsbasis aller im Jahr 2017 für Hapag-Lloyd gefahrenen Schiffe. Der Nachhaltigkeitsbericht basiert auf dem CSR-Richtlinienumsetzungsgesetz und enthält neben Informationen zum

Auszubildendenquote in Deutschland in Prozent, Dezember 2017



Durchschnittliche Mängelrate in Prozent, 2017





48,3 Gramm CO₂

pro TEU-Kilometer* (basierend auf dem Bunkerverbrauch der Flotte)

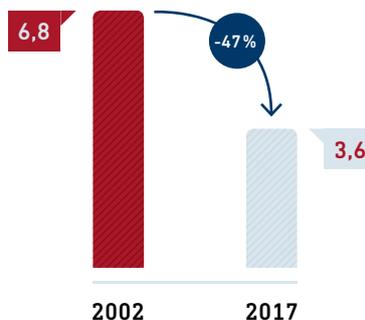
*Die spezifischen CO₂-Emissionen auf Basis der CCWG-Methode beziehen sich auf 2016. Der Wert von 2017 lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor, da die externe Berechnung nachgelagert durchgeführt wird.
Fotos: Hapag-Lloyd, Hartmann AG, mikeluk - iStockphoto

Effizienz. Der 13.200-TEU-Frachter „New York Express“ verfügt über 800 Stellplätze für Kühlcontainer – auch hier wird der Energieaufwand optimiert.

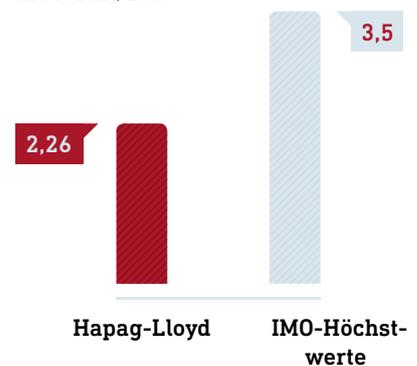
→ Bemerkenswert ist auch das Engagement bei den Transportbehältern:

- Container haben traditionell Böden aus Tropenholz. Um diese wertvolle Ressource zu schützen, hat Hapag-Lloyd Container mit Stahlböden entwickelt – seit 2015 wurden bereits 25.000 davon in Dienst gestellt.
- Bei den Kühlcontainern kommt es vor allem auf Energieeffizienz an – bei Hapag Lloyd sank der durchschnittliche Energiebedarf je 40-Fuß-Reefercontainer zwischen 2002 und 2017 um 47 Prozent auf 3,6 kWh pro Einheit.

Durchschnittlicher Energiebedarf je 40-Fuß-Reefercontainer in kWh/Unit



Durchschnittlicher gewichteter Schwefelgehalt in Prozent, 2017



| Konzertierte Aktion | Besonders stolz ist das Unternehmen auf seine Recycling-Politik: Man gehöre zu den wenigen Reedereien weltweit, die ihre Containerschiffe umweltgerecht in eigens dafür zertifizierten Werften entsorgen, auch wenn damit Mehrkosten verbunden sind. Hapag Lloyd möchte mit diesem Beispiel ausdrücklich auch andere Schifffahrtsunternehmen zur Nachahmung ermutigen. „Wir haben konzernweit hohe Umweltstandards implementiert. Unser Ziel ist es, diese durch den politischen Dialog branchenweit zu etablieren“, sagt Wolfram Guntermann, Director Environmental Management. Ein Beispiel dafür ist der erfolgreiche Einsatz für die

Beauftragung einer EEDI/Safe Speed-Studie durch das World Shipping Council (WSC). Ziel ist es, beim IMO Marine Environment Protection Committee (MEPC) eine Einreichung zur Gewährleistung eines sicheren Schiffsbetriebs bei maximal möglicher Emissionsreduzierung zu erreichen.

Die Strategie der IMO zur Verringerung der Treibhausgase in der Schifffahrt (s. rechts) unterstützt Deutschlands größte Reederei ausdrücklich – denn nur weltweit gültige Regelungen sind ein Garant für fairen Wettbewerb und echte Erfolge beim Umweltschutz. |●●

Premiere. Der neue Nachhaltigkeitsbericht von Hapag-Lloyd umfasst 70 Seiten und ist auf der Internetseite des Unternehmens zu finden: www.hapag-loyd.de



Historischer Schritt

| Umwelt | Ein weltweites Abkommen verpflichtet die Seeschifffahrt zu strengem Klimaschutz.

Nach schwierigen Verhandlungen hat die Staatengemeinschaft der Vereinten Nationen im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation IMO in London einer globalen Regelung zum Klimaschutz für die Schifffahrt zugestimmt. Danach soll die Schifffahrt ihre globalen CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2050 mindestens halbieren. Spätestens bis zum Ende des Jahrhunderts sollen alle Schiffe klimaneutral sein und gar kein CO₂ mehr ausstoßen.

„Der Entschluss der IMO ist ein bedeutender historischer Schritt. Der Seeverkehr ist damit der weltweit erste Industriesektor mit konkreten und weitreichenden Vorgaben zum Schutz des Klimas. Die deutschen Reeder stehen grundsätzlich hinter dem Ziel, Schiffe möglichst schnell klimaneutral zu betreiben“, sagt Alfred Hartmann, Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR).

| Ambitionierte Ziele | Die Staaten haben sich zudem auf Zwischenziele geeinigt, wonach Schiffe ihre CO₂-Emissionen im Verhältnis zur Transportleistung bis 2030 um mindestens 40 Prozent reduzieren sollen. Bis 2050 soll eine Absenkung um möglichst 70 Prozent erreicht werden. „Die konkreten in der IMO beschlossenen

Schritte sind äußerst ambitioniert. Die Schifffahrt und die Staatengemeinschaft stehen vor der Herausforderung, die CO₂-Emissionen zu senken ohne zugleich den notwendigen Seehandel einzuschränken. Wir brauchen eine Innovationsoffensive in Forschung und Entwicklung, vor allem bei alternativen Brennstoffen und Antriebssystemen. Regierungen weltweit müssen gemeinsam mit der Branche arbeiten und finanzielle Ressourcen für diese technologische Revolution bereitstellen“, so Hartmann.

Mit der Annahme der Klimaschutzstrategie setzt die IMO ihre seit Jahrzehnten erfolgreiche Arbeit zum Schutz der



Vision. Schiffs-schornsteine, aus denen keine Abgase mehr kommen.

Meeresumwelt und des Klimas fort. Schon 2013 hatte die IMO verbindliche Effizienzvorgaben zu CO₂-freundlichen Schiffsneubauten gemacht sowie klimaschützende Vorgaben zum Betrieb von Handelsschiffen festgeschrieben. ■■■

Unterstützung.

VDR-Präsident Alfred Hartmann fordert Innovations-offensive.



8 JAHRE
STORM
1937 - 2017

STORM
Technologie und Service
für Motoren und Antriebe

**Besuchen Sie uns
auf der SMM 2018
Halle A4
STAND 201**

24/7
Service-Telefon
+49 5977 73-247

— **Instandhaltung aller Schiffshaupt- und Hilfsdiesel-Motoren bis 7.000 kW**

Motoren- und Ersatzteile im Tausch

Service für Abgasturbolader und Einspritzpumpen

Mechanische Bearbeitung und Fertigung

August Storm GmbH & Co. KG · August-Storm-Straße 6 · 48480 Spelle
Fon +49 5977 73-0 · Fax +49 5977 73-138
info@a-storm.com · www.a-storm.com



Deutsche Reeder im Porträt

In der Offensive

| **Teil 15** | Schwierige Zeiten erfordern zupackendes Agieren. **Claus-Peter Offen** denkt nicht an Ruhestand und mischt den Markt kräftig auf.

Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg

Im Aufzug des Hamburger Kaufmannshauses an der Bleichenbrücke steht auf den Messingschildern inmitten diverser Offen-Firmen auch dieser Name: Conti Holding. Mit der Übernahme der Münchner Reederei und ihren knapp 70 Schiffen hatte Claus-Peter Offen im vergangenen Jahr einen Überraschungscoup gelandet – und die Firma inzwischen bereits erfolgreich integriert. Er erwies sich damit als Treiber, nicht als Getriebener in Sachen Konsolidierung – und will das auch bleiben: „Wir denken auch weiter darüber nach, durch Firmenzukäufe zu expandieren“, sagt Offen.

Seit 1960 ist CPO jetzt in der Branche. Angefangen hat er als Lehrling beim Schiffsmakler Carl Bock, danach ging er drei Jahre ins Ausland, zunächst nach London, dann nach Le Havre und Paris – und kann seitdem „fast so gut Französisch wie Deutsch“ – keine schlechte Voraussetzung, wenn später CMA CGM zu den bedeutendsten Kunden zählen wird. Ursprünglich hatte sein Vater Emil ihn

für die Nachfolge in seiner Reederei, der Hanseatischen Reederei Emil Offen & Co., vorgesehen. Aber er stirbt 1966, da ist der jüngste Sohn noch nicht so weit, die Firma wird vom ältesten Halbbruder, Rolf Offen, fortgeführt. Es schließen sich zwei Jobs als Direktionsassistent an, zunächst bei einer Reederei in Emden und schließlich beim traditionsreichen Unternehmen Rob. M. Sloman in Hamburg.

Wenn Offen heute auf die knapp sechs Jahrzehnte zurückblickt, muss er sagen: „Das ist bisher die schwierigste Zeit.“ Man habe es nicht nur mit der längsten, sondern auch mit der tiefsten Krise der Schifffahrt zu tun. Doch dem inzwischen 74-Jährigen macht die Sache immer noch Spaß, zumal das Unternehmen vergleichsweise gut aufgestellt sei: „Weil wir viele Großschiffe mit langen Zeitchartern haben, sind wir nicht so abhängig von den Spotmärkten.“

| **Krise als Chance** | Als Reeder angefangen hat Offen ein bisschen auch als →

Strategie.

Claus-Peter Offen will bei der Konsolidierung der Branche eine aktive Rolle spielen.



Unsere Industrie wird in fünf bis zehn Jahren ganz anders aussehen als heute.

Claus-Peter Offen, CEO der CPO-Holding

→ Krisengewinnler: Als er 1971 mit 27 Jahren sein erstes Schiff ersteigert, liegt die Branche ebenfalls am Boden. Der zwölf Jahre alte 3.500-Tonner „Annie Hugo Stinnes“ wird in „Holstein“ umgetauft und fährt fortan unter der Flagge von Claus-Peter Offen. Schon kurz darauf erwirbt er sechs Stückgutfrachter doppelter Größe – zum Schnäppchenpreis: Gerade mal zwei Millionen Mark pro Stück zahlt der Jungreeder mit Unterstützung einer Bank, lässt sie drei Jahre in steigenden Märkten auch für die Anleger überaus gewinnbringend fahren und verkauft sie dann für fünf Millionen Mark pro Stück weiter.

Damit schafft er die finanzielle Grundlage für das weitere Wachstum. Das Ende der Stückgutfahrt und den Siegeszug des Containers bereits vor Augen, ordert Offen 1976 bei der AG Weser in Bremerhaven sechs Neubauten mit je 600 Stellplätzen für Standardcontainer (TEU), die in den Folgejahren ausgeliefert werden. „Wir waren damit eine der ersten Containerreedereien in Deutschland“, erzählt Offen. Die Schiffe werden an namhafte Linien verchartert, die Flotte allmählich ausgebaut. Anfang der 80er-Jahre realisiert Offen mit der Hansa Treuhand erstmals eine KG-Finanzierung: Die 1.600-TEU-Frachter sind damals die größten Charterschiffe.

| Trend zur Größe | Mitte der 90er folgt eine Serie von zehn Schiffen à 2.000 TEU, um das Jahr 2000 die erste Bestellung von Containerschiffen in Südkorea – insgesamt 19 Frachter mit einer Kapazität von 2.500 bis 5.500 TEU. Ein Großteil davon fährt für den langjährigen Stammkunden P&O Nedlloyd. „Uns war immer wichtig, Neubaufträge durch langfristige Charterverträge abzusichern, um die Risiken zu minimieren“, sagt Offen. Und die Schiffsgößen steigen weiter: 2005 geht es über die Marke von 9.000 TEU, 2008 ordert Offen elf 14.000-TEU-Schiffe, von denen neun für MSC und zwei für CMA CGM fahren.

Die Großschiffe bilden heute das Rückgrat des Unternehmens und sind auch seine Spezialität: „Es gibt nicht viele Kollegen, die Schiffe in der Größenordnung haben“ – gut zwei Dutzend der Postpanamax-Schiffe sind langfristig an Top-Adressen verchartert. Deren Zahl wird durch den Konzentrationsprozess bei den Linienree-

dereien immer kleiner: „Früher hatten wir 200 Abnehmer, davon mehr als ein halbes Dutzend in England.“ Die Zeiten sind vorbei: Heute stehen die Top-10 für 80 Prozent des Marktes – aus dem Vereinigten Königreich ist keiner mehr dabei. Da sei es nur logisch, dass es auch aufseiten der Vercharterer zu einer Marktberreinigung komme: „Unsere Industrie wird in fünf bis zehn Jahren ganz anders aussehen als heute.“ Die Zukunft gehöre großen, kapitalmarktfähigen Einheiten und erfolgreichen Nischenanbietern.

Für „mittelgroße Flotten aus mittelgroßen Schiffen“ werde es „mehr als mittelschwer“, prognostiziert Offen. Auch bei ihm lief es etwa bei Panamaxen nicht immer rosig. „Für die gab es oft nur 5-Jahres-Chartern“, sagt Offen. Wenn die Verträge ausliefen, war das Schiff angesichts dramatisch gesunkener Raten oft nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben. Die Folge: „Wir haben in der Krise eine große Anzahl von Schiffen verloren.“ Kleinere, ältere Tonnage hält er auch künftig für gefährdet. Nur bei größeren Schiffen jüngerer Baujahrs lohnen sich auch Investitionen in umweltfreundliche Technologien, rechnet Offen vor: Der neue, ab 2020 gültige Schwefelgrenzwert bedeute etwa bei einem 14.000-TEU-Schiff jährliche Brennstoff-Mehrkosten von rund sieben Millionen Dollar. Der Einbau eines Scrubbers, der bis zu zehn Millionen Dollar kosten könne, amortisiert sich da nach anderthalb Jahren.

Zwar sieht Offen auch technische Probleme, andererseits bezweifelt er, dass die Ölkonzerne die erforderlichen Mengen an schwefelarmem Brennstoff überhaupt zur Verfügung stellen können: „Wenn weltweit 50.000 Schiffe zum Stichtag einmal volltanken wollen, haben die ein Problem.“ LNG komme wegen der enormen Umbaukosten eigentlich nur für Neubauten infrage und sei auch nur eine Übergangslösung: „Wir müssen außer ans Thema Schwefel auch an CO₂ und Feinstaubemissionen ran – dafür werden völlig neue Technologien erforderlich sein.“

| Container im Fokus | Durch die Übernahme von Conti kamen auch weitere Bulker zur Flotte, außerdem gehören rund 30 Tanker dazu, „aber die Containerfahrt hat Priorität“, sagt Offen. Er sieht sein Unternehmen hier in einer sehr guten Marktposition, gerade bei Schiffen über 5.500 TEU. „In Sachen Containerkapazität stehen wir unter den Charterreedereien weltweit auf Platz 2“, sagt Offen. Das gelte auch fürs EBITDA, also das Ergebnis vor Steuern, Zinsen und Abschreibungen. Hier mache sich auch die leicht verbesserte Marktlage bemerkbar: „Die Erholung der Raten macht uns sehr froh – auch wenn sie nicht annähernd das Vorkrisenniveau erreichen.“ Niemand wisse, wann die Krise zu Ende sei. „Möglicherweise ist sie das schon – und was wir jetzt haben, ist der neue Normalzustand.“

Für Offen ist es keine Option, sich aufs Schiffsmanagement für Dritte zu fokussieren. Das sei zwar eine Möglichkeit, die Krise zu überstehen. Doch die nötige kritische Größe etablierter Player in dem Segment erreiche kaum jemand. Seine strategische Richtung ist deshalb eine andere: „Wir wollen ein Unternehmen sein, das eine große Flotte betreibt.“ Eines der gravierenden Probleme bleibe die Finanzierung von Neubauten, zumal sich Banken und Investoren mit der Branche schwer tun. „Das Image hat durch die zehn Krisenjahre, in denen viel Geld verloren wurde, sehr gelitten.“ Wenn namhafte Unternehmen aus dem Markt ausscheiden, schade das dem Schifffahrtsstandort zusätzlich.

Viele Reedereien, die ihre Flotte bisher über den KG-Markt finanziert haben, hätten kaum einen Zugang zu Kapital. Offen hat mit der Umstrukturierung der Gruppe



Hausherr.

Claus-Peter Offen in seinem Büro im Hamburger Kaufmannshaus im Gespräch mit DS-Redakteur Hanns-Stefan Grosch.

Profil Claus-Peter Offen

- Geboren 1943
- 1960: Lehre bei einem Schiffsmakler
- Auslandsaufenthalte
- verschiedene Posten bei Reedereien
- 1971: Unternehmensgründung – erstes eigenes Schiff
- 1976: erstes Containerschiff-Neubauprogramm
- 2000: Großer Neubauftrag (19 Schiffe) nach Südkorea
- 2008: Bestellung von elf 14.000-TEU-Schiffen
- 2014: Umstrukturierung – CPO Holding
- 2017: Übernahme der Münchner CONTI-Gruppe (68 Schiffe, rund 2.000 Mitarbeiter)
- Präsident der Yacht-Vereinigung International Maxi Association
- verheiratet, drei Kinder
- Die Offen-Gruppe verfügt über 95 Containerschiffe mit einer Kapazität von 631.000 TEU, 37 Bulker mit 3 Mio. tdw sowie 37 Produktentanker mit 1,8 Mio. tdw und hat rund 5.000 Mitarbeiter. www.offengroup.de

vor einigen Jahren die Voraussetzungen dafür geschaffen und kann sich vorstellen, mittelfristig einen Unternehmensteil an die Börse zu bringen. Derzeit seien aber andere Projekte vorrangig. In Zeiten wie diesen sei Kreativität gefragt. „Wir gehen mit viel Ruhe daran, unsere Unternehmensgruppe für die Zukunft aufzustellen.“

| Noch viel vor | Dazu gehört irgendwann auch, die bestmögliche Nachfolge zu finden – ein durchaus anspruchsvolles Unterfangen: „Schließlich haben wir auch die Verantwortung für rund 5.000 Mitarbeiter

an Land und auf See und ihre Angehörigen“, sagt Offen.

Im Moment besteht die Konstruktion aus einem familienfremden Manager und einem Familienmitglied: Ex-Banker Ralf Jung ist Chief Financial Officer (CFO) und sein Stellvertreter, Sohn Claus Oliver Offen managt die Tanker- und Bulkersparte der Gruppe. Der 49-Jährige stammt aus Offens erster Ehe, aus Ehe Nummer drei gibt es noch Anna (22) und Nicolas (20), die Jura bzw. BWL studieren. „Da muss man abwarten, wohin die sich entwickeln, die sind ja noch jung.“ Doch noch ist von Aufhören

ohnehin nicht die Rede: „Die Krise gibt uns die Chance, viele Dinge neu zu gestalten. Da möchte ich noch ein paar Jahre mitwirken“, sagt Offen, der im September 75 wird.

Fit genug dafür fühlt sich der Reeder: Früher hat er auf hohem Niveau alle möglichen Ballsportarten betrieben, heute ist er regelmäßig mit seiner knapp 30 Meter langen Rennyacht Wally „Y3K“ unterwegs – auch auf Regatten. Die Perspektive reicht schon mal mindestens bis 2021: „Das 50-jährige Jubiläum feiern wir groß“, sagt Offen und grinst: „Beim 100-jährigen bin ich ja vielleicht nicht mehr da.“ **|••**

Rekordzahlen für Hafen von Antwerpen

••• Nach rekordverdächtigen ersten drei Monaten erlebte der Hafen von Antwerpen auch ein hervorragendes zweites Quartal, wobei der Mai sich als bester Monat überhaupt herausstellte. Während der ersten sechs Monate des Jahres fertigte der Hafen 118,6 Millionen Tonnen Fracht ab – ein kräftiger Anstieg von 6,5 Prozent gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Hauptwachstumstreiber war erneut das Containersegment, das ein Plus von 8,2 Prozent gegenüber den ersten sechs Monaten 2017 verzeichnete.

Die starke Frachtentwicklung des ersten Quartals setzte sich im zweiten Quartal unvermindert fort. Die Containermenge ist um 8,2 Prozent auf 66,3 Millionen Tonnen gestiegen. In TEU bedeutet

dies einen Anstieg auf 5,57 Millionen. Der Mai markierte ein Allzeithoch: Der Hafen von Antwerpen fertigte in einem Monat mehr als eine Million TEU ab. Wachstum gab es auf allen Handelsrouten, sowohl auf der Import- als auch auf der Exportseite. Der belgische Hafen ist nach Rotterdam und vor Hamburg die Nummer 2 unter Europas Häfen. www.portofantwerp.com



Wachstumsphase. Europas Nummer 2 fertigte im Mai mehr als eine Million TEU ab.

Foto: Tony9312/Shutterstock

Stena fährt nachhaltig auf Wachstumskurs

••• Die Fährreederei Stena Line hat im ersten Halbjahr 2018 deutliche Zuwächse verzeichnet: Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stieg das Passagieraufkommen um 15 Prozent, die Zahl der transportierten Fahrzeuge legte sogar um 19 Prozent zu. Auf Unternehmensebene steht das Thema Nachhaltigkeit weiter im Fokus. Neben der Vermeidung von Plastikmüll



und Abfällen insgesamt werden auch die Emissionen aus dem Schiffsbetrieb weiter reduziert. Die Trelleborg-Routen von Rostock und Sassnitz profitieren seit einem halben Jahr von der Landstromanlage auf der schwedischen Seite, die reibungslos läuft und einen konkreten Beitrag zur Luftreinheit in Hafen und der Stadt leistet. www.stenaline.de

Foto: Stena Line

Hamburg Süd erneut Spitze

••• Die Hamburg Süd zählt erneut zu den Gewinnern der renommierten ASLA-Awards der Zeitschrift Asia Cargo News. Bereits zum zweiten Mal seit 2016 wurde die Reederei als „Best Shipping Line Asia-Europe“ ausgezeichnet. Vom AgTC, größter Verband von Exporteuren land- und forstwirtschaftlicher Produkte in den USA, gab es außerdem zum dritten Mal in Folge die Auszeichnung „Top Ranked Carrier“.

www.hamburgsud.com



Ehrung, Hamburg Süd-Manager Michael Britton (links) nimmt den ASLA-Preis entgegen.

Foto: Hamburg Süd

Hamburg testet PowerPacs

••• Seit zwei Jahren bietet Hamburg am Terminal in Altona eine Landstromversorgung für Kreuzfahrtschiffe an. Nun gibt es auch eine externe Energieversorgung für Containerschiffe. Seit Mai testet die HHLA am Containerterminal Burchardkai den Einsatz sogenannter PowerPacs auf Schiffen der Reederei Hapag-Lloyd. Bei den PowerPacs handelt es sich um ein Energieversorgungssystem von Becker Marine Systems, bei dem mit Flüssigerdgas (LNG) Strom erzeugt wird, sodass die Hilfsdiesel nicht laufen müssen. www.hafen-hamburg.de



Containerterminal. Der LNG-betriebene Generator senkt Stickstoff-, Schwefel- und Feinstaubemissionen.

Foto: HHW/Lindner

Long Beach ist „bester grüner Hafen“

••• Der Hafen von Long Beach ist Anfang Juni im Rahmen der 32. Asian Freight & Supply Chain Awards in Shanghai als „Best Green Seaport“ ausgezeichnet worden. Long Beach, mit einem Jahresumschlag von zuletzt rund 7,5 Millionen TEU nach Los Angeles der zweitgrößte Hafen in den USA, hat mit einem ambitionierten Maßnahmenpaket in den vergangenen Jahren negative Einflüsse des Hafenbetriebs auf die Umwelt drastisch reduziert. Die 2005 verabschiedete „Green Port Policy“ hat durch Initiativen wie den Clean Air Action Plan (CAAP) und das Technology Advancement Program (TAP) zu einer deutlichen Verbesserung der Luft- und Wasserqualität geführt. Grundlage für die Auszeichnung „Green Seaport“ ist eine Umfrage unter Tausenden von Logistikfachleuten.

www.polb.com



Lebensraum. Auch Pelikane fühlen sich wegen der besseren Luft- und Wasserqualität im Hafen von Long Beach wohl.

Foto: Port of Long Beach

Foto: Andreas Burmann

Unterstützung.

Minister Bernd Althusmann (L.),
NPorts-Chef Holger Banik.



Mehr Geld für Häfen

••• Die Förderung für Niedersachsen Ports (NPorts) wird auch 2019 von 30 auf 40 Millionen Euro erhöht. Damit will die niedersächsische Landesregierung die Häfen dauerhaft stärken. Bereits fürs laufende Jahr war der Betrag zunächst einmalig auf 40 Millionen Euro heraufgesetzt worden. Ziel ist es, die Wettbewerbsfähigkeit etwa durch Digitalisierung oder den Ausbau von Kaianlagen zu verbessern. www.nports.de



Smart Marine Ecosystem

WÄRTSILÄ CONNECTS THE DOTS TO THE FUTURE

The market is being re-shaped by new ways of collaboration and smart technology. Our strong development in product offering combined with know-how and vast installed base gives us a unique platform to lead the industry's transformation towards a Smart Marine Ecosystem through the use of high levels of connectivity and digitalisation. We have the vision, a strong legacy and the expertise of our people. We continue to develop products and services together with customers, for the benefit of our customers. By doing so we will be shaping the industry together.



www.wartsila.com

Meet us at **SMM 2018** | 04 - 07 September | Hamburg, Germany | Stands B6.220 & B6.310



Richtungweisend.

Die Expertise deutscher Fachkräfte ist in allen Bereichen der internationalen Seeschifffahrt gefragt.

Auf dem richtigen Kurs

| Studie | Die aktuelle PwC-Umfrage zeigt, dass deutsche Reeder wieder mit steigenden Erlösen rechnen. Wichtig für die Wettbewerbsfähigkeit: qualifizierte Fachkräfte „Made in Germany“ Text: Gunther Meyn

Auch in diesem Frühjahr hat Claus Brandt, Schifffahrtsexperte bei PricewaterhouseCoopers (PwC), wieder die Stimmungslage der deutschen Reeder untersucht. Ergebnis der Studie: Trotz der aktuellen Handelskonflikte und deren negativen Auswirkungen für den freien Warenverkehr (Strafzölle, Einfuhrbeschränkungen etc.) blicken die deutschen Reeder langfristig optimistisch in die Zukunft.

So gehen zwei von drei Reedern davon aus, dass der Welthandel in den nächsten Jahren wieder auf einen stabilen Wach-

tumspfad zurückkehren wird (s. Grafik). Davon profitiert auch das eigene Business. Eine deutliche Mehrheit geht nach der Stagnationsstimmung der Vorjahre nun von steigenden Charraten aus (72 Prozent). Bei den Frachtererlösen rechnen 70 Prozent mit Wachstum. Vor drei Jahren waren es mit 35 Prozent gerade mal halb so viele.

Eine wichtige Rolle könnten dabei die Schwellenländer spielen: 93 Prozent sind davon überzeugt, dass der steigende Konsum in den aufstrebenden und bevölkerungsreichen Ländern zu einer Verlagerung der Warenströme führen wird. Zur

positiven Grundstimmung trägt allerdings auch die gute aktuelle Auslastungs- und Beschäftigungssituation bei. Derzeit sind in neun von zehn Reedereien alle Schiffe ausgelastet. Von so viel Aufschwung profitiert auch die Beschäftigungssituation. Gefragt, ob sie in den nächsten zwölf Monaten voraussichtlich Mitarbeiter einstellen werden, antworteten 58 Prozent der Reeder mit Ja. Im Frühjahr 2013 waren es gerade mal 40 Prozent (s. Grafik).

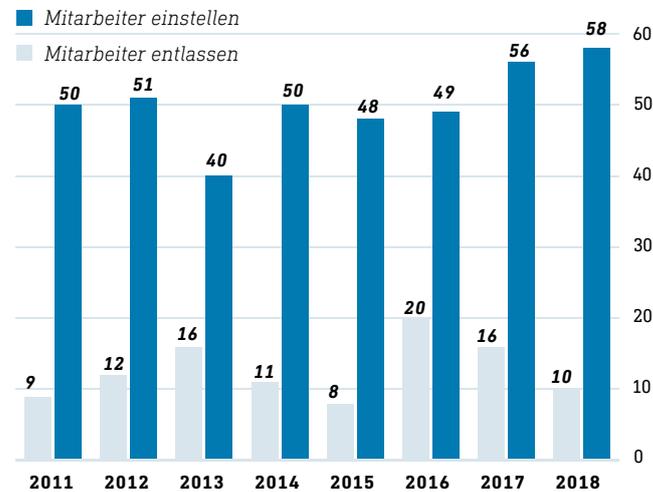
| Erfolgreiche Standortpflege | Ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Wettbewerbs-

Der konjunkturelle Rückenwind erweist sich als Jobmotor



Wir werden voraussichtlich in den nächsten zwölf Monaten Mitarbeiter einstellen/entlassen

Angaben in Prozent, jeweils im Frühjahr



70%

sehen in hochqualifizierten Mitarbeitern einen klaren Wettbewerbsvorteil

fähigkeit ist die hervorragend aufgestellte Deutsche Flotte. Insbesondere das Know-how der Mitarbeiter ist für 70 Prozent der Befragten entscheidend für den Standort Deutschland. Entsprechend gilt die Sicherung der maritimen Kompetenz für 92 Prozent der Reeder als Kernargument für den langfristigen Erhalt einer deutschen Flotte. „Der Wegfall einer eigenständigen maritimen Wirtschaft hätte zweifellos gravierende Folgen – nicht nur mit Blick auf die Unabhängigkeit von anderen Anbietern, sondern auch in den Bereichen Innovation, Wachstum und Beschäftigung“, sagt PwC-Experte Brandt.

Es gilt also, den Standortvorteil Deutschland mit vereinten Kräften zu stärken. „Mit den Fördermaßnahmen für Ausbildung und Beschäftigung, die Reedereien und Bundesregierung gemeinsam auf den Weg gebracht haben, konnten wir dieses maritime Know-how in Deutschland trotz der erheblich geschrumpften Handelsflotte bisher erhalten“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR.

Vor allem die Fördermaßnahmen wie Lohnsteuereinbehalt und die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland sind laut



Experte. Claus Brandt leitet das Maritime Kompetenzzentrum von PwC.

Nagel wichtige Bausteine für die Wettbewerbsstärkung.

| Schifffahrt im Wandel | Die Reedereien nutzen die Standortvorteile, um sich weltweit als maritime Dienstleister für Kunden zu positionieren. Dass sie im Bereich Ship Management äußerst erfolgreich sind, zeigt sich auch daran, dass große internationale Linienreedereien Schiffe zu deut-

schen Unternehmen in die Bereederung geben.

Angesichts der verschärften Wettbewerbssituation und der digitalen Transformation müssen deutsche Reeder künftig noch stärker die Karte Flexibilität ausspielen. Die Voraussetzungen stimmen: Insbesondere Branchengrößen setzen bereits erfolgreich auf digitale Lösungen wie Apps und Buchungsportale.

Außerdem sind die Entscheider in den deutschen Reedereien bereit, ihr Business dem Marktumfeld anzupassen. 65 Prozent der Befragten planen, in den kommenden fünf Jahren definitiv neue Geschäftsfelder zu erschließen. Weitere 24 Prozent erwägen das zumindest. 44 Prozent können sich Zusammenschlüsse mit anderen Unternehmen vorstellen, um ein breiteres Leistungsspektrum anbieten zu können.

„Die globalen, datengetriebenen Technologieplattformen werden den Markt für Logistikdienstleistungen tiefgreifend verändern“, so das Resümee von Studienmacher Brandt. „Für Reedereien ist das eine hervorragende Chance, sich mit ihrem fundierten Know-how innerhalb der Logistikkette neue zu positionieren.“ ●●●



Gastgeber. VDR-Sprecher
Christof Schwaner moderierte
die Veranstaltung – vor voll
besetzten Reihen.



Starthilfe für Start-ups

| Digitalisierung | Beim „PitchBlue“ des VDR haben maritime Newcomer ihre innovativen Geschäftsideen vorgestellt. Die besten wurden prämiert Text: Gunther Meyn



Kurzweilig. VDR-Präsidiumsmitglied Thomas Rehder verfolgt interessiert die Präsentationen.

Aller Anfang ist schwer. Auch im maritimen Business gibt es zahlreiche junge Unternehmen mit innovativen Geschäftsideen. Häufig aber fehlt es den ambitionierten Start-ups an einer Plattform oder einem Netzwerk, um die richtigen Adressaten – also Branchenvertreter, Fachmedien und potenzielle Kunden – zu erreichen.

Der VDR hat deshalb die Veranstaltung „PitchBlue“ ins Leben gerufen. Das Konzept: Zehn maritime Newcomer dürfen sich vor einer Fachjury und einem

Publikum aus interessierten Branchenvertretern präsentieren. In nur drei Minuten müssen sie ihre Geschäftsidee präzise und überzeugend vortragen und sich anschließend den Nachfragen der Jurymitglieder Lucius Bunk (Auerbach), Gordon Poppe (AIDA), Nils Aden (E.R. Schifffahrt), Bastian Hagebecker (Blue Star Group) und Thorsten Meier (Reederei Roth) stellen.

Juror Meier betont: „Innovation ist ein wichtiger Erfolgstreiber in jeder Industrie, auch in der Schifffahrt. Um die deutsche



Selbstporträt. Erinnerungsfoto beim abschließenden Get-together.

Schiffahrtsbranche nachhaltig in einem hart umkämpften Markt zu stärken, sind Events wie „PitchBlue“ ein wichtiger Baustein um neue Ideen und die Reedereien zusammen zu bringen.“

| Zukunft goes digital | Insgesamt haben sich 24 Start-ups aus fünf Ländern beworben – zehn davon erhielten eine Einladung zum Finale in Hamburg.

Der „PitchBlue“ fand am 24. Mai in der VDR-Zentrale in der Burchardstraße statt – und erwies sich als echter Publikumsmagnet. Mehr als 120 Gäste aus dem maritimen Business versammelten sich in dem bis auf den letzten Platz besetzten VDR-Konferenzraum. Unterstützt wurde

die Veranstaltung vom Maritimen Cluster Norddeutschland und dem Netzwerk Maritime Startups Germany.

Schon nach den ersten Vorträgen wurde deutlich: Die maritimen Newcomer sind klar auf Digital-Kurs. Beispiel Casantec Prognostics: Das Berliner Start-up hat ein Tool entwickelt, mit dem sich exakt vorhersagen lässt, wann mit welchen Fehlfunktionen in der Hauptmaschine zu rechnen ist. Wartungsintervalle können so optimiert werden. Die Ahrensburger Software-Schmiede Bluester präsentierte eine Online-Anwendung zur Beschaffung von Schiffszubehörteilen. Vor allem das Modul „BWTS Selector“ zur Ermittlung des passenden Ballastwasser-Reinigungssystems

Newcomer.

Wolfgang Sichermann und Regine Klose-Wolf vom kürzlich gegründeten Deutschen Maritimen Zentrum.



stieß bei der Jury auf großes Interesse. Auch ItsMy Cargo (Logistik), Trustedocks (Werftenportal) und omnia360 (3-D-Visualisierung) präsentierten spannende Online-Konzepte für die Schiffahrtsbranche. Sehr selbstbewusst der Auftritt von MedAssist: Die Niederländer haben eine App erfunden, die Crewmitglieder bei der Behandlung von medizinischen Notfällen an Bord unterstützt bzw. anleitet.

Gefahren an Bord verhindern will der Brite Mark Sutcliffe. Der Sicherheitsexperte ist Gründer der CSO Alliance and Maritime Cyber Alliance, einer gemeinsamen Crime-Datenbank, die Reeder und Schiffsmänner vor kriminellen Aktivitäten in der maritimen Wirtschaft warnt. ➔

Gewinner-Start-up



NautilusLog

●●● **Digitales Logbuch mit viel Potenzial: NautilusLog punktet mit einer maritimen Allround-Anwendung, die man in allen Bereichen der Dokumentation einsetzen kann.**

Alles aus einer Hand: Die vielseitige NautilusLog-App unterstützt sowohl die Schiffsbesatzung an Bord als auch das Management an Land. Sie erinnert etwa vor Erreichen einer ECA-Zone an den notwendigen Treibstoffwechsel und dokumentiert alle relevanten Daten und Aktionen im digitalen Logbuch.

Praktisch: Mithilfe der GPS-Funktion des Handys lässt sich der CO₂-Ausstoß pro Reise ermitteln. Optional kann aus

den Monitoring-Daten anschließend ein Emissionsbericht (MRV oder IMO DCS) erstellt werden. Die Übertragung an die ShipManager-Zentrale an Land oder die Cloud kann beispielsweise im Hafen erfolgen.

Zudem ist die NautilusLog-App als offene Plattform konzipiert. Mitbegründer Otto Klemke: „So können wir auch externe maritime Dienstleistungen wie Schiffsinspektionen oder die Erfassung von Gefahrstoffen (IHM) in unsere App

SMM Halle B6, Stand 148

Siegerlächeln. Otto und Moritz Klemke von NautilusLog beeindruckten Jury und Publikum.

einbinden.“ Die Vernetzung der User erfolgt nach dem Client-Server-Prinzip. Sind an Bord mehrere Geräte im Einsatz, werden die Daten untereinander ausgetauscht, z.B. über WiFi oder Bluetooth. Die clevere App überzeugte nicht nur die Jury, sondern sammelte auch beim Publikumsvoting die höchste Punktzahl.

www.nautiluslog.de

„PitchBlue“ – diese Teilnehmer waren am Start

Kleine Unternehmen, große Pläne: Die Start-up-Finalisten im Kurzporträt (Gewinner s. Kästen)



App-Stimmung. Die Zuschauer bewerten die Start-ups per Handy.

■ MedAssist-online Skills App and Heart App

MedAssist.online unterstützt Offiziere mit einer medizinisch-digitalen App in ihrer Rolle als medizinischer Verantwortlicher auf See. medassist.online

■ Cassantec Prognostics

Die Software von Cassantec Prognostic erstellt sogenannte Risikoprofile, die weit über's übliche Condition Based Management hinausgehen. cassantec.com

■ ItsMyCargo

ItsMyCargo ist ein Shopping-Tool,

auf dem Logistikunternehmen ein standardisiertes Portal errichten können. itsmycargo.com

■ CSO Alliance and Maritime Cyber Alliance

Basierend auf der anonymen Übermittlung von Cyberattacken, Cargo-Diebstahl oder Piraterie-Angriffe können Reeder schon im Voraus die Risiken einer Route abschätzen. csoalliance.com

■ Omnia360

Das Omnia360-Team kann mit Hightech-Kameras 3-D-Modelle von Schiffen erstellen und so beispielsweise ein ganzes

Kreuzfahrtschiff virtualisieren. Anwendung eignet sich auch für Crew-Trainings. omnia360.de

■ trusteddocks.com

Auf dieser Seite können Reeder und ShipManager passende Werften für ihre Flotte finden, Preise vergleichen, Kontrakte abschließen und die Dienstleistung bewerten. trusteddocks.com

■ bluester

Online-Tools für die Beschaffung von Schiffszubehörteilen und den maritimen Support. Die Datenbank enthält bereits über 6.500 Service-Supplier. bluester.net

→ Dank der 3-Minuten-Zeitfenster und der anschließenden Fragerunde war die Veranstaltung bis zum Ende ein kurzweiliges und unterhaltsames Event.

| Übereinstimmende Entscheidung | Nach den Präsentationen zog sich die Jury zurück, um die drei Sieger-Start-ups zu ermitteln. Das Rennen machten Closelink, Hasytec Dynamic Biofilm Protection und

NautilusLog (siehe Firmenporträts). Juror Nils Aden: „Die drei sehr unterschiedlichen Produkte haben uns aufgrund ihrer weithin durchdachten Konzepte und ihres Potenzials überzeugt. Sowohl NautilusLog als auch Closelink und Hasytec haben attraktive Lösungen für die maritime Industrie erarbeitet.“ Bemerkenswert: Auch beim unabhängigen Zuschauer-Voting erhielten die drei Jury-Favoriten die meisten Punkte.

Zum Abschluss wurden die Start-ups mit verschiedenen Preisen prämiert, darunter eine Marken- und PR-Beratung, ein Co-working Space bei DigitalHub sowie ein Coaching und eine professionelle Rechtsberatung. „So erhalten wir zum Beispiel passgenaue Hinweise zu rechtssicheren AGB und zur neuen EU-Datenschutzverordnung“, freut sich Phillippe Lavarde vom Sieger-Start-up Closelink. |●●

Gewinner-Start-up



●●● Die Online-Plattform Closelink bringt Transparenz in den Markt für maritime Schmieröle. Schöner Nebeneffekt: Nutzer können bis zu 35 Prozent Kosten sparen.

Sie sind echte Digital-Pioniere der Schifffahrt: Phillippe Lavarde und seine beiden Mitbegründer haben vor zwei Jahren Closelink gegründet – ein Online-Vergleichs- und Beschaffungsportal für marine Schmierstoffe. Eine clevere Idee: Schließlich zählt Schmieröl zu den wichtigsten, aber auch kostenintensivsten Betriebsmitteln der Schifffahrtsbranche. Bis zu 20 Tonnen davon bunkern größere Handelsschiffe bei einem ein-

zigen Hafenaufenthalt schon mal ein. Der Markt ist aber traditionell sehr heterogen und unübersichtlich. Dutzende Hersteller und Händler sind global tätig.

Closelink bietet eine unabhängige und maßgeschneiderte Online-Vergleichsplattform. Inzwischen verzeichnet die Datenbank über 30 Schmieröl-Anbieter und wird von über 300 Schiffen genutzt. Großes Einsparpotenzial besteht vor allem



Gründerteam. Tobias Schumacher, Phillippe Lavarde und Eike Lawatsch von Closelink.

bei Bezugshäfen abseits der gängigen Fahrtgebiete. „Je nach Abnahmemenge können unsere Kunden hier bis zu 35 Prozent Kosten sparen“, erklärt Lavarde. Doch es ist nicht nur der Preisvorteil, den das Start-up seinen Kunden bietet. Closelink gewährleistet Nutzern außerdem Transpa-

renz und Liefersicherheit. Vor allem aber erleichtert das digitalisierte und standardisierte Verfahren den Einkaufsprozess im Office-Alltag.

In Zukunft will Closelink sein Geschäftsmodell ausbauen und um weitere marine Betriebsmittel erweitern.

www.closelink.net



Jury. Lucius Bunk (Auerbach), Gordon Poppe (AIDA), Nils Aden (E.R. Schifffahrt), Bastian Hagebeucker (Blue Star Group), Thorsten Meier (Reederei Roth) (v.l.).

Voting. VDR-Geschäftsführer Max Johns (l.) und VDR-Pressesprecher Christof Schwaner präsentieren das Ergebnis der Zuschauerabstimmung (unten).



Gewinner-Start-up

HASYTEC electronics

●●● **Ultraschall als nachhaltige Anti-Fouling-Maßnahme: Das innovative Verfahren der Firma HASYTEC Electronics hat auch die „PitchBlue“-Jury überzeugt.**

Mit Ultraschallwellen gehen die Technik-Experten des maritimen Start-ups HASYTEC eines der hartnäckigsten Probleme der Schifffahrt an: den organischen Bewuchs an Schiffsrumpf und Propellern – auch bekannt als Fouling. Fouling erhöht den Wasserwiderstand des Schiffes und führt damit zu verlangsamerter Fahrt und zu einem erhöhten Kraftstoffverbrauch.

HASYTEC erstickt dieses Problem quasi im Keim: „Die

Ultraschallwellen zerstören Einzeller und vermeiden somit die Bildung von Biofilm auf der Schiffsoberfläche. Dieser wiederum bildet die Grundlage für weiteren Pflanzenbewuchs“, erklärt Jan Kelling von HASYTEC seine Anti-Fouling-Methode.

Das HASYTEC DBP-System besteht aus einer Steuereinheit, an die bis zu acht Wandler (sog. „Transducer“) angeschlossen werden können.



SMM Halle B7, Stand 460

Preisträger. Jan Kelling von HASYTEC wurde für das innovative Ultraschallsystem ausgezeichnet.

Bislang ist das Ultraschallsystem auf 100 Schiffen im Einsatz. Je nach Schiff soll sich die Investition nach einem halben bis zweieinhalb Jahren amortisieren. Die Ultraschallfrequenz zerstört lediglich die Einzeller, schadet aber nicht der Umwelt wie Fischen, Delfinen, Walen oder



Menschen. Einzige Einschränkung: Das System funktioniert nur auf sauberen Oberflächen und kann keinen vorhandenen Biofilm zerstören.

www.hasytec.de



Eine Flagge wird 70

| Jubiläum | In diesem Jahr feiert das liberianische Schiffsregister sein 70-jähriges Bestehen. Wie Liberia zu einem der bedeutendsten Flaggenstaaten wurde – und warum die Wahl der richtigen Flagge für Reedereien so wichtig ist.

Liberia, „Land of the Free“, ist historisch eng mit den USA verbunden. Der damalige US-Außenminister Edward R. Stettinius sah 1945 bei der Einweihung des Hafens in Monrovia das Entwicklungspotenzial des Landes. Drei Jahre später wurde mit seiner Unterstützung das liberianische Register gegründet. Innerhalb von zwei Jahrzehnten entwickelte es sich zum größten Schiffsregister der Welt.

1959 agierte Liberia als Gründungsmitglied der International Maritime Organization (IMO) und nimmt dort seitdem eine wichtige Rolle ein. Im vergangenen

Jahr wurde Liberia erneut ins IMO-Council gewählt, in dem es seit 2012 kontinuierlich vertreten ist. Der Rat tagt zwischen den Versammlungen und überwacht die Arbeit der IMO.

| Öffentlich-private Partnerschaft | Seit seiner Gründung wurde das liberianische Register aus den USA heraus betrieben. Im Jahr 2000 übernahm das Liberian International Ship & Corporate Registry (LISCR, LLC) den Betrieb des Registers. Die US-Strukturen, die die Verwaltung des Registers regeln, sind sogar ins liberia-

nische Recht eingebettet. So schreibt die Verfassung vor, dass das Register von den Vereinigten Staaten aus durch ein privates Unternehmen zum Wohle der Menschen in Liberia betrieben werden soll. Die Allianz zwischen den USA und Liberia verschafft dem liberianischen Flaggenstaat eine starke Präsenz auf internationalem Parkett und bei den großen Organisationen.

Diese öffentlich-private Partnerschaft ermöglicht Reedern, von der Flexibilität eines privaten Unternehmens zu profitieren und gleichzeitig die diplomatische Unterstützung einer Regierung zu erhalten. LISCR

kann direkt in die Verbesserung der eigenen Dienstleistungen investieren und innovative sowie kostengünstige Konzepte entwickeln.

„Diese einzigartige Struktur des liberianischen Registers hat sich als das effektivste Modell für eine Flaggenverwaltung erwiesen. So können wir unsere Leistungen zeitnah erbringen und gleichzeitig die hohe Qualität unserer Flotte aufrechterhalten. Auf diese Weise hat sich Liberia die Spitzenposition in führenden Schiffahrtsmärkten wie Deutschland und Griechenland erkämpft“, sagt Scott Bergeron, CEO von LISCR. Im Vergleich dazu führe das staatliche Modell bei Flaggenstaaten häufig zu mehr Bürokratie und geringerer Serviceorientierung.

| Exklusiver Betreiber | LISCR agiert als exklusiver Betreiber des Liberia-Registers und beschäftigt als Privatunternehmen weltweit Fachleute aus dem maritimen Sektor, die sich mit dem Reedereibetrieb auskennen.

Das liberianische Register verwaltet heute mehr als 4.200 Schiffe und damit zwölf Prozent der weltweiten Handelsflotte. Für die Unterstützung seiner Kunden hat das Register eine umfassende globale Infrastruktur aufgebaut. So betreibt LISCR weltweit 28 regionale Niederlassungen. Zuletzt eröffnete das Unternehmen Büros in Tianjin, Taipeh, Ningbo, Guangzhou und Qingdao, um dem wachsenden Markt in der asiatisch-pazifischen Region gerecht zu werden.

| Starke Verbindung | In Hamburg betreibt das liberianische Register eine von zwei deutschen Niederlassungen – der zweitgrößte Standort weltweit nach der Zentrale in Dulles bei Washington. Das liberianische Register gehört zu den bevorzugten Flaggen in Deutschland. Liberia erkennt die führende Rolle Deutschlands in der internationalen Schifffahrt an und ist dem deutschen Markt auch in schwierigen Zeiten verbunden. Das Register verfügt als erstes und einziges großes offenes Register über ein weltweites Netzwerk von mehr als 450 professionellen nautischen Inspektoren und qualifizierten Auditoren. Das erlaubt es, den Reedern ein harmonisiertes Auditprogramm anzubieten, das Zeit und Geld spart.

Bei Hafenstaatkontrollen wie etwa dem Paris MoU (Paris Memorandum of Understanding) haben Schiffe unter liberianischer Flagge regelmäßig eine hervorragende technische Bilanz. Deshalb steht das liberianische Register im Ranking der



Geschäftsführer. Scott Bergeron leitet das Liberian International Ship & Corporate Registry (LISCR).

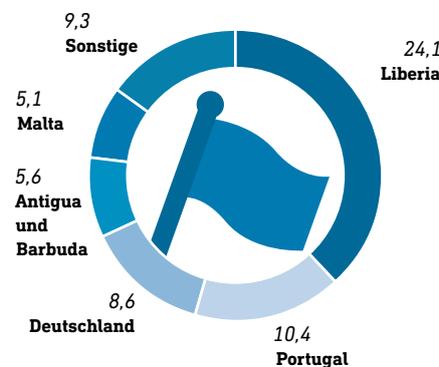


Staatsoberhaupt. George Manneh Weah ist seit 2017 amtierender Präsident der Republik Liberia.

Bevorzugte Flagge

- Liberia ist die meistgenutzte Qualitätsflagge der deutschen Reeder.

Angaben in Millionen BRZ (Bruttoreaumzahl)



Quelle: VDR, Stand: 31.03.2018

Flaggenstaaten weit oben auf der weißen Liste. Das Paris MoU erlaubt es seit 1982, Handelsschiffe unter ausländischer Flagge in den Häfen der Mitgliedsstaaten ohne Voranmeldung zu kontrollieren. Die Kontrolleure überprüfen an Bord, ob die internationalen Regelwerke zur Schiffssicherheit, zur Verhütung der Umweltverschmutzung und zu den Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten eingehalten werden. Trotz schwieriger Marktbedingungen hat sich die Flottengröße in den letzten zehn Jahren verdoppelt – 2017 betrug das Nettowachstum über fünf Millionen BRT, in diesem Jahr dürften es acht Millionen BRT werden. |•••

Liberia

- Der westafrikanische Staat, in dem heute knapp fünf Millionen Menschen leben, wurde 1820 gegründet. Am 26. Juli 1847 wurde die freie und unabhängige Republik Liberia ausgerufen – damit ist das Land Afrikas älteste Republik. Das Rechtssystem orientiert sich am angloamerikanischen Common Law. Der aktuelle Präsident George Manneh Weah wurde 2017 gewählt. Monrovia ist die Hauptstadt und der wichtigste Hafen, die Amtssprache des Landes ist Englisch.

Die Bedeutung des liberianischen Registers für Liberia und seine Bevölkerung ist enorm: Es spielt eine wichtige Rolle im nationalen Erbe Liberias und ist ein Symbol für positive Veränderungen im Land. Die Einnahmen eröffnen Beschäftigungsmöglichkeiten für die Bürger, generieren Steuereinnahmen und unterstützen die Bildungsziele Liberias, darunter Universitätsstipendien und die Finanzierung mehrerer Blinden- und Gehörlosenschulen. Das Register sponsert auch einen professionellen Fußballverein, den LISCR Football Club, der die Saison 2016/2017 an der Spitze der ersten Liga Liberias beendete.

Alles Know-how an Bord!

| Verantwortung | Es geht um wertvolles Wissen für die ganze Branche. Warum sich Unternehmen wie die Schleppreederei Fairplay für die maritime Ausbildung engagieren. Text: Tamara Petersen, Fotos: Rene Pätzold

Das Thema Aus- und Weiterbildung in der Schifffahrt spielt für den gesamten maritimen Standort Deutschland eine zentrale Rolle. Denn nautische und technische Fachkräfte von Bord sind an Land in vielen Branchen unersetzbar. Die globale Schifffahrtskrise und der Rückgang der deutschen Handelsflotte haben in den vergangenen Jahren die Ausbildung und Beschäftigung deutscher Seeleute unter Druck gesetzt.

Dank der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, über die deutsche Reeder die Aus- und Weiterbildung von Nachwuchskräften mit jährlich 20 Millionen Euro unterstützen, und einer verbesserten Schifffahrtsförderung des Bundes konnte der Negativtrend trotz sinkender Flotte zuletzt aufgehalten werden.

Das Maritime Know-how am Standort Deutschland zu stärken – dafür setzen sich auch die Schleppreedereien Fairplay Towing und Bugsier ein. Seit November letzten Jahres gehören die Unternehmen unter dem Dach der Fairplay Towing Group zusammen. Gemeinsam betreiben sie mit rund 1.000 Mitarbeitern über 100 Schlepper an der Nord- und Ostseeküste – von den Niederlanden bis Polen.

Die Ausbildung ihrer Besatzung nehmen die Schleppreedereien bereits seit 2003 in die eigene Hand. Und das aus gutem Grund: „Die Arbeit auf einem Schlep-



Theorie. Die Auszubildenden beschäftigen sich intensiv mit dem Thema Navigation.

Fairplay Towing

••• Gegründet 1905, zählt die Fairplay Schleppdampfschiffsreederei Richard Borchard GmbH („Fairplay Towing“) seit der Übernahme von Bugsier Ende 2017 zu den größten Schleppreedereien Europas. Flaggschiff: der Hochseebergungsschlepper „Nordic“ (201 t Pfahlzug).

www.fairplay-towing.com

per ist sehr speziell. Durch unsere eigene Ausbildung lernen die Auszubildenden genau das, was für uns wichtig ist. Schiffsmechaniker, die ihre Ausbildung ohne diesen Praxisbezug gemacht haben, könnten nicht einfach so auf einem Schlepper eingesetzt werden“, sagt Walter Collet, Geschäftsführer der Fairplay Towing Group.

| Besonderer Einsatz | Die Arbeit auf einem Schlepper unterscheidet sich stark von der auf anderen Schiffen. Der Arbeitsalltag findet oftmals nahe der Wasserlinie und nicht selten bei schlechtem Wetter statt. Sicherheit ist daher stets oberstes Gebot. Von den Auszubildenden wird nicht nur Ordnung und Disziplin, sondern auch ein umfangreiches Wissen verlangt.

Das Ausbildungskonzept der beiden Reedereien ist ganz auf die besonderen Anforderungen an Bord von Schleppern ausgerichtet, eine individuelle Ausbildung und ein hoher Praxisanteil stehen im Vordergrund. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Ausbildung von Schiffsmechanikern. Sie dauert insgesamt drei Jahre und bildet die Grundlage für eine Karriere als Leiter der Maschinenanlage oder Kapitän. Lehrinhalte sind neben Brandabwehr und Rettung, Koch- und Ernährungslehre, Ladungssicherheit, Metallverarbeitung und Motorenlehrgang auch Kollisionsverhütungsregeln (KVR), der Umgang mit See-



Training. Das Üben von Rettungsmaßnahmen zählt zu den wichtigen Inhalten der Ausbildung an Bord.



Alltag. Die Azubis verbingen drei Mal jeweils sechs Wochen auf dem Hochseeschlepper „Nordic“.



Begabung. Handwerkliches Geschick sollte ein angehender Schiffsmechaniker mitbringen.

karten und nautischen Publikationen, die Bedeutung von Seezeichen und Flaggen, die Funktion der Brückengeräte, das Ermitteln von Wetterdaten und das Steuern des Schiffes mittels Ruderkommandos auf Deutsch und Englisch.

Auch in diesem Jahr sind wieder 16 junge Leute in die Ausbildung zum Schiffsmechaniker gestartet. Bereits im ersten Ausbildungsjahr sind die Azubis auch praktisch gefragt. Insgesamt drei Mal für jeweils sechs Wochen fahren sie – abwechselnd in zwei Gruppen – auf dem von der deutschen Bundesregierung gecharterten

Notschlepper „Nordic“ mit. Zwischen ihren Einsätzen auf der „Nordic“ absolvieren die Auszubildenden verschiedene Trainings und Seminare oder besuchen die Schule. „Durch dieses Konzept lernen sie schnell den Alltag auf einem Schlepper und erleben hautnah, was es heißt, auf einem Schlepper zu arbeiten. So wissen sie, was später auf sie zukommt“, sagt Collet.

Nach Abschluss der Ausbildung müssen sich die Absolventen dann für Technik oder Nautik entscheiden – und für die Fachschule oder ein aufbauendes Studium. Die Schleppreedereien bieten ihnen an,

während der Semesterferien als Schiffsmechaniker an Bord zu arbeiten. Nach Ende von Studium oder Fachschule sind sie dann nautischer oder technischer Wachoffizier und können es bis zum Kapitän bzw. Leiter der Maschinenanlage schaffen – idealerweise bei Fairplay/Bugsier. „Wenn wir freie Stellen haben, versuchen wir, unsere Azubis zu übernehmen. Aus diesem Grund werden sie ja während der Ausbildung so gefördert – damit sie später auf unseren eigenen Schleppern arbeiten können. Darauf legen wir viel Wert“, erklärt Fairplay-Geschäftsführer Collet. ■■■

Enhanced Power
with
ST27-EP

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

KBB 

Turbochargers

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

Wasser hat eben doch Balken

| Seetransport | Weil Holz aus Afrika besonders robust ist, nutzen es weltweit Unternehmen aus der Bauindustrie. Der Transport erfolgt per Schiff – und erfordert einiges Geschick. Text: Sebastian Meißner

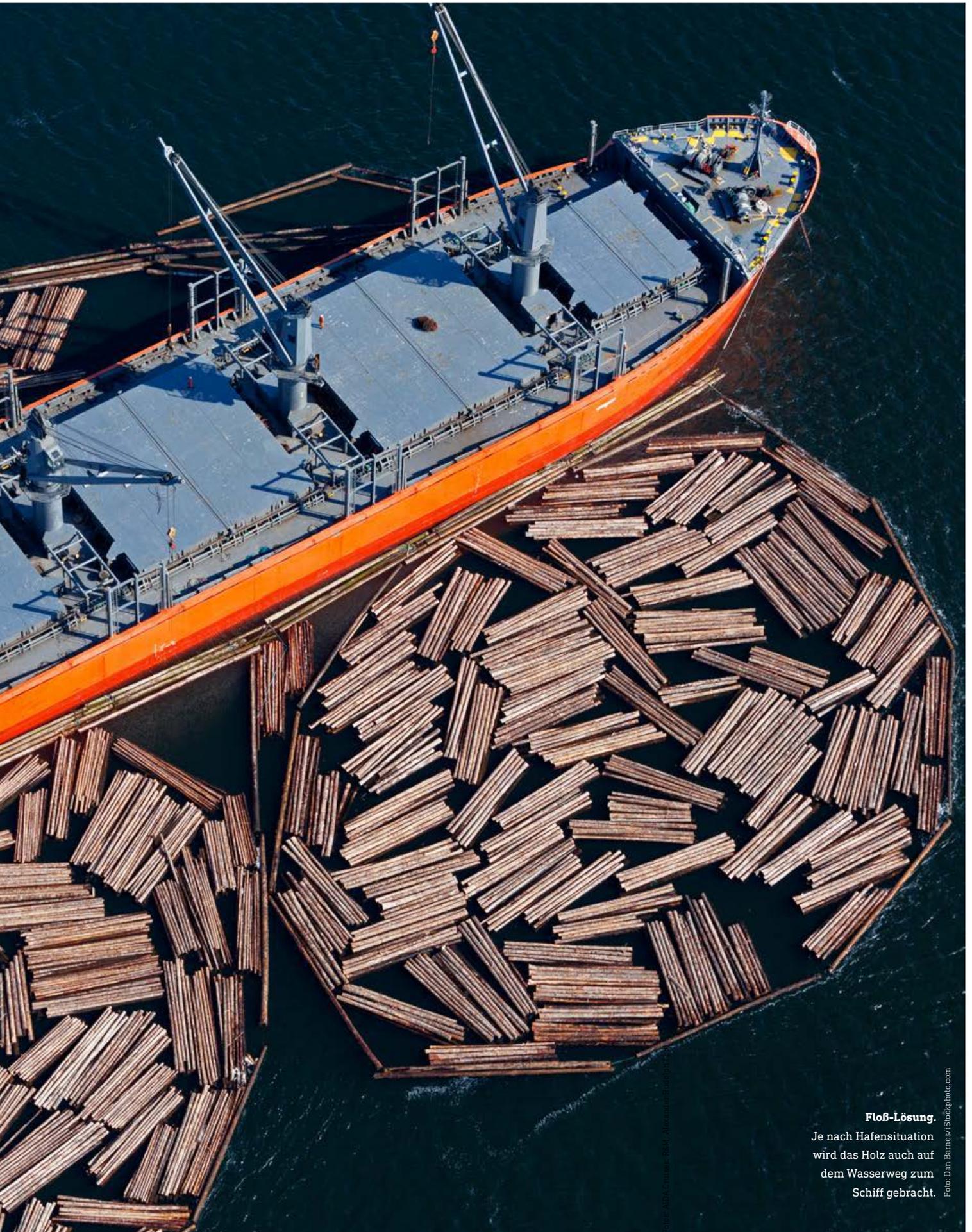
O b für Möbel, als Brennmaterial oder Papier: Holz ist weltweit einer der am meisten gehandelten Rohstoffe überhaupt – und rangiert in der Beliebtheit weit vor Eisen, Stahl, Beton sowie Aluminium und Kunststoff. Der Jahresumsatz im deutschen Holzhandel liegt bei rund 11,4 Milliarden Euro. „Holz hat diesen warmen Wohlgefühlcharme und bietet Architekten, Bauherren und Zimmerern viele Gestaltungsmöglichkeiten“, sagt Hein Denneboom vom Gesamtverband Deutscher Holzhandel (GD Holz).

Insgesamt sind laut Statistischem Bundesamt im deutschen Holzhandel rund 1.600 Unternehmen tätig. Sie beschäftigen mehr als 36.000 Mitarbeiter. Neben dem Einzel- und Großhandel sind dies vor allem Rohholzhändler sowie Holzmakler und Agenten, die die Ware an Hochbauunternehmen, Zimmereibetriebe, Dachdecker und andere

Holzbaunternehmen weiterverkaufen. „Der Holzhandel ist in die gesamte Lieferkette, von der Ressource bis zum fertigen Produkt, involviert. Die Zielgruppen des Holzhandels umfassen sowohl Handwerker als auch →



Quelle: Statista

**Floß-Lösung.**

Je nach Hafensituation
wird das Holz auch auf
dem Wasserweg zum
Schiff gebracht.

Foto: Dan Barnes/Stockphoto.com



Foto: Gerhard – Fotolia.com



Siegel. Das 1993 gegründete „Forest Stewardship Council“ zertifiziert nachhaltige Forstwirtschaft (www.fsc-deutschland.de).

Prinzip. Das transportierte Holz stammt ausschließlich aus verantwortungsvoll bewirtschafteten Wäldern.

→ Baugewerbe und Endverbraucher“, so GD Holz-Sprecher Denneboom.

Das Geschäft läuft gut. Für die ersten vier Monate des Jahres verzeichnet die Branche einen Umsatzzuwachs von 6,2 Prozent. Die positive Entwicklung wird getragen von der stabilen Baukonjunktur und der hohen Nachfrage des Holzverarbeitenden Handwerks. Neben inländischen Holzarten werden immer wieder auch Sorten aus dem Ausland eingesetzt. Als besonders stabil und robust gilt Holz aus Afrika, etwa das Moabi und Denya, das häufig für Konstruktionen im Innen- und Außenbau verwendet wird.

| Eigenes Netzwerk | Seit ihrer Gründung 1990 verschifft die Reederei BOCS (Bremen Overseas Chartering and Shipping) Holz aus Afrika – aktuell zwischen 250.000 und 300.000 Kubikmeter pro Jahr. Damit ist BOCS auf dieser Strecke einer der Marktführer. „Es gibt nur noch wenige konventionelle Linien-Carrier, die Holz aus Afrika transportieren, sowie einige RoRo-Carrier“, sagt BOCS-Geschäftsführer Björn Hollnagel. Die Gründe: ein vergleichsweise niedriges Frachtniveau, eine schwache

Infrastruktur und ein immenser Aufwand. „Zudem braucht man ein funktionierendes Netzwerk. Agenten allein könnten das nicht leisten. Deshalb haben wir eigene Büros vor Ort“, sagt Hollnagel.

Das Holz, das BOCS transportiert, stammt in der Regel aus Gabun, Kamerun oder der Republik Kongo und wird von dort zu Zielhäfen in Portugal, Spanien, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und Deutschland gebracht. Der deutsche Markt nimmt dabei für BOCS eine relativ kleine Rolle ein.

Bis etwa Anfang der 2000er-Jahre wurde Holz aus Afrika fast ausschließlich als Rundholz – also in Form von Baumstämmen – verschifft. Mittlerweile haben die afrikanischen Länder ihre Wertschöpfungskette ausgebaut und bearbeiten das Holz bereits vor Ort weiter zu Brettern, Latten und Kanthölzern. Drei Viertel aller Holzwaren werden als Schnittholz oder in Furnierform transportiert. Ein Großteil der exportierten Rundhölzer geht nach China.

| Strenge Regeln | Der Transport nach Europa bewegt sich seit Jahren auf stabilem Niveau. Natürlich spielt auch das Thema

Nachhaltigkeit eine große Rolle. Für einen fairen Handel ist es wichtig, nur FSC-zertifiziertes Holz zu transportieren. FSC steht für „Forest Stewardship Council“ und ist ein internationales Zertifizierungssystem für die Waldwirtschaft. Anhand von zehn Prinzipien garantiert das Zertifikat, dass Holz- und Papierprodukte aus verantwortungsvoll bewirtschafteten Wäldern stammen.

Es schreibt etwa vor, dass die ökologischen Funktionen eines Waldes erhalten bleiben müssen, es schützt vom Aussterben bedrohte Tier- und Pflanzenarten und sichert die Rechte der Ureinwohner und der Arbeitnehmer. Für die Exporteure von Holz heißt das: Ein Baumstamm muss eine gewisse Reife haben, bevor er gefällt wird. Bestimmte Arten dürfen (zeitweise) gar nicht geschlagen werden, und im Anschluss muss nachgeforstet werden. So bleibt der Wald auch langfristig im Gleichgewicht.

Für den Transport hat BOCS fünf Multi-Purpose-Schiffe im Einsatz, drei mit 28.000 dwt (AFRICAN-Serie), zwei mit 12.000 dwt (WAF-Serie). Alle Schiffe sind perfekt für diesen Einsatz ausgestattet. Sie haben eigene Krane, weil die Infrastruktur



Foto: BOCS

BOCS – drei Jahrzehnte Afrika-Expertise

••• Die 1990 in Bremen gegründete Reederei hat sich auf Liniendienste zwischen Nordeuropa und der westafrikanischen Küste spezialisiert – mit Mehrzweckfrachtern wie dem 166 Meter langen 28.000-Tonner „African River“ mit drei 80-Ton-

nen-Kranen (s. Bild). BOCS betreibt eigene Büros in Douala (Kamerun), Abidjan (Elfenbeinküste) und Libreville (Gabun). Das Führungstrio besteht aus Ilse Fliege, ihrer Tochter Anna und ihrem Schwiegersohn Björn Hollnagel. www.bocs.de



Packesel. Im monatlichen Liniendienst bringen die Mehrzweckfrachter das sorgfältig verstaute Holz nach Europa.

Foto: BOCS

der afrikanischen Häfen den europäischen Standards meist noch hinterherhinkt. „Unsere Verantwortung beginnt, wenn die Ladung längsseits am Schiff steht“, sagt Hollnagel. Eine Crew von 20 bis 25 Seeleuten ist dafür im Einsatz.

Das Schnittholz wird dann mit Schlingen in die Luken geladen und dort von einem Gabelstapler in Position gebracht. Rundholz wird dagegen in der Regel von der Wasserseite aus geladen. Der Grund ist naheliegend: „Auf einem Floß können etwa 50 Baumstämme transportiert werden, auf einem Lkw nur ein bis zwei“, sagt Hollnagel. Bei der Beladung ist darauf zu achten, dass Bordwand und Lukendeckel keine Dellen bekommen, was bei einem Baumstammgewicht von bis zu zwölf Tonnen passieren kann.

Im Laderaum wird das Holz mit Ketten und Polyesterbändern gelascht. „Im Normalfall ist die Luke komplett voll. Da gibt es keinen Zentimeter Spielraum mehr“, sagt Hollnagel. Kleinere Freiräume würden mit Luftkissen gestopft.

| Lückenlose Lieferkette | Besondere Risiken bestehen während des Transports nicht. Schädlinge – etwa Käfer oder Schlangen – kommen so gut wie nicht vor. Die Stämme müssen also nicht extra geschützt werden.

Zur Sicherheit wird das Holz während des gesamten Transports ventiliert. „Das Holz kommt aus subtropischem Gebiet. Durch die Frischluftzufuhr gewährleisten wir, dass das Klima milde angepasst und Tauwasser vermieden wird“, sagt Hollnagel.

Die Kosten für den Transport variieren stark – je nach Land, Holzart, Verarbeitung und Menge. Zu den Kunden von BOCS zählen vor allem Unternehmen aus der Baubranche, darunter etwa die belgische und die französische Eisenbahn, die ihre Bahnschwellen aus dem stabilen Afrikanischholz fertigen lassen.

Am Zielort angekommen, wird das Holz verladen und zum Kunden gebracht. Hier kommt es auf eine lückenlose Lieferkette an, um lange Standzeiten zu vermeiden. „Die Teams sind perfekt aufeinander eingespielt. Zu Verzögerungen kommt es nur in Ausnahmefällen“, sagt Hollnagel. Die Welt wächst weiter zusammen und teilt ihre Stärken. Die Schifffahrt leistet dazu ihren Beitrag – und bringt ein Stück Afrika zu uns. |●●●

Thinking
about
mooring.



DRAHTSEILWERK GmbH

Auf der Bult 14 – 16
27574 Bremerhaven

T +49 471 931 89-0 · F +49 471 931 89-39
mail@drahtseilwerk.de · www.drahtseilwerk.de

DRAHTSEILWERK
Vom Hofe Group

Unternehmensporträt

MARES SHIPPING

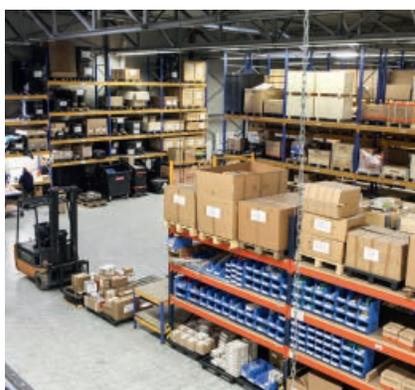
Die Mares Shipping GmbH ist ein internationales Handelsunternehmen, das auf die Lieferung von Ersatzteilen und technischem Equipment sowohl für Schiffe als auch für stationäre Anlagen spezialisiert ist. Neben der Schifffahrtsbranche bedient MARES erfolgreich auch zahlreiche weitere Branchen, z. B. Industrie, Energiewirtschaft, Minenbetreiber.



15 Jahre dabei – das Mares Cyclastics-Team



Das Mares Office aus der Luft



Schnelle Verfügbarkeit dank guter Lagerhaltung



Die Gesellschafter Eckehardt Bauer und Claus Witt



Gegründet wurde das Unternehmen 1975 von Eckehardt Bauer. Sein Partner, Claus Witt, trat 1983 ins Unternehmen ein, wurde 1993 Geschäftsführer und 1996 dann auch Gesellschafter.

Das Kapital der Firma sind ohne Zweifel die Mitarbeiter, deren Kompetenz und Engagement die Basis für einen exzellenten Service darstellen. Die rund 70 Mann/Frau starke Mannschaft ist ein verlässlicher Partner, wenn es um die Beschaffung von Ersatzteilen geht. Die Mitarbeiter geben ihre langjährige Erfahrung schon an die Auszubildenden weiter, und das Unternehmen investiert kontinuierlich in Weiterbildung. Dies garantiert einen optimalen Service, der auch nach Lieferung der Ware nicht aufhört. Mares steht als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung und bietet auch Unterstützung in technischen Fragen an.

Neben Englisch kommuniziert das vielsprachige Multi-Kulti-Team in diversen anderen Sprachen.

Erfolg mit Teamspirit

Der hervorragende Mares-Teamspirit kommt nicht von ungefähr. Jedes Jahr beteiligen

sich die Kollegen gemeinsam an verschiedenen Sportevents, wie etwa am MOPO Staffellauf im Stadtpark oder an den Cycloclassics, die nun schon 15 Jahre fest auf dem Programm stehen. Das gemeinsame Training dafür startet bereits Wochen vor dem Startschuss. Von den positiven gesundheitlichen Effekten abgesehen, bieten diese Aktivitäten auch eine Menge Spaß und stärken die Gemeinschaft.

Und auch andere Events wie Happy Hours, gemeinsame Fußball-Viewings zu WM oder EM sowie Firmenfeste werden oft und gern vom jungen Team zelebriert.

Umfassendes Ersatzteil-Angebot

Dank eines hervorragenden Netzwerkes von Herstellern und Lieferanten, das seit Jahrzehnten ständig erweitert wird, bietet Mares ausgezeichnete Qualität und optimalen Service zu wettbewerbsfähigen Preisen.

Als Komplettanbieter verfügt das Unternehmen über ein nahezu lückenloses Spektrum an Ersatzteilen unterschiedlichster Hersteller. Ob Dieselmotoren, Kompressoren, Separatoren, Pumpen, Plattenwärmetauscher, Wasseraufbereitungsanlagen oder

sonstige Produkte – die Mares Datenbank umfasst mehr als 400.000 Artikel, die weltweit an über 800 Kunden in rund 75 Ländern geliefert werden (www.mares.de).

Neben der kontinuierlichen Schulung ihrer Mitarbeiter investiert die Mares Shipping GmbH regelmäßig in die Verbesserung der täglichen Arbeitsabläufe, das heißt in das IT- und Büro-Equipment sowie in die Ausstattung ihres Lagers.

Für die kommenden Jahre erwartet Mares eine positive Entwicklung aller Geschäftsbereiche. Seit März 2017 ist Mares Shipping auch der offizielle weltweite Vertreter von Ersatzteilen für Crepelle-Motoren der Wärtsilä Gruppe. ■



Aufbruch zu neuen Ufern

| Jubiläum | Vor 50 Jahren legte das erste Containerschiff im Hamburger Hafen an – und leitete damit einen Strukturwandel ein, der den maritimen Standort bis heute prägt. Text: Hanns-Stefan Grosch

Dieser Tag hat Hamburg grundsätzlich verändert: Am 31. Mai 1968 macht die „American Lancer“ am Burchardkai fest – das erste Vollcontainerschiff, das die Hansestadt ansteuerte, brachte die Ladung in Stahlboxen aus den USA nach Hamburg. Der 213 Meter lange Frachter konnte 1.178 Standardcontainer (TEU) transportieren. Gerade mal zwölf Jahre waren vergangen, seit der US-Transportunternehmer Malcom McLean mit seiner Idee die weltweite Logistik revolutioniert hatte: statt mühevoll einzelne Kisten und Säcke mit Waren vom Lkw zum Schiff zu tragen, einfach den kompletten Auflieger eines Lkws auf das Schiff zu laden und am Zielort wieder auf ein Fahrzeug zu setzen. Im Grunde wurden damit die Prinzipien der industriellen Produktion auf das Transportwesen übertragen.

Die Transportbox aus Metall beschleunigt nicht nur das Be- und Entladen erheblich. Sie schützt die Ladung außerdem vor Diebstahl und Schäden durch Wettereinflüsse. Die standardisierte Größe macht sie flexibel: Sie fährt auf Schiffen ebenso wie auf Zügen und Lkws. „Die Einführung des Containers hat eine vollständige Umstellung der Hafeninfrastruktur bedeutet“, sagt

Carsten Jordan, Leiter des Hafenumuseum Hamburg, wo sich einige Exponate aus der Anfangszeit der Box bewundern lassen.

| Effizienz ist Trumpf | Die Skepsis war damals groß, ob die Blechkiste den traditionellen Stückguthandel wirklich verdrängen würde. Dabei lagen die Vorteile auf der Hand: Wo früher ein Arbeiter vier Stunden für die Entladung von 360 Kaffeesäcken gebraucht hatte, schwebte jetzt ein Container am Haken eines Krans über die

Im Jahr darauf entstand in Waltershof ein Terminal für den Containerumschlag mit zunächst vier Liegeplätzen. 1969 wurden in Hamburg bereits 60.805 TEU umgeschlagen – immerhin schon ein Anteil von 3,2 Prozent am Sack- und Stückgutverkehr. Bereits 15 Jahre später knackte die Hansestadt erstmals die 1-Million-TEU-Marke. Mittlerweile entfallen zwei Drittel des gesamten Hafenumschlages in der Hansestadt auf Container – 8,8 Millionen TEU waren es 2017 an den drei



„Mir war sofort klar: Das ist eine Revolutionierung der Transporttechnik.“

Helmut Kern, Hamburger Wirtschaftssekretär 1966-1976

Kaikante. Die vorher mehrfach notwendigen arbeits- und zeitaufwendigen Umstauvorgänge der Waren wurden überflüssig, die teuren Liegezeiten der Schiffe im Hafen ließen sich reduzieren. Es waren Visionäre wie der damalige Wirtschafts- und Verkehrssenator und spätere HHLA-Chef Helmut Kern, die die Zeichen der Zeit erkannten. Der Mann mit dem Spitznamen „Mr. Hafen“ setzte Hamburgs Ausbau zum modernen Containerhafen durch. Auf seine Initiative wurde 1967 die erste Containerbrücke am Burchardkai aufgestellt.

HHLA-Terminals Altenwerder, Burchardkai und Tollerort (HHLA) sowie dem Terminal von Eurogate (s. Grafik, S. 46). Wenn Großcontainerschiffe mit über 20.000 Stellplätzen nach Hamburg kommen, müssen schon mal 7.000 TEU gelöscht und 4.500 TEU geladen werden.

Solche Belastungsspitzen stellen die Hafeninfrastruktur vor enorme Herausforderungen. „Wir wollen unsere Reederkunden gut bedienen, da wir in der Logistikkette das angrenzende Glied sind. Deshalb müssen wir als Terminalbetreiber die Effizienz beim Umschlag

Foto: HHLA

Foto: Von Duschani 1944 – Eigenes Werk, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3864949>; Tim Stegert – Fotolia.com



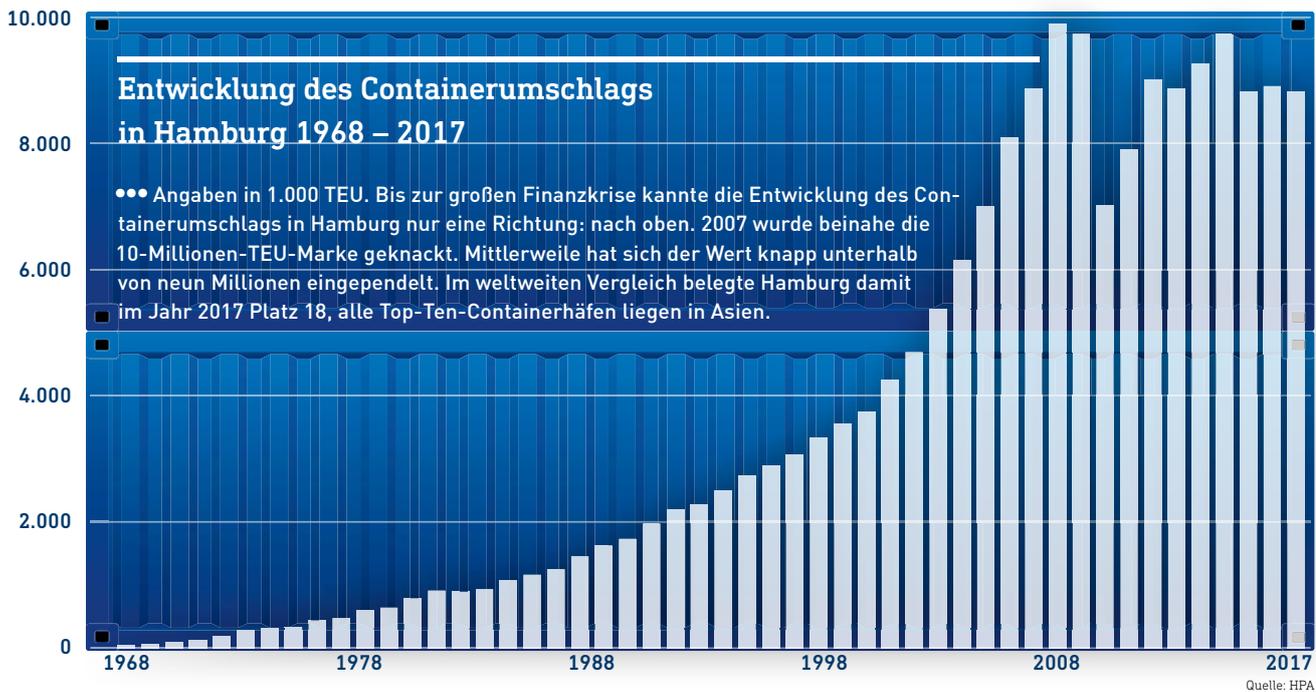
Premiere. Die „American Lancer“ war das erste Vollcontainerschiff, das in Hamburg anlegte.

1968

2018



Effizienz. Die riesigen Containerbrücken können innerhalb weniger Stunden Tausende von Boxen umschlagen.



→ immer weiter steigern“, sagt HHLA-Vorstand Jens Hansen.

Im Minutentakt hieven riesige Containerbrücken die Boxen von und an Bord. Wie von Geisterhand bewegen sich etwa am hochmodernen Container Terminal Altenwerder die vollautomatischen Transportfahrzeuge über das Terminalgelände und bringen die Container zu den automatisierten Blocklagern, wo Portalkrane auf Schienen die Boxen kompakt über- und nebeneinander stapeln und später wieder herausfischen. Von dort geht es dann per Binnenschiff, Lkw oder Zug ins Hinterland.

| Chance genutzt | „Wenn der Hamburger Hafen das 50-jährige Jubiläum des ersten Containerumschlages begeht, ist das auch für die deutschen Reeder ein Grund zum Feiern“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied beim Verband Deutscher Reeder. Die anfangs noch skeptisch betrachtete Metallbox habe sich über die Jahrzehnte zum wichtigsten Transportgut der deutschen Handelsflotte entwickelt. „Den Beitritt Chinas zur WTO und den Boom des Weltcontainerhandels wussten die deutschen Reeder für sich zu nutzen. Unterstützt durch die neu eingeführte Tonnagesteuer in Deutschland und die Finanzierungsmöglichkeiten über das sogenannte KG-Modell, konnten sie in die Containerschiffsmärkte vorstoßen und sich an die Spitzenposition setzen“, so Na-



„Wir wollen unsere Reederkunden gut bedienen.“

Jens Hansen,
HHLA-
Vorstandsmitglied

gel. Trotz der schweren wirtschaftlichen Lage bereederten sie nach wie vor von Deutschland aus die mit rund 900 Schiffen größte Containerschiffsflotte der Welt.

Hamburg ist nicht zuletzt dank des Containerverkehrs nach wie vor ein bedeutender europäischer Hafen –

auch wenn er zuletzt gegenüber den Wettbewerbern Rotterdam und Antwerpen ins Hintertreffen geraten ist. Das jahrelange Gezerre um die Elbvertiefung, aber auch die Köhlbrandbrücke, unter der Containerriesen nicht zu Hamburgs modernstem Terminal Altenwerder durchkommen, wirken als Hemmschuh. Auf der Habenseite

steht die exzellente Hinterlandanbindung – und dass die Reedereien über die Elbe eine wirtschaftsstarke Metropolregion direkt ansteuern können.

Die Containerisierung als Treiber und Profiteur der Globalisierung hatte auch für die Arbeit in den Häfen weitreichende Folgen: Der klassische Job für kräftige Männer – Säcke, Kisten und Fässer einzeln an Bord der Schiffe bringen und dort verstauen – war immer weniger gefragt. Innerhalb weniger Jahre verloren weltweit Tausende von Stauern ihren Job. An ihre Stelle tra-

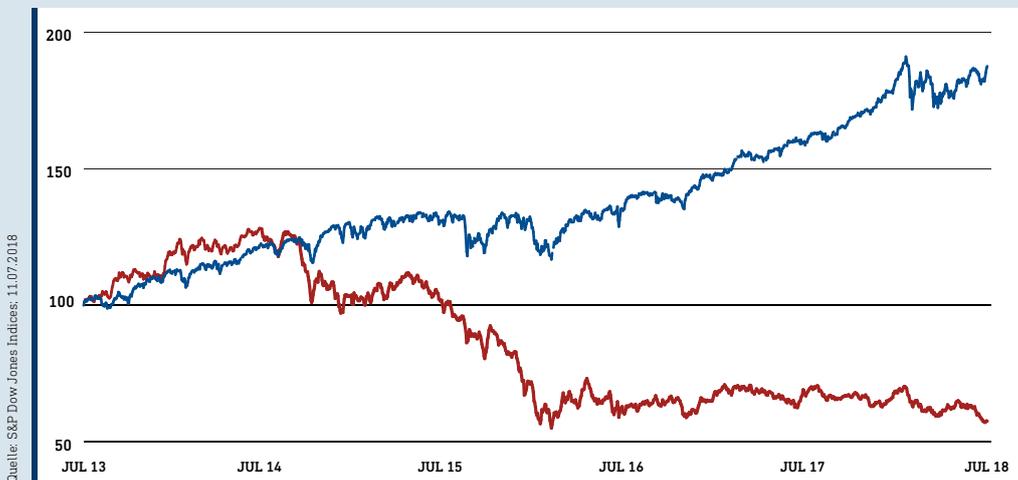
ten gewaltige Krane und automatisierte Systeme.

| Gipfel erreicht | Nun könnte bald ein neuer Umschwung bevorstehen: Zum einen scheint die Containerisierung ihren Zenit überschritten zu haben – der

Warenanteil, der in den Boxen transportiert wird, steigt nicht mehr. Zum anderen könnten Phänomene wie der 3-D-Druck, der eine kostengünstige Vor-Ort-Produktion erlaubt, die Güterströme beeinflussen. Experten wie der Hamburger Ökonom Thomas Straubhaar sehen bereits „das Ende der Globalisierung“ an.

Bis dahin versuchen die Schifffahrtsunternehmen und Häfen, im harten Wettbewerb noch effizienter zu werden. Schon gibt es neue Ideen für eine weitere Modularisierung – etwa die Bündelung von mehreren Hundert Stahlboxen zu

einer Transporteinheit oder eine einfache Beladung der Container selbst. Außerdem nutzen die Akteure zunehmend die Chancen der Digitalisierung. „Zukünftig ist es durchaus denkbar, dass der physische Umschlag von Containern im Hafen für den Containertransport weniger wichtig ist als der reibungslose Austausch von Daten über leistungsfähige Schnittstellen“, sagt Olaf Merk vom International Transport Forum (ITF). Fünf Jahrzehnte nachdem der Container den Hamburger Hafen erobert hat, ist der Wandel in vollem Gange. |•••



S&P 500 (TR)
187,50

Dow Jones Global
Shipping Index
(USD)
57,59

IPO interruptus bei GoodBulk und späte Liebe zu Scrubbern sorgen für lebhaftere Diskussionen

Es hätte nach einer langen Durststrecke der erste IPO einer Reederei in New York seit 2015 werden sollen. Hätte... : In letzter Sekunde musste John Michael Radziwill die Reißleine ziehen und den Börsengang absagen.

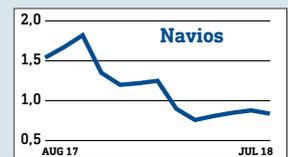
Aber der Reihe nach: Seit Monaten hatte Radziwill mit seinem Team den IPO operativ und rhetorisch angebahnt. Kaum eine Konferenz, auf der der flamboyante und vor Selbstbewusstsein schier platzende CEO nicht von den blühenden Landschaften im Bulkbereich geschwärmt hätte. Im Zentrum natürlich **GoodBulk** mit seinen 25 Schiffen, darunter immerhin 22 Capesize-Bulker, sowie Plänen für einen starken Ausbau der Flotte. Es war eine große Welle, auch wenn zunächst nur die üblichen rund 140 Millionen eingesammelt werden sollten.

Das sich stetig stabilisierende Marktumfeld schien den Plänen zusätzlichen Rückenwind zu verleihen. Dramatisch war dann Anfang Juli jedoch die Absage der hochfliegenden Pläne. Über die Gründe wurde öffentlich gestritten.

Die meiste Schuld wurde Morgan Stanley gegeben, die den Börsengang eigentlich anführen sollte. Einen Tag vor Bekanntgabe der Preisspanne wurde jedoch eine überraschend günstige Platzierung von **Star Bulk** durch eben dieselben Investmentbanker öffentlich gemacht. Dies zerstörte alle Preisphantasie und vertrieb die potenziellen Investoren. Andere Quellen munkelten, dass der IPO-Markt ohnehin nicht an Reederein interessiert war. Übrig blieb viel Frustration und mit GoodBulk ein Outfit, das weiterhin am Osloer OTC-Markt agiert.

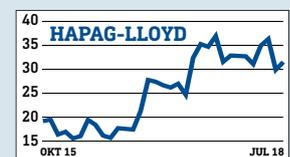
Umso genauer wird jetzt der nächste anstehende IPO beobachtet, der mit Angeliki Frangou allerdings eine äußerst erfahrene Börsianerin mit bereits fünf gelisteten Firmen im Hintergrund hat: **Navios Maritime Containers (NMCI)** agiert mit Panamax-Containerschiffen in einem völlig anderen Segment. Es wird der Lackmустest, ob Investoren wirklich vor allen Reedereien zurückschrecken. NMCI ist bislang ebenfalls auf dem Testmarkt Oslo gelistet.

Gleich mehrere Belastungen müssen derzeit die Containerlinien wegstecken. Mit vorbildlicher Informationspolitik ging **Hapag-Lloyd** den schweren Gang an die Öffentlichkeit zuerst und gab eine Gewinnwarnung heraus: Anziehende Ölpreise und eine unklare Entwicklung bei den Frachtraten könnten →



Navios Mar. H. (NM)

••• Die Investoren von Navios Maritime Holdings, die bereits heute einen Anteil an NMCI halten, scheinen dem IPO der Containertochter positiv gegenüberzustehen. Seit April dieses Jahres geht der Kurs wieder kontinuierlich nach oben.



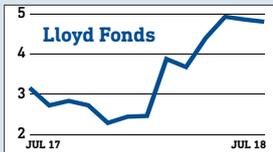
Hapag-Lloyd AG

••• Nach ersten nervösen Reaktionen auf die Gewinnwarnung der Hamburger Reederei haben sich Gemüter und Kurse wieder beruhigt. Die beobachtenden Banken blieben entspannt, Moody's sah keinen Anlass für eine Veränderung der Bewertung.

Quelle: Yahoo; Stand: 11.07.2018



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



Lloyd Fonds

••• Die Investoren des Hamburger Asset Managers bewerten die neue Strategie der Lloyd Fonds AG offenbar positiv. Seit Ende des ersten Quartals hat sich der Kurs stark verbessert, bis er sich zunächst bei rund fünf Euro eingependelt hat.

Quelle: Yahoo; Stand: 11.07.2018

→ aufs Ergebnis drücken. Die Researchabteilungen der Banken reagierten vorsichtig und passten ihre Bewertungen leicht an (Berenberg mit neuem Ziel 34 Euro und Hold; Jefferies 40 Euro und Buy; UBS 31,70 Euro; Hauck & Aufhäuser 42 Euro; Credit Suisse 31,41 Euro; Kepler Cheuvreux 38 Euro).

Vor allem die Unsicherheiten wegen des Handelskriegs der USA gegen den Rest der Welt sind derzeit schwer einzupreisen. Drewry hatte gemunkelt, dass die Trump-Politik den Containerhandel um rund ein Prozent schrumpfen lassen könnte. Man darf gespannt sein,

wie die anderen Linien damit umgehen. Hapag-Lloyd zumindest setzt auf Transparenz. Wohl auch deshalb sah Moody's keinen Grund, die fundamentale Bewertung der Hamburger zu ändern.

Ein neues Kapitel ist nun bei **Lloyd Fonds** aufgeschlagen. Nach dem Abgang von Gründer Teichert wird das Unternehmen zum breit aufgestellten Assetmanager ausgerichtet. Mit Haspa-Mann Jochen Sturtzkopf als zweitem Vorstand heißt das wohl vor allem, dass mehr Immobilien ans Kontor kommen.

Unbemerkt vom großen Parkett hat es spätestens seit

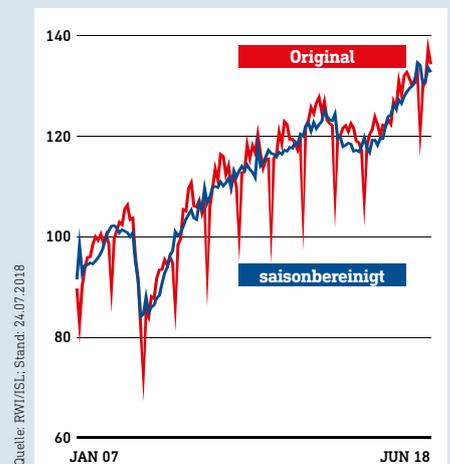
der Posidonia einen bemerkenswerten Stimmungsumschwung in der Scrubberfrage gegeben. So wurde bekannt, dass die Schwergewichte **Frontline, DHT und Torm** ihre späte Liebe zu Scrubbern entdeckt haben. Zunehmend scheinen Investoren darauf zu drängen, dass „ihre“ Schiffe umgerüstet werden, um vom erwarteten sprunghaften Preisanstieg der Mitteldestillate befreit zu sein. Es bleiben 18 Monate, bevor die strengen Schwefelgrenzwerte in Kraft treten. Jetzt geht es darum, sich Geräte und Werftplätze zu sichern. |•••

RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

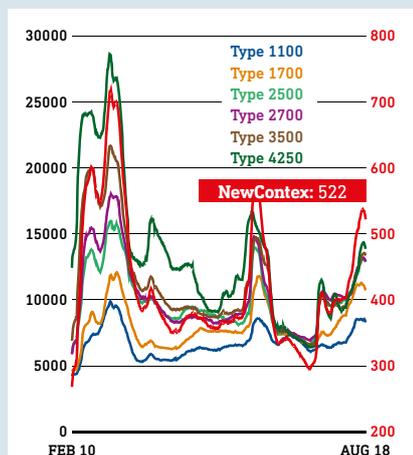
Erneut kleiner Dämpfer für Welthandel

••• Der Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist im Juni 2018 leicht gegenüber dem Vormonat von (revidiert) 133,6 auf 132,7 zurückgegangen. Die zum 1. Juli in Kraft getretenen Zölle der USA auf viele Importe aus China könnten zu Vorzieheffekten geführt haben, was insbesondere den Anstieg des Index im Mai erklären würde und möglicherweise

ein stärkeres Minus im Juni verhindert hat. In den Index gehen die vom ISL im Rahmen seiner Marktbeobachtung fortlaufend erhobenen Angaben zum Containerumschlag in internationalen Häfen ein. Die Schnellschätzung für Juni stützt sich auf Angaben von 54 Häfen, die rund 80 Prozent des im Index abgebildeten Umschlags tätigen. Gegenüber der Schnellschätzung für den Mai ergab sich eine Aufwärtsrevision um 0,5 Punkte. www.isl.org/www.rwi-essen.de



Quelle: RWI/ISL; Stand: 24.07.2018



Quelle: VHSS; Stand: 24.07.2018

NEW CONTEX

Index gibt gegenüber Vormonat deutlich nach

••• Der vom Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. (VHBS) herausgegebene New ConTex gab zuletzt auf 522 Punkte nach. Davon waren alle im Index erfassten Schiffsklassen betroffen. Den im Monatsvergleich größten Rückgang mussten die 1.700 TEU-Einheiten (-4,0 Prozent) und das Panamaxsegment der 4.250 TEU-Schiffe (-2,6 Prozent) verkraften. Allerdings stehen diese Größenklassen im Vorjahresvergleich besonders gut da. Mit Blick auf die traditionell schwache

Marktphase im Sommer ist in den nächsten Wochen ein weiterer Rückgang der Charterraten zu erwarten, zumal die Aufliegerflotte segmentübergreifend wächst. Das liegt auch am Ausdünnen von Linienverkehren insbesondere im Nahen Osten und im transpazifischen Verkehr. Laut Alphaliner liegen aktuell 122 Einheiten mit einer Kapazität von 315.000 TEU auf, was rund 2,3 Prozent der globalen Flotte entspricht. Saisonal ist hier mit einem weiteren Anstieg zu rechnen. www.vhss.de

Deutsche Bank trennt sich von Schiffskrediten

••• Die Deutsche Bank trennt sich von einem großen Teil seiner leistungsgestörten Schiffskredite. Die Bank verkauft ein Portfolio fauler Kredite im Nominalwert von einer Milliarde Euro an die Investoren Oak Hill Advisors und Varde. Dahinter verbergen sich dem Vernehmen nach 40 Einzelkredite für insgesamt 70 Schiffe. Die Deutsche Bank betonte, am Geschäft mit der Finanzierung von Schiffen festhalten zu wollen. Kürzlich hatte schon die von Kreditproblemen im Schiffssektor schwer getroffene HSH Nordbank neue Engagements angekündigt. Dafür stehe bis 2022 ein Etat von jährlich 700 Millionen Euro bereit.

www.commerzbank.de

HSH-Nordbank-Verkauf belastet Standort

••• Die deutsche Schifffahrt könnte nach dem Verkauf der HSH Nordbank an US-amerikanische Investoren weiter schrumpfen. „Wir erwarten, dass allein im Zusammenhang mit dem Eigentümerwechsel bei der HSH Nordbank rund 450 weitere Schiffe verkauft werden könnten“, sagte Alfred Hartmann, Präsident des Verbandes Deutscher Reeder (VDR). „Wenn diese

Schiffe ins Ausland gehen, bedeutet das einen erheblichen Aderlass für den Schifffahrts-Standort Deutschland.“

Im Zuge der anhaltenden Schifffahrtskrise ist die deutsche Handelsflotte, die 2011 in der Spitze 3.784 Schiffe umfasste, bis Mitte 2017 auf 2.720 Schiffe geschrumpft. „Das macht uns richtige Sorgen“, sagte Hartmann.

www.reederverband.de



See you at SMM
Stand 211, hall B4
and DNV GL Forum

MODERN CLASS FOR SMARTER OPERATIONS

Today's market needs smarter solutions - and a modern classification partner. Find out how our modern classification solutions can turn possibilities into opportunities - and make your operations safer, smarter and greener.

Learn more at dnvgl.com/maritime

SAFER, SMARTER, GREENER **DNV-GL**



Official spare parts distributor for:

BEMAC **TAIKO**
YUZHINO ELECTRIC

MITSUBISHI **DAEYANG**

HHM **J-ENG**
HUDONG HEAVY MACHINERY CO., LTD. Japan Engine Corporation

LASERCLADDING
www.laser-clad.com

YANMAR

NIPPON
DIESEL SERVICE GMBH
www.nds-marine.com

SMM
Visit us hall 4, stand 420!

Solides Polster, ungewisse Perspektive

| Jahresbilanz | Die P&I Clubs haben erneut gute Zahlen für das vergangene Geschäftsjahr vorgelegt. Allerdings haben die Preissenkungen der vergangenen Jahre ihre Spuren in den Bilanzen hinterlassen.

Die P&I Clubs haben im vergangenen Jahr trotz Prämiensenkungen wieder gut verdient. So hat der norwegische Marktführer Gard erneut einen dreistelligen Millionengewinn verbucht. Der Club erzielte ein Plus von 193 Mio. Dollar. Das waren zwar elf Prozent weniger als im Vorjahr, aber deutlich mehr als 2014 bis 2016, als Gard zwischen 89 und 86 Mio. Dollar verdiente.

Allerdings hat der weiche Markt im vergangenen Geschäftsjahr Spuren in den Bilanzen der Clubs hinterlassen. Die Prämien in der Schiffshaftpflichtversicherung über reedereigene Gegenseitigkeitsver-

sicherer sind unter Druck. Bei den Vertragsverlängerungen im Februar verzichteten die P&I Clubs der International Group (IG) zum zweiten Mal in Folge auf generelle Prämien erhöhungen. Einige Eigner konnten sogar Prämiensenkungen erreichen. Außer auf allgemeine Prämien erhöhungen (General Increase) verzichteten viele Clubs auch auf Teile der Prämie (Deferred und Final Calls).

Das konnten die Clubs sich aufgrund ihrer komfortablen Finanzpolster leisten. Der Versicherungsmakler Aon schätzt die Reserven der IG-Mitglieder auf insgesamt fünf Milliarden Dollar. Dabei haben

ihnen schadenarme Jahre und gute Kapitalanlageergebnisse geholfen.

| Negative Effekte | Jetzt deutet einiges darauf hin, dass sich die Zeiten wieder verschlechtern. Die Clubs haben zwar zuletzt noch gute technische Ergebnisse erzielt, aber der Druck auf die Gegenseitigkeitsversicherer erhöht sich, sagt der P&I-Experte der Ratingagentur A.M. Best, Filippo Novella. So forderten die Mitglieder weiterhin niedrige Prämien, weil die Marktverhältnisse für viele Reeder immer noch schwierig sind. Dazu komme die zunehmende Konkurrenz

durch kommerzielle Versicherer, die ebenfalls Schiffshaftpflicht anbieten. „Diese beiden Faktoren bringen die Prämien unter Druck“, so Novella. Das Niedrigzinsumfeld begrenze die Erträge zusätzlich. Bislang spielen kommerzielle Versicherer nur eine kleine Rolle. Die Clubs versichern gut 90 Prozent der Welthandelsflotte. Über einen Pool tragen die IG-Mitglieder größere Schäden gemeinsam. Außerdem gibt es ein Rückversicherungsprogramm für Großschäden.

| Harte Verhandlung | Zuvor hatten auch andere Marktbeobachter einen kritischen Blick auf die Situation der Clubs geworfen. Der Spezialmakler Tysons riet den Reedern vor den letzten Erneuerungen, die Lage auszunutzen und das Beste herauszuholen. Die nächste Runde im Februar 2019 werde für die Schiffseigner wohl kaum so gut ablaufen.

Die Folgen des weichen Marktes zeigen sich bereits: Bei Marktführer Gard sanken die Bruttoprämieneinnahmen auf 775 Mio. Dollar nach 824 Mio. im Vorjahr. Für das P&I-Geschäft ging die Prämie um zwölf Prozent auf 546 Mio. Dollar zurück. Die Einbußen sind vor allem Folge gesunkener Preise, denn netto hat Gard in der vergangenen Erneuerung Tonnage hinzugewonnen.



Containerfrachter. Die vergleichsweise schadenarmen Jahre haben den Versicherern in die Karten gespielt.

Foto: Albin Berlin/Pexels



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

| Höhere Kosten | Auch die Schaden-Kosten-Quote (Verhältnis zwischen Prämieinnahmen und Ausgaben für Schäden und Kosten) verschlechterte sich von 83 auf 91 Prozent. Im P&I-Bereich stieg sie von 75 auf 92 Prozent. Für den hohen Gewinn war also das Kapitalanlageergebnis verantwortlich. Gard erzielte eine Rendite von 6,3 Prozent. Das Volumen des Investmentportfolios stieg auf 2,2 Mrd. Dollar.

Bei anderen Clubs sah es ähnlich aus. Der UK P&I Club steigerte seinen Gewinn nach Steuern von 14. auf 71,9 Mio. Dollar. Die Prämien gingen zurück, das Kapitalanlageergebnis verschlechterte sich ebenfalls von 51,8 Mio. auf 43,2 Mio. Dollar. Die Schaden-Kosten-Quote betrug niedrige 90 Prozent – der Durchschnitt der vergangenen fünf Jahre lag bei 99 Prozent.

North konnte seinen Überschuss ebenfalls steigern: von 2,4 auf 20 Mio. Dollar. Das technische Ergebnis fiel mit einer Schaden- und Kostenquote von 104 Prozent zwar negativ aus, und die Prämieinnahmen sanken von 429,5 auf 387,6 Mio. Dollar. Das Kapitalanlageergebnis verbesserte sich aber von 21 Mio. Euro auf 28,6 Mio. Euro. Außerdem entfiel ein Einmaleffekt aus Pensions-Belastungen, der North 2016 das Ergebnis verhängelt hatte.



Erfolg. Die Windward-Daten über Handelsschiffe sind für Versicherer interessant.

Start-up Windward erhält weitere Millionen

Das israelische Start-up Windward, das die Schiffsversicherung revolutionieren möchte, hat in einer neuen Finanzierungsrunde 16,9 Mio. Dollar bei Investoren eingeworben. Damit hat Windward insgesamt 38,9 Mio. Dollar Kapital bekommen. Führender Investor der aktuellen Finanzierungsrunde ist XL Innovate, Technologietochter des Industrieversicherers XL, den gerade der französische Versicherungsriese Axa schluckt. Windward untersucht mit Satellitendaten und anderen Informationen die Fahrtwege und das Verhalten von Handelsschiffen. Ursprünglich verkaufte das Unternehmen seine Informationen vor allem an Regierungen. Seit vergangem Jahr ist man aber auch in der Schiffsversicherung aktiv. Der Londoner Versicherungsmarkt Lloyd's testet die Technologie bereits. www.wnwd.com

Foto: Windward

XL Catlin mit neuem Cargo-Verantwortlichen

Der Versicherer XL Catlin hat Andrew Couatts zum neuen Leiter für die Warentransportversicherung ernannt. Als Global Practice Leader for Cargo wird er für eines der größten Cargo-Bücher im Londoner Markt verantwortlich sein und ein weltweites Team von Underwritern führen. Couatts' Dienstsitz ist London. Er kommt von Brit Global Specialty, wo er fast zehn Jahre gearbeitet hat. Insgesamt hat er mehr als 30 Jahre Erfahrung in der Sparte. www.xlcatlin.com

TT Club warnt vor Cyberisiken

Der Transportversicherer TT Club hat vor den Risiken von Cyberangriffen auf die weltweiten Lieferketten gewarnt. Andrew Huxley, ein Manager des Clubs, sieht Hafen- und Terminalbetreiber als besonders gefährdet an. Denn ihre Tätigkeit liege an der Schnittstelle von physischen und kommunikativen Aktivitäten, so Huxley. Das Risiko werde immer größer. Als Beispiel nannte er den Cyberschaden bei AP Moeller-Maersk, der Auswirkungen auf viele Teile der Lieferkette hatte. Ein weiterer ernster Vorfall sei im vergangenen Jahr in Russland passiert. In Noworossijsk habe es einen Angriff auf 20 Schiffe gegeben. Die Folge war, dass die Schiffs-IT falsche Informationen über den Standort ausgab. www.ttclub.com



Freie Reedereiinspektoren - Marine Superintendents Ltd.

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand / Germany

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

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

CLIA: Kreuzfahrtbranche bleibt auf Erfolgsspur

••• Die Kreuzfahrtbranche hat im vergangenen Jahr 47,86 Milliarden Euro zu Europas Wirtschaft (EU plus Schweiz, Norwegen, Island) beigetragen. Dies entspricht einer Steigerung von 16,9 Prozent gegenüber 2015. Die direkten Ausgaben der Kreuzfahrtbranche summierten sich 2017 auf 19,70 (2015: 16,90) Milliarden

Euro. Das ist das Ergebnis der Studie „Economic Contribution Report 2017“, die alle zwei Jahre vom internationalen Kreuzfahrtverband Cruise Lines International Association (CLIA) veröffentlicht wird. In Deutschland betrug der Wirtschaftsbeitrag 6,4 Milliarden Euro. Davon machten die direkten Ausgaben durch die Kreuzfahrt-

branche 3,14 Milliarden aus. Im europäischen Vergleich liegt Deutschland damit nach Italien (5,46 Milliarden) und Großbritannien (3,85 Milliarden) auf Rang drei. „Wir sind überzeugt, dass das Wachstum der Kreuzfahrtbranche in Europa noch für Jahre anhalten wird“, sagt CLIA-Präsidentin Cindy D'Aoust. www.cliadeutschland.de



14

der 66 neuen Schiffe (bis 2021) werden in Deutschland gebaut

Wirtschaftsfaktor. Im Durchschnitt geben Passagiere bei jedem Landgang rund 65 Euro aus.

50.000 Jobs

von 400.000 in Europas Kreuzfahrtindustrie sind in Deutschland

6.400.000.000 €

ist der Wirtschaftsbeitrag in Deutschland

Tag des Seefahrers: Feier in Bremerhaven

••• „Seafarers wellbeing“: Unter dieses Motto hatte die IMO den diesjährigen „Day of the Seafarer“ Ende Juni gestellt. In Bremerhaven wurde er im internationalen Seemannsclub „Welcome“ gebührend gefeiert. Rund 100 Seeleute hatten

sich eingefunden, dazu Studierende der Universität Bremen, eine Klasse des örtlichen Lloyd-Gymnasiums sowie Vertreter von Institutionen und Unternehmen im Hafen. Trotz des kühlen Wetters war die Resonanz sehr positiv.



Siegerehrung. Beim Fußballturnier traten sechs Teams verschiedener Schiffe gegeneinander an.



Modell. Autonom agierender Kataran auf der Unterwarnow.

Autonomie stärkt Sicherheit

••• Im Hafen Rostock wurden die Ergebnisse des Forschungsprojekts GALILEOnautic präsentiert. Mitarbeiter der Hochschulen Aachen, Bremen, Rostock und Wismar sowie des IT-Unternehmens SCISYS haben automatisierte Systeme für den maritimen Bereich entwickelt. Sie zeigen, wie durch eine zunehmende Automatisierung bei stetig wachsenden maritimen Verkehrsaufkommen in Häfen ein sicherer Verkehrsfluss garantiert werden kann. www.rwth-aachen.de

Foto: Baldauf/Hochschule Wismar



Richtung Framstraße

••• Das Forschungsschiff „Polarstern“ hat Anfang Juli seinen Heimathafen Bremerhaven in Richtung Arktis verlassen. Im Mittelpunkt stehen ozeanographische Langzeitmessungen sowie biologische Forschung in der Wassersäule und am Meeresboden in der Framstraße zwischen Grönland und Spitzbergen. www.awi.de

Foto: AWI/Folke Mehtrens

Expeditionen nur für Erwachsene

••• Die Reederei Hapag-Lloyd Cruises hat ein drittes Expeditionskreuzfahrtschiff bestellt. Die „HANSEATIC spirit“ wird von der norwegischen Vard-Werft gebaut und im Frühjahr 2021 in Dienst gestellt. Bei dem 139 Meter langen Schiff für maximal 230 Passagiere handelt es sich um ein Adults-only-Schiff, d.h. es dürfen nur Erwachsene an Bord. Der Kreuzfahrer wird in den Polarregionen unterwegs sein und über die höchste Eisklasse für Passagierschiffe verfügen. Bereits im kommenden Jahr starten „HANSEATIC nature“ und „HANSEATIC spirit“. www.hapag-lloyd-cruises.de



Foto: Hapag-Lloyd Cruises

Maritime Frauenpower

••• Gleich zwei prominente Persönlichkeiten der maritimen Szene sind im Juli ausgezeichnet worden: Die Direktorin des Alfred-Wegener-Instituts, Antje Boetius, erhielt von der Deutschen Forschungsgemeinschaft und dem Stifterverband den mit 50.000 Euro dotierten Communicator-Preis. Er würdigt ihren Beitrag zum Dialog zwischen Wissenschaft und Öffentlichkeit. Für Dialog steht auch die Umweltdirektorin der Reederei AIDA Cruises, Monika Griefahn. Die frühere Greenpeace-Chefin wurde mit dem Bundesverdienstkreuz geehrt.



Ausgezeichnet. Antje Boetius (M.).



Verdient. Monika Griefahn (links).

Fotos: DFG/Unkei, Frank Osenbrink media



BUREAU VERITAS SA
Zweigniederlassung Hamburg
Marine Department

Veritaskai 1, 21079 Hamburg
Tel.: +49 40 23625-0
Fax: +49 40 23625-620
E-Mail: ger_cha@de.bureauveritas.com

Visit us on: www.bureauveritas.de
www.veristar.com

Move Forward with Confidence



**BUREAU
VERITAS**

Der alte Müll und das Meer

| Umweltschutz | Von Jahr zu Jahr landet mehr Plastik im Ozean. 140 Millionen Tonnen Plastik dümpeln dort bereits. Was Schifffahrt, Aktivisten, Wissenschaftler und Politiker tun, um unsere Meere vom Müll zu befreien – und künftig besser zu schützen. Text: Sabrina Junge

Hoffungsträger.

Die niederländische Regierung unterstützt „The Ocean Cleanup“ mit 500.000 Euro.

Strahlendes Rot, Gelb, Grün: Anmutig tanzt der bunte Schwarm durch die Unterwasserwelt – vorbei an Korallen, Schildkröten und schnorchelnden Touristen. Doch es sind keine Fische, die den Urlaubern hier im Indischen Ozean vor die Linse schwimmen. Es sind bunte Plastikfetzen.

Die vermüllten Küsten vor Bali zeigen, wie verheerend das Plastikproblem bereits ist. Je nach Witterung und Strömung schwappen Hunderte Flaschen, Verpackungen und Tüten an die Strände der Urlaubsinsel. Während die Balinesen vor allem das Fernbleiben der Touristen fürchten, hat Kunststoff für die Meeresbewohner häufig tödliche Folgen. Sie verwechseln Plastik mit Nahrung – einmal verschluckt, blockiert es die Verdauung und lässt sie qualvoll verenden. Erst kürzlich fanden Forscher an Thailands Küste einen ange-

spülten Wal – er hatte 80 Plastiktüten in seinem Magen. Trotzdem findet jährlich immer mehr Kunststoff seinen Weg ins Meer. Wie kommt es dorthin? Was lässt sich dagegen tun? Eine Spurensuche.

| Verschmutzte Flüsse | Einer Studie der Plattform „Nature Communications“ zufolge stammen allein 67 Prozent des im Ozean treibenden Plastiks aus 20 Flüssen,

die meisten davon in Asien. So gehört etwa der Ganges zu den Top-Verschmutzern. Statt Fischen und anderer Flussbewohner tummeln sich in Indiens heiligem Fluss PET-Flaschen, Einkaufstüten und Styropor.

Doch es sind auch Joghurtbecher aus Deutschland oder Shampooflaschen aus Dänemark, die über Asiens Flüsse ins Meer gelangen. Denn die EU exportierte zuletzt die Hälfte des hier eingesammelten Mülls

Wenn wir nicht ändern, wie wir Plastik produzieren und nutzen, wird es 2050 mehr Plastik als Fisch in unseren Ozeanen geben.

Frans Timmermans, Vizepräsident der EU-Kommission





Müllstrudel. Alle fünf befinden sich in der Nähe des Äquators, denn hier treffen die Meeresströme aus Nord und Süd aufeinander.



Visionär. Boyan Slat gründete 2013 das Projekt „The Ocean Cleanup“.



Heilige Kloake. Jährlich gelangen über den Ganges 115.000 t Plastik ins Meer.

ins Ausland. China nahm bislang den Großteil davon ab. Dort wurde das Plastik sortiert und wiederverwertet oder verbrannt. Mittlerweile hat China die Importe gestoppt.

| Zu wenig Recycling | Etwa 25 Millionen Tonnen Kunststoff fallen jährlich in Europa an – davon werden 30 Prozent recycelt. „Wenn wir nicht ändern, wie wir Plastik

produzieren und nutzen, wird es 2050 mehr Plastik als Fisch in unseren Ozeanen geben“, warnt Frans Timmermans, Vizepräsident der EU-Kommission. Die sagt dem Müll den Kampf an. Ein Ziel ist es, die Wiederverwertung auch in Europa profitabler zu machen. Einheitliche Standards und ähnliche Ausgangsstoffe sollen die Qualität des EU-Recyclings steigern.

Zudem will die EU die Entsorgung von Schiffsabfällen in den Häfen neu regeln. So sollen Schiffe künftig vor Einfahrt in den Hafen die Menge und Sorte des Abfalls angeben. Erst danach könnten sie ihn an speziellen Annahmestellen abgeben. „Das Meer darf keine Müllkippe für Plastik sein“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands →

Von der Masterarbeit zum Crowdfunding-Projekt

••• Die Aachener Architektin Marcella Hansch hat eine schwimmende 400×400-Meter-Plattform entwickelt, deren spezielle Bauweise es ermöglicht, Plastikpartikel aus dem Wasser zu filtern. „Ursprünglich war ‚Pacific Garbage Screening‘ (PGS) die Abschlussarbeit meines Masterstudiums in Architektur“, schreibt die 31-Jährige auf der Internetseite des Projekts. „Die Problematik der Verschmutzung der Meere war mir grob bekannt – die Ausmaße und Folgen jedoch nicht“, so Hansch. Bei diversen Tauchgängen im Urlaub erlebte sie die Verschmutzung hautnah. Das veranlasste sie dazu, aus der Masterarbeit ein Crowdfunding-Projekt zu machen. Sie sei immer „mehr der künstlerische Typ“ gewesen, aber für ihr Ziel, die Ozeane zu retten, schaute sie über den Tellerrand ihres Fachgebiets: So besuchte Hansch Maschinenbau-Vorlesungen, berechnete Strömungen und beschäftigte sich mit verschiedenen Algenarten. In den kommenden Jahren soll ein Prototyp der Plattform entstehen.

www.pacific-garbage-screening.de



Ozeanretter. Hansch und ihr Team von Pacific Garbage Screening suchen noch Unterstützer für ihr ambitioniertes Projekt.

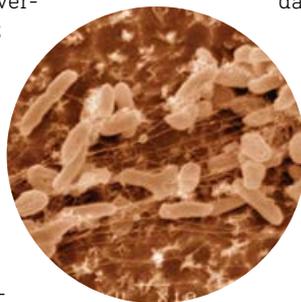
➔ Deutscher Reeder (VDR). „An Bord wird der Müll längst ordentlich getrennt. Durch die Neuregelung soll jetzt sichergestellt werden, dass Plastik und anderer umweltgefährdender Müll an Land auch ordnungsgemäß entsorgt wird.“

Die Schifffahrt geht seit Jahrzehnten mit gutem Beispiel voran. Bereits 1973 verabschiedete die International Maritime Organization (IMO) ein Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, kurz MARPOL. Die Umweltvorschriften regeln etwa, wie Schiffe mit Öl, schädlichen flüssigen Stoffen, Schiffsabwässern oder eben Müll umgehen. Die Vorschriften wurden im Laufe der Zeit kontinuierlich weiterentwickelt. „Die Schifffahrt ist Vorreiter in puncto Meereschutz“, sagt Nagel. „Jetzt müssen die Häfen mitziehen, um eine umweltfreundliche Entsorgung zu gewährleisten.“

| Giftige Winzlinge | Doch auch bei noch so großer Sorgfalt beim Müllsammeln: Gegen Mikroplastik ist sie machtlos. In Waschmitteln und Kosmetika verstecken sich die winzigen Kunststoffpartikel, die die Waschwirkung erhöhen sollen. Die

Teilchen, die kleiner als fünf Millimeter sind, können von Kläranlagen nicht gefiltert werden und gelangen so in die Gewässer. Dort werden sie auch für den Menschen zur Gefahr: Fische schlucken die Partikel – die so auch in unserer Nahrungskette landen. Der Mensch isst quasi seinen eigenen Müll. Die gesundheitlichen Folgen sind bislang ungeklärt.

Brüssel spielt daher mit dem Gedanken, den gezielten Zusatz der Partikel zu verbieten.



Bakterium Nimmersatt: Ideonella sakaiensis 201-F6.

in einer japanischen Mülldeponie das Bakterium Ideonella sakaiensis 201-F6 gefunden, das sich von Plastik ernährt. Im Labor wollten die Forscher eigentlich nur die Funktionsweise des plastikfressenden Bakteriums untersuchen – beim

Schweden ist schon einen Schritt weiter: Dort wurde der Verkauf von Kosmetika mit Mikroplastik zum 1. Juli untersagt.

| Plastikflut eindämmen | Die Maßnahmen sollen verhindern, dass noch mehr Plastik ins Meer gelangt. Doch was ist mit dem Müll, der bereits im Meer ist? Der 23-jährige Niederländer Boyan Slat nutzt bei seinem Projekt „The Ocean Cleanup“ die Meeresströmung, um den in Strudeln kreisenden Müll zu sammeln. Kilometerlange

Zum Fressen gern

••• Bis Plastik verrottet, kann es Jahrhunderte dauern. Britische und amerikanische Forscher haben einen Weg gefunden, wie das in wenigen Tagen gelingt. Sie entwickelten ein Enzym, das PET frisst. Bereits 2016 wurde

Experimentieren mit dem für die Verdauung zuständigen Enzym modifizierten sie es dann sogar. „Wir waren überrascht, was wirklich passierte: Wir machten das Enzym besser“, erzählt John McGeehan von der University of Portsmouth. „Es stehen uns nun alle Möglichkeiten offen, die bereits bestehende Enzym-Technologie zu nutzen und damit schließlich ein superschnelles Enzym zu produzieren“, so McGeehan. Noch sind die Forscher und das Müllfresser-Bakterium nicht so weit, das globale Plastikproblem in Angriff zu nehmen – aber es ist ein Anfang.

schwimmende Röhren sollen im Meer eine Art künstliche Küstenlinie bilden. Von den sinnigerweise aus Kunststoff gefertigten Barrieren hängen Netze vier Meter tief ins Wasser. Die Idee: Die Meeresströmung drückt Fische und andere Meeresbewohner unter den Fangnetzen durch. Was hingegen hängen bleibt, ist Plastik jeder Art und Größe – vom Fischernetz bis zum kleinsten Mikropartikel. Anschließend sammeln Schiffe das Plastik ein und bringen es an Land, wo es zu Pellets verarbeitet wird. „Der Einsatz ist hoch, die Welt hofft auf uns“, sagt Slat. Im Mai testete das Team erfolgreich eine 120 Meter lange Röhre in der Bucht von San Francisco. Danach soll der gigantische Wasserfilter im pazifischen Müllstrudel installiert werden. „Wir Menschen haben das Plastikproblem geschaffen. Also sollten wir auch in der Lage sein, es zu lösen“, so Slat.

Die Vermüllung der Meere ist neben dem Klimawandel eine der großen Herausforderungen der Menschheit. Da ist Erfindergeist wie der von Boyan Slat gefragt. |...

Fotos: Icon made by Freepik from www.flaticon.com, Mick Brown-Oceanwide Expeditions Pacific Garbage Screening, Shosuke Yoshida et al.

Die Plastikseuche

... Es ist billig, universell einsetzbar und äußerst langlebig: Plastik hat unseren Alltag revolutioniert – und die Umwelt an den Rand des Kollapses getrieben. Dabei begann die Massenproduktion von Plastik erst in den 1950er-Jahren. Damals belief sich die weltweite Produktionsmenge noch auf 1,5 Millionen Tonnen. Mittlerweile habe die Menschheit etwa 8,3 Milliarden Tonnen (!) Plastik produziert, berichten US-Forscher im Fachblatt „Science Advances“. Das unten abgebildete Beispiel verdeutlicht eindrucksvoll, wie viel Plastik es auf der Welt gibt.

80 Mio. Blauwale

... brächten so viel auf die Waage wie das bisher durch den Menschen produzierte Plastik: 8,3 Mrd. Tonnen.



Achtsamkeit. Mit der App „Code Check“ lässt sich u.a. Mikroplastik in Produkten entlarven. Die App ist sowohl im „App Store“ als auch bei „Google Play“ erhältlich.



Müll sammeln statt Cocktails schlürfen

... Wer mit Birgit Lutz auf Kreuzfahrt geht, packt mit an. Die 44-Jährige organisiert mit der holländischen Firma „Oceanwide Expeditions“ Kreuzfahrten in die Arktis. Die Reise bietet Eisbär-Beobachtung und Inselwanderungen – jeder Passagier muss aber auch drei bis vier Arktisüberungen mitmachen.

Mithilfe des Projekts „Clean up Svalbard“ soll herausgefunden werden, wie sehr die abgelegenen Strände mit Plastik belastet sind. Das Alfred-Wegener-Institut in Bremerhaven wertet die

Fundstücke anschließend aus. Erste Ergebnisse zeigen, dass die entlegenen Ufer genauso stark belastet sind wie Küstenabschnitte in deutlich dichter besiedelten Gebieten. Der meiste Müll stammt dabei aus der Fischerei. „Jeder hat bei der Arktis dieses blauweiße unberührte Bild vor Augen. Wenn man da an Land geht und sieht, wie viel Müll da liegt, ist das ganz natürlich, dass man was aufhebt“, so Birgit Lutz.

www.oceanwide-expeditions.com/de/partner/clean-up-svalbard



Strandschlecht. Der gesammelte Abfall besteht zu 82 bis 100 Prozent aus Kunststoff.

HEMPEL

Maximise fuel efficiency with HEMPEL SHAPE

ISO 19030 quality digital performance monitoring systems combined with world class hull coatings.

SHAPE.hempel.com

Hempel SHAPE
Systems for Hull and Propeller Efficiency

BMM Stand BS-216

Maritime Heimatkunde

| Schulprojekt | Die HHLA unterstützt Hafentouren für Grundschüler. 1.400 Hafen-Scouts gehen allein in diesem Jahr auf Entdeckungsreise. Text: Sabrina Junge



Erklärbox. In einem umgebauten Container erfahren die Kinder, wo alltägliche Produkte nach Hamburg kommen.

Hamburg ist Hafen: Seit jeher prägt der Umschlagplatz an der Elbe die Entwicklung der nordischen Metropole, und er hat der Hansestadt den Spitzenamen Tor zur Welt eingebracht. Einheimische, Zugezogene, Geschäftsreisende sowie Touristen sind gleichermaßen fasziniert von der maritimen Strahlkraft. Dabei ist der Hamburger Hafen viel mehr als ein Ausflugsziel – er ist Deutschlands größte Warendrehscheibe und der bedeutendste Jobmotor in der Region.

Auf den drei Containerterminals der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA)

werden jährlich 6,9 Millionen von den Stahlboxen umgeschlagen (Stand 2017), die mit vielen Gegenständen des täglichen Lebens gefüllt sind (s. S. 44). Doch selbst vielen Hamburgern ist die enorme wirtschaftliche Bedeutung des Hafens nicht bewusst.

| Außerschulischer Lernort | Um Hamburger Grundschulern den Hafen näher zu bringen, haben die HHLA, das Hafenmuseum und das Landesinstitut für Lehrerbildung und Schulentwicklung (LI) 2015 das Projekt „Hafen-Scouts“ initiiert: Dabei

schauen Schülerinnen und Schüler im Rahmen eintägiger Exkursionen hinter die Kulissen von Deutschlands größtem Seehafen. „Die Viertklässler bekommen so spannende Einblicke in die historischen und aktuellen Abläufe im Hamburger Hafen, lernen etwas über seine Entwicklung und wie sich der Arbeitsalltag dort verändert hat“, erklärt Martin Kelpke, Fortbilder am LI in Hamburg.

Die Entdeckungstour findet im Hafenmuseum und an ausgewählten Bereichen im Hafen selbst statt – denn an kaum einem anderen Ort können sich die Jungen und Mädchen besser ein Bild davon machen, wie globaler Handel funktioniert.

| Entdecker auf Tour | Das Abenteuer Hafen beginnt für die Grundschüler im Hafenmuseum am Schuppen 50. Hier lernen sie durch spielerische Wissenstests und spannende Geschichten den Hafen näher kennen. Wenig später treffen die kleinen Entdecker hier auch auf einen von der HHLA umgebauten Container. Er veranschaulicht die Warenvielfalt, die in den standardisierten Boxen rund um den Globus transportiert wird. Wie kommt mein Teddy ins Spielwarengeschäft? Wo wurde meine Jeans produziert? Warum sind Containerschiffe so groß? Diese und viele weitere Fragen werden dabei von ausgebildeten Guides erklärt. „So vermitteln wir den Grundschulern, dass der Hamburger Hafen auch viel mit ihrem täglichen Leben zu tun hat – etwa wie die Lebensmittel aus aller Herren Länder über den Seeweg in den Supermarkt kommen. Und das lernen sie hier nicht aus dem Schulbuch, sondern hautnah im Hafen“, sagt HHLA-Pressesprecherin Annette Krüger.

Im Inneren des Containers wird nicht nur erklärt, woher die Waren kommen, sondern auch, wie viel tatsächlich in eine solche Metallbox hineinpasst. Die Kinder staunen nicht schlecht, als sie erfahren, dass in einem 20-Fuß-Container über 8.000 Paar Turnschuhe transportiert werden können. „Es ist immer wieder schön, die neugierigen Augen der Viertklässler zu

Fotos: HHLA



Stanzzahlen. Ausgebildete Tour-Guides bringen den Hafenscouts Informationen über den Hafen spielerisch näher.

sehen, wie sie in den umgebauten Container reinlaufen und ihre Wissenskarten beithalten, um all ihre Fragen beantwortet zu bekommen", sagt Carsten Jordan von der Stiftung Historische Museen Hamburg, der Leiter des Hafensemuseums ist. Der Hafenscout-Container ist auch außerhalb der Schulexkursionen für alle Besucher des Hafensemuseums zugänglich.

| Bleibende Erinnerung | Nach der Museumserkundung geht die Entdeckungsreise weiter auf den vollautomatisierten HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA). Der CTA ist der modernste der drei HHLA-Terminals. Hier können die Grundschüler neben den großen Schiffen an der Kaimauer auch die automatisierten Transportfahr-

zeuge (AGV) bewundern, die, wie von Geisterhand gesteuert, die Container über das Terminalgelände bewegen. Den modernen Containerumschlag so hautnah zu erleben ist für die kleinen Hafenexperten ein großes Erlebnis, an das sie sich, wie die Erfahrung zeigt, noch lange gern erinnern.

Das Projekt Hafenscout richtet sich an Hamburger Grundschulklassen. Die Inhalte der Exkursion sind für die teilnehmenden Klassen Bestandteil des Lehrplans. Sie werden im Unterricht intensiv vor- und nachbereitet. Die Lehrkräfte, die ihre Klassen für die Tagestouren anmelden, absolvieren im Vorfeld einen Hafeneinführungskurs. Begleitet werden die Kinder im Museum von qualifizierten Museumspädagogen und während der

Fahrt über den Terminal von erfahrenen und geschulten Guides. „Die Hafenscouts liegen uns sehr am Herzen, da das Thema Lernen vor Ort eine wichtige Bedeutung für uns hat“, sagt Martin Kelpke, Fortbilder am Hamburger LI. „Daher unterstützen wir sowohl die Fortbildung der Lehrkräfte als auch die Beratung der Kooperationspartner – damit wollen wir das Projekt weiter vorantreiben“, so Kelpke.

In diesem Jahr sind zwei Toursequenzen mit 33 Exkursionsterminen geplant, für die sich 66 Schulklassen und rund 1.400 Schülerinnen und Schülern angemeldet haben. Nach erfolgreichem Abschluss des ersten Turnus im Juni dieses Jahres starten ab August die nächsten Touren. |••

Hafen-Scout werden – so einfach geht's

••• Das Anmeldeverfahren für die Hafenscout-Touren läuft über das Beratungsfeld Sachunterricht am Landesinstitut für Lehrerbildung und Schulentwicklung. Alle interessierten Hamburger Lehrkräfte der 4. Klassen wenden sich bitte per E-Mail an **Martin.Kelpke@li-hamburg.de**. Anmeldungen sind für die Hafenscout-Touren ab dem Frühjahr 2019 möglich.



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



Daten fischen in der Nordsee

| Meeresforschung | Briese Research aus Leer bereedert derzeit acht deutsche Forschungsschiffe – darunter die „Heincke“. Unser Autor war mit einem Forscherteam des Alfred-Wegener-Instituts (AWI) auf der Nordsee unterwegs. Text und Fotos: Hans Wille



Konzentration. Fahrtleiterin Svenja Papenmeier (links) verfolgt mit einer Kollegin auf dem Bildschirm die Bewegungen des Seitensichtsonars.

Der Fisch kann zu Wasser“, sagt Svenja Papenmeier in die Gegensprechanlage. Sie sitzt im Trockenlabor und sieht auf einem der rund ein Dutzend Bildschirme, dass alles bereit ist. „Kann losgehen“, bestätigt Bootsmann Bruno Amaral. Der „Fisch“, das ist das etwa ein Meter lange Seitensichtsonar, das an den dicken Draht der Winde geschäkelt ist. Das Kabel für Strom und Daten hat der Bootsmann mit einem Spezialstecker verbunden, der Wasser und Druck bis 2.000 Meter Tiefe standhalten kann.

Auch Kapitän Hays Diecks gibt sein Okay von der Brücke, nachdem er das Schiff mit leichter Vorausfahrt in den Wind gestellt hat. Langsam hievt Amaral den Fisch mit dem Auslegerkran an, schwenkt ihn über das Schanzkleid. Zwei Decksmän-

ner halten den Fisch mit den Händen, bis ein dritter den Draht mit einem Bootshaken auf Abstand vom Rumpf hält. „Fieren“, sagt der Kapitän, der die Aktion von seinem heckseitigen Steuerstand beobachtet. Langsam sinkt der Fisch hinab, zischt elegant in die Wellen und taucht in die Tiefe.

„Stopp!“, ruft Svenja Papenmeier nach wenigen Metern und prüft, ob die Daten auch wirklich im Labor ankommen. Erst dann gibt sie die Order, den Fisch bis 15 Meter über dem Boden abzulassen: Die Datenerhebung beginnt; das Seitensichtsonar tastet in einem 150 Meter breiten Fächer den Meeresboden akustisch ab. Geowissenschaftlerin Papenmeier ist hier die Fahrtleiterin. Eine Woche lang wird sie entscheiden, wohin die „Heincke“ fährt und was dort geschieht. Mit ihrem Team →



Maßarbeit. Der „Fisch“ liefert wertvolle akustische Signale vom Meeresboden.





Foto: Marc Petrikowski

Arbeitsgerät. Die knapp 55 Meter lange „Heincke“ dient seit 1990 für Reisen von maximal 30 Tagen und 4.000 Seemeilen zur geophysikalischen und hydrografischen Forschung. Das Schiff wird vom Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven betrieben und von Briese Schifffahrt bereedert.

→ wird sie vor allem hydroakustische Messungen vornehmen, um Meeresbodenoberfläche und -untergrund zu erforschen.

Gestern haben die acht Frauen und Männer im Heimathafen Bremerhaven 15 Aluboxen an Bord geschleppt, darin vor allem Messgeräte, Videokamera und Greifer. Für den Fall des Falles alles doppelt oder dreifach. Zudem unglaublich viele Notebooks, Bildschirme, Kabel und Ersatzteile. Unzählige Kabelstränge haben die Forscher mit Unterstützung der Decksleute an Tischbeinen, Wänden und Decken verlegt.

Es ist üblich, dass die Forscher ihre eigenen Geräte mitbringen. Zu vielseitig sind die Möglichkeiten, als dass alles Denkbare an Bord sein könnten. Der Thermosalinograf indes, der Wassertemperatur und Salzgehalt vor Ort misst, gehört zum Inventar der „Heincke“. Denn die beiden Parameter sind für nahezu jede maritime Forschungsfrage eminent wichtig. Sie sind wie ein digitales Sieb, durch das alle gewonnenen Daten fließen müssen, damit sie aussagekräftig werden. Ebenso sind Fächerecholot und Sedimentecholot fest am Rumpf installiert; im Hauptmast die Wettersensoren.



| Permanent vernetzt | Auch der zentrale Serverraum, trocken und wohltemperiert, ist dauerhaft an Bord, wird aber von einem AWI-Experten gewartet. Die Daten des Thermosalinographen und die Positionsangaben des Schiffes gehen per Satellitenstandleitung direkt ans AWI – ohne Umweg übers Internet. Ebenso die Wetter-

daten, die zusätzlich kontinuierlich an den Deutschen Wetterdienst gesendet werden.

Alles, was die Sicherheit der Gäste aus der Wissenschaft betrifft, ist auf dem gewohnt hohen Niveau einer deutschen Reederei. Helme und Sicherheitswesten, bei Bedarf auch Sicherheitsschuhe stellt Briese Research, eine Abteilung der Reederei Briese aus Leer. Die Spezialisten bereedern derzeit acht Forschungsschiffe.

Die „Heincke“ wurde 1990 auf der Hegemann-Rolandswerft in Berne gebaut und ist für das AWI auf Nord- und Ostsee unterwegs. Die zwölfköpfige Crew besteht aus drei Nautikern, dem Bootsmann und fünf Matrosen. Bis auf Maschinist, Elektriker und Koch arbeiten sie im Rundum-die-Uhr-Schichtdienst. Alle sind fest bei der Reederei beschäftigt, die meisten fahren schon viele Jahre auf Forschungsschiffen. „Das ist keine Einstellungs Voraussetzung“, sagt Kapitän Diecks, „aber durchaus von Vorteil. Schließlich dienen wir der Wissenschaft und wollen verlässlicher Partner sein. Anders als in der Handelsschifffahrt fahren wir nicht von A nach B, sondern dahin, wo die wissenschaftliche Fahrtleitung es vorgibt.“

Schon Wochen vor dem Ablegen hat Svenja Papenmeier die Einsatzplanung an die Reederei gemailt. Darin hat sie die Untersuchungsgebiete exakt umrissen und auch das Forschungsvorhaben – soweit es die Crew betrifft. „Wir wollen in dieser Woche Teile der Nordsee erstmals flächendeckend kartieren“, sagt die Geowissenschaftlerin. „Bislang gibt es nur Bodenkar-

Sedimentdarstellung.

1. Rückstreumosaik (24 x 7 km) auf Basis von Seitensichtsonaraufnahmen.

2. Interpretierte Sedimentverteilung nach der neuen Kartierungsanleitung.

3. Klassiker von 1981: Sedimentverteilung nach Klaus Figge.

Rückstreuung

hoch niedrig

Sedimentklasse.

- schlackiger Sand
- Feinsand
- Fein- bis Mittelsand
- Mittelsand
- Mittel- bis Grobsand
- Grobsand
- Kies
- Sand, Kies, Steine

Schauspiel. Eine Wasserfontäne spritzt aus dem Blasloch eines Pottwals.



Foto: Haye Diecks (links); Grafik: Svenja Papenmeier/AWI



Labor. Während der Messungen starren die Wissenschaftler gebannt auf die Bildschirme.

Echtzeit. Die Kameras übertragen Livebilder vom Meeresboden der Nordsee.

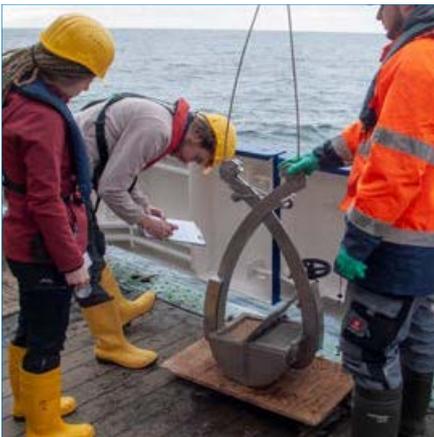


Foto: AWI

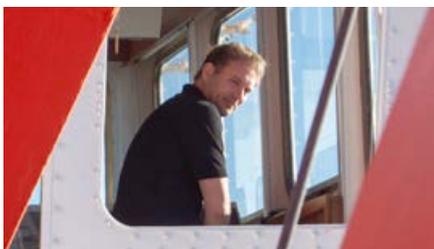
ten, die auf Punktmessungen basieren. Mit den modernen Messmethoden ist das nun sehr exakt möglich.“

Drei rechteckige Gebiete hat Papenmeier bestimmt, die der Kapitän über seine elektronische ECDIS-Karte gelegt hat. Das erste ist 1 x 2,5 Seemeilen groß und liegt etwa 40 Meilen westlich Amrums. Auf dem Bildschirm ist es der Länge nach mit neun Linien im gleichen Abstand unterteilt. „Das ist die sogenannte Matratze, die wir Linie für Linie abfahren“, sagt Hays Diecks.

Kurz bevor die „Heincke“ das Gebiet erreicht, lassen Deckscrew und Forscher das Sedimentklassifizierungssystem durch den Lotschacht zu Wasser. Jetzt, nachdem auch der Fisch schwimmt, fädelt Kapitän Diecks das Schiff von Nordwest in die Außenlinie der Matratze ein. Beim Eintritt in das eigentliche Fahrtgebiet spricht er in die Gegensprechanlage „Profil beginnt“. Während die Wissenschaftler drei Decks unter seiner Brücke gebannt auf vier Bildschirme starren, folgt der Kapitän möglichst exakt der roten Linie bis ans andere Ende der Matratze. Auf dem Bildschirm zieht sein Schiff eine dicke weiße Linie hinter sich her, die nur selten von der roten Vorgabe abweicht. Am Ende der Strecke gibt der Kapitän Gas für →



Greifer. Regelmäßig werden vom Meeresboden Sedimentproben an Bord geholt.



Kommando. Kapitän Haye Diecks ist Dienstleister der Forscher, hat aber an Bord das letzte Wort.

Fahrtleiterin.
Geowissenschaftlerin
Svenja Papenmeier gibt
die Richtung vor.



REEDEREI BRIESE

●●● Die Abteilung Forschungsschiffahrt der Briese Schifffahrts GmbH & Co. KG ist für die Bereederung von acht deutschen Forschungsschiffen zuständig – darunter neben der „Heincke“ auch das Flaggschiff „Sonne“. Chef der Sparte der Leeraner Reederei, die eng mit den führenden Forschungseinrichtungen kooperiert, ist Klaus Küper.

www.briese-research.de

→ die Wende: „Weil wir in der Kurve an Tempo verlieren, muss ich schneller werden, damit der Fisch nicht am Boden aufschlägt.“ Nach wenigen Minuten fädelt er sich in die zweite Sequenz ein, dieses Mal von Südost kommend.

| Risiko Wetter | Kapitän und Forschungsleiterin arbeiten eng zusammen. Deshalb hat sie auch die 8-12-Uhr-Schicht übernommen, die Diecks immer fährt. Mindestens einmal pro Schicht geht sie auf die Brücke – vor allem wegen der Wetterprognosen. „Jetzt werde ich dir den Tag vermiesen“, sagt Diecks am zweiten Tag zu Papenmeier: ein veritabler Sturm aus Ost soll aufkommen, stabil mit acht Beaufort – und das für mindestens zwei Tage. „Bevor das richtig scheppert, müssen wir den Fisch reinholen“, sagt der Kapitän. „Sonst kriege ich den nicht mehr heil an Bord.“ Das Hightech-Gerät kostet rund 60.000 Euro, eine bezahlbare Versicherung gibt es dafür nicht.

„Natürlich ist das blöd für unsere Forschung“, sagt die Fahrtleiterin, „aber inzwischen ärgere ich mich nicht mehr. Wer zur See fährt, weiß, dass so was immer passieren kann.“ Noch sind die Bedingungen gut genug: Mit dem Greifer nimmt sie eine Bodenprobe und lässt anschließend die Kamera runter, die Bilder live und in Top-Qualität auf einen Screen spielt.

Die Proben lagern die Wissenschaftler in einem der Kühlschränke im Nasslabor. Vor allem dort wird auch der Seewasserkreislauf benötigt, erkennbar an den jeweils zwei grünen Wasserhähnen für gekühltes bzw. ungekühltes Seewasser. Das Nasslabor brauchen vor allem die Forscher, die Fische und andere Tiere hochholen. Um das Meerwasser nicht mit Metallen zu kontaminieren, läuft das Wasser ausschließlich durch kunststoffbeschichtete Rohre. Damit wertvolle Proben nicht verderben, kann Elektriker Michael Rusik die Kühlschränke bis minus 75 Grad runter-

kühlen, Tanks und Kältelabor bis minus 20 Grad. Der Strom der „Heincke“ kommt aus den drei Dieselgeneratoren. „Die haben einen Partikelfilter, außerdem mischen wir den Abgasen zur Reinigung automatisch Harnstoff bei“, erläutert Maschinist Hans Otto Stange. „Diese Technologie, momentan als AdBlue in aller Munde, ist für uns ein alter Hut.“ Die „Heincke“ ist nach ISO umweltzertifiziert, entsprechend vorbildlich trennen Crew und Forscher den Abfall.

Wie alle Forschungsschiffe fährt sie mit einem Gleichstrom-Elektromotor, weil das Vibrieren eines Diesels die empfindlichen wissenschaftlichen Geräte zu sehr stören würde. Aber auch der E-Motor schafft ein Problem: Er kann Störungen erzeugen und so die Datenerhebung verfälschen. Deshalb verfügt die „Heincke“



über zwei galvanisch getrennte Stromkreisläufe: Ein rotierender Umformer erzeugt „sauberen“ Strom für das Bordsondernetz der Wissenschaftler – erkennbar an den roten Steckdosen. Damit ein Stromausfall Messgeräte und Computer nicht abstürzen lässt, verfügt die „Heincke“ über eine zweite unterbrechungsfreie Spannungsversorgung. Die erste ist wie üblich für die Brücke.

Dort beobachtet Kapitän Haye Diecks den Sturm, der sich langsam, aber gewaltig steigert, bis er die Arbeiten der Forscher abrechnen muss. Die hohen Brecher knallen unerbittlich gegen den Rumpf. Ruckzuck hat die geübte Crew den Fisch an Bord geholt und zügig im Laderaum verstaut. Alle Luken dicht! Das Boot rollt und stampft inzwischen wie wild durch die aufgewühlte See. Einige Wissenschaftler haben Tabletten gegen Seekrankheit genommen, manche zu spät. Der Kapitän fährt das Schiff nah an Sylt heran und wartet im Windschatten der Insel den Sturm ab, ehe er zum Crewwechsel Kurs Helgoland aufnimmt. Er weiß, warum er so gerne ein Forschungsschiff fährt: „Es wird nie langweilig, und man hat eigentlich immer interessante Gäste an Bord.“ ●●●

| PORTRÄT |

Eine Sturmflut kommt selten allein

| Messdienst | Badewanneneffekte und besorgte Bürger: Katharina Heinrich kümmert sich in Schleswig-Holstein um den Küstenschutz. Text: Sabrina Junge

Meerumschlungen, von Flüssen und Seen durchzogen: Was landschaftlich attraktiv ist, birgt für die Einwohner des nördlichsten Bundeslandes Gefahren. Überschwemmungen, Sturmfluten, steigendes Grundwasser: Der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN.SH) beschützt die Schleswig-Holsteiner davor. 725 Mitarbeiter beschäftigt die Behörde. Eine von ihnen ist Katharina Heinrich.

Die 30-Jährige ist Leiterin des Fachbereichs Hydrologie, Mess- und Beobachtungsdienst. Sie und ihr Team haben Tausende Messstellen und Hunderte Pegel im Blick, achten darauf, dass niemand in Schleswig-Holstein „nasse Füße“ bekommt. Akribisch werden gefährdende Wasserstände von Grundwassermessstellen, Küstengewässern und Flüsse online notiert – fehlt einer, rufen besorgte Anwohner gern

mal an und fragen nach. „Es kann sein, dass wir Pegelstände rausnehmen, weil sie nicht mehr relevant sind. Das fällt sofort auf“, so Heinrich. Die gesammelten Daten halten nicht nur Bürger auf dem Laufenden – sie leisten auch ihren Beitrag zur Wissenschaft. „Für viele Forscher sind unsere Messwerte eine wichtige Arbeitsgrundlage“, sagt sie. Sie selbst unterstützt fachlich zahlreiche Projekte – u.a. zum Meeresspiegelanstieg.

| Messen, beobachten, warnen |

Eine weitere Facette von Heinrichs Arbeitsalltag ist die Sturm-

flutbereitschaft. „Das ist der spektakuläre Teil meines Jobs“, sagt Heinrich. Gibt das Bundesamt für Schifffahrt und Hydrographie (BSH) eine kritische Wasserstandsvorhersage raus, ist es ihre Aufgabe, die Sicherheitslage an den Küsten einzuschätzen und entsprechend zu reagieren. „Steigt das Wasser 2,50 Meter über das Mittlere Tidehochwasser, beruft unser Direktor einen Krisenstab ein.“ Eine Sturmflut kommt dabei selten allein: „Gerade wenn wir eine in der Nordsee hatten, kommt danach häufig auch noch eine in der Ostsee“, erklärt sie. „Denn der Wind drückt das Wasser in der geschlossenen Ostsee nach hinten, von dort schwappt es dann zurück in Richtung Küste – das nennt man auch Badewanneneffekt.“ Allgemein ist die Zuständigkeit Sturmflut jedoch saisonal begrenzt: Sturmflutzeit ist von September bis April.

Den Posten als Fachbereichsleiterin übernahm sie zu Jahresbeginn. Damit ist sie für 40 Kollegen zur Chefin geworden. Die gebürtige Oldenburgerin kam bereits 2013 nach ihrem Studium zum LKN.SH, machte dort ihr Referendariat. Im Anschluss übernahm sie die stellvertretende Fachbereichsleitung – dieses Jahr dann die Beförderung. „Diese Umstellung fiel mir am Anfang nicht ganz leicht“, so Heinrich. Mittlerweile habe sie ihre neue Rolle aber gefunden. |...



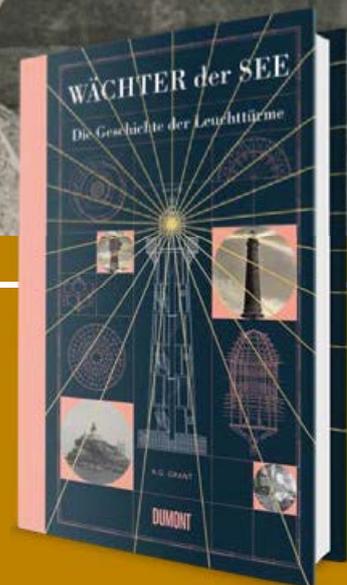
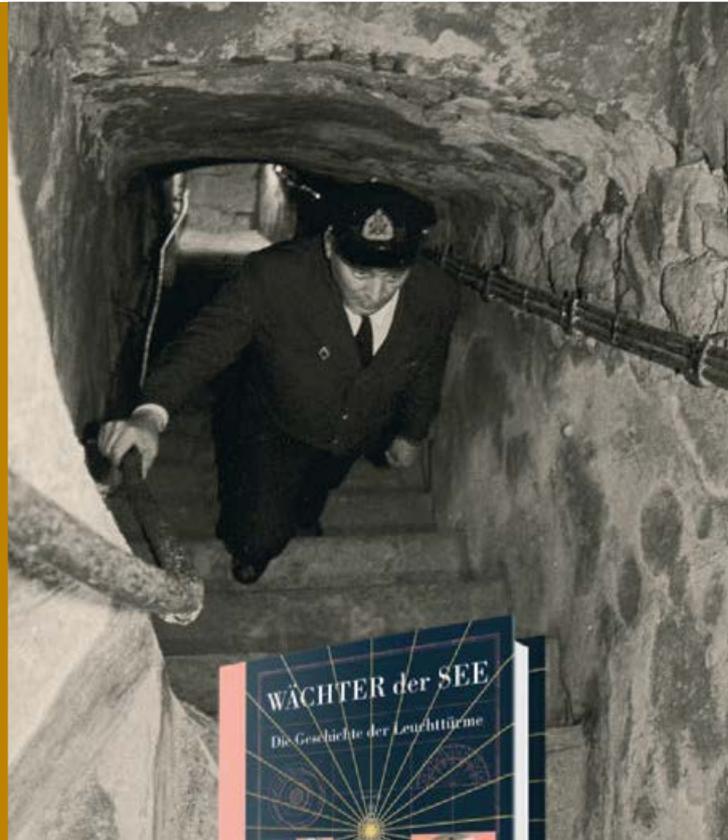
Rekordstände.

Seitdem Bereichsleiterin Heinrich im Amt ist, trau- te sich noch keine schwere Sturmflut an die Husumer Deiche.

| PUBLIKATIONEN |



Lichtquelle. Im Leuchtturm am Point Reyes in Kalifornien sorgte 1870 eine Fresnel-Linse 1. Ordnung für Erleuchtung.



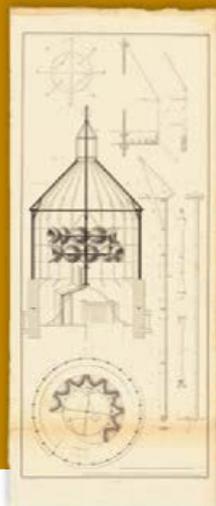
SACHBUCH

Das Licht in der Dunkelheit

••• Sie halten gewaltigen Wellen und Unwettern stand, senden in der Nacht Lichtsignale über das Meer und weisen Schiffen so den sicheren Weg in den Hafen. Zahlreichen Seeleuten haben sie auf diese Weise schon das Leben gerettet. Leuchttürme prägen weltweit die Küsten und üben eine ganz besondere Faszination auf uns aus.

In „Wächter der See“ erzählt R. G. Grant von den Anstrengungen und technischen Meisterleistungen, die es möglich machten, selbst auf kleinsten Felsvorsprün-

Kap Arkona. Ein historischer Bauplan des ersten Leuchtturms am Nordende der Insel Rügen aus dem Jahr 1826/27.



gen und mitten im Meer Bauwerke von enormer Größe und Stabilität zu errichten.

In den insgesamt vier Kapiteln beleuchtet der amerikanische Autor die schmalen Türme aus verschiedensten

Blickwinkeln. So thematisiert er etwa die technische Entwicklung des wichtigsten Elements: des Lichtes. Vom schwachen Kerzenschein bis hin zu von Elektromotoren erzeugten gebündelten Strahlen ist die Leuchtturm-Illumination dokumentiert. Auch Schiffbrüche und heldenhafte Seenotrettungen spielen in dem Buch eine Rolle – gerade beim Bau kam es häufig zu Unfällen.

Nicht zuletzt kommt das isolierte Leben der Leuchtturmwärter zur Sprache. Einsamkeit, Langeweile und Enge dominier-

ten ihren Alltag. In kleinen Anekdoten gibt Grant Einblicke in den bereits ausgestorbenen Beruf.

Historische Baupläne und detaillierte Aufrisse eröffnen zudem einen außergewöhnlichen Blick auf das Äußere und Innere verschiedenster Leuchttürme an zahlreichen Orten der Welt. Von Kapstadt über Helgoland bis zu den Falklandinseln: Das aufwendig gestaltete und optisch ansprechende Werk von Grant lädt den Leser zu einer Reise zu den schönsten Leuchttürmen der Welt ein.

R. G. Grant, Wächter der See. Die Geschichte der Leuchttürme. Dumont Verlag. 160 Seiten. 28,00 Euro.

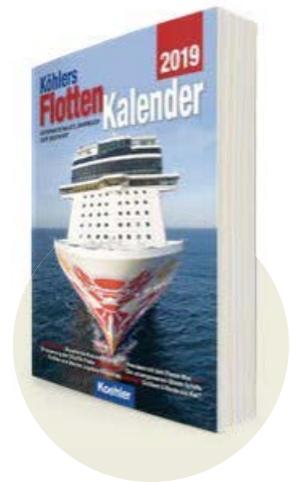


Bibel für Schifffahrtskaufleute geht in Runde 2

••• Von der Schiffsfinanzierung über die unterschiedlichen Vertragstypen in der Trampschifffahrt bis hin zur modernen Datenkommunikation: Das Fachbuch „See-Schiff-Ladung“ bringt angehenden Schifffahrtskaufleuten, Maklern und Praktikern in Reederei, Hafen, Finanzwirtschaft und Logistik alles Wissenwerte über ihren Fachbereich pointiert und anschaulich beschrieben näher.

Das umfangreiche Grundlagenwerk ist bereits in 2. Auflage erschienen. Herausgeber der Lernbibel sind der Verband Deutscher Reeder und der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler.

See-Schiff-Ladung. Fachbuch für Schifffahrtskaufleute. von Stern-Verlag.
508 Seiten. 45 Euro.



Das maritime Jahr im Taschenbuchformat

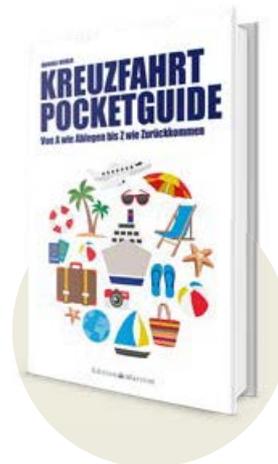
••• Alle Jahre wieder... veröffentlicht der Koehler Verlag seinen „FlottenKalender“. Das internationale Jahrbuch der Seefahrt erscheint bereits zum 118. Mal. Auch die 2019er-Ausgabe ist wieder ein bunter Mix aus aktuellen Themen, bilderreichen Reportagen, maritimen Porträts, Rückblicken in die Schifffahrtsgeschichte und vielen Anekdoten. Zu den maritimen Highlights 2018 zählt selbstverständlich die spektakuläre Rückholung der „Peking“ in ihren Hamburger Heimathafen. Ins Gedächtnis zurückgeholt werden die „Frischwasserboote“, im Beitrag über die vergessenen Dienstleister der Marine. Dass Schifffahrt anno 2018 mehr ist als gigantische Kreuzfahrt- und Containerschiffe, zeigt die Reisereportage über das Binnenschiff „Frederic Chopin“ – das Flaggschiff der „PeeneMax“-Klasse.

FlottenKalender – Internationales Jahrbuch der Seefahrt. Koehler Verlag,
274 Seiten. 16,95 Euro.

Für Cruise-Freunde – und alle, die es werden wollen

••• Ein Kreuzfahrer-Lexikon mit Bordvokabeln von A wie Ankommen bis Z wie Zurückkommen – manch einer wird sich wohl fragen: Braucht man so was wirklich? Doch wer nur kurz in dem informativen Kreuzfahrt-Pocketguide schmökert, wird schnell eines Besseren belehrt. Ob Reiseplanung, Bordleben oder Ausflüge an Land – der Ratgeber enthält wertvolle Tipps für Anfänger (richtige Kleidung einpacken!) und nennt Kostenfallen, die nur Insider kennen (bloß keinen Schmuck auf US-Kreuzern kaufen!). Fazit: Kurzweiliger Ratgeber von echten Cruise-Profis – immerhin haben die Autorin Monika Weber und ihr Ehemann Jürgen mehr als 40 Törns auf ihrem „Bordkonto“.

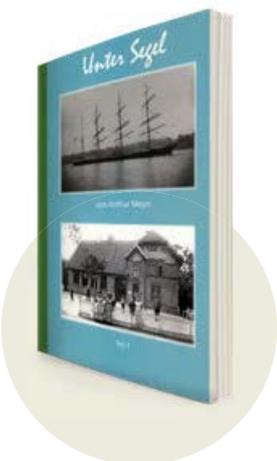
Monika Weber. Kreuzfahrt Pocketguide. Delius Klasing Verlag. 144 Seiten. 10 Euro.



Tagebuch eines Jahrhundertschicksals

••• Hamburg, 1914: Einen Tag nach seinem 14. Geburtstag beginnt für Arthur Meyn der Alltag an Bord eines Kohlefrachters. Die idyllische Kindheit im Alten Land ist mit einem Schlag beendet. Als Schiffsjunge ist er nun den Schikanen der Besatzungsmitglieder ausgeliefert. Und es kommt noch schlimmer: Kurz nach Einlauf im mexikanischen Zielhafen beginnt der Erste Weltkrieg; Schiff und Besatzung werden festgesetzt. Erst sieben Jahre später gelingt Meyn die Flucht in die USA. Dort baut er sich eine Existenz auf. Doch der Zweite Weltkrieg wirft sein Leben erneut aus der Bahn. Fazit: Logbuch eines bewegten Lebens!

Arthur Meyn. Unter Segel Teil 1+2. Verlag: Atelier im Bauernhaus. 148+160 Seiten. Je 12,90 Euro.



DIRECT CREWING
MARITIME EXPERTS YOU CAN RELY ON

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand

Telefon 04503 - 70 26 60 - 0
Fax 04503 - 70 62 60 - 15
E-Mail info@DirectCrewing.com
Web www.DirectCrewing.com

16.–19.09. KAPSTADT



Foto: HandmadePictures

Traumziel. Kapstadt ist auch eine Hafenstadt, aber vor allem atemberaubend gelegen.

Seeverversicherer tagen erstmals in Afrika

••• Zum ersten Mal in seiner über 140-jährigen Geschichte hält der weltweite Dachverband der Transport- und Schiffsversicherer – die International Union of Marine Insurance (IUMI) – ihren Jahreskongress auf dem afrikanischen Kontinent ab. Mitte September kommen in Kapstadt die wichtigsten Entscheider der Branche

zusammen, um über die sich verändernde Risikolage im weltweiten Seeverkehr zu beraten. Sorgen bereitet den Versicherern die zunehmende Bündelung von Risiken in den Megahäfen der Welt sowie auf ultragroßen Containerschiffen, aber auch ganz neue Gefahren wie Cyberangriffe und die Auswirkungen des Klimawandels.

Wie immer werden auf dem Kongress auch die jüngsten Markt- und Branchenzahlen zur weltweiten Transportversicherung veröffentlicht.

International Union of Marine Insurance (IUMI) Annual Conference
www.iumi2018.com

SEPTEMBER

03.09. HAMBURG

Maritime Future Summitwww.smm-hamburg.com/mfs

04.–07.09. HAMBURG

SMM 2018www.smm-hamburg.com

05.–07.09. HONGKONG

Asia Fruit Logisticawww.asiafruitlogistica.com

06./07.09. STETTIN

Baltic Ports Conferencewww.bpoports.com

06.–08.09. HAMBURG

Seadevconwww.seadevcon.com

12./13.09. LONDON

Maritime Salvage & Casualty Responsewww.wplgroup.com

15.09. ROSTOCK

Symposium:**Umwelttechnologie zur Schadstoffreduzierung in der Schifffahrt**www.rostock-port.de

16.–19.09. KAPSTADT

International Union of Marine Insurance (IUMI) Annual Conferencewww.iumi2018.com

17.–21.09. LISSABON

Portugal Shipping Week

Further info: LBH@petrosport.com

17.–21.09. LONDON

West of England P&I Member Training Weekwww.westpandi.com

19.–21.09. LISSABON

Seatrade Cruise Med 2018www.seatradecruiseevents.com

20.09. ODESSA

Azov-Black Sea & Mediterranean Cargo Flow Outlook

More Infos: Ms Alexandra Dzyuba, a.dzyuba@metalcourier.com

21.09. HAMBURG

150 Jahre Deutscher Nautischer Verein (DNV)/Schifffahrtssessenwww.dnvev.de

25./26.09. LONDON

Liquefaction of Bulk Cargoesknect365.com/maritime

25./26.09. SINGAPUR

Shipping 2030 Asiaknect365.com/maritime

25./26.09. SINGAPUR

Global Liner Shipping Asia ConferenceContact: maritime@knect365.com

26.–28.09. LONDON

Global EPC Project Management Forumwww.opex-project-management.com

OKTOBER

01.–05.10. FLORIANA (Malta)

Malta Maritime Summitwww.maltamaritimesummit.com

02.–04.10. ANTWERPEN

Cool Logistics Globalwww.coollogisticsglobal.com

02.–04.10. HOUSTON

Breakbulk Americaswww.breakbulk.com

07.–10.10. VALPARAISO

American Port Convention 107th**AAPA Annual**www.aapavalparaiso2018.com

09.–11.10. SAN FRANCISCO

North American Export**Coal & Gas Summit**www.ihsmarket.com

14.–16.10. BARCELONA

World Coal Leaders Networkwww.coaltrans.com

16.–18.10. STAMFORD

ShippingInsightwww.shippinginsight.com

16.–19.10. VALENCIA

GreenPort Cruise & Congresswww.greenport.com

IMPRESSUM

Deutsche Seeschiffahrt

Verlag

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

Herausgeber

Dr. Dirk Max Johns,
johns@reederverband.de

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

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

Redaktion

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

Anzeigen

JDB Media GmbH
Christian Mackowiak,
Tel.: 040/46 88 32-601
mackowiak@jdb.de
Christian Priepke,
Tel.: 040/46 88 32-57
priepke@jdb.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2018

Abonnements und Vertrieb

AZM Gehrke GmbH
Abonnementbetreuung
Doris Krüger, Feldstraße 23,
23858 Reinfeld
Tel.: 04533/20 77-12
Fax: 04533/20 77-21

E-Mail:

abo@deutsche-seeschiffahrt.de

Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

HMC/Michael Zapf

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:
7.500 Exemplare



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



Sein Einsatz ist
unbezahlbar.
Deshalb braucht
er Ihre Spende.



seenotretter.de





SMM

smm-hamburg.com [/trailer](#)

the leading international
maritime trade fair

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