

Deutsche Seeschifffahrt

4. Quartal 2018

VDR Verband
Deutscher
Reeder

www.reederverband.de



16 | INTERVIEW



Ostfriesische
Volksbank –
Schiffsfinanzierung
made in Germany

22 | SERIE



Zwischen Limassol
und Leer: Reeder
Dr. Niels Hartmann
im Porträt

52 | BILDBAND



„Seafarers“ –
Einblicke in ein
ganz besonderes
Arbeitsfeld



28 | TRANSPORT

Flugzeug-Teile auf der „BBC New York“:
Verladung mit höchster Anspannung



DEUTSCHLAND #VEREINT

deutschland-vereint.de

Unser Land steht für Zusammenhalt über kulturelle, religiöse und soziale Unterschiede hinweg. Glaubst Du nicht?
Dann mach Dir selbst ein Bild auf deutschland-vereint.de. Eine Mitmach-Initiative der **Allianz für Weltoffenheit**

Foto: Joerg Schwalfenberg



„Deutschland #vereint“ – die Schifffahrt macht mit



VDR Verband
Deutscher
Reeder

••• Die Debatte über die Vorfälle in Chemnitz, Köthen und Dortmund treibt die deutsche Gesellschaft um. Friedliches Miteinander, Integration und ständige Anpassung sind wichtige Grundpfeiler unserer modernen Demokratie.

Wenn die Fundamente unserer Gesellschaft erschüttert werden, dürfen auch Unternehmen und Verbände nicht so tun, als ginge sie das alles nichts an. Unsere soziale Marktwirtschaft funktioniert nicht trotz der offenen Gesellschaft, sondern gerade wegen ihr.

Dafür gibt es kein besseres Beispiel als die Seeschifffahrt. Jeder Tag an Bord ist ein Beleg dafür, wie Menschen aus verschiedenen Kulturkreisen zusammen arbeiten und leben können, wenn sie ein gemeinsames Ziel verfolgen. Dieses Miteinander geht nicht ohne Respekt, Rücksicht und Offenheit. Kein Seemann kann ein großes Schiff alleine über den Ozean bringen. Dazu braucht es ein Team, bei dem sich jeder fachlich und menschlich auf den anderen verlassen kann.

Und gerade weil wir die offene Gesellschaft schon lange in unseren Unternehmen und ganz besonders an Bord leben und praktizieren, macht der Verband Deutscher Reeder natürlich mit bei der Kampagne „Deutschland #vereint“. Die Aktion fußt auf einer Initiative von BDA-Präsident Ingo Kramer und DGB-Chef Reiner Hoffmann. Hinter ihr versammelt sich mittlerweile die komplette Allianz für

Weltoffenheit, die sich neben DGB und BDA aus EKD, Deutscher Bischofskonferenz, Zentralrat der Juden, Koordinationsrat der Muslime, Deutschem Olympischem Sportbund, Deutschem Kulturrat und Deutschem Naturschutzring zusammensetzt. Und der VDR hat sich mit seinem Sozialpartner ver.di darauf verständigt, dabei zu sein.

„Deutschland #vereint“ ist eine Mitmach- und Mitmach-Aktion, die zeigt, wie sehr gelebte gesellschaftliche Vielfalt in Deutschland unseren Alltag bereichert und wie sehr unser Land davon profitiert. Ausgrenzung, Rassismus und Hass dürfen da keinen Raum bekommen.

Auch unsere Schifffahrt lebt von der Diversität, an Bord unserer Schiffe ebenso wie an Land. Dazu haben wir zusammen mit ver.di eine Anzeige gestaltet, die Sie links sehen können. Arbeitgeber und Arbeitnehmer zeigen gemeinsam Haltung. Denn unsere Sozialpartnerschaft beruht auf tiefen gemeinsamen Überzeugungen.

Ihr

Alfred Hartmann
Präsident, Verband Deutscher Reeder

Inhalt



14



18



22



28



MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 14 DEBATTE**
Beim TradeWinds Shipowners Forum ging es auch um die Zukunft des Schifffahrtsstandorts Deutschland
- 16 INTERVIEW**
OVB-Prokurist Guido Müller über Schiffsfinanzierung „made in Germany“
- 18 HAFENSERVICE**
Der Bugsier-Schlepper „Stella“ kann natürlich Schiffe ziehen und drücken – aber im Ernstfall auch Feuer löschen
- 22 REEDERPORTRÄT**
Dr. Niels Hartmann, CEO der Hartmann AG

MARITIME LOGISTIK

- 26 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 28 SCHWERTRANSPORT**
Wie die Reederei BBC Chartering riesige Flugzeugteile verschifft
- 34 UMWELTSCHUTZ**
LNG-Powerpac für saubere Hafenuft
Kommentar von Ralf Nagel
- 36 INFRASTRUKTUR**
Chinas Häfen setzen auf E-Commerce
- 40 SMART SHIPPING I**
Autonome Schifffahrt: Wer haftet?
- 42 SMART SHIPPING II**
Start-up minimiert Leertransporte
- 44 GESUNDHEITSMANAGEMENT**
Das EU-Projekt „e-healthy ship“



MARITIMES LEBEN

50 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

52 FOTOGRAFIE

Der Mensch im Mittelpunkt: „Seafarers“ zeigt in beeindruckenden Bildern das Leben an Bord von Hapag-Lloyd-Containerschiffen

59 PORTRÄT

Mit dem St. Pauli-Nachtwächter Erwin auf der Matrosenroute über den Kiez

60 JUBILÄUM

Prof. Dr. Peter Ehlers über 150 Jahre Deutscher Nautischer Verein

64 STANDARDWERK

„See – Schiff – Ladung“ in neuer Auflage

65 KALENDER

Mit maritimen Motiven durchs Jahr

PORTFOLIO

45 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

48 VERSICHERUNGEN

Großschäden und eine schwache Verhandlungsposition setzen P&I Clubs unter Druck

RUBRIKEN

6 LUFTBILD Blick aus dem All

8 PROFILE Personalien aus der maritimen Wirtschaft

62 PUBLIKATIONEN Neue Bücher

66 KALENDER Treffpunkte der maritimen Welt

66 IMPRESSUM Herausgeber und Redaktion





Containerverkehr als Taktgeber des Welthandels

•• Rund 40 Millionen Standardcontainer (TEU) sind auf den Weltmeeren unterwegs, um die Menschen mit den notwendigen Gütern zu versorgen, die im Rahmen der internationalen Arbeitsteilung an unterschiedlichen Orten wachsen oder hergestellt werden – von Südfrüchten und Fleisch über Maschinenteile und Elektronik bis zu Schuhen und Kleidung. Die 20 Fuß lange, acht Fuß breite und achteinhalb Fuß hohe Metallbox hat sich in den vergangenen 60 Jahren zum Maß aller Dinge im Welthandel entwickelt – und Deutschlands Reeder nehmen bei ihrem Transport eine führende Rolle ein. Wie die Grafik auf Basis der Zahlen des World Shipping Council zeigt, entfällt ein Großteil der Ladungsmengen auf die Nordhalbkugel, also auf den Handel zwischen Asien, Nordamerika und Europa. Wegen der relativ geringen Bevölkerungszahl des fünften Kontinents ist die Verbindung von und nach Australien relativ dünn – anders sähe das aus, wenn auch die Warenströme berücksichtigt würden, die per Bulker transportiert werden, denn Kohle und Erz sind wichtige Exportgüter. www.worldshipping.org

Angaben in Millionen TEU;
Quelle: 2018 World Shipping Council
Foto: Nasa

| PROFILE |



FAIRPLAY

Die Schlepperreederei-Gruppe Fairplay hat die Geschäftsführung erweitert:

1 Holger Schwesig steht nun gemeinsam mit Walter Collet an der Unternehmensspitze. Schwesig kommt von Hapag-Lloyd.

DSLVL

Neue Aufgabe für **2 Axel Plafß**: Der Transportunternehmer ist auf der Mitgliederversammlung des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLVL) mit großer Mehrheit zum Präsidenten gewählt worden.

DETTMER

3 Peter Ganz ist seit dem 1. August neuer Chief Financial Officer

(CFO) der Dettmer Group in Bremen. Er soll sowohl Finanz- und Rechnungswesen als auch das Controlling maßgeblich gestalten. Ganz bringt viel Erfahrung mit: Vorher arbeitete er als Finanzvorstand bei Hapag-Lloyd und als Vorstand bei MPC Capital.

BSH

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat eine neue Chefin: Die ehemalige Ministerialrätin im Bundesverkehrsministerium **4 Karin Kammann-Klippstein** löst Monika Breuch-Moritz als Präsidentin ab. Breuch-Moritz stand seit 2008 an der Spitze des BSH. Sie wechselt nun in den Ruhestand.

BIMCO

The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) hat **5 Jakob P. Larsen** zum Head of Maritime Security gemacht. „Jakobs Fähigkeiten und Erfahrungen können BIMCOs Arbeit in Sachen maritimer Sicherheit auf ein ganz neues Level heben. Er ist ein großartiger Gewinn fürs Unternehmen“, sagte Angus Frew, BIMCO Geschäftsführer und CEO.

BBS

Amtswechsel bei der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt: **6 Erik Hirsch** von Hapag-Lloyd löst Ernst-Peter Ebert von der Bugsier Reederei als Vorsitzender der BBS ab.

Ebert war elf Jahre Vorsitzender.

DR. PETERS

7 David Landgrebe ist der Head of Shipping beim Spezialisten für Sachwertinvestitionen Dr. Peters. Von Hamburg aus steuert der Manager die maritimen Geschicke des in Dortmund ansässigen Unternehmens. Zuvor arbeitete Landgrebe u.a. für die HSH Nordbank, Peter Döhle und Ernst Russ.

MARINETRAFFIC

Die Schiffsinformations- und Trackingplattform hat erstmals einen COO ernannt. Die Berufung von **8 Nikos Psal-topoulos** untermauert die ehrgeizigen Zukunftspläne des Un-

ternehmens mit Sitz in Athen. „Ich bin sehr beeindruckt, was MarineTraffic in elf Jahren bereits erreicht hat, und bin begeistert, Teil der nächsten Wachstumsphase sein zu können“, so der neue COO.

GEOMAR

9 Frank Spiekermann wechselt von der Ludwig-Maximilians-Universität München zum GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel. Er übernimmt dort den Posten des Verwaltungsdirektors.

B.A.U.M.

Der Klimaforscher **10 Mojib Latif** ist im Rahmen der zehnten Hamburger Klimawoche für sein großes Engagement mit dem

B.A.U.M.-Umweltpreis ausgezeichnet worden

VDR

Neues Gesicht beim Verband Deutscher Reeder: **11 Christian Denso** wird 2019 neuer Pressesprecher und Director Digitalization. Er löst Christof Schwaner ab, der nach sechs Jahren den Verband verlässt.

Ehre für **12 Prof. Dr. Max Johns**. Der HSBA-Professor und Geschäftsführer des VDR ist zum einen vom Reederverband ICS zum Sprecher der Reeder in Sozial- und Arbeitgeberfragen benannt worden. Zum anderen wurde er vom IMO-Generalsekretär in das Executive Board der World Maritime University in Malmö berufen.

„DIE BISCHÖFIN DER SEELEUTE“ BEKOMMT EINEN NACHFOLGER

••• Nach neun Jahren als Generalsekretärin der Deutschen Seemannsmission – und damit als erste Frau in diesem Amt – wurde Heike Proske verabschiedet. Sie wechselt mit sofortiger Wirkung nach Dortmund, wo sie das Amt der Superintendentin im Evangelischen Kirchenkreis übernimmt.

Wenn Seeleute Flüchtlinge im Mittelmeer ertrinken sahen, wenn Piraten Handelsschiffe überfielen und Personal kidnappten, wenn Crews an Bord unter Isolation und schlechten Arbeitsbedingungen litten, hatte sie ein offenes Ohr und hat sich für ihre Interessen starkgemacht. Heike Proske, die „Bischöfin der Seeleute“, kämpfte in 16 Auslands- und 16 Inlandsstationen für die Würde der



Menschen an Bord. „Für sie stand stets der Mensch mit seinen Sorgen, seinen Pflichten und seinen Wünschen im Mittelpunkt“, sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR. „Ich werde die Zusammenarbeit mit

ihr sehr vermissen.“ Durch ihren unermüdlichen Einsatz hat es die 56-Jährige z.B. erreicht, dass die Stationen an der deutschen Küste als Wohlfahrtseinrichtungen Geld vom Bund erhalten. Im Ausland hat Proske außerdem die Vernet-

Amtsübergabe. Heike Proske übergibt ihrem Nachfolger Christoph Ernst einen „Rucksack mit Aufgaben und Verantwortung“.

zung zwischen Kirchen und Stationen sowie die Zusammenarbeit mit anderen Seemannsmissionen vorangetrieben.

Ihr Nachfolger wird der Oberkirchenrat Christoph Ernst. Der 54-jährige Pfarrer aus Westfalen wurde während einer außerordentlichen Mitgliederversammlung gewählt. Mit Ernst sei ein würdiger Nachfolger gewählt worden, der die Zukunft der Seemannsmission aktiv mitgestalten werde, sagte Landessuperintendent Hans Christian Brandy, der dem ständigen Ausschuss der Seemannsmission vorsitzt.

www.freiwilligendienst.seemannsmission.org

BESONDERE EHRE FÜR AIDA-KAPITÄNIN NICOLE LANGOSCH

••• Zum dritten Mal hat WISTA Germany den Preis „Personality of the Year“ im Rahmen der maritimen Weltleitmesse SMM Anfang September vergeben. In diesem Jahr wurde die AIDA-Kapitänin Nicole Langosch ausgezeichnet. Sie hat in diesem Jahr als erste deutsche Frau in der Position als Kapitänin das Kommando eines Kreuzfahrtschiffes übernommen.

„Um gewählt zu werden, muss die Person mehr als nur die traditionellen Kriterien erfüllen – wie professionell, dynamisch, aufgeschlossen und engagiert zu sein“, sagte Laudatorin Runa Jörgens vom VDR, die gemeinsam mit Langosch zur See gefahren ist. „Der

Erfolg verlangt heute neben den eben genannten Punkten eine beeindruckende Bandbreite an Wissen und Fähigkeiten“, so Jörgens. Das trifft alles auf die diesjährige Gewinnerin Nicole Langosch zu: „Ich fühle mich sehr geehrt, diesen Preis zu bekommen. Ich wünsche mir, dass es auch andere Frauen motiviert, in der Seefahrt Karriere zu machen, und mehr Frauen dazu bewegt, zur See zu fahren“, sagte die Kapitänin.

Preisverleihung. Claudia Ohlmeier vom DNV GL (li.) und Carolin Schilling-Schulz von Arnecke Siebeth Dabelstein (re.) beglückwünschen Kapitänin Nicole Langosch (Mitte).

Den Preis will die gebürtige Hessin im Bereich Seefahrt der Fachhochschule Emden/Leer ausstellen, um für angehende

Absolventinnen ein Vorbild zu sein – und um sie zu motivieren, ihren maritimen Weg weiterzugehen. www.wista.net/



Schiffsrecycling: wichtiger Fortschritt

••• Der VDR begrüßt den Beschluss des Bundestages zum Ratifizierungsgesetz für das sogenannte Hongkong-Übereinkommen zum Schiffsrecycling. Mit der Ratifizierung setzt Deutschland als eine der größten Handelsschiffsnationen der Welt ein wichtiges Signal für eine durchgreifende Verbesserung der Arbeits- und Umweltbedingungen bei der Verwertung alter Schiffe auf den internationalen Recyclingwerften. „Das Überein-

Abwrackwerft. Ein verantwortungsvoller Abbruch schützt Arbeitskräfte und Umwelt.

kommen ist das einzig scharfe Schwert, um sicherere Arbeitsbedingungen für die Menschen an den Recycling-Standorten und den Schutz der Umwelt durchzusetzen“, sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR.

Knapp 80 Prozent aller zur Verwertung freigegebenen Schiffe werden heute auf Werften in Asien recycelt, davon rund 35 Prozent in Indien. Mit dem Beschluss werden insbesondere solche Werften in Südasiens unterstützt, die schon heute nachweislich nach den hohen Hongkong-Standards arbeiten. Die meisten indischen Werften erfüllen heute die strengen Vorgaben des Hongkong-Übereinkommens. „Wir hoffen sehr, dass die Ratifizierung durch Deutschland auch



Beschluss. Der Deutsche Bundestag hat die Ratifizierung des Hongkong-Übereinkommens gebilligt.

den Ratifizierungsprozess in anderen Staaten, insbesondere in Indien, unterstützt“, so Nagel weiter. Nagel forderte, dass die EU-Kommission die bereits nach den neuen Standards arbeitenden außereuropäischen Werften in die Liste der zugelassenen Werften für EU-geflaggte Schiffe aufnimmt, da es in Europa die notwendigen Werftkapazitäten nicht gebe. www.reederverband.de

Foto: ©inroworld/Steve Oliver – stock.adobe.com



Internet an Bord

••• Die Reederei Oldendorff und Sea IT haben eine strategische ICT-Vereinbarung geschlossen. Es geht dabei um die Installation und Verwaltung eines maßgeschneiderten Internet-Pakets für die Besatzung an Bord aller Oldendorff-eigenen Schiffe. Sea IT wird das gesamte Projekt, das ICT-Installationen auf 80 Schiffen und einen dreijährigen Servicevertrag umfasst, betreuen. „Sea IT sind Experten auf dem Gebiet und verstehen unsere Anforderungen. Durch die Vereinbarung können wir unsere betriebliche Effizienz steigern“, sagt Kay Conrad, IT-Flottenmanager bei Oldendorff.

www.oldendorff.com



Fähre. Zwischen Festland, Amrum und Föhr umweltfreundlich unterwegs.

Auszeichnung für W.D.R.

••• Die Wyker Dampfschiffs-Reederei (W.D.R.) ist mit dem Umweltpreis der Wirtschaft ausgezeichnet worden. Die Ehrung wird seit 1984 von der Studien- und Fördergesellschaft der schleswig-holsteinischen Wirtschaft verliehen. Die Reederei engagiert sich sehr für den Schutz des Wattenmeers und liefert durch ihre moderne Flotte, ihr zertifiziertes Umweltmanagementsystem und ihr innovatives Notfallmanagement einen vorbildlichen Beitrag zur nachhaltigen, sicheren Versorgung der Inseln und Halligen, hieß es zur Begründung. Die W.D.R ist die erste Reederei, die die Auszeichnung verliehen bekommt. www.faehre.de

Foto: von M. Bigge (GFDL, (<http://www.gnu.org/copyleft/fdl.html>) oder CC-BY-SA-3.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>)), vom Wikimedia Commons

Maritime Megatrends

••• Die UN-Organisation UNCTAD hat in ihrem „Review of Maritime Transport 2018“ sieben Schlüsseltrends für die Branche definiert (www.unctad.org):

- 1 **Protektionismus:** Die Unsicherheit durch geopolitische, wirtschaftliche und handelspolitische Risiken sowie strukturelle Verschiebungen belastet den Seehandel. Zunehmender Protektionismus gefährdet globales Wachstum und Welthandel.
- 2 **Digitalisierung, E-Commerce** und die Umsetzung der Belt and Road Initiative: Die Auswirkungen des technologischen Fortschritts und Chinas ehrgeizige Neuordnung der globalen Handelsinfrastruktur beeinflussen Schifffahrt und Seehandel stark.
- 3 **Überangebot:** Zu optimistische Akteure könnten zu viele neue Schiffe bestellen. Dies stört das Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage und hat Auswirkungen auf Frachtratenniveau, Volatilität, Transportkosten und Ergebnis.
- 4 **Konsolidierung.** Die Marktmacht der Linienschifffahrt durch Fusionen und Allianzen hat zugenommen – und damit der Druck auf kleinere Marktteilnehmer.
- 5 **Infrastruktur.** Neue Allianzen und der Einsatz größerer Schiffe prägen das Verhältnis zwischen Häfen und Containerreedereien. Dabei geht es etwa um die Auswahl der Anlaufhäfen, die Linienschifffahrtsnetze sowie die Verteilung von Kosten und Nutzen zwischen Reedereien und Häfen.
- 6 **Skalierung.** Der Wert des Transports lässt sich nicht allein durch Größe bestimmen. Die Fähigkeit der Branche, relevante technologische Fortschritte zu nutzen, wird immer wichtiger.
- 7 **Klimawandel.** Die Bemühungen, den CO₂-Fußabdruck zu verringern und die Umweltbilanz der internationalen Schifffahrt zu verbessern, stehen weiter ganz oben auf der internationalen Agenda.

Kaimauer. Häfen und Reedereien müssen ihre Interessen ausbalancieren.



Ehrenurkunde. P&A-Chef Peter Lindenau (r.) mit Andreas Müller von der Hamburger Handelskammer.

Foto: P&A

Jubiläum: 225 Jahre Petersen & Alpers

••• Die Reederei Petersen & Alpers ist der älteste Dienstleistungsbetrieb im Hamburger Hafen in Familienbesitz. Die Unternehmensgeschichte reicht zurück bis 1793. Damals legte der Ewerführer Michael Christian Petersen den Bürgereid als Schiffer ab. 1818 setzte sein Sohn Johann Michael das Unternehmen fort, der schließlich gemeinschaftlich mit Andreas Heinrich Alpers seine Bollen durch den Hamburger Hafen stakte – so kam es zum Doppelnamen.

Die Reederei wird heute von Peter Lindenau in der siebten Generation geführt und hat ihren Sitz an den



Foto: P&A/Kloet

„Michel“. Der jüngste Schlepper ist mit 80 Tonnen Pflanzzug zugleich der stärkste.

St. Pauli Landungsbrücken. Petersen & Alpers verfügt über eine Flotte von fünf modernen Schleppern mit einer Zugkraft von 30 bis 80 Tonnen.

www.petersen-alpers.de

Crews und autonome Schiffe

••• Führt die „Autonome Schifffahrt“ zum massiven Anstieg der Arbeitslosigkeit unter den weltweit rund 1,6 Millionen Seeleuten? Nein, so eine Studie der HSBA im Auftrag des internationalen Reederverbands ICS: „In den nächsten zwei Jahrzehnten wird es keinen Mangel an Arbeitsplätzen für Seeleute, insbesondere Offiziere, geben. Während sich die Besatzungsstärke als Reaktion auf technologische Fortschritte an Bord ändern mag, kann es auch an Land eine Menge zusätzlicher Arbeitsplätze geben, die seemännische Erfahrung erfordern“, so ICS-Generalsekretär Guy Platten.



Download der Studie. www.ics-shipping.org/news

Bernhard Schulte Offshore gründet BSM Offshore – und baut neues Schiff

••• Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) hat eine neue Geschäftseinheit gegründet, die sich auf die Märkte Öl und Gas sowie Offshore-Energie aus erneuerbaren Energien konzentriert. Das Expertenteam aus technischen und maritimen Inspektoren, Crew-Managern und Mitgliedern des Managements wird Eigentümer und Betreiber weltweit unterstützen, indem es integrierte Dienstleistungen für das Schiffsmanagement im Offshore-Markt anbietet. Die Dienstleistungen umfassen technisches Management, Crew-Management, Neubauüberwachung, Flottenwartung und -reparatur, Lay-up-Lösungen, Reisedienstleistungen und Softwareanwendungen, die speziell auf die Branche zugeschnitten sind.

Matthias Müller, Geschäftsführer von BSM Offshore, sagt: „Dieses Segment ist auf Spezialoperationen ausgerichtet und wird durch verschiedene Regularien bestimmt. Daher haben wir uns entschieden, ein Expertenteam zu bilden, das sich speziell um die Bedürfnisse des Offshore-Marktes kümmert.“ Unterdes-



Spezialschiff. BSO hat die Ausschreibung für ein weiteres Service Operation Vessel gewonnen.

sen hat Bernhard Schulte Offshore (BSO) die Ausschreibung von GE Renewable Energy für den Bau eines neuen Service Operation Vessel (SOV) zur Unterstützung der Instandhaltung von 66 Turbinen mit jeweils 6MW gewonnen, die sich 28 Meilen von der deutschen Insel

Borkum entfernt befinden. Die Gesamtkapazität von 396 MW wird genug Strom für fast eine halbe Million Haushalte produzieren. Für das Schiff wird auf das bewährte Design der Ulstein-Werft zurückgegriffen.

www.bs-offshore.com

ECSA kritisiert unfairen Wettbewerb

••• Der europäische Schiffbau fühlt sich im internationalen Wettbewerb benachteiligt, weil asiatische Länder massiv ihre eigene Industrie bevorzugen. Daher fordern die Branchenverbände SEA Europe und European Community Shipowners' Associations (ECSA) jetzt „konkrete und entschlossene Maßnahmen“ gegen unfaire Praktiken. „Marktorientierte Bedingungen, regelbasierter Handel und offene Märkte sind unerlässlich, damit europäische Schifffahrts-, Schiffbau- und Schiffsausrüstungsunternehmen international tätig werden können“, heißt es in einer gemeinsamen Erklärung. EU-Handelskommissarin Cecilia

Malmström hatte kürzlich zugesagt, die europäische Schifffaubranche vor negativen Auswirkungen von Wettbewerbsverzerrungen durch Subventionen etwa in China und Südkorea zu schützen.

Auch ECSA-Generalsekretär Martin Dorsman kritisierte Asiens protektionistische Praktiken. So wolle die Regierung in Seoul die Auslastung koreanischer Handelsschiffe sichern – das sei eine „Flaggenreservationsmaßnahme mit besonders protektionistischem Charakter“. Man brauche „ein starkes Signal zur Unterstützung des freien, fairen und regelbasierten Handels“.

www.ecsa.eu



Marktnische. Im Kreuzfahrtschiffbau ist Europa (hier: Fincantieri) noch erfolgreich.

Foto: Fincantieri



Kraftprotz. „Claus“ kommt überwiegend im Bereich Offshore und in großen Häfen zum Einsatz.

Neuer „Claus“, neue Stärke

••• „Claus“ ist das neue Flaggschiff der Lübecker Reederei J. Johannsen & Sohn. Es ist seit zehn Jahren der erste Schlepperneubau, den Unternehmen in Dienst stellt – und zugleich der stärkste: Der 32 Meter lange „Claus“, der auf der türkischen Werft Medmarine in Ereğli gebaut wurde, kommt auf einen Pfahlzug von 76 Tonnen. Zwei Caterpillar-Motoren mit jeweils 2.100 kW treiben den Neubau an. Die 1896 gegründete Reederei wird in 5. Generation von Michael Schaefer geführt. Er ist seit 2007 Geschäftsführer.

www.johannsen-towage.de

Foto: J. Johannsen & Sohn

MAN fördert Gasantrieb

••• „MAN Energy Solutions glaubt an seine Technologie. Deshalb verpflichten wir uns, die ersten zehn Reeder, die ihre Motoren auf LNG oder einen aus Gas gewonnenen Kraftstoff umrüsten, bis zu einem Gesamtvolumen von zwei Millionen Euro zu subventionieren“, sagte MAN-ES-Vorstandsmitglied Wayne Jones auf einer Konferenz. Damit wolle man die Industrie stimulieren. Für ihn sei der einzige Weg nach vorne der zu gasförmigen Kraftstoffen – und die Infrastruktur „werde zu gegebener Zeit folgen“, so Jones. www.man-es.com

Norddeutsche Reederei wird Teil der V.Group

••• Die Norddeutsche Reederei H. Schuldt schließt sich der V.Group an, einem weltweit führenden Anbieter von Dienstleistungen rund ums Schiffsmanagement mit Sitz in London. Die Norddeutsche Reederei ist ein Containerschiffsreeder in Hamburg mit einer Historie von 150 Jahren. Die derzeitige bereederte Flotte umfasst 46 Containerschiffe mit einer Gesamtstellplatzkapazität von knapp 230.000 TEU. Die Mitarbeiter der Norddeutschen Reederei werden auch weiterhin vom bisherigen Standort in Hamburg das Management der Flotte übernehmen. „Mir war es wichtig, dass der Name der Firma bleibt und dass die 65 Jobs der



Foto: Hasenpusch

Konstruktion. Die 35 Schiffe im Eigentum der Norddeutschen Vermögen werden auf die Northern Shipping Group übertragen.

Reederei erhalten bleiben“, sagte Reeder Dr. Bernd Kortüm. V.Group beabsichtigt, mit weiteren Investitionen im Zuge seiner globalen Wachstumspläne in Hamburg ein Kompetenzzentrum für das technische Management der globalen Containerflotte zu schaffen. www.norddeutsche-reederei.de

World class support, anytime anywhere in the world



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



ClassNK

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



Gelungene Premiere

| Debatte | Zum ersten Mal fand das TradeWinds Shipowners Forum im Rahmen der SMM statt. Auf der Konferenz diskutierten deutsche Schiffseigner und internationale Experten über Perspektiven der Branche. Text: Hanns-Stefan Grosch

Athen, Singapur, Houston: In der internationalen Schifffahrtsbranche ist das „Shipowners Forum“ der Branchenpublikation TradeWinds eine feste Größe. Erstmals fand die Veranstaltung auf der SMM in Hamburg statt – und setzte gleich Maßstäbe. In zwei hochkarätig besetzten Panels diskutierten die Teilnehmer über „Germany’s New Dawn“ und „Global Ambition“: Wie macht die neue Reeder-Generation ihre Unternehmen fit für den globalen Wettbewerb? Und wie lassen sich komplexe Marktlage, Digitalisierung und höhere Anforderungen von Investoren und Öffentlichkeit zum eigenen Vorteil nutzen?

„Die Märkte erholen sich langsam, stehen aber zugleich vor neuen Herausforderungen – was digitale Technologien, aber auch, was strengere Regeln in Sachen Brennstoff und Emissionen anbelangt“, sagte TradeWinds-Chefredakteur Julian Bray, der die Veranstaltung moderierte und mit einem Gespräch mit IMO-Generalsekretär Kitack Lim einstieg. Lim verwies auf

die ambitionierten Umweltbeschlüsse der IMO und dankte der Industrie dafür, dass sie die Ziele akzeptiert hat: „Wir müssen uns jetzt darauf konzentrieren, wie wir die Herausforderungen am besten meistern.“

| Mit frischer Energie | Wie sie sich aufstellen, erklärten anschließend die Teilnehmer des ersten Panels – allesamt Angehörige einer optimistischen jüngeren Generation von Entscheidungsträgern in der Schifffahrt. Nicolaus Bunnemann, Geschäftsführer von Atlantic Lloyd, will „das deutsche Schifffahrtscluster nach vorn bringen“ – dazu gehöre es, Partnerschaften einzugehen und Aktivitäten zu bündeln, um daraus Nutzen für die Zukunft zu ziehen: „Nicht die Zahl der Schiffe ist entscheidend, sondern die finanzielle Basis.“

Alexander Oetker, CEO von A. O. Schifffahrt, betonte seine Verbundenheit mit dem Standort: Hamburg sei ein großartiger Platz, um Schifffahrt zu betreiben. „Je stärker man wachsen will, desto solider

müssen die Wurzeln sein.“ Wachstum ist auch das Thema von Isabelle Rickmers, Geschäftsführerin bei Zeaborn Ship Management – aber nicht unbedingt organisches: „Konsolidierung bleibt eines der wichtigsten Themen der Branche, und wir wollen aktiv daran mitwirken.“ Größe sei wichtig, wenn man als Shipmanager im globalen Maßstab wettbewerbsfähig bleiben wolle. Hanse Ship Management (HSM) geht da einen anderen Weg, berichtete Arnd Becker, der als Vorsitzender den Zusammenschluss von 13 Reedereien mit rund 90 Schiffen managt. Nach wie vor sei die Finanzierung ein kritischer Punkt: „Die Branche hat da viel Vertrauen verloren.“ Allerdings sei es der Gruppe auch schon gelungen, privates Beteiligungskapital aus Fernost zu akquirieren.

Man brauche starke Finanzpartner, ergänzte Jan Hagemann, Spezialist für maritimes Asset Management, der eine neue Aufbruchstimmung noch vermisst. Die Branche habe mehrere Refinanzierungs-



Fotos: Katrin Neuhäuser/Hamburg Messe, Joerg Schwaltenberg

Aufbruch. TradeWinds-Chefredakteur Julian Bray (ganz links) hatte eine Diskussionsrunde mit jüngeren Reederei-Managern besetzt, darunter Christian Oldendorff (3. v. l.) und Isabelle Rickmers (3. v. r.).

ternehmen mit Staatsunternehmen zu konkurrieren, sagte er mit Blick auf Asien. Außerdem könnten Robotik und 3-D-Druck die Warenströme verändern. Hulse ist sich sicher: „Die Konsolidierung ist noch nicht vorbei.“

Die Reederei Zeaborn Ship Management ist hier einer der Akteure. CEO Nils Aden sagte: „Unser Ziel als ein globaler Third-Party-Shipmanager ist es, Gelegenheiten und Veränderungen in Vorteile für unsere Kunden zu verwandeln – dabei ist Größe nur ein Aspekt.“ Das größte Potenzial der Digitalisierung sieht er im Flottenmanagement. Weil der Markt sehr wettbewerbsintensiv bleibe, würden die nächsten Jahrzehnte von Größe und Innovation bestimmt, ergänzte Knut Ørbeck-Nilssen, CEO der Beratungs- und Klassifikationsgesellschaft DNV GL-Maritime. Digitalisierung und maschinelles Lernen böten enorme Möglichkeiten. Allerdings dürfe man die Risiken – Stichwort: Cyber Security – nicht außer Acht lassen.

„Die größte Chance, Mehrwert zu schaffen, ist, zusammenzuarbeiten“, sagte Jon Key, Director Strategy, Innovation & Transformation bei V.Group, einem der weltweit führenden Schiffsmanagement-Unternehmen. Man müsse Grenzen überschreiten und von anderen Industrien lernen, um effizienter zu werden: „Die Einzigsten, die uns zurückhalten, sind wir selbst.“ Neben Kooperation sei Diversität und die Einbindung junger Talente ein Schlüssel zum Erfolg, weil man aus unterschiedlichen Perspektiven zu besseren Lösungen komme.

Philipp Wünschmann, Head of Shipping bei der Berenberg Bank, dämpfte die Sorge vor einer möglichen Eskalation von Handelskriegen. Er beobachtet bei seinen Kunden „viel mehr Diskussionen über zukunftsorientierte Fragestellungen“. Das komme auch bei Investoren besser an als weitere Nachrichten zum Thema Schifffahrtskrise. |●●

wellen hinter sich, aber versäumt, das System neu aufzustellen, so der CEO von Five Oceans. Christian Oldendorff, Eigentümer von Oldendorff Overseas Investments, sieht gute Chancen im Bereich vermögenger Privatleute: „Die Investoren geben uns wichtige Impulse in Sachen Professionalisierung“ – je effizienter die Strukturen, desto attraktiver für die Kapitalgeber.

Die Umweltvorgaben der IMO setzen die Branche unter Druck: „Ich unterstütze die Pläne ausdrücklich“, sagte Oldendorff – zumal der Effekt auf die Transportkosten überschaubar wäre. Er forderte die Linienreederei auf, bei der technischen Umsetzung als Vordenker zu fungieren. Ein Beispiel sind Scrubber, für die HSM-Manager Becker ein wachsendes Interesse der Charterer wahrnimmt – zumal sich die Nachrüstung auf LNG meist nicht auszahle. Da es auch um die Verteilung der Investitionskosten geht, laufen hier überall intensive Gespräche zwischen Eignern und Charterern.

| Faire Kostenverteilung | Sinkende Frachtraten, steigende Bunkerkosten: Wie die Linienreedereien von der komplexen Lage betroffen sind, machte anschließend Rolf Habben Jansen, CEO von Hapag-Lloyd, klar. Als Gesamtbranche hätten die Linienreedereien zwischen 2011 und 2018 keine

Kapitalrendite erzielt. Nur bei den großen Playern, zu denen Hapag-Lloyd zählt, lief es besser. Die neuen Umweltregularien dürften als zusätzliche Belastung nicht unterschätzt werden: „2020 ist quasi morgen – aber Oktober 2019 müssen wir neuen Treibstoff bunkern.“ Da der schwefelarme Brennstoff aber 250 Dollar mehr koste, entstünden allein seiner Reederei Mehrkosten von einer Milliarde Dollar pro Jahr.

Doch nur wenige Schiffe seien LNG-tauglich, und bis 2020 werde auch nur ein kleiner Teil der Weltflotte über Scrubber verfügen. Deshalb sei es wichtig, für die Branche einen fairen und transparenten Mechanismus zu finden, wie die Mehrkosten aufgefangen werden können. Dabei gehe es bei einer typischen Reise von Fernost nach Nordeuropa um etwa 90 Dollar pro Standardcontainer, rechnete Habben Jansen vor. Im Übrigen sei er vorsichtig optimistisch: „Die Aussichten sind vielleicht positiver, als sie es sehr lange Zeit waren.“

Ein Grundsatzproblem griff George Hulse, Chef des Schiffsmaklers Howe Robinson Partners, in der zweiten Panel-Diskussion auf: die Irrationalitäten im Markt. So sei es schwierig, als Privatun-



Größe. Zeaborn-CEO Nils Aden will seinen Kunden Mehrwert bieten.

Schiffsfinanzierung „made

| Interview | Die Ostfriesische Volksbank (OVB) in Leer ist als eines der wenigen deutschen Institute im Finanzierungsgeschäft von Seeschiffen verblieben. Bereichsleiter Guido Mülder, Prokurist und Verantwortlicher für das Seeschifffahrtsportfolio bei der OVB, erläutert, warum die Bank ihr Portfolio in den vergangenen Jahren sogar weiter ausgebaut hat. Text: Claudia Behrend

? Herr Mülder, 2010 gab es noch etwa zehn inländische schiffsfinanzierende Banken. Wie viele sind davon noch übrig geblieben beziehungsweise neu hinzugekommen?

Guido Mülder: Die Zahl ist auf jeden Fall überschaubar. Richtig aktiv nehme ich im Moment keine anderen Player in der klassischen Projektfinanzierung wahr. Vereinzelt Engagements zielen eher auf den Corporate-Bereich ab. Wir sehen aktuell allerdings die ersten Institute, die sich langsam wieder für einen „Neustart“ präparieren. Wir selbst sind außerdem gerade dabei, andere ausgewählte Genossenschaftsbanken zu mobilisieren, sich an Schiffsfinanzierungen zu beteiligen.

? Haben sich die Märkte inzwischen nun doch entspannt, haben Sie einfach das nötige Know-how, oder warum finanziert die Ostfriesische Volksbank noch Schiffe?

Mülder: Wir sind seit der Entstehung der ersten Reedereien in Leer Ende der 1980er-Jahre in der Seeschiffsfinanzierung aktiv und haben retrospektiv davon profitiert, dass wir uns zwischen 2004 und 2008 im Vergleich zu anderen Banken sehr zurückgehalten haben.

Bei uns war die Haltung immer ausgesprochen konsequent: Der Anteil der Seeschiffahrt am Gesamtportfolio durfte und darf auch künftig nicht größer als 20 Prozent sein. Zwar haben auch wir die schweren Jahre ab 2009 gespürt, konnten die notleidenden Kredite aufgrund unserer konservativen Strukturen und des ertragreichen Neugeschäfts aber relativ schnell abarbeiten. Schon 2014 hatten wir nahezu alle Altkredite neu strukturiert respektive abgewickelt.

? Wie haben Sie das geschafft?

Mülder: Der Einbruch hat uns natürlich auch mit voller Wucht getroffen, aber inzwischen haben wir fast überwiegend Projekte, bei denen wir auf niedrigem Niveau eingestiegen sind. Unser Einstiegskurs war nach den vielen Krisenjahren somit deutlich geringer als der der anderen Banken, was dazu führte, dass die OVB schon seit zwei Jahren keine nennenswerten Leistungsstörungen zu verarbeiten hatte. Insofern müssen wir auch nicht mehr nach hinten schauen, sondern blicken optimistisch in die Zukunft.

? Was bedeutet das in Bezug auf Ihr Portfolio? Wie setzt es sich in der Vergangenheit zusammen, wie derzeit und wie werden Sie es künftig strategisch ausrichten?

Mülder: Unsere Bilanzsumme als Volksbank liegt derzeit bei circa zwei Milliarden Euro. Derzeit umfasst unser Portfolio 270 Schiffe von 60 Reedereien, vor allem MPP- (Multi-purpose vessel – auf Deutsch Mehrzweckfrachter) und Containerferderschiffe. Davon entfallen 400 Millionen US-Dollar auf eigenes Risiko, und 400 Millionen US-Dollar sind auf Konsortialpartner verteilt. In diesem Jahr liegt unser Neugeschäft bei knapp 140 Millionen Euro, und für 2019 sind 150 Millionen Euro, davon 50 Prozent auf das eigene Buch und 50 Prozent auf fremde Rechnung, geplant.



in Germany“

? Viele Reeder klagen, es sei nach wie vor schwer bis kaum möglich, Neubauten in Deutschland finanziert zu bekommen. Verstehen Sie deren Lage und die Auswirkungen auf den Schifffahrtsstandort Deutschland?

Mülder: Ja, ich teile das. Es kommt vor, dass wir Kunden mit einem interessanten Projekt aufgrund unserer vorgenannten Beschränkungen absagen müssen. Und diese Kunden haben dann zurzeit oft keine ernsthafte Alternative in Deutschland.

Deshalb investieren wir auch viel Arbeit, interessierte Banken – beispielsweise durch Kooperationen in der Schiffsfinanzierung – zu mobilisieren. Erste Projekte haben wir bereits erfolgreich umgesetzt



Der Schifffahrtsstandort Deutschland darf nicht den Anschluss verlieren. Aber genau das passiert jetzt leider.

Guido Mülder, OVB

und gehen davon aus, dass künftig auch unsere genossenschaftliche Zentralbank, die DZ BANK AG, wieder stärker in diesem Segment tätig werden wird. Der Schifffahrtsstandort Deutschland darf nicht den Anschluss verlieren. Aber genau das passiert jetzt leider. Die aktuelle Kreditklemme erschwert die Flottenmodernisierung, und ungünstige Rahmenbedingungen erschweren das Drittmanagement aus Deutschland heraus.

? Wird es künftig wieder mehr Banken geben, die die Schiffsfinanzierung anbieten?

Mülder: Dass etablierte Banken schnell wieder zurückkehren, glaube ich nicht. Die Kunden sind einfach noch zu frisch. Die aktuelle Zinslandschaft führt allerdings dazu, dass sich viele Banken zumindest mit neuen Segmenten auseinandersetzen. Dies betrifft aber eher die kleineren Schiffssegmente. Die großen Deals teilen sich aktuell eher die großen, internationalen, institutionellen Investoren untereinander auf.

? Wie viel Anteil an der gegenwärtigen Situation haben die Reeder und wie viel der Markt?

Mülder: Die Schuld exklusiv zu verteilen, ist nicht möglich. Vom Staat wurde damals in den 1990er-Jahren mit den steuerlichen Anreizen ein Umfeld geschaffen, das es in Verbindung mit den sehr offensiven Banken den Reedern ermöglicht hat, mit wenig eigenem Risiko ihre Flotte auszubauen.

Eigenkapital und Fremdkapital gab es im Überfluss, was zum Teil zu irrationalen Bestellungen geführt hat. Warnindikatoren wurden übersehen. Und das Vertrauen der Anleger ist erst einmal weg. Dieses wieder zurückzugewinnen, bedarf sicherlich noch einiger Jahre.

? Welche Bedeutung hat aufgrund der bestehenden Regularien wie zum Ballastwasser, zur Verringerung der Emissionen und des CO₂-Ausstoßes die grüne Schifffahrt?

Mülder: Dies ist sicherlich ein Schlüsselthema der nahen Zukunft. Dass Kunden, deren Schiffe wir finanzieren, mit einem Scrubberprojekt auf uns zukommen, ist grundsätzlich ein üblicher Vorgang. Ist dies wirtschaftlich und liegt ein entsprechender Eigenanteil vor, bieten wir gegebenenfalls eine Teilfinanzierung an. Allerdings stellen wir fest, dass in unserem Kernsegment, gerade bei den kleineren und älteren Schiffen – zwischen 6.000 und 12.000 Tonnen sowie Feeder in der Größenordnung von 1.000 bis 2.500 Tonnen –, wenig Nachfrage nach Scrubberinstallationen vorherrscht.

? Was sind derzeit die wichtigsten Fragestellungen, mit denen die Reeder auf Sie zukommen?

Mülder: Einige wenige Kunden beschäftigen sich momentan mit der Kontrahierung zukunftsweisender Neubauprojekte. Ein Großteil prüft aktuell eher die große Vielzahl an attraktiven Second-Hand-Projekten, die durch den sehr stringenten Portfolioabbau einiger Großbanken auf dem Markt sind. Hier entstehen immer wieder interessante Chancen, bei deren Realisierung wir unseren Kunden natürlich gerne zur Seite stehen. |••

Die Ostfriesische Volksbank (OVB)

- Die Ostfriesische Volksbank kann 2019 den 150. Jahrestag der Gründung der Genossenschaft begehen. Aktuell arbeiten rund 300 Mitarbeiter in 23 Geschäftsstellen für die über 28.000 Mitglieder bzw. Kunden. Ihr Geschäftsgebiet umfasst Teile des Landkreises Leer, die Stadt Emden, die Krummhörn, das nördliche Emsland sowie das Kehdinger Land an der Niederelbe im nördlichen Landkreis Stade. www.ostfriesische-volksbank.de/schifffahrt

Tradition. Die OVB (hier: die Zentrale in Leer) betreut Reedereien entlang der Ems-Achse.



Eine wie keine

| Hafen-Service | Schleppen, halten, drücken, löschen:
Der Assistenz-Schlepper „Stella“ der Reederei Bugsier hat in
Wilhelmshaven viel zu tun. Ein Besuch an Bord. Text: Peter Andryszak



Kraftvoll. Die beiden
Löschpumpen der „Stella“ können
jeweils bis zu 22,5 Kubikmeter
Wasser pro Minute fördern.

Ruhig und mit feiner Bugwelle zieht der Assistenz-Schlepper „Stella“ entlang der Küstenlinie Wilhelmshavens Richtung Norden. Dort wartet ein Routineeingriff auf die „alte Dame“, die in diesem Jahr bereits ihren 20. Geburtstag feiert. Das Alter sieht man der etwas über 30 Meter langen und elf Meter breiten „Stella“ jedoch nicht an: Die Bordwände erstrahlen in einem satten Schwarz, an Deck dominiert die für die Bugsier-Reederei typische Farbe Rotbraun. In Wilhelmshaven gilt sie seit ihrer Inbetrieb-

nahme als Schlepper für alle Fälle. Denn die „Stella“ ist für eine Reihe ganz besonderer Aufgaben gewappnet.

„Unsere eigentliche Arbeit als Feuerlöschschlepper besteht weniger darin, brennende Schiffe zu löschen“, erklärt Kapitän Klaus Jäkel gleich zu Beginn meines Besuches an Bord. Vielmehr sei es ihre Aufgabe, Technik und Ausrüstung für eventuelle Einsätze in Schuss zu halten und im Ernstfall sofort zur Stelle zu sein. Also unspektakuläre Routine statt spannender Abwechslung? Das sieht Ka-

pitän Jäkel anders: „Der Mineralöl- und Gasumschlag hier in Wilhelmshaven erfordert strengste Sicherheitsvorkehrungen und einen optimalen Brandschutz. Für uns bedeutet das viel Verantwortung, denn wir müssen die gesamte Umschlagzeit über konzentriert vor Ort sein.“

Jederzeit bereit sein zum Löschen – das ist der ganz spezielle Auftrag für „Stella“. Zusätzlich ist sie auch Einsatzzentrale für den gesamten Schlepper-einsatz im Hafen. Das heißt: Auf ihrer To-do-Liste stehen auch reguläre →



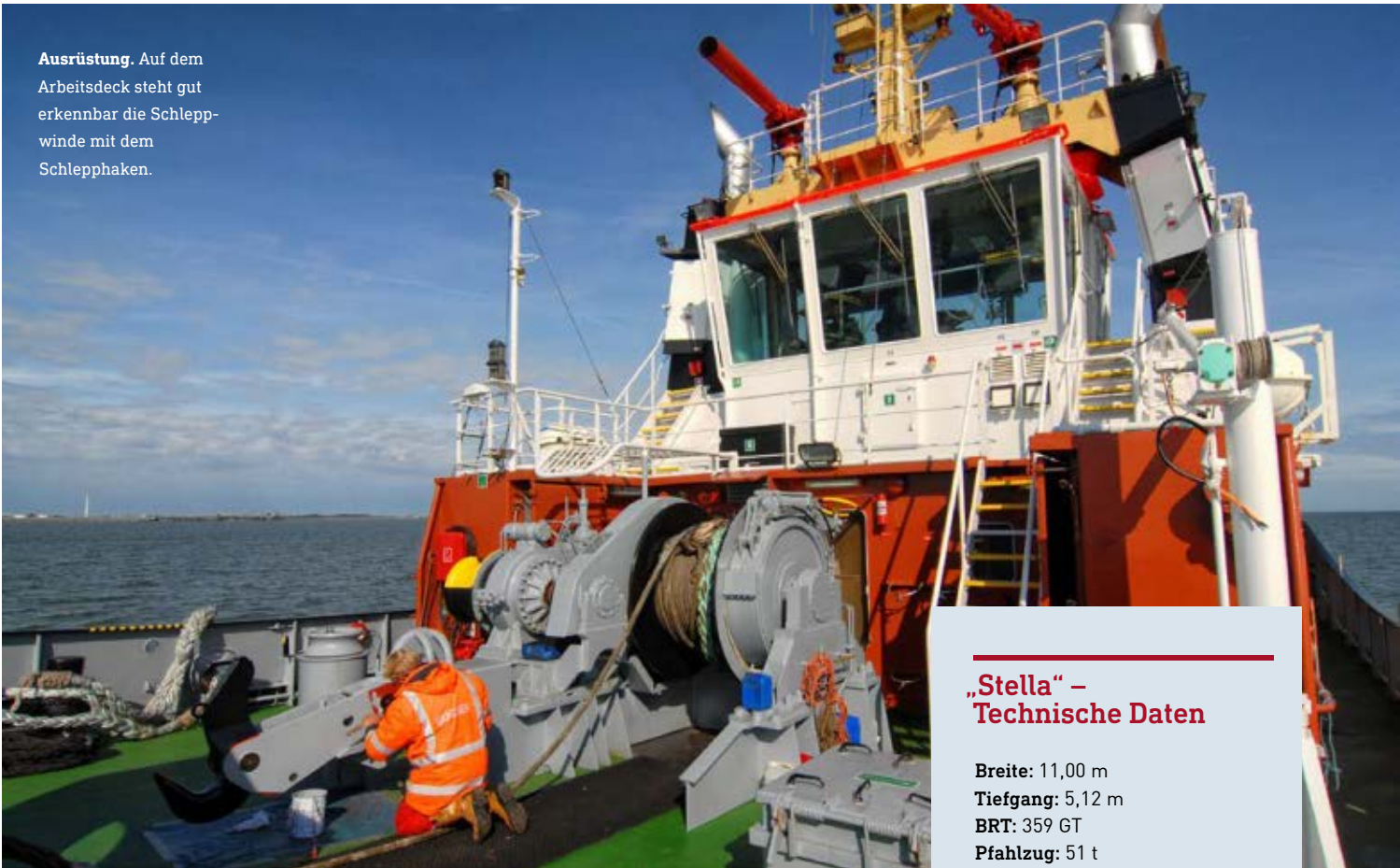
Löschanlage.

Die Monitore können von der Brücke aus mit einem Tablet gelenkt werden.

Maßarbeit. Die Voith-Schneider-Propeller ermöglichen vorwärts als auch rückwärts eine hohe Manövrierfähigkeit



Ausrüstung. Auf dem Arbeitsdeck steht gut erkennbar die Schleppwinde mit dem Schlepphaken.



„Stella“ – Technische Daten

Breite: 11,00 m
Tiefgang: 5,12 m
BRT: 359 GT
Pfahlzug: 51 t
Geschwindigkeit: 12,0 kn
Besatzung: 3
Baujahr: 1998
Bauwerft: Hitzler Werft / Lauenburg
Klasse: GL + 100 A5 E1 TUG + MC E1 AUT FF1
Hauptmotoren: 2 x Deutz SBV 6 M 628 je 1.845 kW
Antrieb: 2 x Voith-Schneider-Propeller 28 G II / 210
Schleppwinde: 1 x hydraulische Schleppwinde, Bremshaltekraft 131 t
Löschtechnik: FiFi 1, 2 x Monitor à 1.200 m³/h, Wurfweite 120 m, Wurfhöhe 45 m, 2 x Feuerlöschpumpen à 1.350 m³/h, 300 m³/h Selbstschutz-Berieselungsanlage für das ganze Schiff, 1 x Schaumpumpe 36 m³/h, 1 x Schaumtank 20 m³, 2 x 5 Decksverteiler B-Anschlüsse für Abgabe Löschwasser, Kontrolle von der Brücke
Gastechnik: 4 x Breitbandspektrum-Gassensoren, Lufterlass auf Peildeck, 1 x Schleuse, Verschlussmöglichkeit Wohnbereich + Brücke

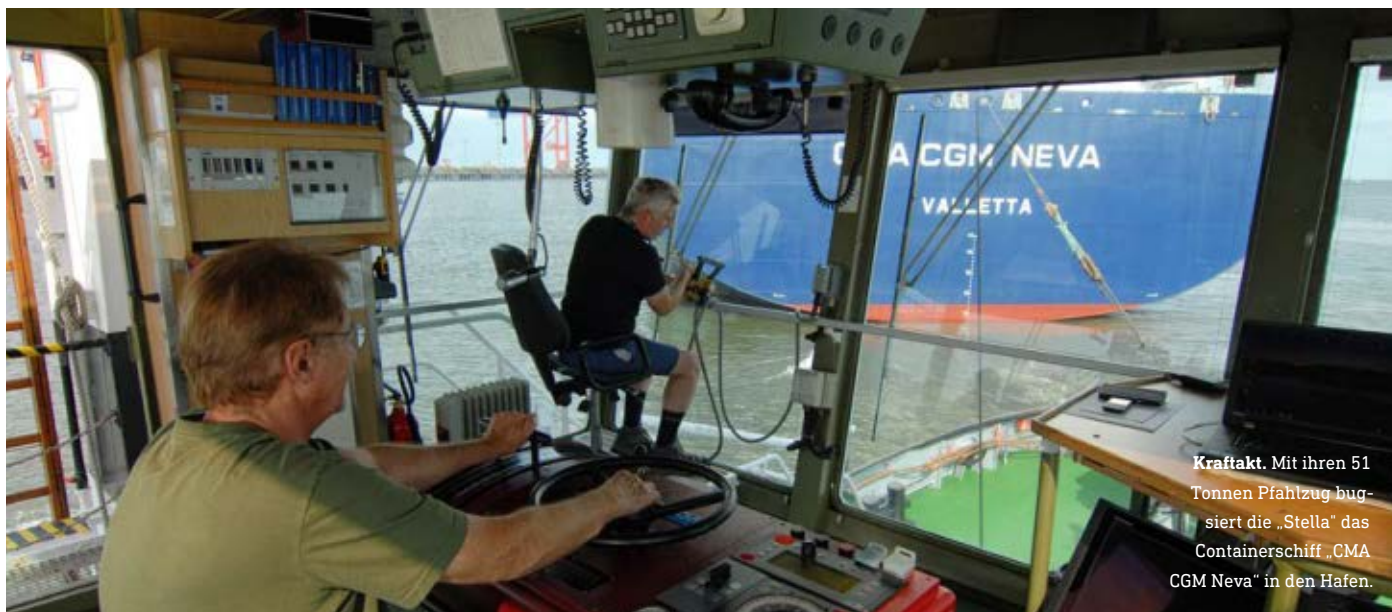
➔ Assistenzarbeiten, wo Schleppen, Halten und Drücken gefragt sind.

| Spezielle Spezialistin | Der einzige Feuerlöschschlepper in Wilhelmshaven ist „Stella“ aber nicht. Vielmehr stellen die beiden seit vergangem Herbst unter einem Dach firmierenden VDR-Mitglieder Fairplay und Bugsier zurzeit mit dem kleineren „Florian“ (32 t Pfahlzug), der größeren „Bugsier 5“ (82 t Pfahlzug) und der noch größeren „Fairplay 35“ (103 t Pfahlzug) insgesamt vier Schiffe mit dieser Fähigkeit. Und doch ist die „Stella“ eine, wenn man so will, noch „speziellere Spezialistin“.

„Wir sind die Einzigen mit einer fest eingerichteten Gaswarn- und -schutzanlage“, sagt Erik Tamm, technischer Offizier an Bord, stolz. Da die „Stella“ insbesondere auch beim Assistieren von Gastankern eingesetzt wird, wurde ihr die Anlage nebst Einpersonenschleuse zur Absicherung für Schiff und Besatzung installiert. So könne im Notfall das Deckshaus mit aus Peildeckhöhe angesaugter Außenluft unter Überdruck gesetzt und das Eindringen von Gasen verhindert werden. Zur

Feststellung einer giftigen Gasbelastung sind insgesamt vier Breitbandsensoren an Heck, Schornsteinen und Peildeck an Bord installiert – sie können die fünf gängigen Problemgase feststellen. „Wenn wir allerdings Gase anmaßen, würden wir das verseuchte Gebiet sofort wieder verlassen, da uns ein längerer Aufenthalt nicht sicher möglich wäre“, so Kapitän Jäkel. „Aber bis jetzt mussten wir das noch nie tun.“

| Wasser marsch | Die „FiFi 1“-Feuerlöschanlage der 1998 von der Hitzler Werft in Lauenburg gebauten „Stella“ besteht aus zwei separaten Anlagen mit jeweils 1.350 Kubikmeter pro Stunde bei 13,9 bar leistenden Löschpumpen, deren Wasserversorgung über eigene, an den Seiten liegende Seekästen läuft. Sie werden jeweils von einer der Hauptmaschinen angetrieben. Das Löschwasser wird über separate Rohrleitungen zu den auf einer Traverse stehenden zwei roten Wasserwerfern (Monitore) gedrückt, die von der Brücke aus mit einem Tablet fernbedient werden. Der Backbord-Monitor kann außerdem Lösch-



Kraftakt. Mit ihren 51 Tonnen Pfahlzug bugsiert die „Stella“ das Containerschiff „CMA CGM Neva“ in den Hafen.



Die Besondere. Ebenso wie die „Stella“ ist die „Bugsier 5“ mit einer FiFi-Anlage ausgestattet.



Die Kleine. Die 30 Meter lange „Florian“ überzeugt mit 32 Tonnen Pfahlzug.



Die Große. Die „Fairplay 25“ ist stolze 37 Meter lang und 14 Meter breit.

schaum verteilen, der aus einem 20-Kubikmeter-Schaumtank im Heck des Schiffes eingemischt wird. Zwei Decksverteiler mit jeweils fünf Feuerlösch-B-Anschlüssen für Löschwasser sorgen bei externen Brandbekämpfungen für eine sehr hohe Druckabgabe. Dass der Schiffskörper selbst nicht überhitzt, darum kümmern sich über das ganze Schiff verteilte Düsen – sie können es bei Bedarf unter eine Wasserschicht setzen. Und nicht zu vergessen: „die ‚Stel-

la‘ hat auch noch eine extralange Leiter“, sagt Matrose Jörg Tews. Mit ihr können die Feuerwehrleute nicht nur acht Meter Freibord überwinden, wie üblich, sondern 12,50 Meter.

| Im Einsatz für die Feuerwehr | „Für die Bekämpfung von Schiffsbränden ist in erster Linie die Städtische Feuerwehr Wilhelmshaven zuständig“, sagt Kapitän Jäkel. „Wir stellen nur das Schiff, die Technik und

die Ausrüstung.“ Der Grund: Die Feuerwehr habe kein eigenes Löschschiff. So kam der ungewöhnliche Deal erst zustande, erklärt er. Etwa 65 der 105 Feuerwehrleute seien in Schiffsbrandbekämpfung ausgebildet.

Allerdings sind Schiffsbrände so selten, dass sie in der Statistik der Feuerwehr nicht einmal separat gelistet werden. „Und wenn es doch mal brennt, sind die Retter auf der ‚Stella‘ bestens geschützt vor Flammen und Feuer“, so der Kapitän. |●●●

JadeWeserPort. Das Container Terminal Wilhelmshaven kann sogar Großcontainerschiffe der kommenden Generationen abfertigen.

Hafen der Vielfalt

●●● Wilhelmshaven ist Deutschlands einziger Tiefwasserhafen und liegt zwischen Ems und Weser auf der Westseite der Jademündung. Der Hafen besteht aus dem Äußeren Tiefwasserhafen und dem tideunabhängigen Inneren Hafen. Ausgerüstet ist er mit modernen Kaianlagen für den Umschlag von Massengut, Containern, Kühl Ladungen, Lebensmitteln, Stückgut und Projekt Ladungen. Zudem ist der Port ein zentraler Umschlagplatz für Rohöl, Mineralölerzeugnisse, Steinkohle und chemische Produkte. Der Standort ist mit zwei Steinkohlekraftwerken vor Ort und einer modernen Bahnverladung ein zentraler Kohleumschlagplatz für den gesamtdeutschen Markt.

Foto: Hero Lang

**Deutsche
Reeder
im Porträt**

Das Reeder-Gen

| Teil 16 | Seit zehn Jahren ist **Dr. Niels Hartmann** Vorstandschef der Hartmann AG, deren Tochterunternehmen rund 150 Schiffe betreiben. Die Schifffahrt hat sein Leben von Kindesbeinen an geprägt.

Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg

Da arbeiten, wo andere Urlaub machen: Für Dr. Niels Hartmann ist das Realität. Seit rund fünf Jahren lebt er mit seiner Familie auf Zypern und steuert von Limassol aus die Firmengruppe, die rund 150 Schiffe betreibt und an Land und auf See etwa 5000 Mitarbeiter beschäftigt. Wasser ist Hartmanns Element: Wenn er nicht gerade irgendwo auf der Welt unterwegs ist, geht er nach der Arbeit kitesurfen oder mit seinen Kindern schwimmen.

Die Konstruktion der Unternehmensgruppe ist dafür ideal: Auf Zypern und am Stammsitz im ostfriesischen Leer befinden sich zwei etwa gleich große Unternehmensteile, die von jeweils zwei Managern operativ geführt werden. Hartmann ist CEO der Holding und wird dabei in Leer von Finanzvorstand Michael Hoppe und einem

schlanken Team unterstützt. Der Gründer des Unternehmens, Kapitän Alfred Hartmann, der auch Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR) ist, fungiert als Aufsichtsratschef der AG. „Schifffahrt war nicht nur der Beruf, sondern ist und bleibt das Hobby meines Vaters“, sagt Niels Hartmann. Das habe ihn von Kindesbeinen an geprägt: „Ich bin mit der Schifffahrt aufgewachsen“, sagt der 43-Jährige.

Während der Schulferien der älteren Schwester waren sie mit dem Vater auf „Großer Fahrt“ und haben so schon früh eine Menge von der Welt gesehen. Er erinnert sich noch gut an Trips nach Ägypten, in die USA oder nach Hongkong: „Da kam keine Langeweile auf.“ Heimweh habe er eigentlich nie gehabt. „Ich war froh, auf Reisen zu sein, und war eher unglücklich, wenn's nach Hause ging.“ →



Verantwortung.
Reeder Dr. Niels Hartmann
vor der Flagge mit dem
Reederei-Logo.

→ Die Reederei, die Alfred Hartmann 1981 mit dem ersten eigenen Schiff gegründet hat, „war immer Teil des Familienlebens und sehr interessant“. Trotzdem war es kein Automatismus, dass er in die Fußstapfen des Vaters trat: „Klar stand das als Möglichkeit im Raum“, sagt Niels Hartmann. „Es ist eher so, dass man sich irgendwann bewusst dagegen entscheiden müsste.“ Auch das Umfeld ging wie selbstverständlich davon aus, dass es auf ihn hinauslaufe.

Doch Hartmann studiert zunächst Wirtschaftswissenschaften und hält sich alle Optionen offen: „Damit könnte ich es machen, muss es aber nicht.“ Doch zum „schleichenden Prozess“ gehört auch, dass er mehrere Praktika macht, auch als rostklopfender Azubi an Bord reedereieigener Schiffe. Nach dem Studium arbeitet er für ein halbes Jahr bei P&O Nedlloyd in Sydney und dreht dann mit der Promotion noch eine Extraschleife. Aber das Thema weist schon die Richtung. Es geht um einen Standortvergleich zwischen Deutschland, den Niederlanden und Zypern. Für Reedereien, versteht sich. „Da konnte ich auf viele Informationen aus dem Unternehmen zurückgreifen“, sagt Hartmann.

| Kein Selbstläufer | Als er 2004, mit knapp 30, in Leer anfängt, geht er erst mal unter die Firmengründer. Gemeinsam mit seinem Vater entwickelt er Hartmann Offshore und bringt das Unternehmen ans Laufen. „Es war sehr spannend, selber so was aufzubauen.“ Die Familie hat sich intensiv mit dem Thema Nachfolge beschäftigt. „Das muss jeder für sich ausbalancieren“, sagt der Junior. Sein Vater habe ihm zwar früh Verantwortung übertragen. Allerdings sei Alfred Hartmann der Schifffahrt mit Leib und Seele verbunden. „Da muss man sich seinen Platz auch ein bisschen erkämpfen.“

In diese Phase fällt die Reorganisation der Firmengruppe mit einer übergeordneten Holding. Sein Vater überträgt ihm und seinen beiden Schwestern sämtliche Anteile an der Unternehmensgruppe und vollzieht so auch auf der Eigentumsseite den Generationswechsel.

Seit 2008 ist Niels Hartmann CEO der AG. „Das war das letzte Boomjahr, da lief alles mehr oder weniger von selbst.

Aber schon bald kam die Krise – und dann wurde es spannend.“ Die starke Expansionsphase des Unternehmens Mitte der 2000er-Jahre führte dazu, dass noch Schiffe abgeliefert wurden, als der Markt sie nicht mehr brauchte. Controlling, das Verständnis für Zahlen, gewinnt in solchen Zeiten an Bedeutung. „Das haben wir steuern können.“ Die Reederei wechselte einen Teil der Befrachtungspartner, um den Zugang zur Ladung zu verbessern – eine Maßnahme, die sich ausgezahlt hat.

Zwar sind auch in Leer einzelne über das KG-Modell finanzierte Containerschiffe in die Insolvenz gegangen. Trotzdem sieht Niels Hartmann für die Finanzierungsform durchaus eine Zukunft: „Ich denke aber, dass das KG-Modell nur eine Plattform für große Investoren sein wird.“

| Individuelle Lösungen | Nach einer Konsolidierungsphase sieht Hartmann die Unternehmensgruppe gut aufgestellt – was die klare Firmenstruktur, aber auch, was die Flottengröße anbelangt: „Mit 150 Schiffen verspüren wir keinen Druck zu wachsen.“ An Größe als Selbstzweck glaubt Hartmann ohnehin nicht: „Kostenseitig sind die Größeneffekte irgendwann ausgereizt – ich habe den Eindruck, dass das auch bei den Banken mittlerweile so gesehen wird.“ Der Markt sei so groß, „den kann ich als einzelner Akteur nie beeinflussen“. Umso wichtiger sei es, den Fokus auf die Befrachtung zu legen – mit individuellen Lösungen für enge regionale Märkte sei man hier erfolgreich.

Das Durchschnittsalter der Flotte ist mit zehn Jahren recht niedrig. Zuletzt kamen 2016/17 zur Intership-Flotte auf Zypern drei Laker hinzu, gemeinsam mit einer norwegischen Fondsgesellschaft wurde im vergangenen Jahr außerdem die Finanzierung von zwei hochmodernen Ethantankern gestemmt.

Dass die Branche nun mit strikteren Emissionsvorschriften konfrontiert ist, begrüßt der Reeder: „Es muss Druck von außen geben, sonst wird es schwer, Maßnahmen umzusetzen, die teuer sind.“ Wichtig sei aber, dass die Standards für alle gleich seien. Bedauerlich findet er, dass der Druck nur auf der Schifffahrtsbranche laste. Die Mineralölindustrie müsse stärker in die Pflicht genommen werden, damit

Dr. Niels Hartmann

- geboren 1975
- Studium der Betriebswirtschaft; Diplom: 2001, Promotion: 2005
- diverse Praktika und Jobs, u.a. in Philadelphia, Limassol, Sydney
- 2004 Gründung von Hartmann Offshore
- 2007 Vorstandsmitglied der Hartmann AG
- seit 2008 CEO, seit 2013 von Limassol/Zypern aus

die Reeder Planungssicherheit hätten. „Ich glaube nicht an Scrubber als langfristige Lösung.“ Das sei eine technische Krücke – und obendrein sei man darauf angewiesen, dass die Versorgung mit Schweröl weiter funktioniere. Gas als Brennstoff sei derzeit wohl die umweltfreundlichste Alternative – und mit den neuen Ethantankern habe man hier schon viel Erfahrung gesammelt.

| Sauberer Schlussstrich | Sein eigenes Ding, Hartmann Offshore, hat Niels Hartmann tatsächlich von Anfang bis Ende begleitet: Die lang andauernde Krise in dem Marktsegment ließ eine Fortführung der Sparte mit insgesamt elf Ankerziehschleppern bzw. Offshore-Versorgungsschiffen nicht mehr zu. „Die Einnahmen haben sich katastrophal entwickelt – da muss man sich dann irgendwann eingestehen, dass man auch mit exzellent gemanagten Schiffen nicht mehr weiterkommt.“ Immerhin ist es Ende 2017 gelungen, einen Investor zu finden, der nicht nur die Schiffe übernimmt, sondern auch die Managementfirmen weiter betreibt – und damit die Arbeitsplätze und das Know-how sichert. „Das war uns sehr wichtig“, sagt Hartmann.

In die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter investiert das Unternehmen viel – auf den Philippinen werden eigene Seeleute ausgebildet, in Leer unterstützt Hartmann das maritime Kompetenzzentrum Mariko mit eigenem Schiffssimulator. „Wir wissen, dass sich eine gute Ausbildung langfristig rechnet.“ Die Leute arbeiten gern



Arbeitsbesuch.

Dr. Niels Hartmann reist alle drei bis vier Wochen zum Stammsitz der Reederei im ostfriesischen Leer.

für Hartmann, die Verweildauer ist hoch. Das wirkt sich positiv auf die Verfügbarkeit der Schiffe aus. Viele Wartungsarbeiten werden direkt an Bord erledigt – auch das spart Zeit und Geld. Nicht nur vor diesem Hintergrund sieht Hartmann das Thema autonome Schifffahrt kritisch: „Ich weiß nicht, warum ich das wollen muss.“ Er glaube nicht, dass sich die hohen Investitionen rechnen würden. „Und wenn mir mitten auf dem Atlantik die Hauptmaschine abraucht, habe ich keine Chance zu reagieren.“ Dagegen ist die Reederei in

Sachen Digitalisierung „auf der Höhe der Zeit“. Zwar sei die Befrachtung ein persönliches Geschäft, und er kenne keine Internet-Plattform, die das vernünftig abbilden könne. Aber Real-Time-Daten brächten etwa das Flottenmanagement deutlich voran. Gerade prüfe man, das IT-System des Unternehmens neu aufzustellen.

| Die zweite Heimat | Moderne Informationstechnologie macht es natürlich eigentlich auch erst möglich, ein Unternehmen zu managen, dessen zwei Hauptstandorte

Die Hartmann Gruppe

••• Die Reederei Hartmann betreibt aktuell eine Flotte von rund 150 Schiffen, von Deutschland aus im Wesentlichen Gas-Carrier und Containerschiffe, von Zypern aus Bulker und Produktentanker. Dazu kommen an beiden Standorten noch kleinere Mehrzweckfrachter. Das Unter-

nehmen wurde 1981 von Kapitän Alfred Hartmann gegründet, der seit 2015 Präsident des Verbands Deutscher Reeder ist. Die Gruppe beschäftigt an Land und auf See rund 5.000 Mitarbeiter. Sein Sohn Niels, Jahrgang 1975, ist seit 2008 CEO der AG. www.hartmann-ag.com



Ich bin immer optimistisch – sonst könnte man kein Reeder sein.

Dr. Niels Hartmann, CEO der Hartmann AG

knapp 3.500 Kilometer voneinander entfernt sind. Zypern ist Niels Hartmanns Lebensmittelpunkt. Sein jüngster Sohn ist dort geboren und spricht besser Griechisch als Deutsch, die beiden anderen gehen dort zur Schule. „Meine Heimat ist sicher Leer und wird das auch bleiben“, sagt Hartmann, der alle drei, vier Wochen für ein kompaktes Arbeitsprogramm zum Stammsitz der Reederei reist. „Ich fühle mich aber auf Zypern sehr wohl, es ist eine zweite Heimat.“

Eine starke internationale Schifffahrts-Community mit Englisch als Geschäftssprache mache den Standort attraktiv. Obendrein gilt Zypern als die Mittelmeerinsel mit den meisten Sonnentagen im Jahr, was den Reiz für den passionierten Wassersportler erhöht. In der Freizeit geht er mit der Familie gern wandern und zelten oder liest, bevorzugt Biografien. Aktuell liegt der Interview-Marathon des Fotojournalisten Lee Lockwood mit Fidel Castro auf seinem Nachttisch.

Die Verbindung nach Deutschland ist stark – es ist das erklärte Lieblingsurlaubsziel der Familie. Schließlich sind ja auch die Großeltern hier. Nicht nur über ihren Vater, auch über Alfred Hartmann werden die Kleinen bestimmt eine gehörige Brise Schifffahrt schnuppern. Niels Hartmann ist sich jedenfalls sicher, dass es die Firma, die seit knapp 40 Jahren existiert, auch in 40 Jahren noch geben wird. „Wir sind auf einem guten Weg. Ich bin immer optimistisch – sonst könnte man kein Reeder sein.“ |•••



Aufschwung. Los Angeles reißt den dritten Monat in Folge die 800.000-TEU-Marke.

Umschlagrekord in L.A. und Antwerpen

••• Im September hat der Hafen von Los Angeles zum dritten Mal in Folge die Marke von 800.000 Standardcontainern (TEU) geknackt – das könnte auch an Vorzieheffekten liegen, weil US-Importeure infolge des Handelsstreits mit China neue Zölle fürchten. Trotz des Septemberrekords dürfte L.A. im Gesamtjahr den Boxenumschlag von 2017 (rund 9,3 Millionen TEU) verfehlen. Bisher standen lediglich 6,8 Millionen zu Buche – etwa 1,8 Prozent weniger als in den ersten neun Monaten 2017.

www.portoflosangeles.org

••• Antwerpen, Europas nach Rotterdam zweitgrößter Hafen, kam unterdessen zwischen Januar und September auf einen Gesamtumschlag von 177 Millionen Tonnen – sechs Prozent mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 2017. Gut die Hälfte der Tonnage entfiel dabei auf den Containerumschlag, der um 6,8 Prozent auf 8,33 Millionen TEU stieg. Besonders stark legte das europäische Transshipment zu, der China- und Lateinamerikahandel stagnierte bzw. schwächelte dagegen.

www.portofantwerp.com



Container. Beim Boxenumschlag ist Antwerpen unangefochtene Nummer 2 in Europa.

Foto: Alexandre Tzitzipoulouff – Adobe Stock.com, Christian B. Valle/Port of LA

FRS Windcat in Polen

••• FRS Windcat hat eine neue Tochtergesellschaft: FRS Windcat Polska engagiert sich bei der Weiterentwicklung der polnischen Offshore-Windenergiebranche. FRS Windcat hat bereits begonnen, polnische Kapitäne auf seinen Crew-Transfer-Vessels in der Ostsee auszubilden. Dazu dient auch die erste deutsch geflaggte „Windcat 42“, seit Juli 2018 von Sassnitz/Rügen aus im Einsatz. www.frs-windcat.pl

Foto: FRS



Windpark. Crew-Transfer-Vessel „Windcat 42“ unterwegs auf der Ostsee.

Foto: AIDA Cruises

HHL: spektakulärer Transport

••• Hansa Heavy Lift hat für Liebherr erfolgreich zwei komplett montierte STS-Containerportkrane transportiert. Die Krane (Maße: 81,4 m x 30,3 m x 57,3 m) wurden in Cork, Irland, abgeholt und im britischen Hull entladen. Die Verschiffung an Bord der „HHL Lagos“ war der erste Transport von kompletten Liebherr-Portalkranen auf einem Schwerlastschiff im Lift-on-/Lift-off-Verfahren. „Ein komplexes Projekt, bei dem fundiertes Ingenieurwissen und operative Expertise in allen Phasen unabdingbar waren“, so HHL-Projektleiter Emek Ersin Takmaz. www.hansaheavylift.com



Premiere.
Komplett montierte
Kran an Bord.

Foto: Hansa Heavy Lift

Intelligente Instandhaltung

••• Die Motoren der Kreuzfahrtschiffe „AIDA-prima“ und „AIDAprima“ nutzen künftig die Software „Cat Asset Intelligence“ (CAI) von Zepplin Power Systems. CAI wurde an Bord der Schiffe installiert und bietet automatisierte Systemanalysen und Reportings, die sich auf die Datenauswertung von fast 40 Millionen Schiffsmotorenstunden stützen. Ein Onboard-Modul, das mit den jeweiligen Bordgeräten und -sensoren verbunden ist, liefert und analysiert valide Daten in Echtzeit. Das entlastet das technische Management und die Crew an Bord. www.zepplin-powersystems.com



„AIDA-prima“.
Intelligentes Motormanagement für mehr Effizienz.

SEA20: Wärtsilä startet Initiative für Schiffsverkehr der Zukunft

••• Stadtplaner, Start-up-Gründer und Umweltperten aus den Hafenstädten Rotterdam, New York, Singapur, Helsinki und Hamburg haben gemeinsam Visionen für den Schiffsverkehr der Zukunft erarbeitet. Die Ideen sind Teil der Initiative „An Oceanic Awakening“. Ihr Ziel: die weltweite Meeres- und Energiewirtschaft in ein effizientes, ökologisch verträgliches und digital vernetztes Ökosystem zu transformieren. SEA20 heißt das visionäre Vorhaben des Technologiekonzerns Wärtsilä.

Mit konkreten Maßnahmen für eine nachhaltigere, wirtschaftlichere und effizientere Schifffahrt will man den Herausforderungen der Schifffahrt und ihren Auswirkungen für Häfen und Städte begegnen. Rotterdam, Hamburg und Helsinki sind die ersten Städte, die die Idee der Förderung einer nachhaltigen Meeresumwelt durch umfassende Zusammenarbeit unterstützen. Bis 2020 soll daraus ein globales Netzwerk werden, das die 20 strategisch wichtigsten Hafenstädte der Welt verbindet.

„Wir können es uns nicht leisten, auf die Entwicklung der Meeres- und Energiewirtschaft in ihrem eigenen Tempo zu warten“, sagte Jaakko Eskola, Vorstandschef von Wärtsilä, zur Initiative seines Unternehmens. „Eine rasante Beschleunigung, die der gesamten Branche und der Gesellschaft als Ganzes zugutekommt, ist dringend erforderlich.“

Zum Start erarbeiteten insgesamt 18 Vordenker aus den fünf genannten Hafenstädten drei Visionen, die zeigen, wie das Verhältnis zwischen Stadt und Meer überdacht und wie Probleme, die durch zu schnelles Wachstum der Städte entstehen, auf dem Meer gelöst werden können:

1. MANGROVE: Das neue Wahrzeichen von Hafenstädten befindet sich vor ihren Küsten und ist sowohl autark als auch vollständig mit erneuerbarer Energie versorgt. Es bietet neue Grünflächen für Besucher und Bewohner und ist über kleine Schiffe und unterirdische Tunnel mit dem Festland verbunden.



2. ECOTONE: Hafengebiete der SEA20-Städte bauen sogenannte Innovationszentren. Nach einer ersten Pilotphase, in denen die Bewohner dieser „Wohn-Labore“ mit dem Meer leben und dessen Bedeutung stärker wahrnehmen, soll mit der tatsächlichen Realisierung begonnen werden.



3. BLUE BELT: Häfen befinden sich künftig abseits des Ufers. Die Stadtküste wird radikal erneuert, sodass Baden möglich ist und neuer Raum für die Wohn- und Geschäftsentwicklung entstehen kann. Küstengebiete lassen sich für völlig neue Zwecke nutzen, das Stadtleben erhält eine neue Dimension.



www.sea20.org



Innovation. „Mangrove“, „Ecotone“ und „Blue Belt“ heißen die Stadtvisionen, die das SEA20-Team grafisch veranschaulicht hat.

Zum Thema gibt es auch ein Video:

<https://youtu.be/gS-SyFEoHF8>



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



Beinahe vom Winde verweht

| Schwergut | Die Reederei BBC Chartering transportiert Flugzeuge in riesigen Einzelteilen vom Hamburger Airbus-Werk zur Endmontage in den US-Staat Alabama. Die tonnenschwere Fracht sachgerecht aufs Schiff zu verladen, erfordert Erfahrung, Fingerspitzengefühl – und Wetterglück. Text: Hans Wille, Fotos: Ronald Frommann



Das lackierte Seitenleitwerk eines Airbus A320 steht senkrecht an der Kaikante vom Airbus-Werk in Hamburg-Finkenwerder. Weich gepolstert auf speziellen Aluhalterungen, ist die wertvolle Riesenfracht festgezurrt auf einem Frame, einem eigens gefertigten Transportrahmen. Darüber schwebt am Kranhaken ein gelber Spreader heran, ebenfalls eine Spezialanfertigung, der Frame plus Flugzeugteil in den Laderaum der „BBC New York“ hieven wird.

Jury Kozlov, der Ladeoffizier des Frachters, dirigiert per Funk den bordeigenen Ladekran, den der Kranführer hoch oben in der Kabine bedient. Es geht um Dezimeter vor oder zurück sowie seitlich, zum Schluss um wenige Zentimeter. „Der Spreader muss exakt mittig über dem Frame hängen, bevor wir die orangenen Gurte befestigen“, erklärt Belhassen Arous, der Port-Kapitän von BBC Chartering. Ansonsten würden die vier Ecken des Frames nicht gleichzeitig vom Boden abheben, sondern zuerst nur eine oder zwei Ecken. Wenn dann die vierte Ecke den Bodenkontakt verliert, würde das sogenannte Piece unweigerlich ins Schwingen geraten. „Das müssen wir vermeiden. Insbesondere bei dem starken Wind.“ Heute ist kein guter Tag für diesen Job. Der Wind bläst bis zu 24



→ Knoten stark. Das ist an sich schon zu viel. Die unangenehm starken Böen, mitunter mehr als fünf Knoten schneller, würden den schwierigen Job zum Glücksspiel machen, wenn in dem Moment ein Ladungsstück zehn Meter hoch über der Pier schwebt.

Neun solcher Pieces wird die „BBC New York“ am Ende des Tages an Bord genommen haben. Eigentlich hatte Belhassen Arous vorgesehen, zunächst die großen, schweren Pieces mit den Rumpfteilen an Bord hieven zu lassen. Sie müssen schließlich tief und mittig im Laderaum verstaut werden, nah am Mittelpunkt des Schiffes, wo sich die drei Achsen treffen, um die sich ein Schiff drehen kann. Je weiter entfernt von einer Achse, desto höher die Beschleunigung in dieser Richtung.

| Möglichst viel Stabilität | Wenn das Schiff um seine Längsachse rollt, die nur wenige Meter über der Kiellinie liegt, wird jeder Punkt auf dieser Achse von der geringstmöglichen Beschleunigung erfasst, während Ladung nah an einer Bordwand die maximale Beschleunigung erfährt. Stampft das Schiff, weil der Bug nach einer hohen Welle tief in das darauffolgende Wellental absinkt, dann erleben Bug- und Heckbereich die höchste Beschleunigung,

während im Bereich der Querachse die Beschleunigung nahe null ist. Schließlich kann der Bug nach rechts und links gieren, dann sind die Punkte auf der senkrechten Drehachse der minimalen Beschleunigung ausgesetzt. Minimale Beschleunigung in eine der Richtungen bedeutet maximale Gesamtstabilität. Logisch, dass die am tiefsten im Schiffsrumpf zu verladenden Pieces zuerst an Bord sollen. So weit die Theorie. Doch wie so oft in der Schifffahrt bestimmt auch heute das Wetter die Verladep Praxis. Schon morgens um sechs, als das Verladen begonnen hatte, blies der Wind mit 16 Knoten, in Böen bis 19.

Weil alle Wetter-Apps bis zum Mittag stetig zunehmenden Wind vorausgesagt haben, hat Belhassen Arous kurzfristig den Stauplan geändert und zunächst die Pieces mit den Flügeln und den Höhenleitwerken verladen lassen. Denn diese leichten Ladungsstücke könnte der Wind besonders weit verwehen, wenn sie hoch oben über der Bordwand schweben. Nachdem die Matrosen die Mitteldecke in der Luke geschlossen haben, sollen nun also die beiden Frames mit den senkrechten Seitenleitwerken an den Kranhaken.

„Stopp“, sagt der Ladeoffizier ins Funkgerät, der Spreader schwebt

passend über dem Frame. Nun würden die Hafendarbeiter die vier orangenen Gurte des Spreaders mit Schäkeln an den Frame schrauben. Dann würde der Ladeoffizier seinem Kranführer das Okay funken. Doch heute nicht. Jury Kozlov schaut fragend zu Adrian White. Der Schotte verantwortet das Verladen als Vertreter von DHL Industrial Projects, dem deutschen Logistiker, der im Auf-



trag von Airbus die Flugzeugteile transportiert. Für den Seeweg über den Atlantik wurde die Reederei BBC Chartering ins Boot geholt.

| Einfach zu viel Wind | Wie oft Adrian White heute schon das Gerät zum Messen der Windgeschwindigkeit in die Luft gehalten hat, weiß er vermutlich selber nicht mehr. Er schüttelt den Kopf: 22 Knoten. Ab 21 Knoten untersagt Airbus sämtliche Kranarbeiten. Die Crew von BBC darf laut Reederei bis 23 Knoten Lasten durch die Luft bewegen, wenn der Kapitän das verantwortet.

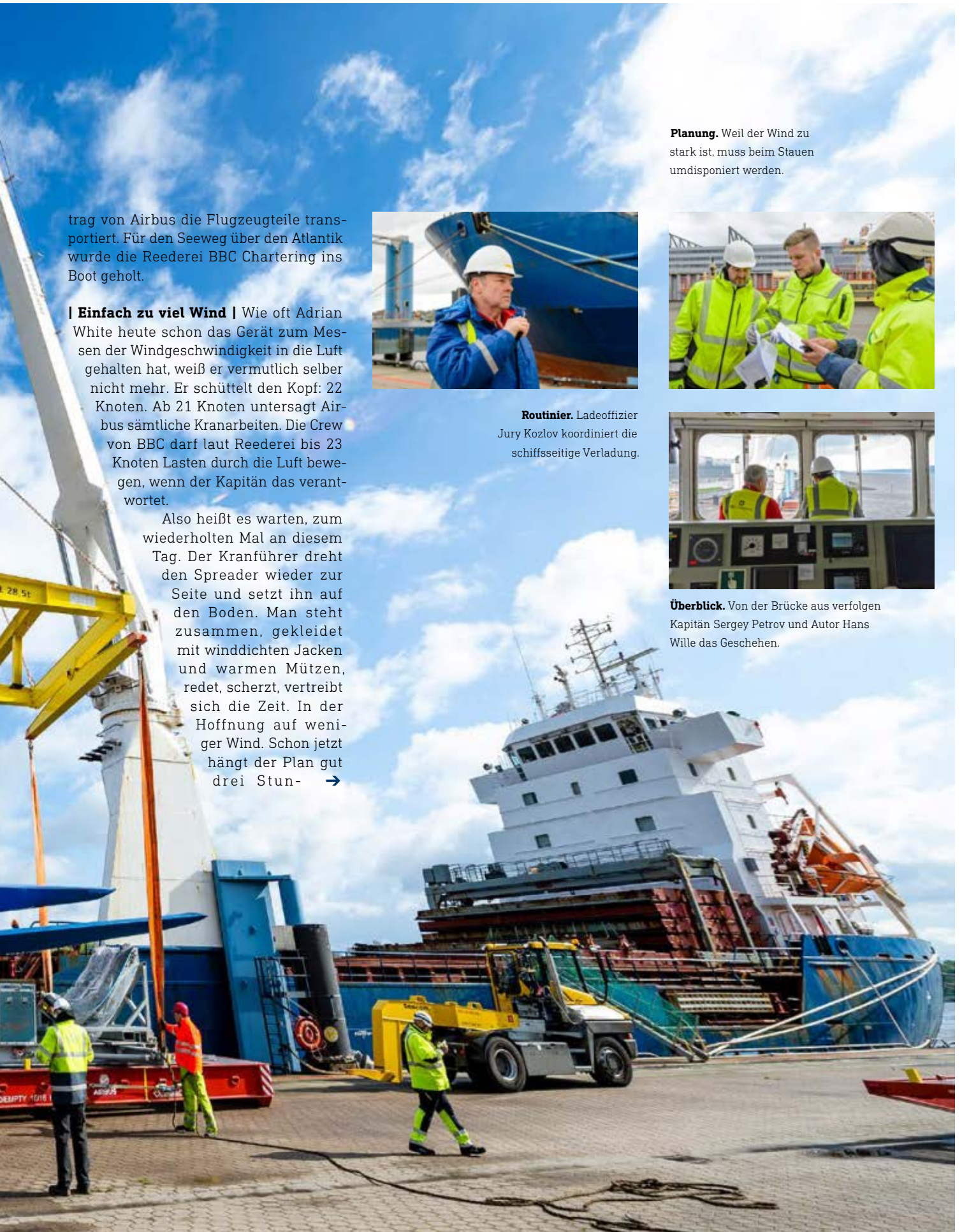
Also heißt es warten, zum wiederholten Mal an diesem Tag. Der Kranführer dreht den Spreader wieder zur Seite und setzt ihn auf den Boden. Man steht zusammen, gekleidet mit winddichten Jacken und warmen Mützen, redet, scherzt, vertreibt sich die Zeit. In der Hoffnung auf weniger Wind. Schon jetzt hängt der Plan gut drei Stun- →



Routinier. Ladeoffizier Jury Kozlov koordiniert die schiffsseitige Verladung.



Überblick. Von der Brücke aus verfolgen Kapitän Sergey Petrov und Autor Hans Wille das Geschehen.





Rahmen. Das Piece ist auf ein Frame montiert.



Stütze. Der gelbe Spreader hält Frame und Piece.



Zug. Die Männer am Kai helfen beim Aустarieren.

→ den hinterher. Das Problem: Heute Nacht um null Uhr muss die „BBC New York“ abgelegt haben. Egal, ob sie alle neun Frames an Bord hat oder nicht. Denn ab Mitternacht ist der Liegeplatz für ein anderes Schiff reserviert, das auch einen Zeitplan einzuhalten hat. „Wenn es blöd läuft, müssen wir in der Elbe auf Reede gehen und warten, bis Airbus in seinem kleinen Werkshafen wieder Platz für uns hat“, sagt Jury Kozlov. Dennoch bleibt er gelassen. Erstens ist im Ladeplan ein Puffer von sieben Stunden eingeplant und zweitens gehört Warten zum Handwerk in der Schifffahrt. Und drittens ist allen Männern in der Gruppe klar: Sicherheit geht vor.

Nach mehr als einer halben Stunde misst Adrian White 20 Knoten Windgeschwindigkeit. Der Kranführer hebt den Spreader, der Ladeoffizier dirigiert ihn über das Piece, eine allerletzte Windmessung, und dann können die vier Hafentarbeiter die Gurte befestigen. Jetzt hebt der Kran das Seitenleitwerk auf dem Frame im Zeitlupentempo an, schön parallel löst es sich vom Boden, die frei schwebende Last pendelt nur wenige Zentimeter. An jeder Ecke hält ein Hafentarbeiter an einem langen, dicken Tau Kontakt zum Frachtgut, das schon bald zwei Meter über ihren Köpfen schwebt.

| Auf Nummer sicher | Wie ein Fußballtrainer an der Seitenlinie läuft Adrian White auf und ab, schaut hier, korrigiert dort und gibt mit lauter Stimme Anweisungen. Das senkrecht stehende Seitenleitwerk bietet dem starken Wind viel Angriffsfläche. Die Männer an den Tauen sind hoch konzentriert. Plötzlich kracht eine der gefürchteten Böen in die Ladung. Nur mit Mühe können die Hafentarbeiter die Fracht halten. „Runter“, brüllt White gegen den Wind, „sofort

Kontrolle. Immer wieder halten Beeteiligte wie der Versicherungssachverständige Carsten Federwitz den Windmesser in die Luft.





Rumpf. Der Schiffskran hievt das Teil an Bord.



Vorgabe. Große Teile müssen nach unten.



Erfolg. Das A320-Bugteil ist sicher abgesetzt.

BBC CHARTERING

Spezialist für Schweres

●●● BBC Chartering ist eine weltweit führende Reederei im Bereich Schwergut- und Projektladungen. Das Unternehmen gehört zur Leeraner Briese-Gruppe und verfügt derzeit über rund 170 Mehrzweck- und Schwergutschiffe. Das Flottenportfolio reicht von 3.500 bis 37.300 Tonnen Gesamttragfähigkeit, die Hebekapazität der Krane an Bord beträgt bis zu 900 Tonnen. Die 2009 gebaute „BBC New York“ ist 132 Meter lang und knapp 16 Meter breit und hat 7,70 Meter Tiefgang.

www.bbc-chartering.com

runter mit dem Piece.“ Der Kranführer setzt die teure Fracht wieder ab. „Das ist meine Ladung“, sagt White, „ich bin dafür verantwortlich, dass keine Unfälle passieren und dass die Ladung heil ankommt.“

Aus der Böe wird eine dauerhafte Verschärfung des Windes. „Das hat keinen Zweck“, verkündet Adrian White nach 15 Minuten und diversen Windmessungen und verkündet jetzt 90 Minuten Pause. Um 17 Uhr treffe man sich wieder, dann soll der Wind wieder abnehmen. Während die Männer vor der Kälte ins Schiff oder ihr Auto entschwinden, fährt ein Mitarbeiter von Airbus das Piece mit dem Seitenleitwerk in den Windschatten einer benachbarten Werkshalle. Tatsächlich lässt der Wind gegen 17.15 Uhr merklich nach.



Verantwortung. In den meisten Fällen hat Kapitän Sergey Petrov das letzte Wort.

| Ein erfolgreiches Manöver | Dieses Mal klappt das Verladen problemlos. Als das Piece knapp zehn Meter über dem Boden hängt, dreht der Kran langsam zum Schiff über. Die Männer an den Seilen sorgen dafür, dass sich der Frame nicht auch dreht. Zeitgleich bewegen Pumpen im Inneren des Schiffes das Ballastwasser von der einen zur anderen Seite, um die sich verändernde Gewichtsverteilung auszugleichen. Zu viel Schlagseite kann schnell zum Problem werden. Nach wenigen Minuten liegt das Schiff wieder in Waage.

Derweil haben die Hafentarbeiter die dicken Taue an die Ladungsspezialisten der Crew im Schiffsinnen übergeben. Der Ladeoffizier und der Mann von DHL sind aufs Schiff gewechselt, ebenso Port-Kapitän Belhassen Arous, der den komplexen Ladeplan erstellt hat. „Wir haben es hier mit einer klassischen Sonderfracht zu tun“, erläutert der Schiffbauingenieur: „Die Frames haben Sondermaße, die sich nicht an dem Schema der Container orientieren. Deshalb müssen wir die Twistlocks zum Fixieren der Pieces für jeden Transport neu anschweißen.“ Erst letzte Nacht hat das die Schiffscrew erledigt.

Jetzt senkt der Kranführer seine fragile Last in die Ladeluke ab. Etwa einen hal-

ben Meter über dem Schiffsboden dirigiert Jury Kozlov den Kran exakt über die vier Twistlocks, bis sich das Piece sehr sanft – und dennoch mit einem satten Rums, der das ganze Schiff erschüttert – auf die vier Dorne der patenten Schnellverbinder setzt. Mit einer Drehbewegung am Twistlock fixieren die Männer die Frames unverrückbar am Boden.

Nun laschen sie das Piece nach den Vorgaben des Ladeplans mit mehreren Gurten an den D-Ringen, die auch erst seit heute Nacht festgeschweißt sind. Zahl und Position der Gurte wurden so berechnet, dass die Pieces auch bei den vielen kurzfristigen Beschleunigungen durch Rollen, Stampfen und Gieren des Schiffes nicht verrutschen können.

Das Wetter bleibt dem Projekt wohlgesonnen, das zweite Seitenleitwerk kann zügig neben das erste gesetzt werden. Der Wettlauf gegen die unerbittlich drohende Deadline geht weiter. Abends um elf, nach diversen weiteren Windpausen, setzt der Kran im Schein von Flutlichtstrahlern das letzte der neun Pieces an Bord. Die Crew schließt die Ladeluken über den beiden Flugzeugen in Einzelteilen. Kaum 30 Minuten vor Mitternacht kann die „BBC New York“ ablegen. Geschafft!

Für Port-Kapitän Belhassen Arous von BBC Chartering ist diese Sonderfracht erledigt. Wenn die „BBC New York“ in rund 16 Tagen in Alabama anlegt, dann wird der dort stationierte Port-Kapitän der Reederei die Ladung in Empfang nehmen. Adrian White indes, der Mann von DHL, wird wieder an der Kaikante auf und ab gehen und das Entladen seiner neun Pieces begleiten. Aber jetzt stehen die beiden Männer müde und zufrieden am Elbufer von Finkenwerder und schauen dem Schiff hinterher, das in der dunklen Nacht verschwindet. ●●●

Sauber gemacht!

| LNG-Strom | Innovation am Burchardkai – ein mobiles Flüssiggas-Kraftwerk versorgt jetzt Containerschiffe mit sauberem Strom. Text: Gunther Meyn

Gebannt warten die „Hochzeitgäste“ am Container Terminal Burchardkai (CTB) auf die Vereinigungszereemonie. Vor ihnen steht in frischer weiß-grüner Farbe das mobile LNG PowerPac. Der gasbetriebene Generator in der Größe von zwei 40-Fuß-Containern ist noch nicht komplett. Nun nähert sich der Straddle Carrier mit dem Flüssiggastank. Langsam setzt der Portalhubwagen den Behälter mit 8,2 Tonnen Flüssiggas auf den Generator – die sogenannte Hochzeit ist perfekt.

Zu den begeisterten Zuschauern zählt auch der parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU). „Das ist ein deutsches Ingenieursstück, das seinesgleichen sucht und weltweit zum Einsatz kommen wird.“

| Grüne Zukunft | Mit dem PowerPac macht Hamburg einen wichtigen Schritt hin zur Verbesserung der Luftqualität im Hafen. Die innovative, in der Hansestadt entwickelte Technologie kann in Zukunft dafür sorgen, dass große Containerschiffe während ihrer Liegezeit ihre Hilfsdiesel ausschalten und den für den Bordbetrieb notwendigen Strom aus einem neuartigen mobilen Generator beziehen.

Im Rahmen eines gemeinsamen Pilotprojektes testen Becker Marine Systems, die Hapag-Lloyd AG und die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) seit Jahresbeginn erstmals das umweltfreundliche Stromversorgungssystem.

Dank LNG-Strom wird die Luftverschmutzung in den Häfen radikal gemindert. Schwefeloxide und Feinstaub fallen im Gegensatz zur Verbrennung von Schiffsdiesel beim LNG gar nicht mehr an. Und auch die gefährlichen Stickoxide werden um mindestens 88 Prozent reduziert. Weiterer Vorteil: Die Anschaffung von PowerPacs ist we-

sentlich kostengünstiger als aufwendige Infrastrukturumbauten, um alle Schiffs-liegeplätze mit Landstromanschlüssen auszustatten.

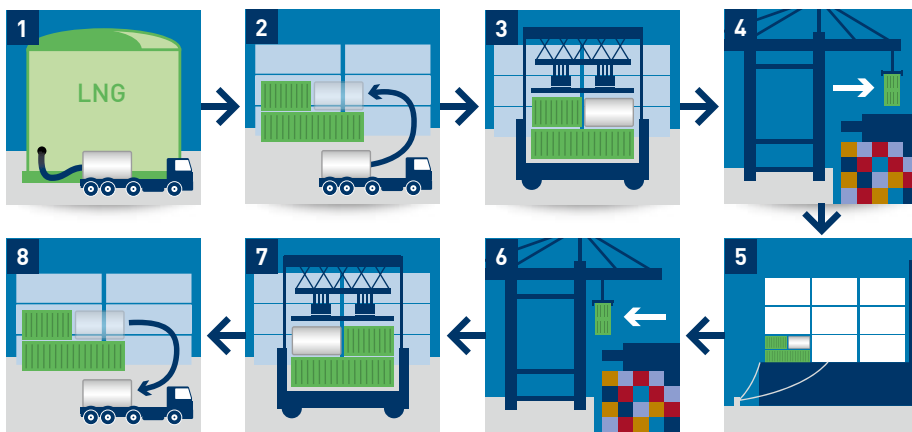
| Maritimes Teamwork | Entwickelt wurde das weltweit einzigartige System von Becker Marine Systems. Der Hamburger Technologie-Innovator hat zuvor bereits die LNG-Hybrid-Barge „Hummel“, die Kreuzfahrtschiffe mit Strom versorgt, konzipiert. Mit Hapag-Lloyd und der HHLA kamen dann für die Erprobung der PowerPac-Technologie zwei wichtige Partner dazu. „Als global agierendes Unternehmen mit Hauptsitz in Hamburg haben wir die Tests sehr gern unterstützt“, sagt Anthony J. Firmin, COO von Hapag-Lloyd. „Landstrom ist ein wichtiger Baustein in unseren



Höhenluft. Das mobile Kraftwerk kann ein Schiff bis zu 30 Stunden mit Strom versorgen.



Mobilstrom. Mit dem PowerPac von Becker Marine Systems wird die Hafenuft weniger belastet.



LNG-Stromkreislauf. Der am LNG-Terminal aufgefüllte Gastank (1) wird auf das Stromaggregat gesetzt (2). Ein Straddle Carrier transportiert das komplette PowerPac an die Kaimauer (3), wo es vom Hafenkran auf ein Schiff gehievt (4) und nach der Verwendung (5) wieder entladen wird (6). Anschließend geht's zurück zum Terminal-Standort (7) und zur Wiederauffüllung des Tanks (8).

Bemühungen, unser Geschäft noch nachhaltiger zu gestalten.“

Hamburgs größter Terminalbetreiber HHLA ist ebenfalls Know-how-Partner und begleitet das Projekt seit dem Start Anfang 2016. Die HHLA hat für das Handling des PowerPac auf dem CTB und für den schiffsseitigen Umschlag die technischen und prozessualen Anforderungen geschaffen. HHLA-Vorstand Jens Hansen sagt: „Wir freuen uns sehr, dieses für den Hamburger Hafen wichtige Pilotprojekt mit unserer Erfahrung und Expertise unterstützen zu

können. Aus unserer Sicht sind die Tests bisher sehr erfolgreich verlaufen. Der Umschlag des PowerPac kann gut in unsere Terminalabläufe integriert werden.“

| Kompatibles System | Landstromanschlüsse werden in den Hafenstädten der Welt künftig eine immer größere Rolle spielen. In kalifornischen Häfen müssen bereits 50 Prozent der Schiffe einer Reederei mit Landstrom versorgt werden. Immer mehr Frachtschiffe verfügen deshalb schon über vorgefertigte Steckdosen. „Wir

haben Becker Marine geraten, dieselbe Norm zu verwenden“, so Firmin. Einziges Manko: In Hamburg kann das PowerPac leider nicht – wie eigentlich vorgesehen – direkt an Bord der Schiffe gehoben werden. „Die dazu notwendigen Umbauten an der Flutschutzmauer des CTB wären zu aufwendig gewesen“, so Dirk Lehmann, Geschäftsführer von Becker Marine System.

Er zieht dennoch ein positives Fazit. „Wir können guten Gewissens sagen, dass die Pilotphase ein voller Erfolg war, und danken unseren Partnern für die gute Zusammenarbeit.“ In Zukunft möchte Lehmann das System in die großen Häfen dieser Welt exportieren. Die Aussichten sind nicht schlecht: „Wir sind bereits mit diversen europäischen sowie chinesischen Häfen im Gespräch.“ ■■■



Außer man tut es...

■■■ Von Erich Kästner stammt der berühmte Satz: „Es gibt nichts Gutes, außer man tut es.“ Damit ist trefflich beschrieben, worum Staaten und Industrie derzeit ringen. In der IMO haben die 173 Staaten jetzt beschlossen, bei der Reduzierung der CO₂-Emissionen zügig voranzugehen. Bis 2050 soll der Ausstoß halbiert werden. Das bedeutet mehrere Hundert Millionen Tonnen weniger CO₂ pro Jahr. Es wäre leicht, sich mit einigen Fensterreden dramaturgisch vom Acker zu machen. Die Schifffahrt aber nimmt den Klimaschutz ernst. Unsere Kinder und Enkel sollen auf einem Planeten leben können, auf dem nicht um die letzten bewohnbaren Regionen gekämpft werden muss.

Die maritime Wirtschaft kann hier nur erfolgreich sein, wenn Staaten, Energieproduzenten, Zulieferer, Häfen und Werften konsequent an einem dicken Tampe ziehen – natürlich alle in die gleiche Richtung. Zugleich geht es jetzt auch darum, die neuen Schwefelgrenzwerte 2020 so in den Griff zu bekommen, dass die Sicherheit der Besatzungen an Bord gewährleistet ist. Umweltschutz darf nicht auf dem Rücken der Seeleute verbessert werden. Die Regeln für weniger Schwefel und weniger CO₂ sind komplex, ihre Umsetzung mühselig und voller Detailfragen. Die wichtigsten Daten sind gesetzt: 2020, 2040 und 2050. Die völlige Dekarbonisierung dann 2100. Dazu stehen wir.

Dieser Rahmen bietet jetzt auch Reedereien die Chance, innovative Wege zu beschreiten. Hapag-Lloyd mit dem „Powerpack“ ist so ein Beispiel. Schiffe, die LNG als Treibstoff ausprobieren, liefern für die Branche ebenfalls wichtige Lerneffekte. Umwelt und Klima werden nicht am grünen Tisch verbessert, sondern vor allem im Maschinenraum, mit neuen Treibstoffen, besserer Technologie, effizienteren Logistikprozessen. Es gibt eben nichts Gutes, außer man tut es!

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR



Internethandel forciert neue Infrastruktur



Chinas Wirtschaft setzt seinen Wachstumskurs fort. Nach einer Zeit der verordneten Abkühlung wuchs das Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2017 laut Pekinger Statistikamt um fast sieben Prozent. Noch vor dem Erlass von Einfuhrzöllen für Stahl und Aluminium durch US-Präsident Trump lag die Prognose für 2018 bei 6,5 Prozent BIP-Zuwachs. Es bleibt abzuwarten, ob und wann es zu nachteiligen Auswirkungen durch Strafzölle auf die Wirtschaft im Reich der Mitte kommen

wird – zumal sich der Binnenkonsum wie in den vergangenen Jahren weiter verstärkte und für eine geringere Exportabhängigkeit sorgte. So stieg nach Rückgängen in 2015 und 2016 der Wert der Importe laut chinesischem Handelsministerium in 2017 um 18,7 Prozent. Gleichzeitig nahmen die Exporte gegenüber dem Vorjahr nur um 10,8 Prozent zu. Auch staatliche Infrastrukturinvestitionen und die massive Förde-

Pilotprojekte

••• Nicht nur an den Küsten, sondern auch im Hinterland entstehen Zonen freien Handels. China sieht darin eine Chance für die Entwicklung rückständiger Regionen.

2013 2015 2017 2020 Sichuan



| Freihandelszonen | China reagiert auf das Zusammenwachsen von E-Commerce-Handel und Schifffahrt: Die Regierung schafft Unterstützungsbasen für integrierte Lieferketten des E-Commerce in Hafennähe. Text: Dirk Ruppik



Landes. So expandiert die Zulieferbranche gewaltig.

rung zukunftsträchtiger Industriesektoren mit den Programmen „Made in China 2025“ und „Internet Plus“ tragen der Wirtschaftsentwicklung Rechnung. Das Wachstum der chinesischen Mittelschicht und der Wandel hin zur Industrienation scheinen nicht aufzuhalten zu sein. Die Nachfrage nach Konsumgütern steigt beständig, und auch der Online-Handel nimmt rasant zu – mit großen Auswirkungen auf die Logistik des

Fotos: YuCheung - stock.adobe.com

| Neue Logistiklösungen | Expressdienste werden u. a. durch die chinesische Post EMS und die Privatfirmen SF Express, ZTO, YTO und Shentong Express angeboten. In 2017 wurden laut der nationalen Regulierungsbehörde für Post- und Kurierdienste 40 Milliarden Pakete ausgeliefert, ein Plus von 28 Prozent gegenüber 2016. Auch der grenzüberschreitende Online-Handel nimmt immer mehr zu und →

Boom. Städte an den großen Flüssen im Hinterland wie Chongqing profitieren vom neuen Handel.



→ formt damit Versorgungsketten und Logistiklösungen neu. 20 Prozent aller Im- und Exporte sind mittlerweile dieser Form des Handels zuzurechnen. Insbesondere weniger zeitsensible Produkte wie Haushaltswaren und Möbel werden auch dank der Etablierung von Fulfillment-Logistikern via Seeweg transportiert. Die Häfen in Hongkong und Shanghai werden dabei besonders häufig angelaufen.

Die chinesische Regierung hat Unterstützungsbasen für integrierte Lieferketten des E-Commerce in hafennahen Freihandelszonen wie in Tianjin und Shanghai geschaffen. Dort sind Infrastruktur, Regeln und Prozesse schon relativ weit entwickelt und damit den besonderen Anforderungen des Online-Handels besser gewachsen. Durch den Internethandel werden schließlich auch die bisher rückständigeren Regionen im Norden und Westen des Landes profitieren, da dort neue integrierte Warenhandlungs- und Distributionssysteme entstehen.

| Freiere Wirtschaft | Die erste Freihandelszone (FHZ) wurde in Shanghai 2013 eröffnet, drei weitere folgten 2015 (Fujian, Guangdong, Tianjin) und noch einmal sieben 2017 (Chongqing, Henan, Hubei, Liaoning, Shaanxi, Sichuan, Zhejiang). Während die ersten vier in Küstenbereichen in der Nähe von Seehäfen angesiedelt sind, liegen sechs der im Vorjahr etablierten FHZ im Inland, um die Wirtschaft im Herzen des Landes zu fördern. Zudem soll bis 2020 die komplette Insel Hainan zur FHZ werden.

Das Modell dient der chinesischen Regierung als Experimentierfeld für eine freiere Wirtschaft. Die Vorteile der FHZ: eine reduzierte Unternehmensteuer, freie

Konnektivität und Fördermaßnahmen. Investoren aus dem Ausland bekommen die Möglichkeit, eine Firma auf dem chinesischen Festland zu gründen und ausländische Waren via FHZ zu importieren. Zudem können Ausländer dadurch in China verkaufen, Personal anstellen und Steuerbelege ausstellen.

| Mehr Importe | Die Nachfrage nach Importgütern – nicht zuletzt deutschen Qualitätsprodukten, die in China einen exzellenten Ruf genießen – ist bereits gewaltig gestiegen. 40 Prozent der chinesischen Konsumenten kaufen Produkte aus dem Ausland. Der Import von E-Commerce-Gütern erfolgt häufig über die FHZ Shanghai und Hongkong. DHL hat in 2017 darauf reagiert und ein Fulfillment Center für E-Commerce in der Nähe des Hafens von Hongkong eingerichtet. „Unser neues Ful-

fillment Center dient der Bewältigung des enormen Zuwachses an Importwaren in Großchina. Es wird Inventurmanagement und die Lieferung auf der letzten Meile für Einzelhändler erleichtern und deren schnelle globale Expansion ermöglichen“, erklärt Malcolm Monteiro, Geschäftsführer bei DHL eCommerce Asien-Pazifik. Für Hightech-Produkte bzw. zeitsensible Güter wird der schnelle Lufttransport die bevorzugte Methode bleiben.

Trotzdem kristallisiert sich im Online-Handel für nicht zeitsensible Güter zunehmend die Etablierung von Fulfillment Centern in der Nähe der Konsumentenmärkte heraus. Das Unternehmen rechnet mit einem weltweiten E-Commerce-Handel, der einen Wert von einer Milliarde US-Dollar (855 Millionen Euro) bis 2020 erreicht.

Neuland. Freihandelszonen wie in Shanghai sind Pilotprojekte für die chinesische Wirtschaft.





| Häfen im Wandel | Die Anpassungsfähigkeit der chinesischen Städte ist enorm. Die Hafenanlagen von Shanghai zählen zu den fortschrittlichsten der Welt, und momentan ist die Stadt dabei, die Zollabfertigung und Finanzdienstleistungen genau abzustimmen. „Hafen und Stadt sind für das zunehmende Frachtvolumen gerüstet – nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Internationalisierung von chinesischen Firmen“, sagt Xiao Yingjie, Präsident des Merchant Marine College an der Shanghai Maritime University.

Die Shanghai International Port (Group) eröffnete im Dezember vergangenen Jahres sieben weitere Liegeplätze im Tiefwasserhafen Yangshan mit einer Kapazität von vier Millionen TEU. Die Shang-

hai FHZ umfasst momentan ein Gebiet von 120 Quadratkilometern und ist damit viermal so groß wie zum Zeitpunkt der Eröffnung.

Jenseits des gewaltigen Wachstums gibt es zahlreiche Herausforderungen in der praktischen Umsetzung: Dazu zählen die Liberalisierung von Vermögenskonten in der chinesischen Währung Yuan, die Erleichterung von Zollanforderungen, die Fertigung von Gütern auch für ausländische Unternehmen, eine niedrigere Besteuerung sowie freie Visa für Geschäftsreisende. „Ein Freihandelshafen kann nicht über Nacht aufgebaut werden“, erklärt Chen Bo, Professor an der Huazhong University für Wissenschaft und Technologie. Nach wie vor ist auch die Landeswährung Renminbi Yuan nicht frei konvertierbar.

| Noch kein freier Markt | Ein freier Markt im Stil von Hongkong liegt noch in weiter Ferne. Zudem fehlt bisher auch ausreichend Platz für große internationale Unternehmen, um ihre Fertigungsanlagen aufzubauen. Generell erlaubt ein Freihandelshafen den ungehinderten Fluss von Gütern und Kapital ohne die Erhebung von Importzöllen. Zudem können Investments im Freihandelsgebiet ohne die Prüfung durch lokale Behörden bzw. Regierung getätigt werden – mit Ausnahme von Firmen, die auf einer Negativliste stehen.

Die Zollverwaltung hat für die FHZ eine E-Commerce-Plattform für ausgewählte, vertrauenswürdige Händler ins Leben gerufen. Durch sie sollen eine geregelte Besteuerung ermöglicht und der Schmuggel sowie die Produktpiraterie eingedämmt werden.

Festzuhalten bleibt: Für nicht zeitsensible Güter kristallisiert sich im Online-Handel zunehmend die Etablierung von Fulfillment Centern nahe der Konsumentenmärkte heraus. Diese Güter können in größeren Mengen auf dem Seeweg dorthin versendet werden, als Ausgangspunkt für den Weitertransport zum Kunden, oftmals mit Paketdiensten. Von dieser Entwicklung können auch deutsche Reedereien profitieren, denn gerade ihre Qualitätswaren sind in China zunehmend gefragt.

Das zeigt auch das Beispiel Amazon. Der amerikanische Riese beginnt im Oktober, seinen seit drei Jahren bestehenden „China Global Store“ auch mit deutschen Markenprodukten zu bestücken. |•••

FREIHANDELSZONEN IN CHINA

- Vorteile der FHZ: reduzierte Unternehmensteuer, kostenfreies Internet, Fördermaßnahmen, Firmengründung auch für Ausländer, Im- und Export von Waren via FHZ, Möglichkeit, in China zu verkaufen, Personal anzustellen und Steuerbelege auszustellen.
- Im-/Export von E-Commerce-Gütern häufig via FHZ Shanghai sowie Hongkong

- Unterstützungsbasen für Integrierte Lieferketten des E-Commerce in hafennahen Freihandelszonen
- Trend: Etablierung von Fulfillment Centern nahe der Konsumentenmärkte für nicht zeitsensible Güter

Shanghai Free Trade Zone
<http://en.china-shftz.gov.cn>
Kuàijīng tong www.kjt.com



Ohne Steuermann, ohne klare Regelungen?

| Autonome Schifffahrt | Dass Schiffe in naher Zukunft ohne Crew fahren werden, gilt als sicher. Doch wie ist das rechtlich zu beurteilen? Dr. Klaus Ramming, einer der Vorsitzenden des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, über die Chancen und Risiken der neuen Technologie. Interview: Claudia Behrend



Vorreiterrolle. Der norwegische Düngemittelhersteller Yara will die „Yara Birkeland“ schon ab 2020 autonom zwischen zwei Häfen pendeln lassen. Das ersetzt pro Jahr 40.000 Lkw-Touren.

? Herr Dr. Ramming, die IMO (International Maritime Organization) und das CMI (Comité Maritime International) haben sich im Rahmen des Scopingprozesses bereits ausführlich zur unbemannten Schifffahrt beraten. Wie ist der Status quo zu rechtlichen Regelungen?

Dr. Klaus Ramming: Bisher gibt es in einzelnen Staaten lediglich Pilotprojekte zur unbemannten Schifffahrt, die nach den bestehenden internationalen Regeln eigentlich gar nicht zulässig sind. Am weitesten vorangeschritten ist wohl das Projekt der „Yara Birkeland“, die voraussichtlich ab 2020 auf dem Fjord, von einem zum nächsten Terminal und auf See unterwegs sein wird. Da sie dabei allerdings innerhalb der Testgebiete in den norwegischen Hoheitsgewässern bleibt, sind Regelungen auf nationaler Ebene ausreichend.

Auch in Dänemark und Finnland wurden Testfahrtgebiete definiert. Ich gehe davon aus, dass auch hier die entsprechen-

den nationalen Gesetze angepasst werden. Deutschland hält sich im Vergleich dazu weitgehend zurück, und eine nationale Gesetzgebung ist nicht in Sicht.

? Woran liegt das?

Ramming: Die unbemannte Schifffahrt ist vor allem deshalb interessant, weil sie den Transport kostengünstiger machen kann. Noch ist der wirtschaftliche Druck offenbar nicht groß genug, damit die maßgeblichen Interessengruppen aktiv werden. Die Politik reagiert schließlich vor allem auf wirtschaftliche Zwänge.

? Und wie sieht es mit Regelungen auf internationaler Ebene aus?

Ramming: Hier gibt es eine Vielzahl von völkerrechtlichen Übereinkommen, da die Schifffahrt überwiegend außerhalb von Hoheitsgebieten stattfindet. Dieses wird eines Tages selbstverständlich auch für autonome Schiffe gelten. Alle heute beste-

henden Vorschriften gehen allerdings davon aus, dass Schiffe bemannt sind. Sie zu ändern, erfordert aufgrund der langwierigen Verhandlungsprozesse für Abkommen sehr viel Zeit. Es gibt deshalb Befürchtungen, dass die unbemannte Schifffahrt früher da sein wird als die erforderlichen Regelungen.

? Welche Ergebnisse hat der Scopingprozess des CMI geliefert?

Ramming: Wir haben uns im Rahmen des CMI-Projekts alle gängigen internationalen Übereinkommen angeschaut. Auch ich persönlich war an Gremien beteiligt, die sich mit diesen Fragen intensiv befasst haben, beispielsweise mit einer kleinen Arbeitsgruppe im Seerechtsverein. In vielen Regelungen, wie dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, wird der Begriff „Schiff“ gar nicht legal definiert. Oftmals ist es eher Zufall, dass beispielsweise in der Schiffsbesetzungsverordnung



Dr. Klaus Ramming

ist nicht nur Rechtsanwalt, sondern auch ausgebildeter Nautiker mit Befähigungszeugnis zum Kapitän auf Großer Fahrt und Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr. Er berät und vertritt die Mandanten der Hamburger Kanzlei Lebuhn & Puchta in seerechtlichen Angelegenheiten. Sein Schwerpunkt liegt auf Havarien, Multimodalbeförderungen und Fragen der Haftungsbeschränkung. Dr. Ramming ist einer der Vorsitzenden des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht. www.seerecht.de

Foto: Kongsberg, Lebuhn & Puchta

bei der Ausstellung des Schiffsbesatzungszeugnisses auch der Eintrag der Zahl Null möglich ist.

All dies bleibt aber weitgehend Theorie, denn es ist klar, dass der Gesetzbeziehungsweise Verordnungsgeber bei der Gestaltung der Regelungen gar nicht an autonome Schiffe gedacht hat. Die Grundfrage, inwieweit unbemannte Fahrzeuge Schiffe sind, ist noch nicht geklärt. Und auch die alte Definition des Schiffes durch den BGH hilft bei unbemannten Wasserfahrzeugen meines Erachtens nicht weiter.

? Was ist die größte Herausforderung für eine internationale Regelung?

Ramming: Jeder weiß, dass eine internationale Regelung viel Zeit braucht. Zugleich ist auch klar, dass niemand weiß, wo man überhaupt anfangen soll. Wichtig ist dabei, zwischen dem Betreiben eines Schiffes ohne Besatzung, das aber anhand von Datenübermittlung von einem Kontroll-

zentrum an Land ferngesteuert wird, wie die „Yara Birkeland“, und komplett autonomen Schiffen zu unterscheiden. Ein solches ferngesteuertes Schiff zu regeln, ist juristisch machbar, das komplett automatisierte Schiff juristisch zu regeln, ist wirklich schwierig.

? Eine besonders relevante Frage ist die Haftung. Wie sieht es da bei den ferngesteuerten Schiffen aus?

Ramming: Wenn beispielsweise die „Yara Birkeland“ auf ein Schiff mit einer anderen Flagge trifft und kollidiert, ist die Haftung grundsätzlich im Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23.10.1910 geregelt. Danach haften die Schiffe im Fall eines Verschuldens der Besatzung, worunter man möglicherweise auch die Besatzung an Land subsumieren könnte. Es gibt hierzu auch bereits wissenschaftliche Beiträge. Eine verschuldensun-

abhängige Gefährdungshaftung ist ohne die entsprechende gesetzliche Grundlage nicht möglich.

? Was sind die wesentlichen Unterschiede zum automatisierten Fahren auf der Straße?

Ramming: Beide Regelungsgebiete haben im Prinzip ähnliche Fragestellungen. Kollisionen sind bei Schiffen gar nicht das große Thema, da sie in der Regel den vorgegebenen Weg fahren. Wichtig ist daher vor allem die Regelung der Normalfälle, das heißt, welche Voraussetzungen beispielsweise für die Gewährleistung der Schiffssicherheit erfüllt sein müssen.

Konkret bedeutet das unter anderem: Wie sicher muss die Verbindung zum Kontrollzentrum an Land sein, muss es eine doppelte Redundanz geben, und welche Anforderungen gelten für die Besetzung des Überwachungszentrums?

? Wie weit sind wir von einer internationalen Regelung entfernt?

Ramming: Selbst wenn die IMO mit den Beratungen beginnt, wird es Jahrzehnte bis zu einem weltweit geltenden Übereinkommen dauern. Auf EU-Ebene sind mir derzeit keine Aktivitäten bekannt. Aber die Europäische Union ist ein Gebilde, das technisch und von der Rechtsetzung weiter ist, und Teile der Schifffahrtsindustrie sind hier angesiedelt.

Empfehlenswert wäre zum Beispiel eine Verordnung über die unbemannte Schifffahrt für alle Hoheitsgebiete in der EU. Das würde ein geordnetes Miteinander von Staaten und eine europaweit einheitliche gesetzliche Regelung ermöglichen. Außerdem ginge es schnell.

? Gibt es noch andere Möglichkeiten?

Ramming: Statt der Rechtsetzung wäre auch ein durch ein anerkanntes Gremium empfohlenes Modellgesetz möglich, wie es beispielsweise beim UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration schon besteht. Die Staaten könnten dieses Gesetz dann freiwillig übernehmen, was allerdings bei der Vielzahl von Staaten kein einfaches Unterfangen ist. Die Wirkung aber wäre von der Rechtsvereinheitlichung her ähnlich. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass international das entsprechende Interesse da ist. |••



Volles Programm gegen leere Kisten

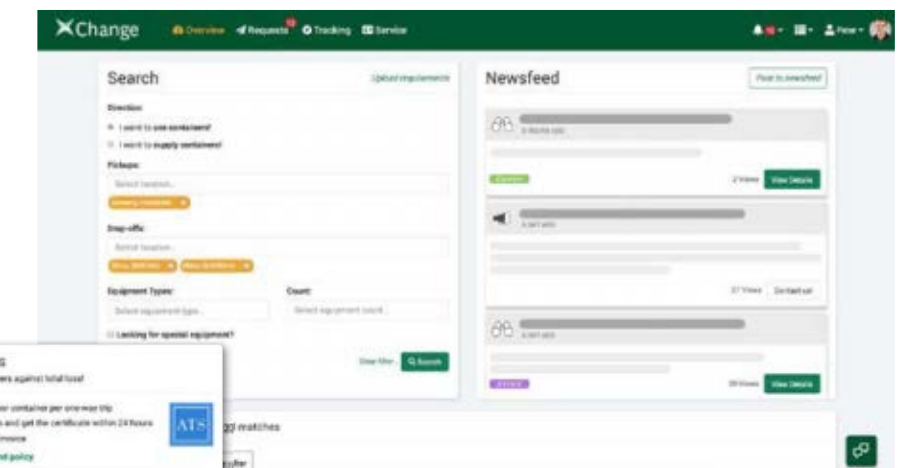
| Digitalisierung | Container-Leerfahrten sind unökonomisch und belasten die Umwelt. Das Hamburger Start-up Container xChange geht dieses Problem an. Sein Service: ein Marktplatz zur Vermittlung ungenutzter TEU-Kapazitäten.

Text: Gunther Meyn

Ohne Container läuft im maritimen Transportwesen nichts. Mehr als 90 Prozent aller Stückgutladung wird in den vielseitigen Einheitsbehältern über die Meere transportiert. Rund 40 Millionen Twenty-Foot Equivalent Units (TEU) schippern derzeit um die Welt. Aneinandergereiht würden sie sechs Mal um die Erde reichen.

Was jedoch von außen verborgen bleibt: Nicht alle bewegten Boxen enthalten Waren. Tatsächlich sind rund ein Drittel der Container-Transporte Leerfahrten. Diese Zahl hat das Hamburger Start-up Container xChange ermittelt. Schuld daran sind die ungleichen globalen Handelsbilanzen. Aus Fernost, insbesondere China, werden mehr Güter und Waren importiert als in die Gegenrichtung geliefert. Tausende Container gehen also ohne Inhalt zurück oder werden ungenutzt gelagert.

| Virtueller Marktplatz | Diese „Luftfracht“ ist äußerst unwirtschaftlich. Christian Roeloffs, Geschäftsführer des Start-ups, hat den Aufwand berechnet: Für die Neupositionierung leerer Container fallen bei einer mittelständischen Reederei jährlich 300.000 bis 500.000 Dollar an. Rund zwei Drittel dieser Kosten sind auf die Ungleichgewichte im Güteraustausch zurückzuführen. „Das restliche Drittel lässt sich durch Kapazitätenaustausch zwischen den Unternehmen einsparen“, sagt



TEU-Börse. Mit wenigen Klicks kommt der Container-Deal zwischen den Parteien zustande. Wer will, kann auch eine Versicherung hinzubuchen.

Roeloffs – und bringt damit den Kerngedanken seiner Geschäftsidee auf den Punkt. Der 31-Jährige erinnert sich: „Angefangen hat alles mit einer einfachen Excel-Datei, die Container-Defizite und -Überschüsse an verschiedenen Standorten aufgelistet hat.“ Das Prinzip: Reedereien können auf die Liste zugreifen und so freie Kontingente untereinander austauschen. Die Idee dazu hatten Roeloffs und Mitgründer Johannes Schlingmeier, als sie beide noch für Boston Consulting als Logistik-Berater tätig waren. „Allein durch Mund-zu-Mund-Propaganda in der Branche ist die Liste innerhalb kürzester Zeit explosionsartig angewachsen.“

Schnell erkannten die beiden Branchenexperten das Business-Potenzial hinter ihrem Konzept und gründeten ein Start-up. Drei Jahre später ist aus der Ur-Liste im Excel-Format ein Webportal geworden, das mittlerweile von über 200 Kunden genutzt wird. Im Gegensatz zu anderen Vermittlungsdiensten verlangt xChange keine Umsatzprovision, sondern berechnet eine fixe monatliche Gebühr.

Zu den Partnern zählt auch die DAL (Deutsche Afrika-Linien). „Wir halten den Ansatz von xChange für eine gute Idee“, so DAL-Geschäftsführer Hartmut Lühr. „Die Zusammenarbeit hat bei weiterer Nutzerzahl noch mehr Potenzial.“ Für die Hamburger Reederei stehe der wirtschaftliche Aspekt aber nicht im Vor-



„Anfangen hat alles mit einer einfachen Excel-Datei, die Container-Defizite und -Überschüsse an verschiedenen Standorten aufgelistet hat.“

Christian Roeloffs, Geschäftsführer Container xChange

Logistik-Start-up. Wirtschaftswissenschaftler Christian Roeloffs (31) und Wirtschaftsinformatiker Johannes Schlingmeier (32) haben Container xChange im Jahr 2015 gegründet.



dergrund, so Lühr: „Je mehr Leerfahrten verhindert werden, desto besser für die Umwelt.“ Container xChange hat den ökologischen Nutzen sogar konkret ausgerechnet. So verursacht der Transport eines leeren Containers zwischen Europa und China 1,9 Kilogramm CO₂.

Neben Reedereien nutzen auch Leasing-Unternehmen, Befrachter (NVOs) und Container-Händler den Markt für leere Boxen. Die einen suchen freie Container, die anderen bieten sie an. Und beide Seiten profitieren vom One-Way-Vermittler, so das Versprechen der Start-up-Macher. „Unser Portal schafft eine Win-win-Situation für alle Beteiligten“, erklärt Florian Frese, bei

Container xChange verantwortlich für das Marketing.

| Breite Palette | Doch auch die innovativste Anwendung taugt nichts, wenn sie umständlich zu bedienen ist und den potenziellen Nutzer überfordert. „Uns war es deshalb besonders wichtig, den Eingabeprozess so einfach wie möglich zu halten, damit die Buchung schnell vonstatten geht“, so Frese.

Dennoch müssen die notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen abgesteckt werden. „Einigen sich zwei Parteien auf einen Deal, unterschreiben sie ein BIMCO-Interchange-Agreement.“ In dem

Standardvertrag werden die im Seeverkehr üblichen Klauseln geregelt.

Auf Wunsch wickelt Container xChange auch den Zahlungsverkehr für seine Kunden ab. Zudem kann man die Container gegen Verlust versichern und einen Surveyor konsultieren, der die Stahlbox auf Herz und Nieren überprüft. Bislang geht das Start-up-Konzept voll auf. 250.000 Container und 2.500 Locations sind bereits im System erfasst. Jede Woche werden über das Portal mehrere Tausend Deals abgeschlossen. Tendenz: stark steigend. Angesichts von 40 Millionen TEU-Einheiten, die weltweit im Einsatz sind, gibt es aber noch eine Menge Wachstumspotenzial. |●●

Fotos: Container Xchange © Ralf Goech - stock.adobe.com



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





Einsatz. Das Forscherteam des Projekts e-healthy ship hat bereits mehrere Schiffe besucht.

P üntzlich legt der Bulker der Reederei Roth im Hafen von Porto Marghera (Venedig) an. Seine Ankunft wird von vier Wissenschaftlern gespannt verfolgt. Bepackt mit allerhand Medizin-Equipment gehen sie an Bord – schnell muss es heute gehen, da es in Strömen regnet.

Wenige Stunden später präsentieren die Forscher den Seefahrern ihre Mission für die nächsten Tage: „Wir werden Sie im Rahmen unseres Projektes e-healthy ship interviewen und uns dabei auf verschiedene Gesundheitsaspekte konzentrieren“, sagt Dr. med. Dorothee Dengler, Fachärztin beim Zentralinstitut für Arbeitsmedizin und Maritime Medizin (ZfAM). „Hierzu gehören körperliche Fitness, Ernährung, Ergonomie, Hautbeschaffenheit, Schlafverhalten und physische Gesundheit.“

| Hohe Teilnahmequote | Dengler und ihr Team möchten gerne Meinungen und Ideen der Seeleute in Bezug auf die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord sammeln und berücksichtigen. Heute ist auch Thorsten Meier, Geschäftsführer der Reederei Roth, mit an Bord. Er motiviert die Seefahrer zur freiwilligen Teilnahme am Projekt: „Sie haben die Möglichkeit, Vorreiter in unseren Studien zu sein, deren Ergebnisse die Arbeit und das Leben von Tausenden von Seeleuten beeinflussen können.“ Alle Seeleute sind bereit, sich zu Gesundheitsthemen befragen und körper-

Gesund und fit an Bord

| Medizin | Wie lässt sich das Gesundheitsmanagement an Bord von Handelsschiffen verbessern? Das soll ein EU-Projekt klären.



Check-up. Die Seeleute an Bord werden zu Gesundheitsthemen befragt und untersucht.

lich untersuchen zu lassen. „Zum Beispiel erheben wir Fitnessdaten mit Multisport-Uhren, beurteilen die UV-Belastung bzw. die Hautstrukturen unter Einsatz einer Hautkamera und überprüfen die Wachheit der Seeleute mittels Pupillometrie. Darüber hinaus untersuchen wir Schlafverhalten, Lungenfunktion und nehmen Blutproben von den Seeleuten“, erklärt Dr. Dengler. Neun Tage sind die Wissenschaftler diesmal an Bord. Zuvor waren sie schon auf zwei Containerschiffen.

| Umfangreiche Daten | PD Dr. med. Marcus Oldenburg, Projektleiter beim ZfAM, zeigt sich zufrieden mit den Forschungsreisen: „Für viele der Themenkomplexe konnten fast vollständige Untersuchungsdaten gewonnen werden.“

Bis Ende des Jahres erfolgt eine umfangreiche Auswertung der erhobenen Daten, die in die Entwicklung einer digitalen Gesundheitsplattform einfließen wird. Diese ist Ergebnis des EU-Projekts e-healthy ship und wird aus verschiedenen thematischen Modulen bestehen. Das Modul „E-Learning“ beispielsweise soll Hinweise für Seefahrer zu Ernährung, Sport und Entspannungstechniken an Bord interessant und zielgruppenspezifisch aufbereiten. **|•••**

Ergebnis. Die erhobenen Daten werden sorgfältig analysiert. Ihre Auswertung fließt in die Entwicklung einer digitalen Gesundheitsplattform ein.

Über das Projekt

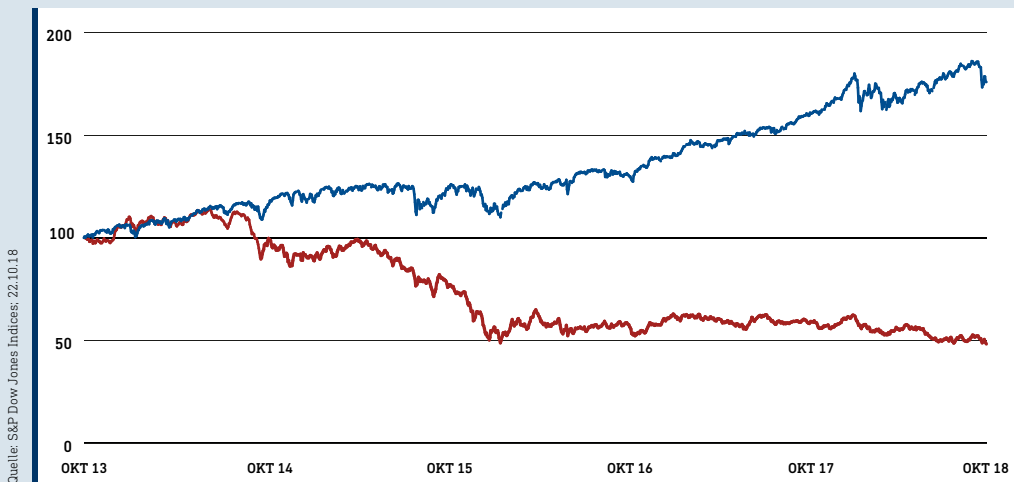
••• e-healthy ship ist ein interdisziplinäres Projekt mit dem Ziel, das

Gesundheitsmanagement an Bord von Handelsschiffen zu optimieren. Das Projekt wird von der EU (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) und von der Hansestadt Hamburg (Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz) gefördert.

Partner im Projekt sind u.a. das Zentralinstitut für Arbeitsmedizin und Maritime Medizin (ZfAM) am Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf (UKE), der Softwareentwickler Hanseaticsoft, die Hamburger Reedereien Roth und Döhle sowie der VDR. www.e-healthy-ship.eu



Fotos: e-healthy ship



S&P 500 (TR)
175,84

Dow Jones Global
Shipping Index
(USD)
48,31

Morgan Stanley bestätigt in erstem Analystenreport die hohe Werthaltigkeit von Hapag-Lloyd

Mit dem Schwergewicht Morgan Stanley hat Hapag Lloyd einen weiteren Beobachter. Ende September hat die Investmentbank erstmals einen umfangreichen Research-Report zur Hamburger Reederei herausgegeben. Und der ist ungewöhnlich euphorisch abgefasst.

Das MS-Team hat **Hapag-Lloyd** auf Herz und Nieren geprüft. Herausgekommen ist ein äußerst positives Urteil: Die klare Strategie und der Fokus auf das Containergeschäft, so wird betont, mache die Reederei vom Ballindamm wesentlich attraktiver für Investoren als beispielsweise das „reformierte Konglomerat“ eines Konkurrenten. Robustes Wachstum in der absehbaren Zukunft komme zusammen mit vorbildlich abgelaufenen Fusionen, sodass nach Abwägung aller Risiken im

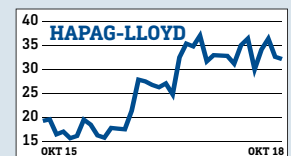
Jahresausblick ein Aktienkurs von 40 Euro zu erwarten sei, mit Upside-Potenzial bis zu 55 Euro. Das wäre schon beim Basisfall ein satter Sprung von 15 Prozent über dem Tageskurs zur Zeit der Publikation. MS sieht zudem bei einem bis 2020 auf gut 12 Mrd. Euro steigenden Umsatz und einer stetig sinkenden Nettoverschuldung eine kontinuierlich steigende Dividende.

Das Fachmagazin „Marine Money“ hat Hapag-Lloyd unterdessen in der viel beachteten „Ranking-Ausgabe“ ebenfalls ganz nach oben gesetzt. Schon bei der Größe fällt auf: Rolf Habben Jansen hat es mit seinem Team geschafft, mit Maersk (36 Mrd. Dollar) und MISC (16 Mrd. Dollar) bei einer Marktkapitalisierung von 7 Mrd. Euro in die Top 3 vorzustoßen. Wichtiger noch ist aber das in der Peer-Group

sehr starke Abschneiden auf Platz 20 unter allen Reedereien. Sparkurs, M&As und zugleich eine hohe Serviceorientierung haben sich ausgezahlt.

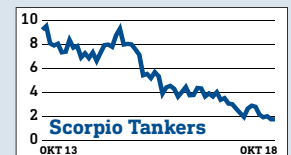
Mit Spannung beobachtet wird bei **AP Moller-Maersk** nicht nur die mittlerweile erfolgte Abtrennung von drei der vier Energie- und Offshore-Bereiche. Die neue digitale Initiative, in der Start-ups in Indien unterstützt werden, könnte in eine ganz neue Richtung weisen. „OceanPro“ will vielversprechenden Digitalfirmen jeweils für drei Monate unter die Arme greifen.

Die Hoffnung: bei der Neuerfindung von Prozessen in Logistik und Schifffahrt auf digitalen Plattformen ganz vorne mit dabei zu sein. Die ersten Partner sind Unido Labs, La Vela Pictures, Zasti, Inatrix, MintM, LinkedDots, KrypC und Dhruv. In-



Hapag-Lloyd AG

••• Starke Rückenwind bekommt die Hamburger Reederei von der renommierten Investmentbank Morgan Stanley, die Hapag-Lloyd in die genaue Beobachtung aufgenommen hat. Der erste ausführliche Bericht fiel ausgesprochen positiv aus. Kursziel: 40 Euro.



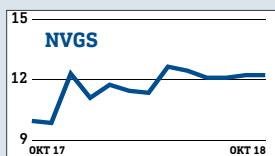
Scorpio Tankers

••• In einem schwierigen Marktumfeld sucht Scorpio Tankers nach zusätzlichem Kapital. Das Pricing fällt entsprechend defensiv aus, zu den wichtigsten Käufern gehört die Schwester Scorpio Bulkers, die zuletzt nicht durch solideste Kapitalisierung aufgefallen war.

Quelle: Yahoo; Stand: 22.10.2018



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



Navigator Gas

••• Nach stürmischer Umstrukturierung in der Gründungsphase hat sich NVGS zu einem der stabilsten Gas-Carrier gemauert. Die jüngste Erweiterung ist die Investition in einen Ethylen-Export-Terminal in Texas zusammen mit Enterprise Product Partners.

Quelle: Yahoo; Stand: 22.10.2018

→ haltlich soll es um Kundenservice, AI und Blockchain-Anwendungen gehen.

Während das Umfeld für IPOs sich kaum verbessert hat und auch **Blue Ocean Maritime** den IPO vertagte, blieb **Scorpio Tankers** mit dem Follow-on von 300 Mio. Dollar extrem konservativ und bot die neuen Anteile deutlich unter NAV an. Allein ein Drittel der neuen Aktien übernimmt die Schwester **Scorpio Bulkers**, eine etwas skurrile Investition für einen reinen Bulk-Player – wäre da nicht die familiäre Verbindung. Entsprechend hagelte es Kritik von den meisten Analysten.



Foto: Navios

Bündelung. Navios-Chefin Angeliki Frangou fusioniert ihre finanzschwachen Tankerreedereien.

Angeliki Frangou hat derweil ihre beiden öffentlich notierten Tankreedereien

zusammengebracht: **Navios Maritime Acquisition** übernimmt das MLP-Vehikel **Navios Maritime Midstream Partners**. Der Schritt ist folgerichtig, da beide Reedereien nach guten IPOs mit jeweils 121,5 Mio. bzw. 220 Mio. Dollar vor zehn bzw. vier Jahren jetzt nur noch eine kombinierte Kapitalisierung von 135 Mio. Dollar auf die Waage brachten.

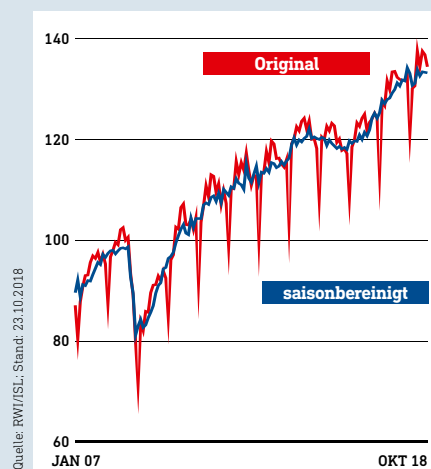
Navigator Holdings, der Gas Carrier, der durch Trump-Minister Wilbur Ross in die Schlagzeilen gekommen war, sucht derzeit Geld auf den Märkten für die Expansion in Terminals. |••

RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

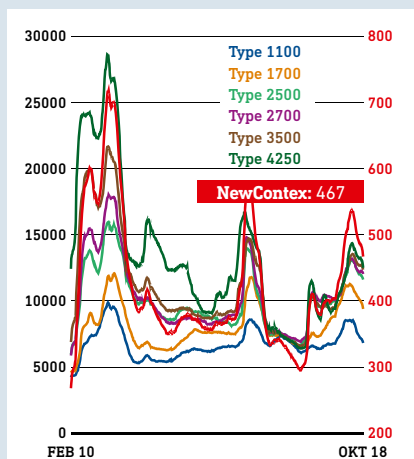
Welthandel schwächelt weiter

••• Der Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist im September 2018 gegenüber dem Vormonat von (revidiert) 133,3 auf 133,2 gefallen. Nach aktuellem Stand der Daten ist der Index, der einen Frühindikator für den Welthandel darstellt, damit den zweiten Monat in Folge zurückgegangen. Seinen im Januar 2018 erreichten Höchstwert unterschreitet der

Index mittlerweile bereits um zwei Punkte. Dies sind deutliche Anzeichen dafür, dass der Welthandel derzeit allenfalls stagniert. In den Index gehen die vom ISL im Rahmen seiner Marktbeobachtung fortlaufend erhobenen Angaben zum Containerumschlag in internationalen Häfen ein. Die Schnell-schätzung für September stützt sich auf Angaben von 37 Häfen, die gut 68 Prozent des im Index abgebildeten Umschlags tätigen. www.isl.org/www.rwi-essen.de



Quelle: RWI/ISL; Stand: 23.10.2018



Quelle: VHSS; Stand: 19.10.2018

NEW CONTEX

Index gibt gegenüber Vormonat deutlich nach

••• Der vom Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. (VHBS) herausgegebene New ConTex gab zuletzt auf 467 Punkte nach – das war ein Minus von knapp zwei Prozent. Der Index liegt damit nur noch gut 16 Prozent über dem Vorjahreswert. Bei begrenzter Nachfrage nahm das Angebot spürbar zu. In der Folge ist nun in mehreren Segmenten ein Überangebot festzustellen, zumal es auch von der Linienseite Sublet-Angebote gab. Erneut waren es die 4.250 TEU-Einheiten, die

gegenüber der Vorwoche den größten Verlust zu verkraften hatten (– 227 US-Dollar/12 Monate), gefolgt vom 1.700-TEU-Segment (– 131 Dollar/6 Monate) und den 1.100-TEU-Einheiten (– 101 USD/6 Monate). Derzeit bestehen attraktive Bedingungen zum Abwracken (gute Preise, zahlreiche Angebote). Von diesen Aktivitäten könnten zumindest auf lange Sicht wieder positive Signale für den Chartermarkt ausgehen. Aktuell bleibt die Lage im Spotmarkt aber angespannt. www.vhss.de

In Kürze

Briese mit klassischem KG-Fonds

••• Die Reederei Briese und Initiator Oltmann sind zurück im Publikumsgeschäft für Schiffsfonds. Der neue Fonds finanziert den Mehrzweckfrachter „Bootes“, zweites von vier Schiffen einer Neubauserie. Der 90 Meter lange Frachter mit 4.938 tdw Tragfähigkeit kann mit einem offenen, durchgängigen Laderaum fahren, das Brückenhäuser vorn. Seit Juli ist die „Bootes“ im Einsatz, eine Beteiligung ist ab 20.000 Euro möglich.

Ratingagentur lobt deutsche Banken

••• Moody's hat den deutschen Banken trotz des steigenden Drucks auf die Gewinne einen stabilen Ausblick bescheinigt. Die starke Kapitalausstattung und die hohe Qualität der Kredite seien ein guter Puffer gegen die Folgen des anhaltend niedrigen Zinsniveaus. „Deutsche Banken übererfüllen die Mindestanforderungen an Kapital, Liquidität und bail-in-fähige Verbindlichkeiten“, so Moody's Vice President & Senior Credit Officer Bernhard Held.

Durchwachsenes Quartalsende am Zweitmarkt

••• Mit einem nominalen Volumen aller gehandelten Sachwertbeteiligungen von 14,43 Mio. Euro konnte der September-Handel nicht an die erfreulichen Vormonate (23,42 Mio. bzw. 16,55 Mio.) anknüpfen und fiel auch gegenüber den Vorjahreszeiträumen (20,18 Mio. bzw. 17,25 Mio.) zurück. Hintergrund war das schwache Immobiliengeschäft (nur 8,36 Mio. Euro). Mit einem Gesamtanteil von 57,96 Prozent am nominalen Gesamtumsatz zeigten sich Immobilien denn

auch weniger dominant als gewohnt. Stark entwickelten sich hingegen Schiffsfonds mit 17,80 Prozent Anteil. Schiffsbeteiligungen erreichten mit 2,57 Mio. Euro Nominalumsatz aus 65 Transaktionen einen überdurchschnittlichen Handelsmonat. Der dabei errechnete Durchschnittskurs von 28,57 (Vormonat: 36,76) Prozent entspricht dabei exakt dem bisherigen Jahresmittel und bestätigt einmal mehr den seit Jahresbeginn sichtbaren Aufwärtstrend. www.zweitmarkt.de

HSH Nordbank: Weg für Privatisierung ist frei

••• Dem Verkauf der HSH Nordbank steht nichts mehr im Weg: Nach mehrmonatigen Verhandlungen ist die letzte noch offene Frage der künftigen Sicherung

von Kundengeldern geklärt. Damit können Schleswig-Holstein und Hamburg ihre einst hochdefizitäre Landesbank an Investoren um die Firmen Cerberus und

JC Flowers veräußern. „Ein weiterer bedeutender Stein ist aus dem Weg geräumt“, sagte die Kieler Finanzministerin Monika Heinold. „Ich bin zuversichtlich, dass der Verkauf nun bis Ende des Jahres über die Bühne gehen kann.“ Zuvor hatten sich der Privatbankenverband BdB und der Deutsche Sparkassen- und Giroverband DSGV unter Mitwirkung der Länder und Käufer auf eine Regelung zum Übergang der Einlagensicherung geeinigt.

www.hsh-nordbank.de



Verkauf. Die Bank hat Hamburg und Schleswig-Holstein 13 Milliarden Euro Verlust beschert.

Foto: HSH Nordbank

Schwächelnde Nord/LB vor Verkauf?

••• Das Land Niedersachsen will die finanzielle Schieflage der Landesbank Nord/LB bis zum Jahresende lösen. Eine Idee: externe Investoren an Bord holen. Finanzminister Reinhold Hilbers teilte mit, mehr als zehn Bieter seien an einem Einstieg bei Norddeutschlands größter Landesbank interessiert: „Es gibt reges Interesse, sich an der Bank zu beteiligen. Insofern haben wir eine gute Grundlage dafür, jetzt Investoren auszuwählen, mit denen wir im engeren Kreis weiterverhandeln werden.“ Die Nord/LB leidet

vor allem unter zahlreichen Schiffskrediten, bei denen die Schuldner Probleme mit der Rückzahlung haben. Die Bank muss ihre schwache Kapitaldecke stärken, um steigenden EU-Anforderungen gerecht zu werden. Zuletzt war sie beim Stresstest der Europäischen Bankenaufsicht offenbar Schlusslicht von allen acht deutschen Großbanken geworden. Sie arbeitet gerade gemeinsam mit den Eigentümern an einem umfassenden Konzept zur Stärkung der Kapitalquoten und zu höherer Profitabilität. www.nordlb.de

Die Lage der Versicherer trübt sich ein

| Großschaden | Der Brand einer Megayacht in der Bremer Lürssen-Werft – Schadenhöhe vermutlich im dreistelligen Millionenbereich – trifft die Transportversicherer zur Unzeit. Die Aussichten für die Sparte sind düster.

Für die Versicherer wird das Feuer in der Bremer Lürssen-Werft vermutlich ein Großschaden. Mitte September gingen das Schwimmdock sowie der mehr als 100 Meter lange Neubau einer Megayacht in Flammen auf. Die Yacht ist nach Medienberichten für 700 Mio. Euro versichert, erste Schätzungen gingen von rund 590 Mio. Euro Schadenhöhe aus. Aus Branchenkreisen hieß es dagegen, für eine seriöse Einschätzung der Schadenhöhe sei es zu früh. Ein Werftsprecher äußerte sich nicht dazu. Auch die Frage, welche Yacht betroffen ist, wollte er nicht beantworten.

Führender Versicherer des Projekts soll die australische QBE sein, daneben seien Lancashire, RSA, Beazley und Atrium beteiligt. Lancashire soll mit 9 Prozent den höchsten Anteil tragen, QBE liegt bei 4,7 Prozent, die übrigen Anbieter zwischen 5 und 6 Prozent. Makler ist demnach Marsh.

| Höheres Risiko | Megayachten sind wie Kreuzfahrtschiffe komplexe Bauprojekte – für die Versicherer bedeutet das mehr Risiken. Der Bau dauert länger, die Werte sind höher, und durch die Möblierung steigt das Feuerrisiko erheblich. Deshalb ist die Gefahr für einen Großschaden gegen Ende der Bauzeit am höchsten, wenn

bereits Teppiche und Möbel an Bord sind. Laut einem Bericht der American Institute of Marine Underwriters (AIMU) aus dem vergangenen Jahr ist Feuer das größte Risiko für Schiffe im Bau oder in Reparatur oder für die Werft selbst. Megayachten, Kreuzfahrtschiffe und andere Passagierschiffe gehören laut AIMU zu den Schiffstypen, die am meisten gefährdet für Feuerschäden sind. Auch bei Lürssen war die betroffene Yacht fast fertiggestellt und schon mit Möbeln bestückt. Das habe die Arbeit der Feuerwehrleute erschwert, so der Bremer Feuerwehrchef.

Der Schaden trifft die Branche in schwieriger Zeit. So hat der Londoner Versi-

cherungsmarkt Lloyd's einige Syndikate aufgefordert, ihr Schiffsversicherungsgeschäft zu überprüfen und sich entweder davon zu trennen oder die Prämien zu erhöhen. Die Transportsparte verursachte im ersten Halbjahr 2018 die höchsten technischen Verluste aller Segmente. Dabei geht es zwar vor allem um Seekasko-Deckungen, die schon seit Jahren unter Druck stehen. Aber auch die meisten anderen Sparten laufen nicht gut.

| Weniger Gewinn | Berichten zufolge haben bereits die Lloyd's-Anbieter Acappella, AmTrust, Advent, Argo und Barbican ihr Schiffsversicherungsgeschäft verkleinert oder

Großbrand. Im Schwimmdock der Bremer Lürssen-Werft ging eine Yacht in Flammen auf.



Foto: picture alliance/dpa

ganz aufgegeben. Der Versicherer CNA Hardy zieht sich aus dem Seekasko-Markt zurück und schrumpft seine restlichen Schiffsversicherungsaktivitäten. Zuletzt hatte der britische Versicherer RSA bekannt gegeben, dass er im dritten Quartal einen technischen Verlust von 70 Mio. Pfund eingefahren hat. Das Transportgeschäft habe am schlechtesten abgeschnitten, so RSA.

Die Prämieinnahmen der Seekasko-Versicherer sind nach aktuellen Zahlen im vergangenen Jahr um 2,3 Prozent auf 6,9 Mrd. Dollar zurückgegangen. Insgesamt stiegen die Prämieinnahmen in der Transportversicherung zwar um 2 Prozent auf 28,5 Mrd.



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

Dollar – aber Puffer für Großschäden sind bei den Versicherern kaum noch vorhanden.

Auch auf die P&I Clubs könnten schlechtere Zeiten zukommen, prophezeit Malcolm Godfrey vom Makler Gallagher. Unter der ruhigen Oberfläche des Marktes lauerten bereits „mehrere Haie“ und warteten darauf, verheerenden Schaden in den Finanzen der P&I Clubs anzurichten, so Godfrey. Er geht davon aus, dass die Kombination aus niedrigen Schäden und relativ guten Kapitalanlageergebnissen nicht von Dauer ist. Dafür gebe es schon erste Anzeichen. So ging das Kapitalanlageergebnis des Swedish Club in den ersten sechs Monaten des Jahres von 2,7 auf 2,5 Mio. Dollar zurück.

Außerdem rechnet Godfrey fürs aktuelle Geschäftsjahr damit, dass eine steigende Zahl von Schäden stärkeren Druck auf die Ergebnisse der Clubs ausübt. Sollten die Schäden um 10 Prozent ansteigen, könnte in diesem Jahr ein technischer Verlust von 400 Mio. Dollar drohen. Trotzdem dürfte es den Clubs schwerfallen, die Prämien zu erhöhen. Dafür sorgen schon die komfortablen Reserven von 5,8 Mrd. Dollar. Und ein Alleingang wird schwer. Die Erfahrung zeige: Wer als erster Prämien-erhöhungen durchsetzen will, erleide Marktanteilsverluste.



Digitalisierung. Cyberangriffe als Gefahr, Big Data als Chance.

Größte Herausforderungen für die maritimen Branchen

••• Die größten Probleme für die Schifffahrtsbranche in den nächsten zehn Jahren sind eine weltweite Wirtschaftskrise und Cyberangriffe, so eine aktuelle Umfrage unter Akteuren aus 50 Ländern, die das Global Maritime Forum, IUMI und der Versicherungsmakler Marsh vorgelegt haben. Knapp ein Drittel der Befragten waren Manager von Schifffahrtsunternehmen. Die größten Auswirkungen auf die Branche sahen sie in einer Weltwirtschaftskrise, Veränderungen bei den Preisen für Energie sowie Cyberangriffen und Datendiebstahl. Letztere gelten den Teilnehmern auch als am wahrscheinlichsten. Außerdem ist die Branche den Befragten zufolge auf Cyberrisiken am schlechtesten vorbereitet. Big Data werde die größten Auswirkungen auf die Branche haben, so die Teilnehmer.

Foto: Maksim Pasko – stock.adobe.com

Neue Führung für die International Group

••• Die International Group of P&I Clubs (IG), die Vereinigung der wichtigsten Schiffschaftpflichtversicherer, bekommt eine neue Führung. Im November wird Paul Jennings vom North of England P&I Club neuer Chairman der IG. Im Juli 2019 wird Nick Shaw neuer CEO der IG. Shaw ist bislang Global Industry Group Leader bei der international tätigen Kanzlei Reed Smith. Er wird schon ab April für eine dreimonatige Einarbeitungsphase mit seinem Vorgänger zusammenarbeiten. Shaw beschäftigt sich seit 1990 mit Schifffahrts- und Schiffsversicherungsrecht. www.igpandi.org

London Club gründet Zypern-Büro

••• Der London P&I Club wird eine Post-Brexit-Tochter auf Zypern gründen. Zurzeit sei der Club damit beschäftigt, die neue Einheit aufzubauen und die nötige Lizenz von der Aufsicht zu bekommen, teilte er mit. Damit haben sich jetzt alle sechs britischen IG-Mitglieder für einen EU-Ausstieg Großbritanniens ohne Einigung vorbereitet. Kommt es zu einem Austritt ohne Erhalt der sogenannten Passporting-Rechte, dürfen britische Versicherer danach kein Geschäft mehr in der EU zeichnen. Die beliebtesten Ziele für EU-Töchter von P&I Clubs sind Luxemburg, Irland und die Niederlande. www.londonpandi.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



Schleppdienst. Anfang September wurde die Konstruktion aus der Bucht von San Diego aufs offene Meer gezogen.

Gigantischer Müllfänger im Meer installiert

••• Nach 273 Modellversuchen, sechs Prototypen auf See und einer umfassenden Kartierung des Great Pacific Garbage Patch (auf Deutsch: Großer Pazifikmüllfleck) ist es nun so weit: Der erste schwimmende Müllfänger des Projekts „The Ocean Cleanup“ hat sein Einsatzgebiet im Nordpazifik erreicht. Dort soll „System 001“ das Meer von Plastikmüll befreien: An der 600 Meter langen Konstruk-

tion hängt eine Art Vorhang drei Meter tief ins Wasser. Die gebogenen Enden des schwimmenden Plastikschlauchs sollen sich wie Fangarme um den Plastikmüll legen. Dieser wird später mit Schiffen zur Weiterverarbeitung an Land gebracht. Wie lange die Aktion dauern wird und wann mit ersten Ergebnissen zu rechnen ist, konnte ein Sprecher des Projekts noch nicht sagen. Läuft das System wie geplant, sollen „System 001“ weltweit 60 weitere dieser Anlagen folgen.

Das Millionenprojekt war die Idee des 24-jährigen Niederländers Boyan Slat. Er wird von zahlreichen Unternehmen und der niederländischen Regierung unterstützt.

www.theoceancleanup.com

Visionär. Boyan Slat (r.) gründete das Unternehmen im Alter von nur 18 Jahren.



Meer von Merian

••• 22 wissenschaftliche Fahrtteilnehmer waren mit dem Forschungsschiff „Maria S. Merian“ im Alfred-Wegener-Institut (AWI)-Observatorium „Hausgarten“ zwischen Spitzbergen und Grönland unterwegs. Dort ermittelten sie die Ökosystemverschiebung in der Wassersäule und am Boden der Tiefsee – Teil einer Langzeitbeobachtung, die vor fast 20 Jahren begann. www.awi.de



Abfahrt. Die Expedition endete Mitte Oktober.

Technik, Schiffe, Meer

••• Wie kommt das größte Schiff der Welt nach Hamburg? Wonach suchen Unterwasserroboter? Wissenschaftler und Experten aus 28 maritimen Unternehmen stehen Besuchern bei der zweiten Maritimen Nacht Rede und Antwort. Dabei geht es u.a. um Autonome Schifffahrt, maritime Cybersicherheit und Plastik im Meer. Die maritime Nacht ist ein Event der Technischen Universität Hamburg (TUHH) in Kooperation mit dem Faszination Technik Klub. Die Veranstaltung findet am 10. November von 17 bis 20 Uhr statt.



Event. Wer Interesse an Schifffahrt und Co., hat, ist hier richtig. Der Eintritt ist frei.

Vorkommen. Manganknollen liegen in mehr als 4.000 Metern Wassertiefe.

Tiefseebergbau: Risiken und Folgen

●●● Noch gibt es keine Abbau-lizenzen für Tiefsee-Erzvorkommen – das könnte sich aber schnell ändern. Das am GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung koordinierte Projekt „Mining Impact“ untersucht seit 2014 am Beispiel von Manganknollen,



welche ökologischen Folgen Tiefseebergbau hätte. Vor wenigen Wochen ist die zweite Projektphase gestartet. Zentraler Bestandteil ist es, die Technologie-Tests des belgischen Konzerns DEME-GSR durch unabhängige wissenschaftliche Untersuchungen zu begutachten.

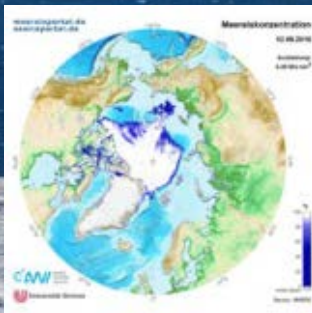
www.geomar.de



Partner. Die Beteiligten freuen sich über einen Deal für die Umwelt.

Kreuzfahrt: Grüne Vorreiter

●●● Im Rahmen der AIDA Management Days in Rostock haben AIDA Cruises, das Land Mecklenburg-Vorpommern, die Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie Rostock Port eine Absichtserklärung unterzeichnet. Das Ziel: die gemeinsame Förderung einer umweltfreundlichen und nachhaltigen Kreuzfahrt in Rostock. So soll dort u.a. auch eine Landstromanlage für Passagierschiffe gebaut werden www.aida.de



Besorgniserregend.

Der Arktische Ozean verliert überdurchschnittlich viel Meereis.

Das Eis wird knapp

●●● Die Ausdehnung des arktischen Meereises ist auf ein Jahresminimum von 4,4 Millionen Quadratkilometern geschrumpft – das berichten Wissenschaftler des Alfred-Wegener-Institutes (AWI). Damit fällt die verbleibende eisbedeckte Fläche rund 300.000 Quadratkilometer kleiner aus als im vergangenen Jahr. „Das aktuelle Ergebnis bestätigt den besorgniserregenden Abnahmetrend des Meereises in der Arktis, den wir nun schon seit mehr als einem Jahrzehnt beobachten“, sagt Prof. Dr. Christan Haas vom AWI. www.awi.de

Vorteile eines Kreuzfahrturlaubs

●●● Über 240.000 deutsche Kinder und Teenager waren im vergangenen Jahr auf einem Kreuzfahrtschiff unterwegs. Das ist mehr als jeder zehnte Fahrgast. „Für Familien ist der größte Vorteil einer Kreuzfahrt sicherlich die einzigartige Kombination aus Cluburlaub und Rundreise – etwas, das keine andere Reiseform bietet“, sagt Helge Grammerstorf, National Director von CLIA Deutschland.

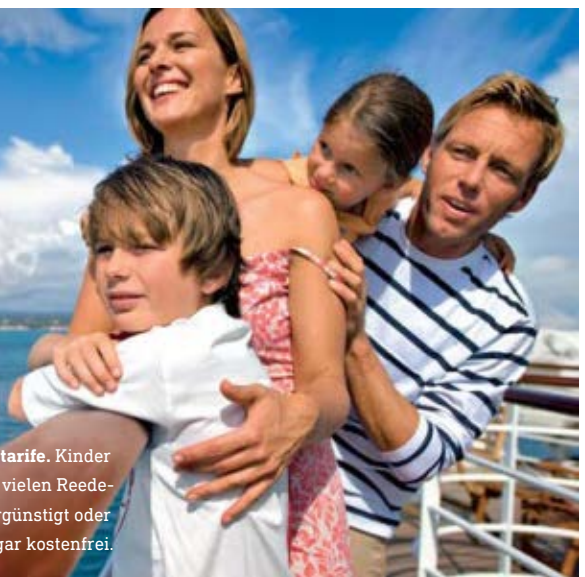
Der internationale Kreuzfahrtverband führt noch weitere Argumente an: So brauchen Kreuzfahrer

weniger Gepäck – Wickelunterlagen, Nachlichter und Co. können an Bord ausgeliehen werden. Außerdem gibt es für jede Altersgruppe das passende Freizeitangebot. Das gilt auch beim Schlemmen: Viele Reedereien bieten auf Familienreisen spezielle Kinderbuffets an.

Organisierte Landgänge entlasten Eltern: „So können sie mit ihren Kindern unkompliziert und sicher von einem Ort zum anderen reisen und gemeinsam die Welt entdecken“, sagt Grammerstorf.

www.cliadeutschland.de

Reisetarife. Kinder reisen bei vielen Reedereien vergünstigt oder sogar kostenfrei.





Ein anderer Blickwinkel



Perspektivwechsel. Die 330 Meter lange „Valparaíso Express“ erscheint auf den Weiten des Ozeans auf einmal gar nicht mehr so riesig.



| Fotografie | Patrick Ludolph begleitete sechs Wochen lang Crews von Hapag-Lloyd an Bord. Dabei entstanden atemberaubende Aufnahmen. Text: Sabrina Junge





Teamwork. Beim Einlaufen in den Hafen von Kaohsiung (Taiwan) herrscht volle Konzentration. Erst als das Schiff sicher am Kai liegt, löst sich die Anspannung.



16 M
8
6
4
2
15 M
8
6
4
2
14 M
8
6
4
2
13 M
8
6
4
2
12 M
8
6
4
2
11 M
8
6
4
2
10 M
8
6



Abenteurer. Der gebürtige Bielefelder Patrick Ludolph produzierte das Buch komplett selbst. Seine Reisen führten ihn von Singapur nach Shanghai, von Valparaíso durch den Panamakanal nach Cartagena und schließlich von Hamburg nach Frankreich.

Patrick Ludolph ist gelernter Fotograf. Ob für Hochzeits-, Band- oder Bewerbungsfotos: Bei seinen Arbeiten dreht sich alles um das Ablichten von Menschen. Für das Projekt „Seafarers“ hat er sich eine besondere Berufsgruppe vorgenommen: Seeleute. Der Bildband zeigt sie bei der Arbeit oder in der Freizeit, in der Gemeinschaft oder alleine. 2016 brach er zu diesem Abenteuer auf. Insgesamt verbrachte er sechs Wochen auf drei Containerschiffen der Reederei Hapag-Lloyd.

? Herr Ludolph, Sie haben eine unglaublich spannende Zeit erlebt. Wie kam Ihnen die Idee für das Buch?

Patrick Ludolph: Vor vielen Jahren habe ich das Fotoprojekt „Tauschgeschäfte“ gestartet. Die Idee dahinter war, dass ich Menschen treffe, die mir etwas von sich geben, und ich sie dafür fotografiere. Zum Beispiel: Ein Friseur schneidet mir die Haare – ich mache dafür Fotos von ihm in seinem Laden. 2012 meldete sich ein Hapag-Lloyd-Kapitän bei mir. Er bot mir an, im Gegenzug für ein paar Fotos bei ihm mitzufahren. Bei der nächsten Gelegenheit ging ich in Antwerpen an Bord und fuhr mit ihm nach Hamburg.

? Das Schicksal kam also zu Ihnen?
Ludolph: Könnte man so sagen. Daraufhin bekam ich einen Anruf von Hapag-Lloyd. Sie hatten die Fotos, die ich →

16 M
8



Vorbereitung. Sicherheit muss sein: Der dritte Ingenieur prüft, ob das Rettungsboot für den Ernstfall bereit ist. Sicherheitsübungen sind bei der Crew an der Tagesordnung.



Schichtarbeit. Einblick in das Geschehen auf der Brücke: Eine Nautische Offizierin plant konzentriert die weitere Navigation des Schiffes.

→ von ihrem Kapitän gemacht habe, gesehen und wollten mich für weitere Jobs engagieren. Zuerst dachte ich, dass sie mehr Bilder von Bord ihrer Schiffe wollen – und ich die Welt bereisen darf. Die Realität sah aber so aus, dass ich Weihnachtsfeiern und Porträts vom Vorstand machte (lacht). Dann habe ich schließlich die Initiative ergriffen und ihnen von meiner Bildband-Idee erzählt.

? Was wollten Sie mit Ihrem Bildband erreichen?

Ludolph: Mir war wichtig, dass die Seefahrer im Mittelpunkt stehen. Sonst geht es immer um Frachtraten und andere wirtschaftliche Faktoren. Dass da aber 22 Seelen an Bord sind, die das Zeug bringen, damit wir die Regale voll haben, das wird eigentlich nie thematisiert.

? Wie lief die Zusammenarbeit mit der Crew?

Ludolph: Die meisten haben sich gefreut und fanden es schon ganz cool, dass sich mal jemand für sie interessiert. Stolz haben sie mir ihre Geschichten erzählt und mich an ihrem Leben teilhaben lassen. Mit vielen der Jungs bin ich heute noch in Kontakt. Wenn sie mit dem Schiff nach Hamburg kommen, schaue ich ab und zu auch an Bord vorbei.

14 M
8

13 M
8

12 M
8

11 M
8

10 M
8



? Welche besonderen Momente hatten Sie mit den Seefahrern?

Ludolph: Ich habe es beispielsweise sehr genossen, morgens zum Sonnenaufgang auf die Brücke zu gehen und mit dem Wachoffizier ein Kännchen zu trinken. Ein weiterer besonderer Augenblick war definitiv meine Äquatortaufe mit angeschlossenem Schweine-Grillen an Deck. „Frisch getauft“ hatte ich schon das Gefühl, Teil der Crew zu sein. Von da ab war es dann auch noch einfacher, authentische Fotos zu kriegen.

? Wie haben Sie sich an Bord zu-rechtgefunden?

Ludolph: Am Anfang war es ein riesiges Labyrinth. Auf dem Weg von der Brücke zur Maschine hatte ich das Gefühl, mich hoffnungslos zu verlaufen. Nach zwei, drei Tagen hat man dann aber den Dreh →



Freizeit. Den Feierabend lassen die Seeleute mit verschiedensten Aktivitäten ausklingen. Besonders beliebt ist der Tischkicker in der Gemeinschaftsmesse.



Pause. Auf hoher See kann man die schönsten Sonnenauf- und -untergänge erleben. Das weiß auch die Besatzung zu schätzen.



Erinnerung. Mit der Mannschaft der „Valparaiso Express“ fuhr Patrick Ludolph durch den Panamakanal. Ein einmaliges Erlebnis.



Versorgung. Gleich mehrere Köche sorgen dafür, dass die Männer und Frauen an Bord wirklich satt werden. Dabei achten sie besonders auf kulinarische Vielfalt.

→ raus. Dann gilt: Wenn du ein Schiff kennengelernt hast, kommst du auf allen anderen auch klar.

? **Welches war die größte Herausforderung bei der Arbeit an Bord?**

Ludolph: Sich nicht zu sehr von allem erschlagen zu lassen, sondern gezielt Fotos zu machen, die das Leben der Seefahrer auf See erzählen. Insgesamt habe ich knapp 10.000 Aufnahmen gemacht. Das Aussortieren fällt da schon schwer. Da musste ich mich selbst kritisch fragen: Wie oft braucht es ein Sonnenuntergangsfoto im Buch? Ein paar mehr „Schlechtwetter-Fotos“ hätte ich mir gewünscht. Das gehört zum Seefahrerdasein ja eigentlich dazu. Ich hatte aber nicht ein Mal schweren Wellengang. Immerhin war Seekrankheit so nie ein Thema für mich (lacht).

? **Ist das Abenteuer Schifffahrt damit abgehakt?**

Ludolph: Wenn sich die Gelegenheit ergibt, bin ich sofort wieder dabei. Containerschiffe haben auf mich einfach eine besondere Anziehungskraft: Das ist ein Mix aus Technikfaszination und Interesse an den Menschen, die hinter den „Bordwänden“ arbeiten. |...



BILDBAND

Seafarers | Seefahrer

... Wer macht die Wäsche? Wie wird gekocht? Wie sieht der Alltag aus? Das Buch ist ein Mix aus dokumentarischen und bildgewaltigen Aufnahmen. Eine Auswahl war im vergangenen Jahr sogar in einer Ausstellung in der Empfangshalle der Hapag-Lloyd AG am Ballindamm in Hamburg zu sehen.

Seafarers | Seefahrer, 240 Seiten, 59,00 Euro
www.neunzehn72.de

| PORTRÄT |

Die Leitfigur

| Kiez-Guide | Mit Witz und Seemannscharme führt der St. Pauli-Nachtwächter Erwin seine Gäste auf der Matrosenroute durch den Stadtteil. Text: Sebastian Meißner

Stellt euch vor, ihr seid Matrosen. Nach vielen Wochen auf dem Meer hier angekommen. Der Kapitän gibt euch die Monatsheuer bar auf die Hand, und vor euch liegt das wilde St. Pauli.“ Gespannt lauscht eine Menschengruppe den Anweisungen. Der Mann, der sie gibt, heißt Erwin und ist der St. Pauli-Nachtwächter, der berühmteste Kiez-Guide der Stadt. In seiner Hand trägt er ein Windlicht, auf der Nase eine schwarz gerahmte Brille. Seinen stattlichen Körper hat er in einen marineblauen Seemannsmantel gehüllt.

Seit 15 Jahren führt Erwin, der eigentlich Enzo Maniscalco heißt und Comedian ist, seine Gäste mit viel Seemannscharme auf der „Matrosenroute“ durch Hamburgs berühmt-berüchtigten Stadtteil. „Ich laufe mit meinen Gästen denselben Weg, den auch die Matrosen gingen, als sie ihre Schiffe verlassen haben, um sich hier zu amüsieren“, sagt er in feinstem Hamburgisch.

| Sündige Meile | Allein im letzten Jahr hat er etwa 1.300 Touren mit 22.000 Gästen durchgeführt – über die Hafentreppe hinauf zum Hamburger Berg (so hieß St.

Pauli früher), vorbei am Tropeninstitut, der Herbertstraße mit ihren Dominas, der Davidwache und dem Star Club in der Großen Freiheit.

An jeder Station gibt Erwin Anekdoten zum Besten. Es ist die Mischung aus Geschichtsstunde und Unterhaltung, die seine Führungen so besonders macht. Immer wieder im Fokus: Welchen Anteil hatten die Seeleute an der Geschichte St. Paulis? Wie groß der ist, zeigt sich auch an der Hauptstraße des Amüsierviertels, der Reeperbahn. Die „sündigste Meile der Welt“ erhielt ihren Namen von Taumachern und Seilern, den sogenannten Reepschlägern, die hier Schiffstau herstellen.

Erwins Vater war bei der Marine. Auch er selbst ist zur See gefahren – als Stewart. Alles schon eine Weile her. Doch im Herzen bleibt

Erwin ein Matrose. Und an Land ein Spurensucher. „St. Pauli steckt voller Seefahrerromantik“, sagt er. Und auch wenn vieles im Wandel ist: Erwin liebt das „neue“ St. Pauli genauso. „Es bietet für jeden etwas. Für die Stadt ist das gut. Und für mein Geschäft natürlich auch“, sagt er.

| Lebende Legende | In der Mitte der etwa 100 Minuten dauernden Tour entführt Erwin seine Gäste in die berühmte „Ritze“. Vorbei am mit zahlreichen Schnapsgläsern gesäumten Tresen und mitten durch die nikotingeschwängerte Luft, geht es eine steile Treppe hinunter zum legendären Boxkeller. Hier, wo sich schon die Klitschkos für ihre Karriere fit machten, singt Erwin den Hans-Albers-Klassiker „Auf der Reeperbahn nachts um halb eins“, und sein Publikum schunkelt dazu.

Zurück auf der Straße, muss er an jeder Ecke Hände schütteln, Küsschen verteilen oder für Fotos posieren. Die Menschen auf St. Pauli kennen Erwin. Und lieben ihn. Denn er zeigt seinen Gästen nicht nur die Attraktionen von St. Pauli, er ist längst selbst eine. |●●



Fotos: St. Pauli Nachtwächter

Finale. Nach gut anderthalb Stunden endet die abwechslungsreiche Nachtwächter-Tour am Beatles-Platz an der Einmündung zur Großen Freiheit.

Die Tour

Wann? täglich, 20:30 Uhr (Fr. und Sa. zusätzlich 18:30)

Dauer: ca. 100 Minuten

Preise: Erwachsene 20 €, Studenten, Schüler, Azubis 17 €

Reservierung: 0173/26 26 426

www.stpaulinachtwaechter.de

Man macht sicher nichts falsch, wenn man eine Ansprache beim 150-jährigen Jubiläum mit einem Goethe-Zitat einleitet: „Eine Chronik schreibt nur derjenige, dem die Gegenwart wichtig ist.“ Und ich ergänze das um ein weiteres Zitat, diesmal von Johannes Scherr, einem Schriftsteller, Historiker und etwas aufmüpfigen Politiker im 19. Jahrhundert: „Man muss die Vergangenheit kennen, wenigstens einigermaßen ahnen, um die Gegenwart zu verstehen und die Zukunft zu kennen.“

Nun, wir diskutieren im DNV zurzeit sehr intensiv, wo wir heute stehen und wie es in Zukunft weitergehen soll. Da kann es durchaus hilfreich sein, sich auch seiner Vergangenheit zu vergewissern, wie alles entstanden ist und sich entwickelt hat.

Eine umfassende Chronik des DNV gibt es bis heute nicht. Selbst die Historiker im dafür eigentlich prädestinierten Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven hat es bisher offenbar nicht gereizt, einmal die Entwicklung und Bedeutung des DNV für die Schifffahrt zu untersuchen. Natürlich ist es auch mir völlig unmöglich, in zehn Minuten einen wirklichen historischen Überblick zu liefern. Ich beschränke mich darauf, einige wenige Facetten unserer Geschichte anzutippen, die vielleicht für die Diskussion über die Zukunft erkenntnisreich sein können.

| Gefragter Partner | Wie ist alles entstanden? Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts war für Deutschland eine Zeit des Aufbruchs und einschneidender Veränderungen. Dazu nur wenige Stichworte: Reichsgründung, wachsende Wirtschaft und internationaler Handel, Industrialisierung, rasante technische Entwicklung. In der Folge expandierte die Schifffahrt. Sie erhielt gesamtstaatliche Bedeutung, was auch in der Verfassung anerkannt wurde. „Die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten bilden eine einheitliche Handelsflotte“, hieß es in der Verfassung des Norddeutschen Bundes von 1867.

Und so hat sich das bis zum Grundgesetz fortgesetzt, selbst mit dem heute altertümlich anmutenden Begriff „Kaufahrteischiffe“. Wichtige Schifffahrts-

institutionen entstanden: die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, der Germanische Lloyd, die Norddeutsche, dann die Deutsche Seewarte – Vorläufer des BSH und des DWD – und die SeeBG. Die Hansa nahm als „Zeitschrift für das Seewesen“ ihre Arbeit auf.

Von Apenrade bis Memel bildeten sich zunächst lokale Schifffahrtsvereinigungen, meist als nautische Vereine bezeichnet. Doch bald wurden Forderungen nach einem Zusammenschluss auf nationaler Ebene immer lauter. Das führte am 14. April 1868 nicht in Hamburg, sondern in Berlin – dort aber wenigstens im Hotel d’Hamburg – zur

DNV sehr schnell zu einem gefragten Gesprächspartner. Seine Voten und Ratschläge wurden ernst genommen, auch wenn er zuweilen seiner Zeit voraus war, so in den 1870er-Jahren bei der Forderung nach dem Bau eines Nord-Ostsee-Kanals. Allein die bloße Aufzählung der vielen Themen, mit denen er sich befasste, würde den Rahmen sprengen.

Bei der internen Meinungsbildung kam es durchaus zu heftigen Auseinandersetzungen. Ein etwas anekdotisches Beispiel ist der heute kaum noch nachvollziehbare Streit, ob man in der Handelschifffahrt weiter die Ruderkommandos „rechts“ und „links“ oder aber die von der Kaiserlichen Marine eingeführten Kommandos „Steuerbord“ und „Backbord“ verwenden sollte. Übrigens: Wäre es nach der



Die Freunde des Seewesens

| Jubiläum | Der Deutsche Nautische Verein (DNV) feierte in diesem Jahr seinen 150. Geburtstag. Wir dokumentieren die Festansprache von Prof. Dr. Dr. h.c. Peter Ehlers leicht gekürzt.

Gründung des DNV. „Sämtliche Nautischen Vereine Deutschlands und sonstige Freunde deutschen Seewesens vereinigen sich zu einer allgemeinen Gesellschaft unter dem Namen Deutscher Nautischer Verein“, wurde in der Gründungsurkunde festgehalten. Und so sind bis heute nicht nur die Nautischen Vereine, sondern auch eine Reihe von Institutionen und Unternehmen Mitglied. Hier versammelten sich in der Tat die Freunde des Seewesens. Das ist eine frühe Ausprägung des heute als besonders wichtig hervorgehobenen Engagements der Zivilgesellschaft: kein Lobbyverband, der Partikularinteressen verpflichtet ist, sondern eine Vereinigung, die sich für die Schifffahrt, die Meere insgesamt einsetzt.

Bei Entwicklung und Förderung des deutschen Schifffahrtswesens wurde der

Mehrheit im DNV gegangen, würden heute noch „rechts“ und „links“ gelten.

| Einzigartige Expertise | So aktiv der DNV in diesen 150 Jahren zumeist war, es gab dennoch auch Perioden, während der die Arbeit mehr oder minder zum Erliegen kam. Dazu gehörte die Zeit des Ersten Weltkrieges. Das besserte sich erst wieder 1919 mit der Verlegung des Sitzes von Berlin nach Hamburg. Während der NS-Zeit wurde die Arbeit zunehmend eingeeignet, bis sie schließlich ganz erlosch. Erst Mitte der 1950er-Jahre ging es wieder aufwärts, nicht zuletzt auch auf Bestreben des Bundesverkehrsministeriums, dem an einem zentralen Ansprechpartner gelegen war.

Inhaltlich konnte der DNV stets auf die einzigartige Expertise der vielen Mitglieder

der örtlichen Nautischen Vereine und seiner anderen Mitglieder zurückgreifen. Für einzelne Themen wurden Arbeitsgruppen und Kommissionen eingerichtet; abschließende Diskussionen fanden in den anfangs zweitägigen Mitgliederversammlungen statt. 1909 wurde das mit dem Deutschen Seeschiffahrtstag institutionalisiert (...) unterbrochen durch eine lange Pause zwischen 1928 und 1959.

| Maritimes Forum | Mit intensiven Fachvorträgen und -diskussionen sowie einem festlichen Schiffahrtssessen entwickelten sich die Seeschiffahrtstage bald zu einem herausragenden maritimen Forum. Seit den 1980er-Jahren wird auch die Bevölkerung durch ein buntes Rahmenprogramm einbezogen. Viele Ministerpräsidenten,

desverkehrsministerium dankenswerterweise Räumlichkeiten zur Verfügung stellt.

1972 verabschiedete der DNV eine neue Satzung, die damals sehr zeitgemäß war, auch wenn sie inzwischen ungeachtet mancher Änderungen und Anpassungen einer Modernisierung bedarf. Eine ganz wesentliche Neuerung war die Verankerung eines Ständigen Fachausschusses. Er hat sich zu einem zentralen Organ des DNV entwickelt, in dem ausgewiesene Experten viele Vorschläge und Stellungnahmen zu aktuellen Schiffahrtsfragen erarbeitet haben. Die Themen umfassen Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz genauso wie Besetzung und Ausbildung oder die Sicherung ausreichender Zufahrten zu den Seehäfen. Die Bedeutung des DNV lässt sich gerade an dieser Arbeit messen. Dennoch

Die Gründung des DNV erfolgte zu der Zeit des Übergangs vom Segel- zum Motorschiff. Auch heute geht es wieder um neue Antriebsarten, diesmal um solche, die klima- und umweltverträglich sind. Die von der IMO bis 2050 avisierte Halbierung der CO₂-Emissionen stellt die Schifffahrt vor gewaltige Herausforderungen.

Industrie 4.0, Ausdruck der vierten industriellen Revolution, wird Seehandel und Schifffahrt entscheidend verändern, im Endstadium bis hin zum autonomen Schiff. All diese Veränderungen lassen sich nicht ohne eine enge Einbeziehung der Zivilgesellschaft bewältigen. Das stellt uns vor die entscheidende Frage: Repräsentieren wir wie vor 150 Jahren denn noch die maritime Zivilgesellschaft? Oder sind inzwischen Wirtschafts- und Berufsverbände, techni-



Schiffahrtssessen. Anlässlich des 150-jährigen Jubiläums des DNV am 21. September fand im Hamburger Rathaus ein Empfang statt.

Bundes- und Landesminister, Staatssekretäre und leitende Repräsentanten der Marine sowie der maritimen Verbände haben die Plattform genutzt, um ihre schiffahrtspolitischen Vorstellungen zur Diskussion zu stellen. 1974 übernahm mit Gustav Heinemann erstmals ein Bundespräsident die Schirmherrschaft (...) und krönte die Veranstaltung mit seiner Teilnahme. Seither sind alle Bundespräsidenten seinem Beispiel als Schirmherr gefolgt. Fast alle haben auch persönlich an einem Seeschiffahrtstag teilgenommen, zuletzt Bundespräsident Gauck.

Seit Langem wird der politische Dialog mit Regierung und Parlament ergänzend durch nautische Veranstaltungen, früher in Bonn, inzwischen durch Parlamentarische Abende in Berlin, gepflegt, für die das Bun-

fehlt mir leider die Zeit, das im Einzelnen zu würdigen. Stattdessen zum Abschluss zumindest ansatzweise ein paar Gedanken, welche Anstöße für die Zukunft uns die Besinnung auf unsere Geschichte geben kann.

| Neue Herausforderungen | Befinden wir uns nicht auch heute in einer Zeit des Aufbruchs und des Umbruchs? Davon ist die Schifffahrt genauso wie viele andere Bereiche elementar betroffen. Statt der Reichseinigung geht es heute um das Zusammenwachsen in Europa, nicht minder ambitioniert, aber unerlässlich, um in einer globalisierten Welt bestehen zu können. Wie werden wir gerade in dem international ausgerichteten Schifffahrtswesen noch unsere Arbeitsplätze, unser Know-how, unseren Wohlstand sichern können?

sche Gesellschaften, Einrichtungen wie das Deutsche Maritime Zentrum und das Marineinstitut längst an unsere Stelle getreten?

Meine Antwort: Das kommt darauf an: ob es uns in Zukunft gelingt, den bei unseren Mitgliedern vorhandenen Sachverstand zu mobilisieren, unsere Mitglieder für die neuen Herausforderungen und deren Bewältigung zu begeistern. Vor allem aber, ob es uns gelingt, zusätzlich zu den vorhandenen Mitgliedern noch viel mehr – vor allem junge – Menschen von dem Wert eines Engagements für Schifffahrt und Meer zu überzeugen und für unsere Anliegen zu gewinnen. Dass der DNV dazu über die notwendigen Voraussetzungen verfügt, zeigt die 150-jährige Geschichte. Nun liegt es an uns. Liebe Freunde des Seewesens, packen wir es an! ●●●

| PUBLIKATIONEN |



Entdecker. Für die mehr als 100 Rezepte reiste Bart von Olphen in zahlreiche Länder – unter anderem nach Kanada.

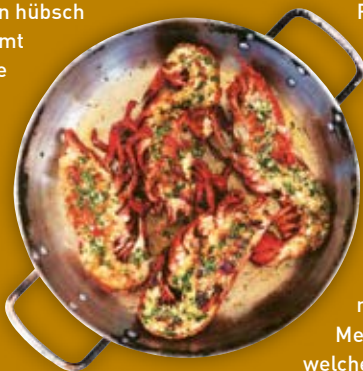


KOCHBUCH

Ein guter Fang!

••• Gebraten, gedünstet, gegrillt oder roh – Fisch wird auf verschiedenste Arten zubereitet. Wie vielfältig die Gerichte aussehen können, zeigt der Spitzenkoch Bart van Olphen eindrucksvoll in seinem Buch „Frisch gefischt“. Auf den hübsch illustrierten Seiten nimmt er die Leser mit auf eine kulinarische Reise um den Globus.

„Die Rezepte in diesem Buch sind von vielen, vielen Ländern auf der ganzen Welt inspiriert. So köstlich und schön Barts Gerichte sind, so einfach umsetzbar sind sie im Alltag“, schwärmt etwa Starkoch Jamie Oliver. Das Besondere an der Gerichtesammlung: Alle Rezepte



basieren auf Fischen, die aus nachhaltigem Fang erhältlich sind.

Seine Liebe zum Fisch entdeckte van Olphen in Paris, als er in dem mit einem Michelin-Stern ausgezeichneten Restaurant „Lucas Carton“ arbeitete. Dort brachten die Fischhändler jeden Morgen frische Ware in die Küche. „Irgendwie begeisterte mich damals nicht nur der Fisch, sondern auch die ganze romantische Idee, die ich davon hatte. Dieses Bild der Fischerfamilien und wie man morgens mit dem Boot aufs Meer fährt und nie weiß, mit welchem Fang man zurückkommt.“

Zwei Jahre später kehrte van Olphen zurück in die Niederlande und eröffnete seine eigene Fisch- und Feinkosthandlung.

Als er bei einem Besuch beim Marine Stewardship Council (MSC) erfuhr, dass 80 Prozent der Weltmeere überfischt sind, begann er, sich mit den zugelassenen Fischarten zu beschäftigen – und damit, woher er sie beziehen könnte. In der Folge besuchte van Olphen zertifizierte Fischereien weltweit, verbrachte Zeit mit den Fischern und machte sich über Meeresbiologie und Fangtechniken schlau.

So stellt der Holländer neben den nachhaltigen Fischgerichten auch einige der Fischer vor, denen er auf seinen Reisen begegnet ist, z.B. jene auf den Malediven, die Thunfisch mit Langleinen fangen.

Bart van Olphen. Frisch gefischt. Christian Verlag GmbH. 400 Seiten. 39,99 Euro.



Glanz, Orkan und Gloria

••• Beeindruckende intensive Meeresszenen, der Konflikt zwischen Abergläubigkeit und moderner Welt sowie eine gigantische Herkulesarbeit im Dienst der Liebe: Victor Hugos Meisterwerk „Die Arbeiter des Meeres“ aus dem Jahr 1866 ist in einer neuen ungekürzten Auflage erschienen. Held der Geschichte ist der Fischer Gilliat. Den Bewohnern der Kanalinsel Guernsey erscheint er als komischer Kauz. Allein lebt er im Haus „Weges-Ende“. Seit er beobachtet hat, wie Déchurette, die Nichte des Reeders, seinen Namen in den Schnee geschrieben hat, kommt er gedanklich nicht mehr von dem Mädchen los. Um sie für sich zu gewinnen, lässt er sich auf einen dramatischen Kampf mit dem Ozean ein.

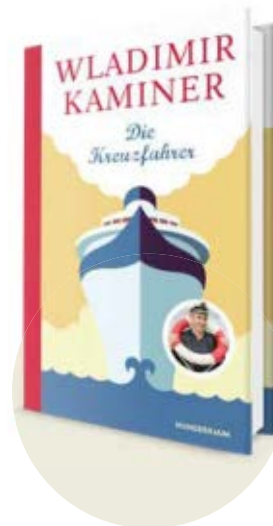
Victor Hugo. Die Arbeiter des Meeres. mare. 672 Seiten. 48,00 Euro.

Erfolgsautor auf Erfolgswelle

••• Nirgendwo lernt man so schnell so viele unterschiedliche Menschen und Länder kennen wie auf einer Kreuzfahrt. Ein perfektes Terrain für den deutsch-russischen Erfolgsautor und begnadeten Beobachter!

In gewohnt lakonischem Stil zwischen Ironie und Empathie beschreibt Wladimir Kaminer die Skurrilitäten an Bord und Anekdoten auf Landausflügen. Man schmünzelt über vergnügungseifrige Amerikaner auf einem 5000-Passagiere-Liner, über deutsche AIDA-Stammgäste, die mit Kaminer über die Lage der Welt philosophieren, über finnische Flüchtlingspolitik und über seine zahlreichen Begegnungen mit Russen, die es in die verschiedensten Winkel der Erde verschlagen hat. Ein unterhaltsames Kreuzfahrt-Buch mit so manch tiefgängigen Passagen!

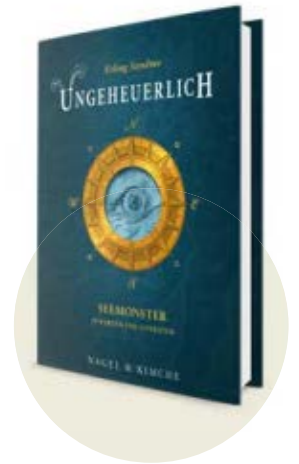
Wladimir Kaminer. Die Kreuzfahrer, Wunderraum. 224 Seiten. 20 Euro.



Interessante Einblicke in die Volksmarine

••• „Die Augen der Stasi ruhten ständig auf mir. Ich stand immer mit einem Bein im Arrest“, schreibt Dieter Flohr. Als Presseoffizier war er dicht dran an der Marinespitze der DDR. In seinem aktuellen Werk schildert der heute 80-Jährige seine Eindrücke aus der Volksmarine, die Bedingungen ihrer Existenz und die Geschichte ihres Unterganges.

Dieter Flohr. Presseoffizier im Kalten Krieg, Oceanum Verlag. 236 Seiten. 18,90 Euro.



Charmante Monsterkunde

••• Welche Wesen tummeln sich wohl in den Tiefen der Ozeane? Diese Frage stellen sich Menschen seit jeher. Insbesondere in den frühen Jahrhunderten malten sie sich die abenteuerlichsten Seeungeheuer aus.

Dass hinter diesen nordeuropäischen Monstersagen mehr steckt als Seemannsgarn und Schauergeschichten, das hat der norwegische Historiker Erling Sandmo in seinem Buch „Ungeheuerlich“ herausgearbeitet. Seeschlangen, die sich selbst verschlingen, Ungeheuer, die sich an Tau betrinken, und andere Schiffeversenker: Jeder Kreatur ist ein Kapitel mit einem psychologischen oder soziologischen Hintergrund gewidmet – quasi Gruselgeschichten mit Moral.

Diese charmante Monsterelektüre eignet sich perfekt zum Schmökern in der Badewanne, als Lesevergnügen an grauen Herbsttagen oder als Geschenkbuch für die gesamte Familie.

Erling Sandmo. Ungeheuerlich. Nagel & Kimche. 108 Seiten. 16,00 Euro.



DIRECT CREWING
MARITIME EXPERTS YOU CAN RELY ON

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand

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



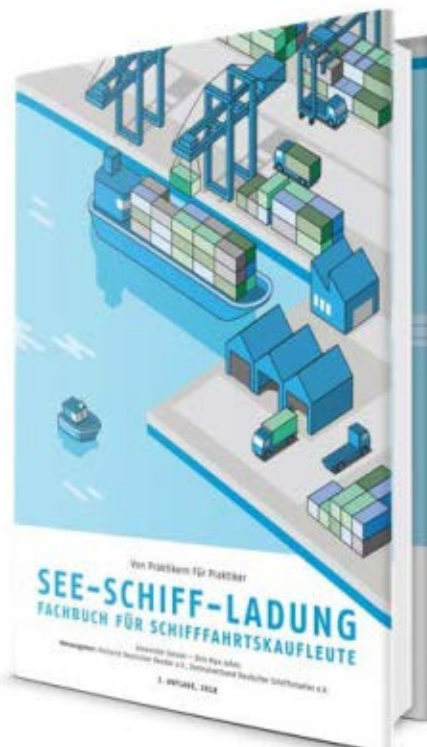
SACHBUCH

Handbuch für Schifffahrtskaufleute: Die blaue Bibel

••• Ob in einer Reederei, bei einem Schiffsmakler oder in einem anderen mit der Schifffahrt befassten Unternehmen: Die Jobmöglichkeiten für Schifffahrtskaufleute in der modernen Seeverkehrswirtschaft sind außerordentlich vielfältig. Angesichts der vielen Facetten des Berufs scheint es fast unmöglich, den gesamten Wissensstoff vollständig in einem Fachbuch abzubilden. Dem umfangreichen Grundlagenwerk „See – Schiff – Ladung“ ist dieses Kunststück gelungen.

Von der Schiffsfinanzierung über die unterschiedlichen Vertragstypen in der Trampschifffahrt bis hin zur modernen Datenkommunikation: Das Sachbuch bringt angehenden Schifffahrtskaufleuten, Maklern und Praktikern alles Wissenswerte über ihren Fachbereich pointiert und anschaulich beschrieben näher. Was ist unter einem „Tugmaster“ zu verstehen? Welche Arten von Stückgutladung gibt es? Wann gilt ein Hafen als sicher und zugänglich? Besonders praktisch ist, dass das erworbene Wissen mithilfe von Kontrollfragen unkompliziert überprüft werden kann. Eingestreute Merksätze verstärken den Lerneffekt zusätzlich. Zahlreiche Kastenelemente, Grafiken und aussagekräftiges Bildmaterial liefern wichtige optische Anreize, um das Gelernte weiter zu festigen.

„See – Schiff – Ladung“ ist bereits in zweiter Auflage erschienen: Da sich in der Schifffahrt sehr viel sehr schnell verändert hat, haben sich die Herausgeber, der Verband Deutscher Reeder (VDR) und der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler (ZVDS), dazu entschlossen, die Lernfibel einer Überarbeitung zu unterziehen. Dies



geschah unter Einbeziehung von zahlreichen Branchenfachleuten. So enthält die neue Version das Wissen von mehr als 30 Autorinnen und Autoren aus der Schifffahrt. Dazu zählt u.a. auch der kürzlich überraschend verstorbene Hamburger Schifffahrtsexperte Karl-Ludwig Franz. Er steuerte seine umfangreiche Expertise in Sachen Tramp-Vertragstypen bei.

„In der zweiten Auflage dieses Lehrbuchs haben wir uns darum bemüht, möglichst alle wichtigen Aspekte darzulegen und sie dabei neu zu ordnen und übersichtlicher zu gestalten“, sagt VDR-Geschäftsführer und Mitherausgeber Dr. Max Johns. Außerdem habe man viele Hinweise der Leser und Leserinnen dabei berücksichtigt, so Johns.

Verlegt wird das Buch durch die von Stern'sche Druckerei. Sie beschreibt sich selbst als „älteste in Familienbesitz befindliche Druckerei der Welt“. Die Gründung ist auf das Jahr 1614 datiert.

Fazit: „See – Schiff – Ladung“ ist ein unverzichtbares Werk für angehende Schifffahrtskaufleute und Nachschlagewerk für Praktiker.



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

Starke Fotos fürs neue Jahr

| Jahreswechsel | Bildgewaltige Wegbegleiter: Die Redaktion der „Deutschen Seeschiffahrt“ hat eine kleine Auswahl maritimer Kalender zusammengestellt.



Berauschend

••• Ob blau, grau, grün oder paradiesisches Türkis: Das Meer kann in den verschiedensten Farben erstrahlen. Der Kalender „Meere 2019“ fängt dieses Naturschauspiel ein und zeigt einige magische Momente des nassen Elements.

Den verschiedenen Fotografen sind dabei einzigartige und stimmungsvolle Aufnahmen gelungen, die den Betrachter gleichermaßen faszinieren und berühren. Die abgebildeten Wellenspiele erinnern an den letzten Strandurlaub – fast meint man, das Meer rauschen zu hören.

Meere 2019. Edition Maritim. Delius Klasing. 70.0 x 57.3 cm.
45 Euro.



Beeindruckend

••• Weltenbummler-Feeling für zu Hause: Eberhard Petzold ist u.a. an Bord von Containerschiffen quer über den Globus gereist. In seiner Kalenderreihe „Faszination Schifffahrt“ hat er die schönsten Aufnahmen zusammengetragen. Die Kalender sind in verschiedenen Größen erhältlich.

Eberhard Petzold. Calvendo Verlag. A5 18,90 €.
A4 19,90 €. A3 29,90 €. A2 49,90 €.

22.11. HAMBURG



Foto: HANSA Journal/Christian Stelling

Hochkarätig.

Das Forum bringt ausgewiesene Experten und Führungskräfte mit bis zu 400 Teilnehmern aus der maritimen Wirtschaft zusammen.

Strategien für neues Brennstoff-Zeitalter

••• Mit der Absenkung der Schwefelobergrenze für Schiffstreibstoffe im Jahr 2020 steht die Schifffahrt vor fundamentalen Veränderungen. Marine Gas Oil, Abgasreinigungsanlagen oder LNG? Welches wird die wirtschaftlichste Lösung zur Einhaltung der neuen Bestimmungen für die jeweili-

gen Schiffstypen sein? Nicht nur die Reedereien, sondern auch Investoren, Schiffsbanken und Verlader sind stark daran interessiert, dass tragfähige Konzepte umgesetzt werden. Das HANSA Forum Shipping & Financing Ende November in Hamburg bringt zu diesem Thema die entscheidenden Stakeholder

zusammen. Darüber hinaus liefert die Konferenz, die bereits zum 22. Mal stattfindet, Vorträge und Analysen zu weiteren aktuellen Themen der Schiffsfinanzierung und des Schiffsbetriebs.

Hansa Forum „Investing into a new Era...“

hansa-online.de/hansaforum

NOVEMBER

02.11. HAMBURG
Eisbeisessen der Hamburger Schiffsmakler
www.eisbein.com

06.11. BERLIN
Maritime LNG-Plattform: Schulterschluss von Politik und maritimer Wirtschaft?
Infos: Tessa Rodewaldt, E-Mail: rodewaldt@lng-info.de

06.11. BREMEN
VHT-Seminar Projektladung
www.vht-online.com/de/news-infos

06.-08.11. ROTTERDAM
Intermodal Europe
www.intermodal-events.com

07.11. LEER
VDR/Mariko: Alternative Kraftstoffe/Green Shipping
www.mariko-leer.de

08.11. HAMBURG
VDR/Mariko: Alternative Kraftstoffe/Green Shipping
www.mariko-leer.de

08.11. HAMBURG
Maritime Management Symposium
www.hhfrc.de/events

08.11. SHANGHAI
Seawork Asia
www.seaworkasia.com

13.-15.11. PANAMA
TOC Americas
www.tocevents-americas.com/en/Home.html

14./15.11. WARSCHAU
Polish LNG Conference
www.polishlngconference.eu

14.-16.11. HAMBURG
Motorship Propulsion & Future Fuels Conference
www.mercatormedia.com

17.11. LONDON
Platts European Gas & LNG Summit
www.spglobal.com/platts/en/events/conferences

21.11. HONGKONG
Mare Forum Hong Kong
mareforum.com

21./22.11. HAMBURG
Operating Wind Vessels Summit
www.wplgroup.com

22.11. HAMBURG
22. Hansa Forum „Investing into a new Era...“
www.hansa-online.de/hansaforum

26./27.11. LONDON
Maritime Information Warfare
www.maritimeinfowarfare.com

26.-28.11. ST. ANDREWS
Offshore Decommissioning Conference
offshoredecommissioningconference.co.uk

27.11. HAMBURG
LNG Round Table 2018
www.dvz.de/veranstaltungen/lng-round-table-2018.html

29./30.11. ATHEN
Mediterranean Bunker Fuel Conference
www.platts.com/events/emea/mediterranean-bunker-fuel/index

DEZEMBER

03.12. WILLEMSTAD
Mare Forum Curacao
<http://mareforum.com>

05./06.12. LONDON
Salvage & Wreck Removal
knect365.com/maritime

05.-07.12. GUANGZHOU
INMEX China
www.maritimeshows.com/china

IMPRESSUM

Deutsche Seeschifffahrt**Verlag**

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

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

Dr. Dirk Max Johns,
johns@reederverband.de
Tel.: 040/350 97 210

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.: 04533/2077-12
Fax: 04533/2077-21
E-Mail:
abo@deutsche-seeschifffahrt.de

Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

Ronald Frommann

Druck

Merkur Druck GmbH
Oststraße 49, 22844 Norderstedt

Abonnementpreis

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

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

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

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Druckauflage:
7.000 Exemplare



Geprüfte Auflage

Gedruckt auf
FSC-zertifiziertem Papier



Sein Einsatz ist
unbezahlbar.
Deshalb braucht
er Ihre Spende.



seenotretter.de



ALL FLAGS ARE NOT ALIKE



“Global Coverage”

Scott Bergeron

Chief Executive Officer



“Personalized Attention”

Alfonso Castillero

Chief Commercial Officer

WHY LIBERIA?



“#1 Flag in Greece”

Michalis Pantazopoulos

Managing Director, LISCR Hellas



“White-Listed Worldwide”

Merle Stilkenbaeumer

Managing Director, LISCR Deutschland



“The Best Local Support”

Benson Peretti

Senior Vice President & Director of Asian Operations



LIBERIAN REGISTRY

www.LISCR.com