

Deutsche Seeschifffahrt

1. Quartal 2019

VDR Verband
Deutscher
Reederwww.reederverband.de

20 | SERIE



15 Jahre, 30 Schiffe:
Harener Reeder
Bernhard und Jan
Held im Porträt



38 | INTERNET

Über All ins Netz:
Reedereien
verbessern Kommu-
nikation an Bord



60 | HISTORIE

Albert Ballin – einer
schillernden Reeder-
persönlichkeit zum
100. Todestag



26 | ERLEBNIS

Mit der Hightech-Fähre „Norderaue“
unterwegs zu den Inseln



Climate Protection **Logistics** **Cyber Security**
Legal Advice Ship Recycling Convention
CO₂ Strategy **Offshore Service Code** Alternative Fuels
Collective Bargaining Ship Safety **Verified Gross Mass**
Arctic Shipping **Sulphur Cap 2020**
Maritime Training and Know-how **Free Trade** Digitalisation
Rescue at Sea **Smart Shipping**
Piracy **Funding Programmes** Migrants in the Med
Ballast Water Convention **Competitive Conditions**
Sanctions **LNG**

A STRONG VOICE FOR MARITIME SHIPPING

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

VDR German
Shipowners'
Association

www.reederverband.de/en

Foto: Joerg Schwalenberg



2019 – Jahr der Weichenstellungen

●●● In unserer Branche wird es nicht langweilig: Das neue Jahr hält für die Schifffahrt wieder eine Vielzahl von Herausforderungen bereit. Auch wenn sich in einzelnen Segmenten die Aussichten etwas aufgeheitert haben – von einem breiten Aufschwung kann nach wie vor nicht die Rede sein. Vielfach sind die Charter- und Frachtraten weiter unter Druck. Weltwirtschaft und Welthandel wachsen zwar, aber die von US-Präsident Donald Trump angezettelten Handelskonflikte bremsen die Dynamik. Dazu kommt, dass nicht alle Wettbewerber weltweit nach fairen Regeln spielen – in Südkorea etwa pöppelt die Regierung Schiffbau und Schifffahrt massiv mit Steuergeldern.

Hierzulande bereitet den Akteuren das Thema Finanzierung Kummer – weil sich die Banken sukzessive aus der Schifffahrt zurückziehen, fehlt das Geld für notwendige Investitionen in die Modernisierung der Flotte. Außerdem verlieren die deutschen Reeder an vielen Schiffen das Eigentum, weil die Banken sie teilweise unter Verkehrswert verkaufen, um ihre Bilanzen zu bereinigen. Zuletzt waren noch gut 2.300 Handelsschiffe unter deutscher Verantwortung auf den Weltmeeren unterwegs – über ein Drittel weniger als 2011.

Zugleich bereitet sich die Branche auf einen großen Einschnitt in Sachen Brennstoff vor: Ab 1. Januar 2020 gelten weltweit die niedrigeren Schwefelgrenzwerte der IMO. Den Reedereien bleiben nur noch wenige Monate,

um sich darauf einzustellen. Vereinzelt investieren die Schifffahrtsunternehmen in aufwendige Systeme zur Abgasbehandlung (s. S. 34). Die allermeisten aber werden auf schwefelarmen Brennstoff umstellen – angesichts der erheblich höheren Bunkerpreise eine enorme finanzielle Belastung für das Transportmittel Schiff. Dabei ist zu hoffen, dass der Treibstoff von der Mineralölindustrie dann auch rechtzeitig, in ausreichender Menge und flächendeckend zur Verfügung gestellt wird.

Nicht zuletzt dem Engagement des VDR und seiner Mitglieder ist es zu verdanken, dass maßgebliche Vertreter der Politik die Besonderheiten der maritimen Wirtschaft wahr- und ihre Bedürfnisse ernst nehmen. Das hat erst jüngst der Auftritt des Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, beim traditionellen Reederessen gezeigt (s. S. 16). Maritimes Know-how und eine starke Seeschifffahrt sind für ein Exportland wie Deutschland unverzichtbar. Lassen Sie uns auch 2019 gemeinsam daran arbeiten, dass unsere Branche Kurs hält!

Ihr

Alfred Hartmann
Präsident, Verband Deutscher Reeder

Inhalt



MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 14 VERBAND**
Bewährte Kräfte und neue Gesichter im Verwaltungsrat des VDR
- 16 REEDERESSEN**
Gastrede von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium – Auszüge
- 18 INTERVIEW**
UNCTAD-Experte Jan Hoffmann über den Welthandel und die Bedeutung der Schifffahrt
- 20 REEDERPORTRÄT**
Die Schifffahrtsbrüder: Bernhard und Jan Held aus Haren (Ems)

MARITIME LOGISTIK

- 24 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 26 INSELVERKEHR**
Unterwegs mit der „Norderaue“, dem Neubau der Reederei W.D.R.
- 34 UMWELTSCHUTZ**
Schwefel – Scrubber als Lösung?
- 37 SICHERHEIT**
Neues Maritime Rescue Center
- 38 SMART SHIPPING**
Internet an Bord – Reeder investieren
Kommentar von Ralf Nagel
- 42 ZULIEFERER**
Komplette Schiffelektrik von ABB
- 46 HANSA FORUM**
Umweltthemen im Fokus



38



42



56



60

MARITIMES LEBEN

54 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

56 ENGAGEMENT

Ein Ort der Nähe: Die Seemannsmission Duckdalben hat sich bereits um mehr als eine Million Gäste aus aller Welt gekümmert

60 HISTORIE

Facettenreiche Persönlichkeit: Museen würdigen den Schifffahrtspionier Albert Ballin zu seinem 100. Todestag

63 PORTRÄT

Nicole Langosch, Deutschlands erste Kapitänin auf einem Kreuzfahrtschiff

PORTFOLIO

48 SCHIFFSFINANZIERUNG

Eigenkapital durch Crowdfunding

49 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

52 VERSICHERUNGEN

Nahezu alle P&I Clubs verzichten auf Prämien erhöhungen

RUBRIKEN

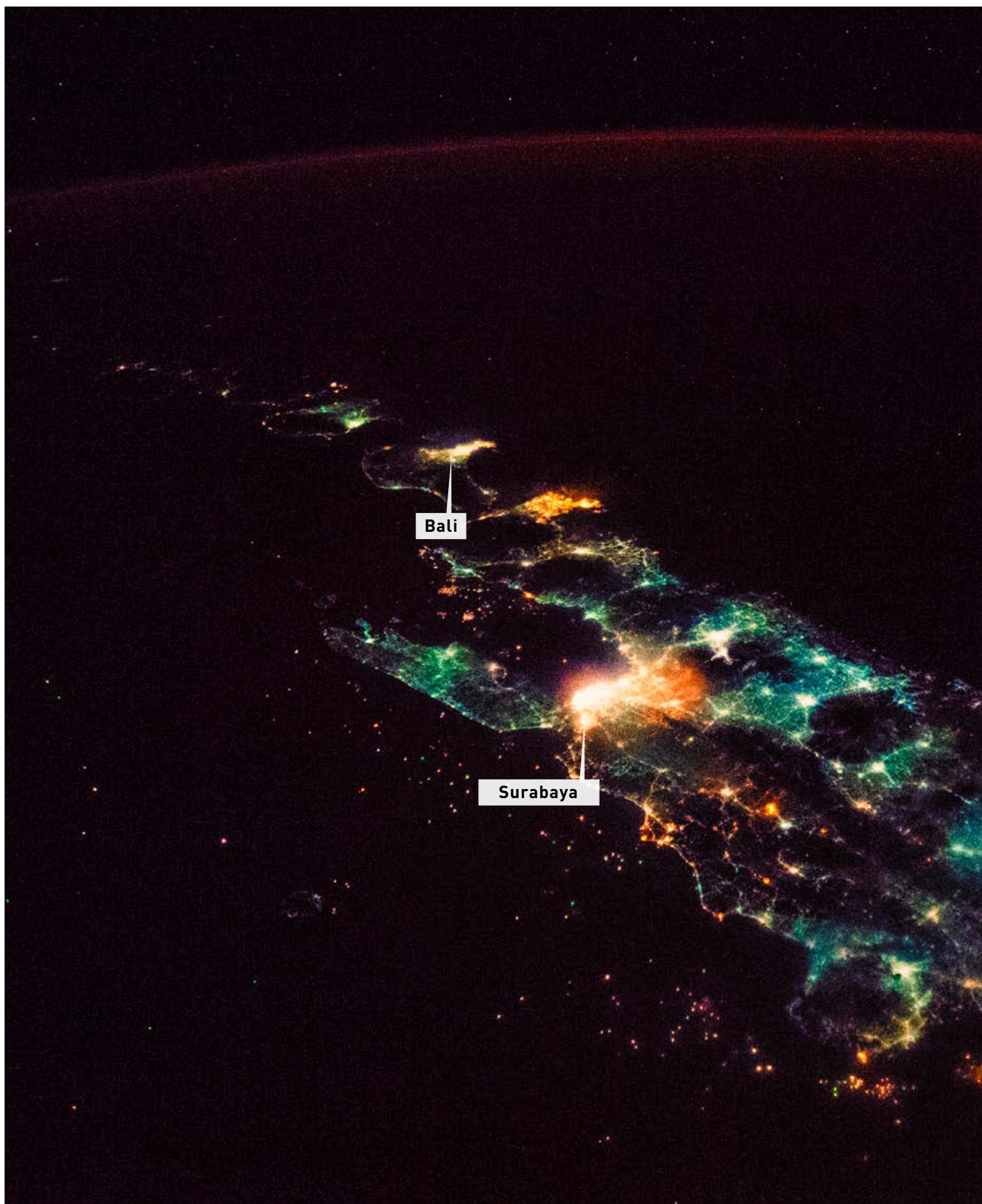
6 LUFTBILD Blick aus dem All

8 PROFILE Personalien aus der maritimen Wirtschaft

62 PUBLIKATIONEN Neue Bücher

66 KALENDER Treffpunkte der maritimen Welt

66 IMPRESSUM Herausgeber und Redaktion





Fischerboote



Lichter über Java

••• Dieses Nachtbild, das von einem Astronauten an Bord der Internationalen Raumstation ISS aufgenommen wurde, zeigt die Hauptinselkette Indonesiens. Durch die Küsten, die von Stadtlichtern beleuchtet werden, heben sich die Inseln von der Dunkelheit des Indischen Ozeans ab. Die Insel Java ist das geografische und wirtschaftliche Zentrum Indonesiens. Mit einer Bevölkerung von mehr als 141 Millionen Menschen ist sie die bevölkerungsreichste Insel der Welt.

Java ist Teil der Greater Sunda Islands, einer Kette von aktiven Vulkanen, die einen Inselbogen bilden. Die Vulkane behindern das Wachstum der besiedelten Gebiete und lassen sich nachts als eine von Stadtlichtern umgebene Linie dunkler Kreise unterscheiden. Diese dicht besiedelten Inseln sind aufgrund der tektonischen Aktivität der Sunda-Subduktionszone, die die Inseln bildete, von Vulkanausbrüchen, Erdbeben und Tsunamis bedroht.

Das hellste Stadtgebiet ist Javas Hafenstadt Surabaya, Indonesiens zweitgrößte Stadt und die Hauptstadt der Provinz Ostjava. Der Hafen von Tanjung Perak, in Surabaya gelegen, ist Indonesiens zweitwichtigster Seehafen. Schiffe, die ankommen und abfahren, transportieren jährlich über 33 Millionen Tonnen Fracht und neun Millionen Menschen. Einzelne und gebündelte Lichter, die in Java zu sehen sind, sind Schiffe und Fischerboote. Die Fischerboote strahlen Licht in unterschiedlichen Farben aus, um Fische, Tintenfische und Plankton anzuziehen.

Das Foto wurde mit einer Digitalkamera von einem Crewmitglied der 56. Expedition an Bord der Internationalen Raumstation ISS aufgenommen und von der Bodenstation bearbeitet, u.a., um die Kontraste zu verbessern. |••

Foto NASA

| PROFILE |



IMO

Erfolgreiche Wiederwahl: **1 Kitack Lim** bleibt Generalsekretär der International Maritime Organization (IMO). Der IMO-Rat stimmte bei einer Sitzung in London einstimmig für eine Verlängerung von Lims Amtszeit bis 2023. Die erste Wahlperiode des Koreaners läuft Ende 2019 aus.

NSB

Generationswechsel an der Spitze der Buxtehuder Reederei NSB: Helmut Ponath übergibt seine Aufgaben als CEO an seinen Sohn **2 Tim Ponath**, der zusätzlich zu seiner bisherigen Verantwortung als COO Sprecher der Geschäftsführung

wird. Zum neuen Führungsteam gehören auch **3 Markus Thewes** als Chief Commercial Officer (CCO) und **4 Dirk Kleinekampmann** als Chief Financial Officer (CFO).

CLIA

Neues Gesicht beim internationalen Kreuzfahrtverband Cruise Lines International Association (CLIA): **5 Kelly Craighead** übernimmt das Amt als Präsidentin und CEO von Cindy D'Aoust. Craighead bringt mehr als 15 Jahre Berufserfahrung im privaten und öffentlichen Sektor mit. Zuletzt war sie Deputy Assistant Secretary for Travel & Tourism im US-Wirtschaftsministerium.

EUROGATE

6 Tom Eckelmann ist neuer Geschäftsführer des Eurogate Container Terminal Hamburg. Auf Eckelmann warten in Hamburg große Herausforderungen: Die Umschlagszahlen „seines“ Terminals waren zuletzt stark zurückgegangen.

STOCKHOLM

Wechsel in der Geschäftsführung des Hafens Stockholm: **7 Thomas Andersson** löst Johan Castwall nach sieben Jahren als CEO ab.

HSH

Der Aufsichtsrat der HSH Nordbank hat **8 Nicolas Blanchard** zum neuen Vorstandsmitglied berufen. Der 50-Jährige

übernimmt die Funktion des Chief Clients and Products Officers. Dabei tritt er in die beruflichen Fußstapfen des langjährigen Marktvorstands Torsten Temp. Der 58-Jährige hat sein Amt in beiderseitigem Einvernehmen niedergelegt und scheidet mit dem Ablauf seines Vertrages aus dem Unternehmen aus.

DR. PETERS

Die Dr. Peters Group eröffnet in London ein neues Büro, um ihr internationales Geschäft auszuweiten. Geleitet wird es von **9 Albert Ganyushin**, Head of Capital Markets bei der Dr. Peters Group. Er ist seit 2017 Ansprechpartner in Sachen internationale

institutionelle Investoren im Einsatz.

AERIUS MARINE

Neuausrichtung bei Aerius Marine: Der Schiffsausrüster hat **10 Dr. Tjerk de Vries** als neuen CEO ernannt. Mit de Vries an der Spitze will das Unternehmen etwa das Produktportfolio weiter ausbauen.

VOITH

Der Ex-Siemens Topmanager **11 Siegfried Russwurm** übernimmt bei Voith den Vorsitz des Aufsichtsrats und des Gesellschafterausschusses. Damit folgt Russwurm beim Heidenheimer Anlagenbauer auf Hans-Peter Keitel, der altersbedingt aus dem Amt scheidet.

THB

Stühlerücken beim Täglichen Hafenbericht. Der bisherige Stellvertreter **12 Eckhard-Herbert Arndt** steigt zum Chefredakteur auf. Er folgt auf Frank Binder, der das Blatt nach zwölf Jahren verlassen hat. Die Rolle des Stellvertreters übernimmt **13 Benjamin Klare**, der innerhalb der DVV Media Group zum THB wechselt.

DSM

Der frühere Oberbürgermeister Rostocks, **14 Arno Pöker** ist neuer 1. Vorsitzender der Deutschen Seemannsmission. Er folgt auf Kapitän Burkhard Müller, der das Amt aus beruflichen Gründen vorzeitig aufgibt.

GEOMAR ZEICHNET EU-KOMMISSAR MIT MEERESPREIS AUS

••• Große Ehre für EU-Kommissar Karmenu Vella: Der aus Malta stammende Politiker hat den mit 10.000 Euro dotierten Deutschen Meerespreis erhalten. Vella habe sich intensiv für die nachhaltige Nutzung und den Schutz der Weltmeere eingesetzt, verkündete das GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung in Kiel bei der Preisverleihung.

Dazu zählt aus Sicht der Forscher vor allem sein Engagement bei der Eindämmung illegaler Fischerei, den Verhandlungen

zum Schutz der Biodiversität in internationalen Gewässern und der Ausweisung neuer Meeresschutzgebiete. Weniger überzeugt sind Umweltschützer: Sie finden, dass

Vella sich nicht genügend für den Schutz der Fischereibestände einsetzt. Vella entkräftete die Kritik mit seinen persönlichen Erfahrungen: „Themen wie Überfischung,



Preisverleihung. Karmenu Vella (2.v.r.) wurde ausgezeichnet von Kiels Oberbürgermeister Dr. Ulf Kämpfer, Volker Rieke vom Bundesforschungsministerium, Schleswig-Holsteins Umweltminister Jan Philipp Albrecht, GEOMAR-Direktor Prof. Dr. Peter Herzig und Dr. Cornel Wisskirchen (v.l.).

Verschmutzung und Klimawandel erfährt man auf so einer kleinen Insel wie Malta viel unmittelbarer.“ Gerade deswegen liege ihm die langfristige Lösung solcher Probleme besonders am Herzen.

Der Deutsche Meerespreis wird von der Deutschen Bank gestiftet und seit 2009 jährlich vergeben.

www.deutscher-meerespreis.de



TRAIN YOUR CREW WITH MACS3 E-LEARNING

Increase the safety of onboard cargo handling by training your crew to become professional users of MACS3, the industry standard of loading computers for container vessels.

Ask for a company license: macs3@navis.com

navis[®]
www.navis.com

Hapag-Lloyd formuliert „Strategy 2023“

... „Größe ist nicht länger Trumpf, sondern strikte Kundenorientierung. Es ist offensichtlich, dass Kunden zuverlässigere Lieferketten erwarten und dass unsere Industrie sich verändern und mehr investieren muss. Gleichzeitig wissen wir, dass Kunden bereit sind, für Mehrwert zu bezahlen. Nach vorne blickend, wollen wir Mehrwert schaffen, um die attraktivste Ladung an Bord zu bekommen – dies steht im Mittelpunkt unserer neuen ‚Strategy 2023‘. Wir möchten die Nummer eins für Qualität sein, dies ist ein ultimatives Kundenversprechen und hebt uns deutlich von unseren Mitbewerbern ab“, sagt Rolf Habben Jansen, CEO von Hapag-Lloyd. Die „Strategy 2023“ basiert auf verschiedenen Elementen: Wesentliche Kosteninitiativen fokussieren auf Netzwerkoptimierungen, Terminalpart-



Kundenorientiert. CEO
Rolf Habben Jansen.

nerschaften und weitere Verbesserungen im Einkauf sowie in der Steuerung von Equipment. Zusätzlich soll über ein optimiertes

Umsatzmanagement die finanziell attraktivste Fracht geladen werden. Im Kern der neuen Strategie steht eine noch bessere Differenzierung am Markt durch herausragende Zuverlässigkeit und Servicequalität. Hapag-Lloyd wird deshalb eigene Strukturen, Systeme, Prozesse und operative Abläufe verändern.

Gleichzeitig zielen weitere Optimierungen darauf ab, die Organisation von Hapag-Lloyd agiler, dynamischer und analytischer auszurichten. Es wird mehr in Digitalisierung und Automatisierung investiert werden, um noch stärker von digitaler Exzellenz zu profitieren. So soll beispielsweise der Anteil des Online-Verkaufs über den Web-Kanal bis 2023 auf 15 Prozent des Gesamtvolumens von Hapag-Lloyd gesteigert werden. www.hlag.com

Number
one for
quality

Profitability

Global
player

Dreiklang.

Deutschlands größte Linienreederei will profitabler Qualitätsführer mit globalem Zuschnitt sein.



Foto: Hapag-Lloyd AG

Zeaborn gewinnt HR Excellence Award

... Mit dem maßgeschneiderten Gesundheitsprogramm für Seeleute „MOVE ON BOARD“ haben die Reederei ZEABORN Ship Management und der Gesundheitsdienstleister move UP den Human Resources Excellence Award in der Kategorie „Betriebliches Gesundheitsmanagement“ gewonnen. ZEABORN Ship Management hat sich einem nachhaltigen Gesundheitsmanagement verpflichtet. „Die Sicherheit und Gesundheit unserer Seeleute ist unser oberstes Ziel“, sagt Heiko Nies, Managing Director bei ZEABORN Crew Management. www.zea-ship.com



Fotos: Dan_darius - Freepik.com, Zeaborn

Online-Training. „Move on board“ ist auf die Bedürfnisse an Bord zugeschnitten.

Verhaltene Aussichten

... Höhere Kosten, schlechtere Stimmung: So lassen sich die Ergebnisse zweier Papiere Moore Stephens zusammenfassen. So prognostiziert das maritime Beratungsunternehmen für 2019 einen Anstieg der operativen Kosten um 3,1 Prozent, nachdem sie im Vorjahr um 2,7 Prozent zugelegt hatten. Besonders stark seien Offshore- und Containersektor betroffen, indes Bulker glimpflich davongekommen. Unterdessen ist die Zuversicht in der Schifffahrt im November gegenüber August von 6,3 auf 6,0 Punkte gesunken. Im Verlauf von 2018 hatte der Wert allerdings ein Vierjahreshoch erreicht. www.moorestephens.com

Ende von Größenklassen?

••• Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) erwartet gravierende Veränderungen der Weltcontainerflotte im nächsten Jahrzehnt. Demnach wird die Flotte der Vollcontainerschiffe von heute rund 22 Millionen bis zum Jahr 2030 auf rund 32 Millionen TEU ansteigen. Dabei wird davon ausgegangen, dass einzelne Größenbereiche, die derzeit noch mit zahlreichen Einheiten besetzt sind, in erheblichem Umfang an Bedeutung verlieren und sich dafür – auch durch die Vergrößerung der Schleusentore des Panamakanals – neue und klarer abgegrenzte Standardtypen herausbilden. Das ISL geht auch von weiterem Größenwachstum der Schiffe aus.

www.isl.org



Fotos: vladav – stock.adobe.com

ICS fordert Anpassung des STCW-Regelwerks

••• Der Vorsitzende des Weltreederverbands International Chamber of Shipping (ICS), Esben Poulsson, hat eine umfassende Überarbeitung des STCW-Übereinkommens der IMO gefordert, das globale Normen für die Ausbildung und Zertifizierung von rund zwei Millionen Handelsseefahrern regelt.

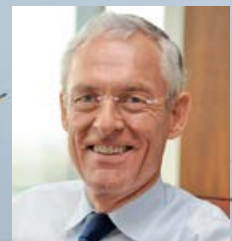
Die „International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers“ wurde 2010 mit der Annahme der „Manila-Änderungen“ überprüft, aber die letzte umfassende Überarbeitung liegt über 25 Jahre zurück.

„Es ist heute üblich, dass die Arbeitgeber routinemäßig zusätzliche Schulungen und Bewertungen durchführen, bevor Offiziere mit STCW-Zertifikat eingesetzt werden“, so Poulsson.

Das werfe die Frage auf, ob das derzeitige Übereinkommen noch ins 21. Jahrhundert passe. „Ein vollständig überarbeitetes STCW-System würde es der Branche ermöglichen, sich viel effektiver an technologische Entwicklungen, einschließlich einer stärkeren Automatisierung, anzupassen“, sagte Poulsson. www.ics-shipping.org

Ausbildung.

Der ICS-Vorsitzende Esben Poulsson wünscht sich mehr Flexibilität bei den STCW-Richtlinien.



Fotos: ICS, Nishikant – stock.adobe.com



Reederei TT-Line ordert umweltfreundlichste Fähre in der Unternehmensgeschichte

••• Die Fährreederei TT-Line hat eine neue Fähre in Auftrag gegeben, die im Laufe des Jahres 2022 ausgeliefert und im Liniendienst auf der Ostsee eingesetzt wird. Die neueste Generation der TT-Line „Green Ships“ zeichnet sich durch hohe Effizienz und Flexibilität aus. Verglichen mit aktuellen RoPax-Fähren

reduzieren sie den Ausstoß an Schadstoffemissionen um deutlich mehr als 50 Prozent. Der Auftrag ging an die chinesische Werft Jiangsu Jinlin, ein zweites Schiff ist optioniert.

Die Fähren haben ein duales Antriebskonzept, sodass die Fähre mit Flüssigerdgas (LNG) oder mit Diesel betrieben werden kann.

„TT-Line hat sich ausdrücklich für eine deutlich höhere Investition und für diesen zukunftsweisenden und umweltschonenden Antrieb entschieden. Das TT-Line Green Ship wird die umweltfreundlichste Fähre in unserer Unternehmensgeschichte sein“, sagt Geschäftsführer Bernhard J. Termühlen. www.ttline.com

Green Ship. Die Schadstoffemissionen sinken gegenüber aktuellen Schiffen um mehr als die Hälfte.

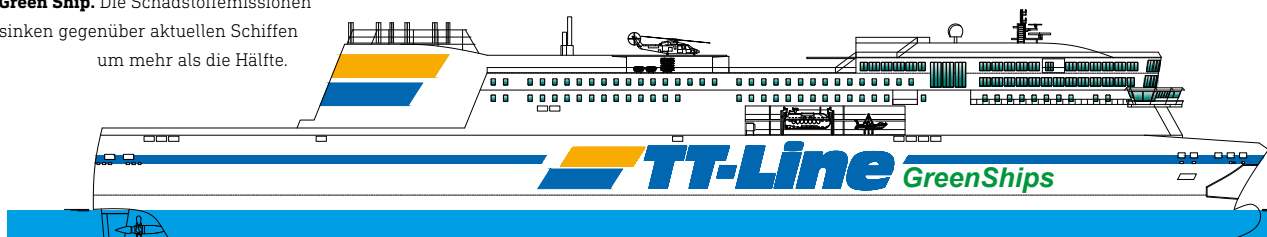


Illustration: TT-Line

Schulte Group: Meilenstein bei LNG-Versorgung

••• Babcock Schulte Energy (BSE), ein 50:50-Joint Venture von Babcock und Bernhard Schulte, hat die Fertigstellung des weltweit größten Bunkerversorgungsschiffes für Flüssigerdgas (LNG) gefeiert. Der Gasversorger „M.V. Kairos“ ist an Nauticor verchartert und wird im Ostseeraum eingesetzt, um eine Reihe von Kunden zu bedienen, darunter den Linde/AGA-Terminal in Nynäshamn und die LNG-Tankstelle Klaipėda. Die „Kairos“ kann sowohl Bunker- als auch Umladevorgänge von Schiff zu Schiff durchführen und wird für die LNG-Betankung von Fähren, Containern, Kreuzfahrtschiffen und anderen Gasverbrauchern an Land eingesetzt. www.bs-shipmanagement.com

Foto: Bernhard Schulte Shipmanagement



Innovation. Die „Kairos“ hat ein ballastwasserfreies Design und ist sehr wendig.

Workshop: Attraktivität als Arbeitgeber steigern

••• Der Wettbewerb um talentierte Nachwuchskräfte wird immer härter – auch in der maritimen Wirtschaft. Viele Reedereien beobachten, dass für Bewerber die Unternehmenskultur gegenüber harten Faktoren wie Bezahlung zunehmend an Bedeutung gewinnt. „Wenn wir gute Leute gewinnen und langfristig an uns binden wollen, müssen wir beispielsweise auch das Thema Work-Life-Balance im Blick haben“, sagt VDR-Geschäftsführer Max Johns.

„Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Privatleben – eine Blaupause für

das erfolgreiche Management von Vielfalt in Unternehmen“ – das ist der Titel eines Workshops, den das audit berufundfamilie anbietet. Er findet am 24. Januar in Hamburg statt und richtet sich auch an Personalverantwortliche aus der maritimen Wirtschaft. Das audit unterstützt Unternehmen seit über 20 Jahren in diesem Themenfeld.

www.berufundfamilie.de



Anmeldung unter:

<https://berufundfamilie.de/akademie-fuehrungskraefte/fachforen>



Standard. Für Seeleute gilt weltweit ein Mindestlohn.

Mindestlohn für Seeleute steigt

••• Der globale monatliche Mindestlohn für Seeleute wird in mehreren Schritten um insgesamt 27 Dollar und damit 4,5 Prozent erhöht. Das teilten die International Chamber of Shipping (ICS) und die International Transport Workers' Federation (ITF) mit. Bis 30. Juni 2019 bleibt der aktuelle Basis-Grundlohn von 614 US-Dollar pro Monat bestehen. Zum 1. Juli 2019 steigt er um 4 Dollar, zum 1. Januar 2020 um weitere 7 Dollar und Anfang 2021 um zusätzliche 16 Dollar auf dann 641 Dollar Grundlohn. Monatlich kommt ein Rating mit den fest vereinbarten Überstunden dann auf rund 1.100 Dollar Mindestlohn. Die Verhandlungen für die Arbeitgeberseite führte VDR-Geschäftsführer Dr. Max Johns.



Foto: nadezhda1906 – stock.adobe.com

Perspektive. Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie wird auch in der Schifffahrt wichtiger.

Foto: momentscatcher – stock.adobe.com

Hamburger Chemikalien Seetransport (CST) übernimmt Bremer Rigel Schiffahrt

••• Die Reederei Chemikalien Seetransport (CST) übernimmt Rigel Schiffahrt. Nach der Übernahme wird Rigel als eigenständiges Unternehmen fortgeführt. „Wir freuen uns, dass wir mit der Übernahme von Rigel unsere Tankerflotte ausbauen können“, sagt CST-Chef Christian Krämer. Rigel habe einen ausgezeichneten Ruf für die technische Bereederung von Produkten- und Chemikalentankern und ergänze damit die Gruppe sehr gut.

CST wird mit ihren Tochtergesellschaften nach der Übernahme mit einer Flotte von 33 Tankern und Bulkern ihre Marktstellung als eine der führenden deutschen Tankerreedereien weiter ausbauen.

Das Unternehmen ist Teil der Krämer-Gruppe, zu der auch die Ingenieurs- und Beratungsfirma Marine Service GmbH zählt, die 1958 von Dr. Karl-Heinz Krämer gegründet

Foto: Hasenpuuch



Spezialität. Auch der 2004 gebaute Chemikalentanker „Hans Scholl“ gehört zur CST-Flotte.

wurde. CST hat sich seit ihrer Gründung 1969 zu einer weltweit anerkannten Reederei für die Bereederung von Rohöltankern, Produktentankern, Chemikalentankern, LNG- und LPG-Schiffen sowie Bulkern entwickelt. Die

Flotte umfasst 18 Produktentanker, drei Chemikalentanker und einen Bulker. Die Flotte der 1990 gegründeten Reederei Rigel besteht aus acht Chemikalien- und drei Produktentankern.

www.cst-shipping.com

Reederei AIDA Cruises übernimmt erstes LNG-Kreuzfahrtschiff der Welt

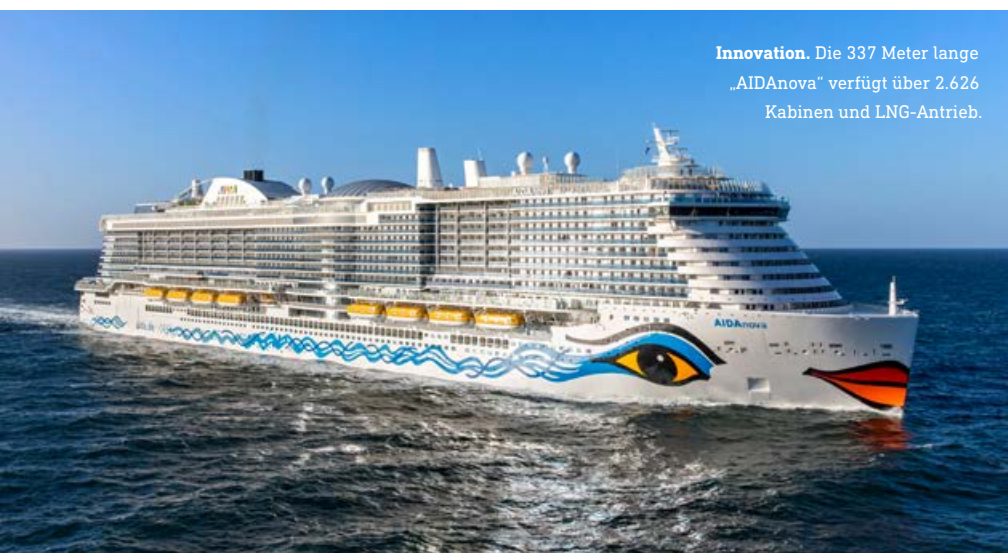
••• AIDA Cruises hat im Dezember 2018 in Bremerhaven sein neuestes Schiff „AIDAnova“ von der Meyer Werft Papenburg übernommen. Die feierliche Indienststellung dieses innovativen Prototypen einer neuen AIDA-Schiffsgeneration erfolgte in Anwesenheit von Michael Thamm, CEO Costa Group & Carnival Asia, Felix Eichhorn, Präsident AIDA Cruises, Bernard Meyer und Tim Meyer, Geschäfts-

führer der Meyer Werft, Kapitän Boris Becker und weiteren Ehrengästen.

Mit der „AIDAnova“ geht einer der innovativsten Neubauten mit herausragenden Erlebniswelten für die Gäste in Dienst. Darüber hinaus ist es das erste Kreuzfahrtschiff weltweit, das sowohl im Hafen als auch auf See mit emissionsarmem Flüssigerdgas (LNG) betrieben werden kann.

„Auf ‚AIDAnova‘ haben wir mit großem Enthusiasmus und Kreativität eine außerordentliche Produktvielfalt an einem Ort vereint“, sagte AIDA-Chef Felix Eichhorn. „Wir sind ungemein stolz darauf, das derzeit umweltfreundlichste Kreuzfahrtschiff zu betreiben, und werden diesen Weg der kontinuierlichen Weiterentwicklung konsequent weitergehen.“

www.aida.de



Innovation. Die 337 Meter lange „AIDAnova“ verfügt über 2.626 Kabinen und LNG-Antrieb.



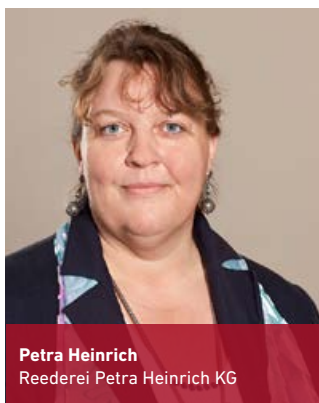
Auszeichnung. AIDA-Sprecher Kunze nimmt für das LNG-Engagement der Reederei den Innovationspreis der deutschen Gaswirtschaft entgegen.

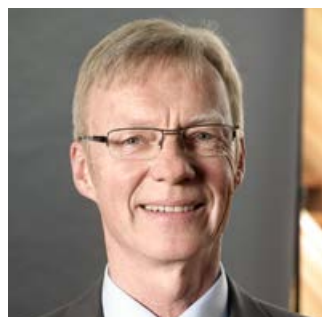
Fotos: AIDA Cruises/Claudius Pitag



Bewährte Kräfte, drei Neuzugänge

| Gremien | Der Verband Deutscher Reeder hat sein
Präsidium und seinen Verwaltungsrat neu gewählt.





Peter Oltmann
Schiffahrtsgesellschaft Oltmann
mbH & Co. KG



Thomas Rehder
Carsten Rehder Schiffsmakler
und Reederei GmbH & Co. KG



Dr. Eberhart von Rantzau
DAL Deutsche Afrika-Linien
GmbH & Co. KG

VDR- Präsidium

Das Präsidium setzt sich aus Mitgliedern des Verwaltungsrats und dem Geschäftsführer des VDR zusammen.

VDR- Verwaltungsrat

Viele bekannte Gesichter, einige Neuzugänge: Die Mitgliederversammlung des Verbandes Deutscher Reeder hat Anfang Dezember mit Verwaltungsrat und Präsidium seine Führungsgremien neu bestimmt. Die Besetzung des siebenköpfigen Präsidiums um VDR-Präsident Alfred Hartmann, dem auch Ralf Nagel als geschäftsführendes Mitglied angehört, blieb unverändert. Auch im Verwaltungsrat, der insgesamt aus 25 Mitgliedern besteht, überwiegen die bekannten Gesichter. Neu im Gremium sind Ralf Jung (CPO Containerschiffsreederei), Dirk O. Rogge (D. Oltmann Reederei) und Dr. Kurt Klemme (Reederei Nord). Neben Firmeninhabern sind auch Topmanager im wichtigsten beschlussfassenden Organ des Verbands vertreten. |...



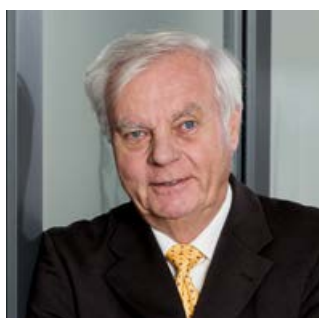
Dr. Kurt Klemme
Reederei Nord GmbH



Thorsten Mackenthun
Carl Büttner GmbH & Co. KG



Axel Meynköhn
Wyker Dampfschiffs-Reederei
Föhr-Amrum GmbH



Helmut Ponath
NSB Niederelbe Schiffahrts-
gesellschaft mbH & Co. KG



Dirk O. Rogge
D. Oltmann Reederei GmbH & Co. KG



Nikolaus H. Schües
Reederei F. Laeisz GmbH



Michael Vinnen
F.A. Vinnen & Co. (GmbH & Co. KG)



Thomas Weber
Oldendorff Carriers GmbH & Co. KG



Thomas Wehr
Oskar Wehr KG (GmbH & Co.)



Joachim Zeppenfeld
Bremer Bereederungs-
gesellschaft mbH & Co. KG

„Deswegen brauchen wir Reeder“

| Festrede | Anlässlich des traditionellen Reederessens in Hamburg sprach der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU). Wir dokumentieren zentrale Passagen.

Beim Reederessen in der Hamburger Handelskammer am 6. Dezember adressierte der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, die wichtigen Themen der maritimen Wirtschaft.

| Enak Ferlemann über Reeder

Reeder zu sein bedeutet, Verantwortung zu übernehmen, Verantwortung für Menschen, die Lohn und Brot und Einkommen mit der Seefahrt verdienen. Reeder sind Menschen, die über große Vermögen gebieten müssen: Schiffe. Reeder sind Menschen, die weltweit engagiert, die weltweit unterwegs sind, so wie es Albert Ballin gesagt hat, der übrigens in diesem Jahr den 100. Todestag hat: „Mein Feld ist die Welt“.

| Enak Ferlemann über sein Ministerium

In der Bundesregierung ist das nicht so, wie man das in Ihren Kreisen manchmal denkt, wie ich weiß: Die in der Politik sitzen mit dem Rücken zur Küste. Die gucken immer die Alpen an. (...) Obwohl ich jetzt den vierten bayerischen Minister im Ministerium habe, ist das nicht so. Das Bundesverkehrsministerium blickt sehr wohl aufs Meer, auf den Horizont. Und das tut die Bundesregierung in Gänze auch. Denn meine geschätzte Bundeskanzlerin kommt ja auch aus einem Wahlkreis, der maritime Bezüge hat. Und insofern können Sie sicher sein, dass die Belange, die die deutsche Reederschaft braucht, die die maritime Wirtschaft in Deutschland braucht, bei dieser Regierung schon in guten Händen sind.

| Enak Ferlemann über die Schifffahrt

Und wozu brauchen wir Schifffahrt? Das wussten schon die Phönizier, die damals als Erste im Mittelmeer mit einer unglaublichen Segelkunst ein Handelsreich aufgebaut haben. Von denen übrigens haben die Griechen das Segeln gelernt. Die Griechen haben dann Kolonien gebildet, auf Sizilien zum Beispiel. Und die Römer (...) haben den Satz geprägt: Navigare necesse est. Seefahrt tut not. Die haben damals schon erkannt, dass sie ihr für damalige Verhältnisse großes Weltreich nur dann zusammenhalten können, wenn sie Warenaustausch, wenn sie Handel und Wandel in ihrem Reich befördern. (...) Und so ist das heute auch noch. Und wir in Europa, im Norden, haben es ja gelernt, als es die Hanse gab, die erste europäische Wirtschaftsvereinigung, kann



Position. Enak Ferlemann trug seine teilweise kämpferische Rede frei vor.



Ehrehngast. VDR-Präsident Alfred Hartmann (rechts) und das Geschäftsführende Präsidiumsmitglied Ralf Nagel nehmen Enak Ferlemann in die Mitte.

man sagen, die Wohlstand und Prosperität in alle Handelsstädte brachte, weil man sich austauschte.

Enak Ferlemann über den Standort

Und wenn wir weiterhin so ein Wachstum, so einen Wohlstand in unserer Region, in unserem Land behalten wollen, dann brauchen wir neben Innovation und klug ausgebildeten jungen Menschen vor allem auch globale Handelsmöglichkeiten, also Seeverkehrswirtschaft. Deswegen ist es so enorm wichtig, dass wir in Deutschland ein starker maritimer Standort sind und bleiben.

Wir brauchen für den globalen Handel die Seeverkehrswirtschaft. 90 Prozent aller Waren in der Globalisierung werden über Seeschiffe transportiert. 60 Prozent der gesamten deutschen Exporte laufen über das Seeschiff. Und eine große Anzahl von importierten Waren, von den Rohstoffen angefangen bis zu Halbfertigprodukten, erreicht uns in Deutschland über die Seeschifffahrt. Deswegen brauchen wir Sie. Deswegen brauchen wir Reeder, die was organisieren, die davon etwas verstehen, die global denken und die auch global handeln können.

Enak Ferlemann über die Flagge

Natürlich wollen wir, dass mehr Schiffe unter deutscher Flagge fahren, das ist doch gar keine Frage. Aber ist die deutsche Flagge alles weltweit? Wäre es nicht viel sinnvoller, eine europäische Flagge zu haben, um mit dem Wettbewerb innerhalb Europas mal aufzuhören? Müssen wir mit so einer Insel wie Madeira denn um die Flaggen kämpfen? Mit den Portugiesen? Mit Malta? (...) Macht das eigentlich Sinn

in einem gemeinsamen Europa, dass wir alle überall andere Flaggen haben, die irgendwie versuchen, die Reeder dahin zu locken? Oder macht es nicht Sinn, eine europäische Flagge zu haben?

Gleichwohl haben wir dann versucht, die deutsche Flagge auf das Niveau zu bringen in der Kostensituation, wie wir es europäisch mit vergleichbaren Nationen haben. Und das haben wir geschafft.

Enak Ferlemann über die Ausbildung

Auch müssen wir pausenlos um Nachwuchs kämpfen, überall. Wir sind in einem großen Wettbewerb. Wir haben zu wenige junge Leute in Deutschland. Wir brauchen die jungen Leute. Wir brauchen sie auch für die Seeverkehrswirtschaft. (...) Deswegen sagen wir Ausbildungsbeihilfe. Wir müssen helfen. Das machen wir auch.

Ich bin dem Ralf Nagel sehr dankbar für die schöne Schifffahrtsstiftung, die er betreibt, wo wir gemeinsam sagen, dafür können wir Grundlagen schaffen, um eben diese Ausbildungsförderung zu machen, um die jungen Leute zu generieren, um es ihnen möglich zu machen, ausgebildet zu werden und letztlich dann Offizier zu werden.

Enak Ferlemann über die Banken

Wenn der Staat, wenn die Politik diese Rahmenbedingungen so setzt, dass Reederschaft überleben kann unter schwersten Bedingungen, wie kann es dann angehen, dass sie kaum noch eine deutsche Bank findet, die Schifffahrt finanziert? (...) Dann kann ich doch nicht sagen, ja, die Benchmark ist so, und wir ziehen uns zurück. (...) Ich meine, Sie können sich nicht alle bei der Ostfriesischen Volksbank die Darlehen holen. Aber die können das noch.

Ich sage Ihnen zu, wir werden alles dafür tun, dass diese Förderung so bleibt. (...) Aber dazu gehört neben dem, was der Staat macht, auch, dass wir uns in Deutschland etwas überlegen müssen, wenn unsere Banken diese Finanzierungen nicht mehr machen und ehrbare Reeder keine Chance mehr haben, eine Finanzierung zu finden in diesem Land. Dann müssen wir uns überlegen, wie wir das hinbekommen. Wir haben ja als Staat auch einige Banken. Ich will da nicht näher drauf eingehen. Aber wir müssen uns da was überlegen.

Enak Ferlemann über die Umwelt

Wir müssen weniger Emissionen ausstoßen, vor allem CO₂. Dekarbonisierung heißt das. Die Schifffahrt soll bis 2050 mindestens 50 Prozent auf der Basis von 2008 an Dekarbonisierung erreichen. Das ist ein extrem ehrgeiziges Ziel. (...)

Das heißt, wir müssen diese Frage beantworten, wie wir die Schifffahrt sauber machen, ohne sie nachhaltig zu schädigen. Und da wir es mit einer weltweiten Branche zu tun haben, müssen wir in Deutschland aufpassen, dass wir die Auflagen nicht so machen, dass sich die deutschen Unternehmen im Wettbewerb nicht behaupten können. Deswegen ist es gut, dass es die IMO gibt. Und es ist auch gut, dass gerade der Verband Deutscher Reeder an unserer Seite bei der IMO eine so große und wichtige Rolle spielt in der Beratung unseres Hauses, aber auch in der Diskussion mit der ganzen Welt.

Enak Ferlemann über den VDR

Weil wir als große Exportnation eine funktionierende Seeverkehrswirtschaft brauchen. Und eine funktionierende Seeverkehrswirtschaft geht nur, wenn wir vernünftige, kluge Reeder haben. Und die gibt es nur, wenn sie die Rahmenbedingungen haben, die der Staat setzt, dass sie unternehmerisch tätig sein können. Und dafür sind wir da. Ich sage Ihnen zu, dass wir uns alle Mühe geben, das hinzubekommen. Wir machen nicht immer alles richtig, ich glaube aber schon, vieles. Aber wir können immer besser sein. Dafür brauchen wir auch Beratung. Dafür haben Sie diesen Verband, der Sie heute eingeladen hat, den Verband Deutscher Reeder, der Ihre Interessen bündelt und sagt, das müssten wir als Reeder haben. Liebes Bundesverkehrsministerium, kriegst du das hin? Liebes Bundeswirtschaftsministerium, kannst du das? Liebe Bundeskanzlerin, verstehst du die Sorgen, die wir haben? Können wir da eine Lösung finden?

Deswegen ist der Verband Deutscher Reeder für uns eine so wichtige Institution. Ich kann Sie nur bitten, unterstützen Sie diesen Verband. Wir sind auf die Expertise angewiesen. Wir arbeiten gut, sehr gut mit Ihrem Verband zusammen, und ich hoffe, zum Wohle der maritimen Szene in Deutschland. ■■■

„Wir sind weiter sehr gefragt“

| Position | Dr. Jan Hoffmann, Chef der Abteilung Handelslogistik bei der Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD), über die veränderte Rolle der Organisation und die Bedeutung der Schifffahrt für die Weltwirtschaft. Interview: Hanns-Stefan Grosch und Dr. Max Johns

? Herr Hoffmann, die UNCTAD ist ein Kind der 1960er-Jahre. Ziel war es, die Folgen der Kolonialzeit abzufedern. Die Weltwirtschaftsordnung ist inzwischen ganz anderen Einflüssen ausgesetzt. Hat die Organisation heute überhaupt noch eine Existenzberechtigung – oder braucht es eine neue UNCTAD fürs 21. Jahrhundert?

Jan Hoffmann: Unsere Kunden – insbesondere die Entwicklungsländer – sind der Meinung, dass es uns noch braucht. Und wenn ich unser Arbeitsvolumen so betrachte, scheint es nicht an Nachfrage zu mangeln.

Es ist richtig, dass bestimmte Arbeitsbereiche jetzt von anderen Organisationen abgedeckt werden, wie z.B. von der World Trade Organization WTO. Doch insbesondere im Bereich Logistik und Technologie haben wir eine wachsende Rolle und Aufgaben. Vor allem unsere technischen Analysen und die Beratung von Mitgliedsregierungen sind nach wie vor sehr gefragt.

Im Bereich Schifffahrt hat sich die Thematik tatsächlich gewandelt. Wir haben ja gerade den 50. Geburtstag unseres Schifffahrtsjahresberichtes gefeiert. Zu Beginn unserer Arbeiten in dem Bereich vor einem halben Jahrhundert war die Priorität, die Entwicklungsländer dabei zu unterstützen, eine eigene Schifffahrtsindustrie aufzubauen – mit nationalen Reedereien, die den nationalen Handel mit eigenen Schiffen unter nationaler Flagge transportieren sollten. Der Fokus lag auf Arbeitsplätzen in der Schifffahrt.

Wenig später wurden auch die Transportkosten in Betracht gezogen. Aus Sicht der Verlagerer war es wichtig, niedrige Frachtraten zu verhandeln. In diesem Zusammenhang kam es nicht nur darauf an, mit nationalen Reedereien zu verschiffen, sondern auch, niedrige Frachtraten zu zahlen und gute Konnektivität zu erzielen

– selbst wenn das bedeutete, mit ausländischen Reedereien unter fremder Flagge zu transportieren. Heute kommt ein dritter wichtiger Bereich in der Maritimen Politik dazu: die Nachhaltigkeit. Wir kooperieren mit anderen Partnern wie der Weltbank oder der OECD, um die externen Kosten (Klimawandel, Lärm, Luftverschmutzung) zu minimieren. In unserer Politikberatung, versuchen wir eine Balance zwischen diesen drei Zielen der maritimen Politik zu erreichen.

? „Prosperity for all“ ist das Motto Ihrer Organisation. Welchen Beitrag leistet der Seeverkehr dazu, bzw. wie wichtig ist er für die Weltwirtschaft?

Hoffmann: Nun, wir betonen hier die drei eben erwähnten Ziele der Schifffahrtspolitik. Erstens: Über 80 Prozent des Welt Handels werden per Schiff transportiert. Wir unterstützen Häfen und Zollbehörden dabei, den Handel effizienter zu gestalten. Zweitens ist die Schifffahrt ein eigenständiger Sektor, in dem Einkommen und Arbeitsplätze generiert werden. Und drittens ist es zunehmend wichtig – Stichwort SDGs (Sustainable Development Goals) –, dass auch die Schifffahrt ihren Beitrag zur Nachhaltigkeit leistet.

? Ist es ökonomisch und ökologisch überhaupt sinnvoll, dass so große

Mengen von Gütern über so weite Strecken transportiert werden?

Hoffmann: Man kann hier nicht verallgemeinern. Ob man wirklich im Winter Erdbeeren aus Chile oder Südafrika braucht, kann infrage gestellt werden. Für viele andere Produkte leistet die Schifffahrt aber sogar einen positiven Beitrag zur Nachhaltigkeit. Der Transport von Wein aus Australien oder Steinkohle aus Südafrika nach Hamburg kostet weniger CO₂ pro Flasche oder Tonne Kohle als der Transport innerhalb Deutschlands – und die Produktion von Wein in Australien geht ohne Zuckerzusatz, und Steinkohle wird in Südafrika im Tagebau abgebaut.

? Sind Transporte per Schiff nicht generell viel zu billig – und wie ließe sich das ändern?

Hoffmann: Tatsächlich ist der Transport über den Seeweg sehr günstig – und im Interesse des globalen Handels und der weltweiten effizienten Arbeitsteilung ist das auch gut so.

Wo ich ein Problem sehe, ist, dass die Schifffahrt im Gegensatz zum Landtransport nicht für die negativen Externalitäten bezahlt. Anders gesagt, wenn Sie oder ich Auto fahren, zahlen wir über die

Aktueller Schifffahrtsjahresbericht der UNCTAD.

<https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=2289>



Plattform. Das erste afrikanische Forum für nationale Komitees zur Handelserleichterung fand Ende November 2018 in Addis Abeba statt. Ein Thema war die Stärkung öffentlich-privater Partnerschaften.





Vita Dr. Jan Hoffmann

••• In Stade geboren, hat Jan Hoffmann in Bath (Großbritannien), Barcelona (Spanien) und Hamburg studiert und dort in Volkswirtschaftslehre promoviert. In der elterlichen Reederei „Hoffmann Shipping“ arbeitete er während des Studiums im Büro – und als Ferienjob an Bord eines Tweendeckers. Übrigens wurde das Feuerschiff LV13 von den Hoffmanns 1993 nach Hamburg gebracht. Jan Hoffmann arbeitete 1995 für die IMO in London und von 1996 bis 2003 für IMO und UNO Regionalkommission in Santiago de Chile. Seit 2003 ist Hoffmann bei der UNCTAD in Genf, wo er seit 2016 die Abteilung für Handelslogistik leitet. Er nutzt seine Geschäftsreisen, um Handel und Schifffahrt fotografisch zu dokumentieren: www.janhoffmann.live



Fotos: Berket Mekuria, UNCTAD

Benzinsteuer einen Beitrag zum Straßenbau, Lärmschutzmauern, Forschung zum Klimawandel und Krankenhäuser. In der internationalen Schifffahrt gibt es bisher noch keinen Mechanismus, der sicherstellt, dass die gesamten Kosten bezahlt werden.

Man muss betonen, dass der Klimawandel ja bereits Kosten verursacht. Schon heute zahlen die Menschen, deren Land in Bangladesch überschwemmt wird, oder die Bewohner in St. Lucia, deren Häuser vom Hurrikan verwüstet werden, für den Klimawandel. Das langfristige Ziel muss es sein, dass auch die Schifffahrt ihren Betrag leistet. Letztendlich werden die Frachtkosten ja an den Importeur weitergegeben, der dann wiederum langfristig sicherstellt, dass wir, die Kunden, den richtigen Preis für die Erdbeeren im Winter bezahlen. Wir können gerne weiterhin Erdbeeren im Winter essen – müssen nur einen fairen Preis dafür bezahlen, der auch die negativen Externalitäten berücksichtigt.

? In ihrem „Review of Maritime Transport 2018“ hat die UNCTAD sieben Schlüsseltrends für die Branche definiert. Welche stehen für Sie ganz oben?

Hoffmann: Die Digitalisierung. Schon jetzt gibt es viele Initiativen, Prozesse zu optimieren. Wenn z.B. ein Schiff mit besserer Information und Kommunikation genau dann im Hafen ankommt, wenn der Platz frei wird (und nicht vorher), kann viel Zeit, Geld und CO₂ gespart werden.

In diesem Sinne gibt es dank des Internets der Dinge, Cargo Tracking und künstlicher Intelligenz in nicht so ferner Zukunft ein sehr großes Optimierungspotenzial. Die Herausforderung besteht darin, dass Reeder, Verloader und Häfen mehr Daten untereinander austauschen müssen, was zum Teil kartellrechtlich schwer zu verantworten ist.

? Welche Auswirkungen werden dezentrale Produktionstechniken wie 3-D-Druck auf den Seeverkehr haben?

Hoffmann: Ich bin mir da nicht so sicher, denke aber, dass das keinen wesentlichen Einfluss haben wird.

? Handelsbarrieren und nationale Abschottungspolitik sind derzeit en vogue. Erleben wir das Ende der Globalisierung?

Hoffmann: Tatsächlich mache ich mir um das multilaterale Handelssystem Sorgen. Wir brauchen eine starke WTO, damit sich alle an die gleichen Spielregeln halten.

? Hat Protektionismus nicht auch etwas Gutes – gerade für die sich entwickelnden Länder?

Hoffmann: Grundsätzlich unterstützen wir von der UNCTAD aus die Anliegen von Entwicklungsländern, mehr Marktzugang zu Märkten in den entwickelten Ländern zu bekommen. Im Bereich Handelserleichterungen unterstützen wir die Entwicklungsländer bei Zoll- und Hafenreformen. Das heißt nicht, dass ein Entwicklungsland nicht auch Zölle erheben darf und muss, denn gerade in den ärmsten Ländern braucht der Staat die Einnahmen, die der Zoll an der Grenze erhebt.

? Restriktive Kabotage wie in den USA behindert Seeverkehr, macht Transporte enorm teuer und hat negative ökologische Auswirkungen. Wie stehen Sie zu Seekabotage?

Hoffmann: Sie haben die Antwort bereits in der Frage formuliert. Ich denke, es ist ein Fehler, sich dem Interessensdruck von Jones-Act Reedern zu beugen. In einer neuen Studie der UNCTAD zeigen wir, dass eine Liberalisierung von Küstenschifffahrt zu besseren Liniennetzwerken, niedrigeren Kosten und weniger CO₂-Ausstoß führen kann.

? Wie ist Ihre Arbeit in der UNCTAD derzeit von den vielfältigen Tendenzen betroffen, die den Multilateralismus bremsen wollen?

Hoffmann: Wir sind motiviert. Wir sind überzeugt, dass unsere Arbeit sinnvoll ist, und fühlen uns von der Nachfrage und Unterstützung der Entwicklungsländer angespornt, weiter für eine offene und faire Weltwirtschaft zu arbeiten.

? Die selbst gesteckten Umweltziele der Branche sind äußerst ambitioniert. Welche Folgen werden sie für den Schifffahrtmarkt haben?

Hoffmann: Ambitioniert ja, aber doch auch machbar. Es gibt realistische Berechnungen, die zeigen, dass der CO₂-Ausstoß signifikant reduziert werden kann. Ein Umdenken ist natürlich erforderlich. Ich bin optimistisch, was langfristig die technologischen Möglichkeiten betrifft. Mittelfristig werden wir – wie eben erwähnt – für CO₂-Emissionen bezahlen müssen, und als Konsequenz wird in neue Schiffe investiert werden. Mit langsamerem Fahren kann die Branche sogar zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen: Es werden Überkapazitäten abgebaut und der CO₂-Ausstoß reduziert. |••



Deutsche Reeder im Porträt

Die Schifffahrts- brüder

| Teil 17 | Gemeinsam leiten **Jan und Bernhard Held** eine Reederei mit rund 30 Schiffen in Haren (Ems). Das Unternehmen konnte gerade sein 15-jähriges Bestehen feiern.

Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg

Wenn das kein Familienbetrieb ist: Jan Held (44) und sein Bruder Bernhard (40) leiten das Unternehmen Held Bereederung in Haren, Jans Frau Verena ist unter anderem fürs Marketing zuständig, Bernhards Frau Annkathrin kümmert sich ums Personal an Land. Und der jüngste Bruder Laurenz, 29, arbeitet im Controlling. Der vierte Bruder, der 37-jährige Christoph, ist zwar nicht bei Helds an Bord, aber wenigstens der Branche treu: Er arbeitet für einen kanadischen Befrachter.

Doch auch wenn die Familie auf eine rund 200-jährige Geschichte in der Schiff-

fahrtsbranche zurückblicken kann: Diese Firma ist ganz klar das Ding der zwei Brüder. Vor ziemlich genau 15 Jahren, im Dezember 2003, hat der studierte Nautiker Jan das Projekt gestartet. Kurze Zeit später stieß Bernhard, der nach der Ausbildung als Steuerfachmann ein Betriebswirtschaftsstudium absolviert hat, dazu. Damals ging es mit dem technischen Management von vier Schiffen los – von denen die Reederei übrigens drei bis heute betreut. Mittlerweile ist die Flotte auf rund 30 Schiffe angewachsen, der Großteil davon Mehrzweckfrachter und Coaster. →

Familienbände.

Bernhard und Jan Held haben vor 15 Jahren den Grundstein zu ihrer Reederei gelegt.



Das Ziel sind Projekte, die den Anlegern und uns Spaß machen.

Bernhard Held

→ Dass der Vater mit ein paar Partnern ebenfalls mehrere Schiffe betrieb, spielt da eher am Rande eine Rolle: „Klar, wir sind mit der Schifffahrt aufgewachsen“, sagt Jan Held. Laurenz, senior, heute 78, war am Anfang ebenfalls Teilhaber des Unternehmens und unterstützt seine Söhne bis heute mit seinem Wissen und seiner Erfahrung. „Wir haben keine Reederei geerbt, aber konnten die bestehende Infrastruktur nutzen“, erzählt Bernhard Held. Sogar einige Crewmitglieder aus der Zeit des Vaters sind heute noch bei den Helds an Bord.

Seit einigen Jahren sitzt die Reederei in einem eigenen Gebäude im Harener Industriegebiet – nicht weit entfernt von anderen renommierten Schifffahrtsunternehmen wie Jüngerhans und HS Shipping, die ebenfalls jeweils von zwei Brüdern geleitet werden.

| Typische Arbeitsteilung | Die Ems-Region ist auch für die Helds, deren Schiffe weltweit unterwegs sind, ein Fixpunkt: „Wir sind sehr heimatverbunden, auch unsere Mitarbeiter kommen aus der Region“, sagt Jan Held. „Auf der Ems-Achse gibt es viel maritimes Know-how – vom Schiffsausrüster über den Steuerberater bis zur Aus- und Fortbildungseinrichtung“, ergänzt sein Bruder. Dass auch der Präsident des Verbands Deutscher Reeder, Alfred Hartmann, aus der Region und einem

mittelständisch geprägten Unternehmen komme, sei sehr erfreulich.

Wenn ein Crewmitglied krank wird oder in einem afrikanischen Hafen ein Kran ein Ladungsstück verliert und dabei das Schiff beschädigt, ist das ein Fall für Jan Held. Wenn es beim Einkauf von Schmierstoffen um Preisverhandlungen geht oder bei der Bank eine Kreditverlängerung ansteht, ist das Bernhards Revier: Kapitän und Kaufmann – die Arbeitsteilung bei den Helds ist eine, die man auch von anderen Geschwisterkonstellationen an der Spitze von Reedereien kennt: Jan ist für die technisch-operative Seite zuständig, Bernhard verantwortet den ökonomischen Part – beides durchaus herausfordernde Jobs, wie die vergangenen zehn Jahre gezeigt haben. „Da gab es emotionale Höhen und Tiefen“, sagt Jan Held.

Der Einstiegszeitpunkt 2003 war im Prinzip nicht schlecht, es folgten einige gute Jahre, in denen auch sukzessive mehr Schiffe ins Management kamen. „Zu Beginn der Krise sind wir richtig durchgestartet“, sagt Bernhard Held. „Und haben kurz davor die Dummheit begangen, vier Neubauten zu bestellen“, ergänzt Jan. Zwar konnte man die Ablieferung zunächst ein wenig schieben, doch als sie 2011 und 2012 kamen, hatte der Markt sich immer noch nicht erholt. Die Folgejahre waren schwierig, auch Personal musste abgebaut werden – „da spürt man

schon eine enorme Verantwortung“, sagt Bernhard.

Doch mittlerweile hat sich die Lage gebessert, alle Finanzierungen sind erfolgreich umstrukturiert, und die Helds sehen auch in Sachen Ratenentwicklung vorsichtig optimistisch in die Zukunft. Mit der Flottengröße fühlen sich die beiden Helds wohl. „28 bis 35 Schiffe ist eine gute Zielgröße“, sagt Bernhard. Klein genug, um noch alles im Blick zu haben. Groß genug, um im Markt sichtbar zu sein. In die Flotte hat Bernd Möllerhaus, mit dem die Helds seit 15 Jahren zusammenarbeiten, seine Schiffe eingebracht. Er ist seit 2017 gleichberechtigter Partner der Reederei.

Die drei streben an, das Flottenalter sukzessive zu reduzieren – immerhin ist ein Drittel der Schiffe vor dem Jahr 2000 ausgeliefert worden. Allerdings sind auch sie gut in Schuss. Vor allem den in Europa gebauten Kümos traut Jan Held noch eine lange Lebensdauer zu: „Die Schiffe, die wir seit 15 Jahren haben, können auch noch weitere 10 bis 15 Jahre laufen.“ Wie hoch die Qualität der Tonnage sei, habe man kürzlich wieder bei einem Routine-Werftaufenthalt gesehen, als gerade mal ein oder zwei Tonnen Stahl ausgetauscht werden mussten. Trotzdem halten die Reeder nach jüngerer Tonnage auf dem Second-Hand-Markt Ausschau und haben auch den Neubaumarkt im Blick. Wie in



Wir glauben, dass Short-Sea-Verkehr Zukunft hat.

Jan Held

der Vergangenheit strebe man eine Finanzierung über Private Placements an und hoffe, dass sich auch die Banken engagieren – nach dem Vorbild der Ostfriesischen Volksbank, über deren Unterstützung die Helds sehr froh sind. „Das Ziel sind Projekte, die den Anlegern und uns Spaß machen“, sagt Bernhard Held.

| Gute Perspektiven | Die Diskussion um den Einsatz von Scrubbern betrifft die Reederei nicht. Die Kümos führen ohnehin mit schwefelarmem Treibstoff, und auf klei-

neren Schiffen rechnet sich die Investition in das aufwendige Abgasreinigungssystem – falls technisch überhaupt möglich – ohnehin meist nicht. Dagegen steht das Thema Ballastwassermanagement auf der Held-Agenda.

Mit den beiden wichtigsten Standbeinen – Mehrzweckfrachter und Kümos – sieht sich die Reederei gut aufgestellt: „Wir glauben, dass Short-Sea-Verkehr Zukunft hat. Auch Mehrzweckfrachter wird man immer brauchen“, sagt Jan Held, der sich im Verwaltungsrat des Verbands Deut-

scher Reeder engagiert: „Es ist gut, dass es einen Verband gibt, der die Reederinteressen bündelt und sie auch international, etwa auf IMO-Ebene, vertritt.“ Wichtig sei Verlässlichkeit bei den Regularien. „Die Unsicherheit darüber, welche Technik man in fünf Jahren noch nutzen kann, macht unternehmerische Entscheidungen schwierig“, sagt Bernhard Held.

| Vielseitiger Job | Die vergangenen zehn Jahre haben die beiden Brüder durchaus als aufreibend erlebt, aber andererseits sei das Reederdasein auch nie langweilig. „Man lernt jeden Tag was Neues, und es macht Spaß, Sachen zu organisieren und Probleme zu lösen“, sagt Jan Held. „Wir sind stolz darauf, die Familientradition fortführen zu können, und auch auf das, was wir geschaffen haben“, ergänzt Bernhard. Von vier Schiffen in der Betreuung auf 30 – keine Kleinigkeit.

So unterschiedlich die beiden Brüder auch sein mögen, im Reedereialltag ergänzen sie sich bestens. Und neben der Schifffahrt teilen sie weitere Leidenschaften: Beide gehen regelmäßig mit ihrem jeweiligen Freundeskreis zum Kegeln. Und sie machen zwar nicht gemeinsam Urlaub, aber auf die gleiche Weise: In beiden Familienzweigen – Bernhard hat drei, Jan zwei Kinder – stehen Kreuzfahrten mit AIDA & Co. hoch im Kurs. Das Meer ist eben eine feste Größe im Leben der Helds. ■■■

Das Unternehmen

Die Held Bereederungs GmbH & Co. KG wurde 2003 gegründet. Derzeit fahren rund 30 Schiffe für die Harener Reederei, darunter elf Minibulker und 14 Mehrzweckfrachter mit einer Tragfähigkeit von 4.000 bis 11.000 Tonnen. Die größten Schiffe sind zwei Containerschiffe mit jeweils rund 1.800 TEU Kapazität. An der Firma sind Jan und Bernhard Held und ihr Partner Bernd Möllerhaus zu gleichen Teilen beteiligt. Sie beschäftigt 25 Mitarbeiter an Land und rund 300 auf See.

www.h-ship.com



Modell. Die „Jan Laurenz“ war das erste Schiff des Vaters.

Fehmarnbelt: EU-Richter geben Reedereien recht

••• Das Gericht der EU in Luxemburg hat das Modell zur Finanzierung der geplanten festen Fehmarnbeltquerung zwischen Dänemark und Deutschland in Teilen für unrechtmäßig erklärt. Demnach habe die EU-Kommission bei der Genehmigung nicht ausreichend geprüft, ob die Finanzierung gegen europäisches Beihilfe-Recht verstößt.

Das Gericht erklärte einen entsprechenden Beschluss der EU-Kommission von 2015 in einem wichtigen Punkt für nichtig. Die Kommission hatte keine Einwände

gegen die von Dänemark geplanten staatlichen Hilfen für den Konzern Femern A/S für die Planung, den Bau und den Betrieb der Verbindung über den Fehmarnbelt. Geplant ist, einen Tunnel zwischen den Ostseeinseln Lolland und Fehmarn zu bauen. Staatliche Beihilfen müssten bei der EU-Kommission angemeldet werden, so das Gericht. Hier seien die Beihilfen ohne Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens genehmigt worden. Geklagt hat die Reederei Scandlines gegen Dänemark und die EU-

Kommission. Scandlines beanstandet, dass das dänische Staatsunternehmen Femern A/S EU-Fördermittel sowie staatliche Hilfen erhält. „Für uns ist entscheidend, dass für den Tunnel nicht nach Belieben die Staatskasse benutzt werden darf, um einen vom Steuerzahler finanzierten Preisdruck auszuüben, falls die Verkehrsvolumina nicht den optimistischen Prognosen entsprechen und sich die Fähren als wettbewerbsfähig erweisen“, sagte Scandlines-CEO Poulsen. www.scandlines.de

Foto: Femern A/S



Milliardeninvestition. Zuletzt war für den Start des Tunnels von 2028 die Rede, nun könnte das Projekt vorerst gestoppt sein.

Verantwortung. Umweltfreundliches und sozialverträgliches Recycling ist ein wichtiges Ziel.



Mehr Transparenz in Sachen Ship-Recycling

••• Führende Branchenunternehmen und die gemeinnützige Organisation „Sustainable Shipping Initiative“ haben die Online-Plattform der Ship Recycling Transparency Initiative (SRTI) gestartet. Sie dient dem Austausch von Informationen über Schiffsrecycling, um verantwortungsbewusste Praktiken voranzutreiben. 2017 wurden 835 Schiffe der weltweit fahrenden Flotte von 50.000 Schiffen

recycelt. Durch transparente Schiffsrecycling-Praktiken der Schifffahrtsunternehmen wird den Stakeholdern der Industrie – dazu gehören Verladern, Kreditgebern, Investoren und Versicherern – ermöglicht, fundierte Entscheidungen zu treffen. Zu den Mitbegründern der SRTI-Plattform zählt auch die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd.

www.shiprecyclingtransparency.org

Foto: www.shiprecyclingtransparency.org

Hongkong senkt Grenzwert

••• Handelsschiffe müssen seit 1. Januar 2019 in den Gewässern Hongkongs schwefelarmen Bunker oder andere konforme Kraftstoffe verwenden. Damit ziehen die Behörden den durch die IMO für Anfang 2020 beschlossenen niedrigeren Schwefelgrenzwert für Schiffstreibstoffe um ein Jahr vor. Abgesehen von in der Verordnung festgelegten Ausnahmen sind alle Schiffe verpflichtet, in den Gewässern Hongkongs konformen Kraftstoff oder eine entsprechende Technologie zur Emissionsreduktion zu verwenden – unabhängig davon, ob sie in Fahrt sind oder im Hafen liegen. www.hkmpb.gov.hk

Hongkong. Der künftige IMO-Grenzwert gilt hier schon.

Foto: leeyitung – stock.adobe.com



Hamburg: Hafen schwach, Hafenbahn stark



Foto: HHM

Allzeithoch. Die Hamburger Hafenbahn hat so viele Güter transportiert wie noch nie.

••• Hamburg fällt weiter hinter Europas Tophäfen Rotterdam und Antwerpen zurück. In den ersten neun Monaten 2018 verringerte sich der Gesamtumschlag gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 3,4 Prozent auf 100,8 Millionen Tonnen. Der Containerumschlag büßte 2,4 Prozent ein und kam auf

6,6 Millionen TEU. Unterdessen fährt Hamburgs Hafenbahn auf Rekordkurs. An Europas Eisenbahnknoten Nummer 1 wird fürs Gesamtjahr eine Transportleistung von 2,4 Millionen TEU erwartet – fast so viel wie in Rotterdam, Antwerpen und Bremen zusammen.

www.hamburg-port-authority.de

US-Häfen mit Importrekord

••• Die Importe in den großen Containerhäfen in den USA haben einen weiteren Rekord aufgestellt: Im Oktober und im November erreichten sie erstmals einen Wert von jeweils über zwei Millionen Containern. Hintergrund: Die Einzelhändler versuchen weiter, Waren ins Land zu bringen, bevor die zuletzt aufgeschobene Erhöhung der Zölle auf Waren aus China erfolgt.

Laut National Retail Federation haben die Häfen im Oktober 2,04 Millionen TEU umgeschlagen. Das waren neun Prozent mehr als im September und 13,6 Prozent mehr als im Vorjahresmonat. „Präsident Trump hat einen vorübergehenden Waffenstillstand im Handelskrieg erklärt, aber diese Importe kamen vorher herein“, sagte Jonathan Gold, NRF-Vizepräsident für Lieferkette und Zollpolitik. Fürs Gesamtjahr rechnet er mit 21,8 Millionen TEU. www.nrf.com

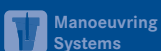


becker marine systems



CLEAN ENERGY AT PORT

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



Manoeuvring
Systems



Energy-Saving
Devices



Alternative
Energies

www.becker-marine-systems.com



| Inselverkehr | Die „Norderau“ ist die jüngste Fähre der W.D.R., die seit 1885 nordfriesische Inseln und Halligen mit dem Festland verbindet. Das neue Flaggschiff der Reederei ist seit 2018 im Dienst.

Text: Hans Wille; Fotos: Ronald Frommann



Der kleine Urlaub zwischen- durch



Ankunft. Übers Meer im Pendelverkehr.

9:40 Uhr, Hafen Dagebüll: Kapitän Jan Englmaier steht bei grandiosem Sonnenwetter an dem seitlichen Steuerstand auf der Brücke der „Norderaue“. Durch eine im Boden eingelassene Glasscheibe schaut er senkrecht hinunter auf die Kaikante. Während er mit der rechten Hand den Joystick kaum wahrnehmbar nach hinten kippt, sieht er durch das Bodenfenster, wie sein Schiff sich langsam von der Kaikante löst. Er steuert die knapp 76 Meter lange Fähre aus dem Hafen von Dagebüll in den Priel, der durch Pricken auf Steuerbord markiert ist.

„Die Pricken stehen auf Backbord“, korrigiert Englmaier den verdutzten Re-

porter. „Das Schiff fährt jetzt nämlich rückwärts.“ Ob der Käpt'n die Doppelendfähre vorwärts oder rückwärts fährt, macht praktisch keinen Unterschied. Weder im Wasser, weil das Unterwasserschiff absolut symmetrisch ist, noch auf der Brücke, weil Englmaier das Schiff von dem mittigen Hauptfahrstand in beide Richtungen führen kann. Dennoch verfügt die Fähre über einen definierten Bug.

Das Schiff ist neu, der Name eine Premiere: Erstmals benennt die Reederei eine Fähre nach ihrem Fahrwasser, dem gleichnamigen Wattstrom, der zwischen den Inseln Föhr und Amrum im Norden und der Hallig Langeneß im Süden von der offenen Nordsee bis nach Dagebüll führt.

Flaggschiff. Die neue Doppelendfähre „Norderaue“ komplettiert die W.D.R.-Flotte.





Zuwachs. Der Neubau bietet vier Spuren nebeneinander, die für Lkws nutzbar sind – Gesamtlänge: 270 Meter.

Die „Norderaue“ ist seit April 2018 im Einsatz für die Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH, kurz W.D.R. Auf den ersten Blick sieht die Fähre aus wie ihre Schwesterschiffe „Uthlande“ und „Schleswig-Holstein“: Auf alle drei Doppelendfähren fahren die bis zu 75 Pkws über das eine Ende rauf, über das andere runter. Die Fußgänger gelangen über den Seiteneinstieg an Bord. Diese Trennung der Verkehrsströme ermöglicht ein schnelleres Be- und Entladen und bringt zusätzliche Sicherheit für die Fußgänger.

| Besonders aufnahmefähig | Auf den zweiten Blick erkennt man schon bei der Einfahrt aufs Fahrzeugdeck den Unterschied zu den beiden Vorbauten: Die „Norderaue“ kann auf vier Spuren nebeneinander Lkws aufnehmen, bei den beiden älteren Schwestern gibt es lediglich drei Fahrspuren für Lkws. Damit hat die Reederei auf den wachsenden Bedarf reagiert – insbesondere in den frühen Morgenstunden werden viele Lastwagen befördert. „Mit dem neuen Schiff können wir dem Bedarf unserer Lkw-Kunden noch besser entsprechen“, sagt W.D.R.-Geschäftsführer Axel Meynköhn.

Auch auf der Brücke sind Weiterentwicklungen zu erkennen – der Hauptfahrstand ist ergonomisch optimiert. Ähnlich wie in einem Flugzeugcockpit kann Englmaier alle wichtigen Funktionen vom Sitzplatz aus bedienen. Direkt vor ihm die beiden Bildschirme mit Radar und elektronischer Seekarte (ECDIS). Manche Funktionen, die auf den beiden älteren Fähren noch über Knöpfe, Schalter und Regler gesteuert werden, lassen sich nun bequem über Touchscreens bedienen. „Die ‚Norderaue‘ ist sehr angenehm zu fahren und der Arbeitsplatz hier auf der Brücke sehr aufgeräumt, übersichtlich und modern“, so Kapitän Englmaier. Auch das Fahrverhalten lobt er: „Die ‚Norderaue‘ ist eindeutig die ruhigste unserer drei Schwestern.“

Halbschwestern wäre eigentlich die bessere Bezeichnung. Zwar ist der Vater, also der Auftraggeber, in allen drei Fällen die Traditionsreederei W.D.R. Die Mütter jedoch sind unterschiedlich: Die „Uthlande“ wurde bei der Hamburger Sietas-Werft gebaut, während die beiden Folgebauten bei der Neptun Werft in Warnemünde das Licht der Welt erblickt haben. Mit viel Licht, geradezu verschwenderisch viel Ta- ➔

75 

Lademeister. Bis zu 75 Pkws finden auf jeder der drei Doppelendfähren „Uthlande“, „Schleswig-Holstein“ und „Norderaue“ Platz.

→ geslicht, begrüßen die Fähren ihre bis zu 1.200 Passagiere in dem eleganten Entree mit der gigantisch großen Glasfront. Sparsam indes gehen die Schiffe mit ihrem Treibstoff um, niedrigrschwefligem Marinegasöl, das in der Qualität Heizöl entspricht. „Im Interesse von Ökologie und Ökonomie haben wir bei der Konzeption unserer Doppelendfähren Rumpfform und Antrieb optimiert. Eine wissenschaftliche Studie hat bestätigt, dass auf unserer Fahrtstrecke dieselmekanische Maschinen die effizienteste Antriebsart darstellen“, erläutert Geschäftsführer Meynköhn. So sei auch das neue Flaggschiff wieder mit vier modernen Caterpillar-Maschinen ausgestattet, die jeweils einen Voith-Schneider-Propeller über ein Getriebe antreiben.

| Besonders umweltfreundlich | Für dieses durchdachte, umweltfreundliche Design sind „Uthlande“ und „Schleswig-Holstein“ bereits 2013 mit dem Umweltzeichen „Blauer Engel“ prämiert worden. Das Antragsverfahren für die „Norderaue“ läuft derzeit. Das Design ist eine Eigenentwicklung der Reederei. Die Umsetzung der Pläne auf der Werft, vom Brennstart bis zur Endabnahme, hat Englmaiers Kollege Jan Henning Erpenbeck beaufsichtigt. Bei der Übernahme des Schiffes durfte er die Reedereiflagge hissen, und während der Tauffeier im Wyker Innenhafen fuhr er die Fähre. „Für einen Kapitän“, so Jan Englmaier, „sind das besondere Momente



Aussicht. Die großen Fensterflächen machen die Überfahrt zum Erlebnis.



Komfort. Die Fahrgäste schätzen das freundliche und helle Ambiente und die gute Versorgung.



Auszeichnung. Wie die beiden Vorbauten soll auch die „Norderaue“ den „Blauen Engel“ führen.

im Leben.“ Auch im Alltagsbetrieb führt Taufkapitän Erpenbeck die „Norderaue“. Die Besatzung besteht aus sieben W.D.R.-Mitarbeitern und dem Personal des Schiffscaterers. Gelegentlich mustert zusätzlich ein Schiffsmechaniker-Azubi oder ein Praxissemester-Student an. Axel Meynköhn betont: „Seit vielen Jahren unterstützen wir junge Menschen beim Karriereeinstieg auf See.“

Englmaier ist gebürtiger Föhrer und lebt heute in Flensburg. Bevor er zur W.D.R. wechselte, war er weltweit auf Großer Fahrt unterwegs. Damals dauerte der Dienst monatelang, und der Heimflug konnte um die halbe Welt führen. Heute ist er wochenwei-

se an Bord, und nach Dienstschluss setzt sich der 35-Jährige ins Auto und ist in einer Stunde bei Frau und Kindern.

Familienfreundlicher ist die Wattfahrt, einfacher allerdings nicht. „Die Tidedrörmung verlegt permanent die Priele“, sagt Kapitän Englmaier. „Deshalb müssen wir das Revier sehr genau kennen und beobachten.“ Allen voran jene Kollegen, die das kleinere Fährschiff „Hilligenlei“ fahren, das von Schlüttsiel aus die Halligen Hooge und Langeneß bedient, haben mit engen und sich ständig verändernden Fahrwassern sowie häufig zu geringer Wassertiefe zu kämpfen. „Ich könnte da nicht mal eben einspringen“, sagt der erfahrene Kapitän

Englmaier: „Dort würde ich womöglich schneller im Schlick feststecken, als ich gucken kann.“

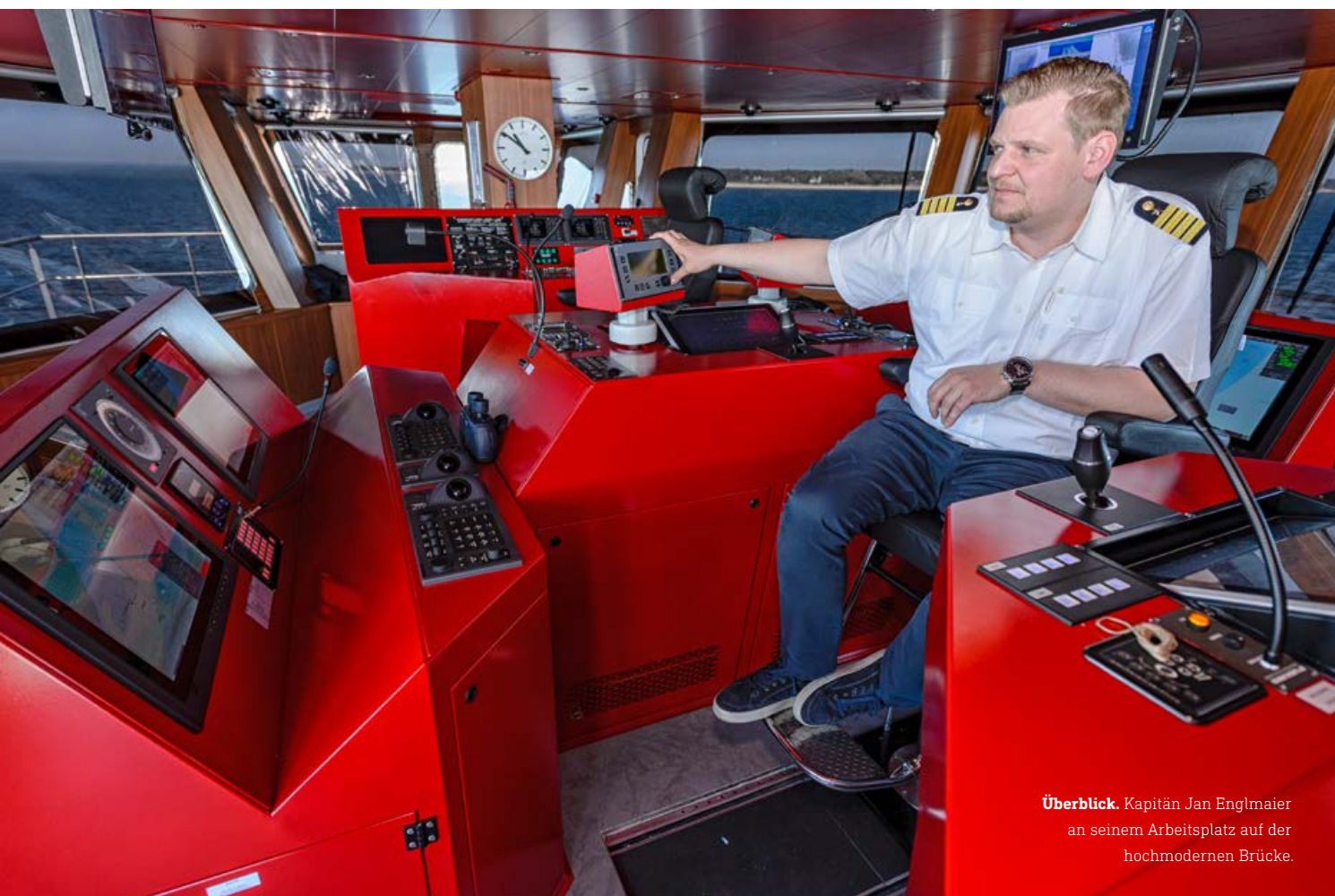
| Besonders wendig | Schließlich fahren die W.D.R.-Fähren nicht tideabhängig, sondern nach einem festen Fahrplan. Bei Niedrigwasser ist das an einigen neuralgischen Stellen eine besondere Herausforderung. Hier zeigt sich, warum die Fähren mit einem Flachboden gebaut und an beiden Enden abgeschrägt sind. Die vier Propeller drehen unter den Schrägen. Damit sie nicht tiefer reichen als der schützende Schiffsboden, sind ihre Messer extra gekürzt worden. Ein Aufwand, der sich gelohnt habe, sagt W.D.R.-Chef Meynköhn:

„Dank ihrer Voith-Schneider-Propeller sind die Doppelendfähren in den flachen Priel- und teilweise recht engen Häfen weniger als je ein Fährschiff vor ihnen.“

Trotzdem kommt die W.D.R. oftmals nicht umhin, ihren Fahrplan zu ändern. Vor allem bei anhaltenden Ostwindlagen, wenn der Wind das Wasser gewissermaßen aus dem Watt drückt, müssen die Fähren trotz ihrer flachen Bauweise notgedrungen dem Hochwasser folgen. Überfahrten zur Niedrigwasserzeit werden dann verlegt, die Fahrgäste online informiert. „Ostwind ist für uns inzwischen ein häufigeres und gravierenderes Problem als Sturm aus West“, so Geschäftsführer Meynköhn. Schmunzelnd ergänzt er, die W.D.R. →


1.200

Kapazität. Bis zu 1.200 Passagiere können an Bord der „Norderaue“ nach Föhr oder Amrum übersetzen.



Überblick. Kapitän Jan Englmaier an seinem Arbeitsplatz auf der hochmodernen Brücke.



→ halte ihren Betrieb auf der Föhr-Amrum-Linie bei Weststurm meist deutlich länger aufrecht als der Autozug seine Verbindung nach Sylt. Bei schwerem oder orkanartigem Sturm wird der Betrieb aber im Interesse der Fahrgäste unterbrochen – bisweilen auch, weil die Molen bereits überflutet sind. Doch da Sturmtiefs im Norden Deutschlands üblicherweise rasch weiterziehen, legen die Schiffe in der Regel nach wenigen Stunden Wartezeit wieder ab.

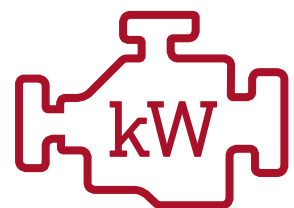
| Besonders zuverlässig | „Wirkliche Ausfälle haben wir selten“, sagt Meynköhn. „Wenn irgend möglich, befördern wir jeden Gast, der am Hafen steht, noch am selben Tag.“ Das gilt auch zu den Stoßzeiten im Hochsommer oder in der Woche nach Weihnachten. Dann fahren manchmal zwei oder sogar drei Schiffe hintereinander ab Dagebüll, wovon die Gäste nichts mitbekommen, weil der Fahrplan nur eine Abfahrt verzeichnet. Auch gibt es gelegentlich Sonderfahrten für die lokale Wirtschaft, etwa weil die Bauwirtschaft schweres Gerät wie Kräne und Rammen auf einer Insel benötigt. Und einmal im Jahr, immer im Oktober, fährt die Reederei eine Extratour

nach Föhr, um die Fahrgeschäfte für die Kirmes nach Wyk zu transportieren.

Die Reederei hat zwar keinen gesetzlich definierten Versorgungsauftrag, stellt aber an sich selbst den Anspruch, als Inselversorger absolut zuverlässig zu sein, so Meynköhn: „Das wirtschaftliche Leben und ganz besonders der Tourismus auf den Inseln und Halligen ist ja darauf angewiesen, dass unser Schiffsbetrieb läuft.“ Schließlich ist die W.D.R. die einzige Reederei, die rund ums Jahr sowohl Amrum als auch Föhr sowie die Halligen Hooge und Langeneß anläuft. „Auf der Hallig-Linie erwirtschaften wir Verluste, die wir allerdings mit der Insellinie ausgleichen können.“

Die Halligen verlässlich anzulaufen, wurde in den vergangenen Jahren immer schwieriger. „Weil die Natur den Wattboden permanent verlegt, müsste der Mensch eigentlich ständig dagegen anbaggern“, erläutert Meynköhn. Leider unterhalte die öffentliche Hand das Fahrwasser nicht im eigentlich notwendigen Umfang. Und wenn, dann komme statt eines klassischen Nassbaggers immer öfter ein sogenanntes Wasserinjektionsgerät zum Einsatz, das mit hohem Wasserdruck das

Maschinenraum. Die effizienten Dieselmotoren treiben vier Voith-Schneider-Ruderpropeller an.



2.312

Kraft. Die vier Caterpillar-Hauptmaschinen bringen es auf eine Gesamtleistung von 2.312 kW.



Foto: Jörg Schwallenberg

”

Das wirtschaftliche Leben der Inseln ist darauf angewiesen, dass unser Schiffsbetrieb läuft.

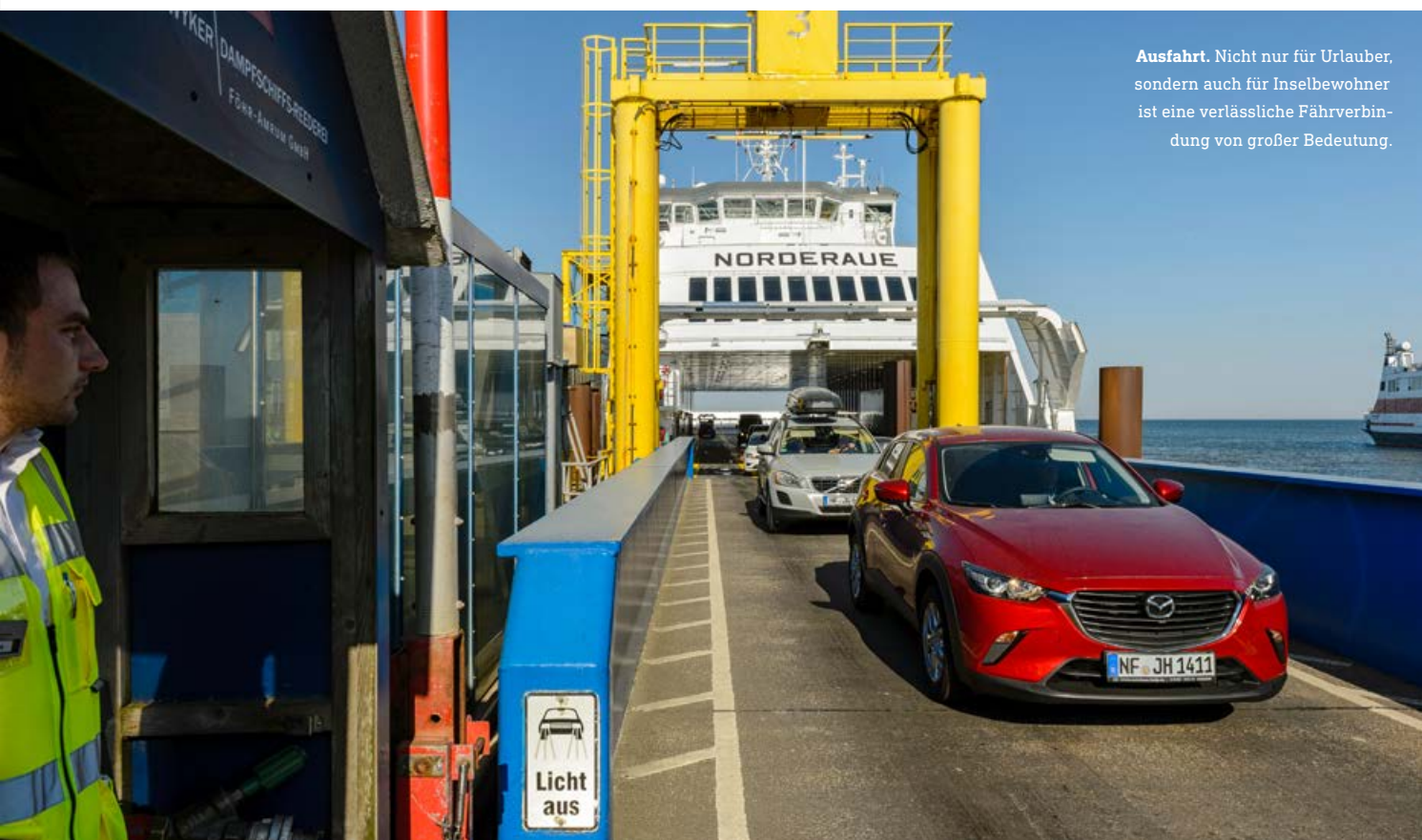
Axel Meynköhn,
W.D.R.-Geschäftsführer

Bodenmaterial aufwirbelt, damit die Strömung es verlagert. „Wir haben die Erfahrung gemacht, dass dieses Verfahren nicht so effektiv ist wie beispielsweise ein Saugbagger“, sagt Axel Meynköhn: „Die Folge ist oftmals, dass die Fahrwassertiefe deutlich früher abnimmt, als das Wasserinjektionsgerät zum nächsten Einsatz anrückt.“

Eine Folge: Die „Hilligenlei“ wird ab der kommenden Sommersaison nicht mehr von Schlüttsiel über Hooge und Langeneß bis nach Amrum weiterfahren. Stattdessen lässt die Fähre, wie seit Jahren schon im Winter, Amrum aus und fährt von Langeneß aus die Route zurück. Immer öfter sei es in den vergangenen Jahren vorgekommen, dass der Fahrplan geändert werden musste, damit das Schiff nicht festkommt. „Durch die längere Liegezeit auf Langeneß können wir solche Fahrplanänderungen zukünftig besser auffangen und zumindest den zuverlässigen

Anschluss der Halligen an das Festland gewährleisten“, so Meynköhn.

Nach einer knappen Stunde ruhiger Fahrt erreicht die „Norderaue“ den Hafen von Wittdün auf Amrum. Es ist kurz nach Niedrigwasser. Kaum zehn Meter neben dem Schiff schaut der Wattboden aus dem Wasser. Jan Englmaier steht wieder am seitlichen Steuerstand. Er hat das Schiff aufgestoppt, die letzten Dezimeter bis zur Kaikante beobachtet er wieder durch den gläsernen Boden unter seinen Füßen. Eine weiße Markierung an der Fähre nähert sich einer zweiten an Land. Als die beiden Linien deckungsgleich sind, stößt das Schiff leicht spürbar an den riesigen Fender am Kopf der Fährbrücke. Augenblicke später beobachtet Kapitän Englmaier, wie Fahrzeuge und Fußgänger an Land strömen – ihr Inselerlebnis kann beginnen. Der Urlaub hat für die meisten schon an Bord der „Norderaue“ angefangen. |...



Ausfahrt. Nicht nur für Urlauber, sondern auch für Inselbewohner ist eine verlässliche Fährverbindung von großer Bedeutung.

Brücke in die schwefel- arme Zukunft



| Scrubber | Die Schwefelobergrenze ab 2020 gibt der Schifffahrt ein ambitioniertes Ziel. Abgaswäscher sind für viele Reeder nur eine mittelfristige Lösung. Dennoch nehmen die Bestellungen zu. Text: Bastian Hebbeln

Es ist die Gegenwart, nicht die Zukunft – zumindest nicht die langfristige – beim Thema Schwefelobergrenze: der Scrubber (deutsch: Abgaswäscher). Kurz und mittelfristig soll dieser jedoch helfen, die ab 1.1.2020 gültigen Grenzwerte einzuhalten. Ab dann darf laut IMO-Richtlinie der Schwefelanteil im Treibstoff von Schiffen weltweit nur noch maximal 0,5 Prozent betragen. Bisher liegt der Grenzwert außerhalb von „Emission Control Areas“ wie Nord- und Ostsee bei 3,5 Prozent, innerhalb dieser sogar bei nur 0,1 Prozent.

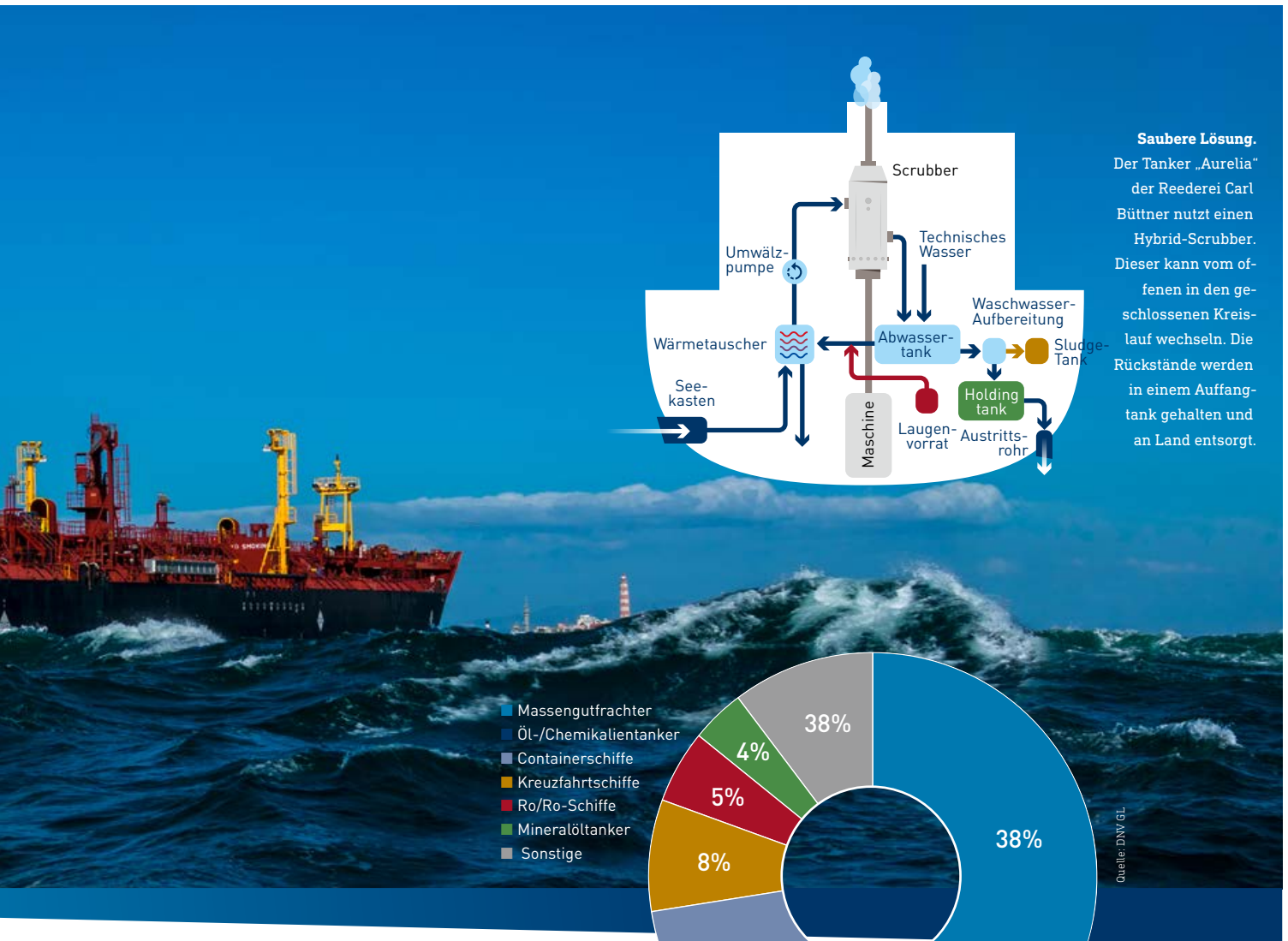
Derzeit sind es vorrangig drei Optionen, mit denen Schiffseigner und Charterer die neuen Regeln einhalten können: die Nutzung von teurerem Marinediesel oder sonstigen Kraftstoffen, die geltendes Recht erfüllen (Compliant Fuels), eine aufwendige Umrüstung auf Flüssigerdgas (LNG) oder eine Kombination des günstigen, aber hochschwefeligen Schweröls mit einem Scrubber. Ob sich die Investition in einen

Abgaswäscher am Ende lohnt, hängt vor allem davon ab, wie groß der Preisunterschied zwischen Schweröl und dem Compliant Fuel ist bzw. sich entwickeln wird.

| Gestiegene Nachfrage | „Aktuell nutzen nach unserer Kenntnis rund 15 deutsche Reedereien auf 50 Schiffen eine Abgasreinigungsanlage“, sagt das geschäftsführende Präsidiumsmitglied des VDR, Ralf Nagel. Grundsätzlich spricht für Scrubber vor allem die Wirtschaftlichkeit, besonders bei Nachrüstungen. Für das Jahr 2019 rechnet die Klassifikationsgesellschaft DNV GL mit einer Gesamtzahl von 2.400 Schiffen mit Scrubber-Installationen, das entspräche vier Prozent der weltweiten Flotte. Die Zahl der Bestellungen nimmt zu. Unlängst gab Hapag-Lloyd bekannt, zehn Schiffe der sogenannten Hamburg-Klasse mit einer Kapazität von 13.000 TEU nachrüsten zu wollen. „Wir halten es für wichtig, sich alle Optionen sehr genau anzusehen und

umfassend zu testen, um sich auf den richtigen Weg in die Zukunft für die Umwelt und das Unternehmen festzulegen“, sagt Richard von Berlepsch, Managing Director Fleet Management bei der Hapag-Lloyd AG. Zu diesen Optionen gehören für das Unternehmen auch Abgasreinigungssysteme.

Den Trend bestätigt Matthias Becker, General Manager Marine Solutions beim Scrubber-Marktführer Wärtsilä: „Derzeit sieht man eine klare Tendenz zu Nachrüstungen bei Scrubber-Aufträgen. Weniger als 15 Prozent aller Bestellungen sind für Neubauprojekte geplant.“ Da sich die Investition in einen Scrubber grundsätzlich über den verbrauchten Kraftstoff und einen etwaigen Mehrpreis für das Compliant Fuel amortisiert, haben große, schnelle Schiffe einen Vorteil gegenüber kleiner Tonnage mit geringem Verbrauch. Laut Becker erklärt dies auch die erheblichen Aktivitäten im Bereich der großen Containerschiffe und Bulkcarrier im Gegensatz



zu den geringen Stückzahlen bei kleinen Feederschiffen. „Ein Jahresverbrauch von mindestens 8.000 Tonnen pro Jahr darf als grober Anhaltspunkt genommen werden, ab wann eine Investition in eine Scrubber-Nachrüstung bei vertretbaren Amortisationszeiten sinnvoll sein kann.“ Die Gesamtkosten (Anlage plus Werftinstallation) variieren dabei von drei bis acht Millionen US-Dollar, je nach Größe und Komplexität. Charterer, die durch Scrubber Bunkerkosten sparen, beteiligen sich in Einzelfällen daran.

| Vorteil Hybrid-Scrubber | Die Investitionsentscheidung pro Scrubber wirft immer auch die Frage nach dem Verfahrenstyp auf. Beim „Open Loop“ werden die schwefelhaltigen Abgase durch die natürliche Alkalität des Seewassers im Durchlaufverfahren gewaschen. Das Prozesswasser wird unter Einhaltung der IMO-Vorgaben ins Meer abgeführt. Beim geschlossenen

Verteilung. Scrubber-Installationen sind breit gestreut über alle Schiffstypen. Große Massengutfrachter eignen sich besonders gut.

Kreislauf („Closed Loop“) werden stattdessen die Schadstoffe herausgefiltert und später an Land entsorgt. Dank der Behandlung des anfallenden Waschwassers sind keine großen Speichertanks an Bord erforderlich. Als Rückstand bleibt eine trockene, stark komprimierte schwarze Masse (siehe Grafik oben). Hybrid-Aggregate sind eine Kombination beider Systeme.

Ein wesentliches Auswahlkriterium ist neben dem Einsatzgebiet die Schiffsgewichte. Eine Nachrüstung ist nicht immer mit vertretbarem Aufwand zu realisieren, insbesondere wenn die bestehende Abgasführung als Bypass weiter

bestehen bleibt. Auch auf die Verfügbarkeit des verwendeten Alkalis bei geschlossenem Kreislauf, die Entsorgungskosten und das Angebot von hochschweißlichem HFO in den anzusteuern Häfen kommt es an. Denn es ist längst nicht ausgemacht, dass Schweröl auf längere Sicht gerade in kleineren Häfen überhaupt verfügbar sein wird.

Im kommerziellen Betrieb spielen vermehrt auch die Einschränkungen für den Gebrauch von Scrubbern im vorgesehenen Fahrtgebiet eine Rolle. So untersagte im November die Hafenbehörde von Singapur den Einsatz von „Open-Loop“-Scrubbern in ihrem Hoheitsgebiet ab 2020. Dabei sind die Auswirkungen dieses Systems auf die Meere umstritten. Während laut Umweltbundesamt bei zunehmender Verbreitung Auswirkungen auf die Meeres- →



Klare Position.

Der Geschäftsführer der Bremer Reederei
Carl Büttner,
Thorsten
Mackenthun.

→ umwelt zu erwarten sind, sehen dies Reeder wie Carl Büttner-Geschäftsführer Thorsten Mackenthun anders (siehe Interview rechts).

Schiffe mit „Open Loop“-Systemen operieren überwiegend in internationalen Gewässern und nicht in küstennahen oder als SECA-Gebiet ausgewiesenen Bereichen. Es ist die kostengünstigste Lösung. Doch mit dem Szenario wachsender Beschränkungen vor Augen, investieren die Eigner vermehrt in andere Systeme. „Für viele Schiffe wählen sie eine ‚Hybrid ready‘-Lösung, bei der mit geringem Aufwand der Closed Loop-Modus nachgerüstet werden kann“, sagt Wärtsilä-Experte Becker. „Die Gesamtheit dieser Systeme macht zirka 60 Prozent des Auftragsbuches aus.“

Am Ende bleibt es bei der Vielzahl von Unsicherheiten eine komplexe Entscheidung im Einzelfall, ob ein Scrubber für das jeweilige Schiff infrage kommt. In zehn oder 15 Jahren dürften die Abgaswäscher dann Geschichte sein. Die ambitionierten CO₂-Ziele der IMO für die Jahre 2050 beziehungsweise 2100 lassen sich aus heutiger Sicht nur mit alternativen Brennstoffen erreichen. |...



Strategie. AIDA Cruises setzt konsequent auf Scrubber. 2015 bekam die „AIDAmär“ zwei Anlagen.

Fotos: Carnival Corporation, Reederei Carl Büttner

Scrubber sind wirtschaftlich und umweltverträglich

? Wie bewerten Sie den derzeitigen Diskussionsstand zum Thema Scrubber in der Branche?

Mackenthun: Die Diskussion ist durch Emotion, Unwissenheit bzw. Falschinformationen, Finanzierungsnot, Werftplatzmangel und Preiserhöhungen gekennzeichnet. Viele Reedereien haben im Stillen wohl gehofft, dass die IMO die Schwefelregelung doch verschieben würde. Dadurch entsteht bei einigen eine zeitliche Notlage, ihre Flotte nachzurüsten. Dass die IMO die Einführung nachhaltig bestätigt hat, begrüßen wir aus Umweltgesichtspunkten ausdrücklich.

? Leisten Scrubber einen wirkungsvollen Beitrag zur Einhaltung der Richtlinie?

Ja. Und wir haben wenig Verständnis zum Beispiel für die Aussagen von Interessengruppen, die behaupten, „dass der Dreck, der sonst zum Schornstein hinausging, nun ins Meer geleitet wird“. Diese Aussage ist schlicht falsch, wie wissenschaftliche Studien belegen. Vielmehr erfährt der Schwefelgehalt des Wassers über eine Dauer von 150 Jahren in der dritten Nachkommastelle eine winzige Veränderung. Auch die Untersuchung der restlichen Mikropartikel von Schwermetallen wie Kupfer, Blei, Nickel, Chrom und Zink blieben allesamt unterhalb der

EU-Grenzwerte. Hier ist in der Öffentlichkeit noch viel Aufklärungsarbeit notwendig.

? Wie viele Schiffe Ihrer Reederei fahren mit Scrubbern, und welches System verwenden Sie?

Wir haben im Durchschnitt eine Flotte von zehn Schiffen. Vier Neubauten werden zwischen August 2019 und April 2020 abgeliefert. Von den fahrenden Schiffen sind zwei mit Hybrid-Scrubbern ausgestattet, die Neubauten werden alle ebenfalls damit ausgerüstet sein. Wir haben uns für Hybrid-Scrubber entschieden, da wir von vornherein den Umweltaspekt im Bewusstsein hatten und davon ausgegangen sind, dass es mit der Ankündigung von ECA-Zonen auch Gebiete geben wird, die einen „Closed Loop“ einfordern werden.

? Sollen weitere Schiffe nachgerüstet werden?

Nein, ein weiteres „Retrofitting“ ist nicht vorgesehen, da es sich aus Altersgründen bei den anderen Schiffen nicht mehr wirtschaftlich darstellen lässt. Bei diesen Schiffen werden wir MGO nutzen.

? Welche Erfahrungen haben Sie mit Scrubbern bisher gemacht?

Wir haben jeweils einen Prototyp zweier renommierter Hersteller auf dem MT „Levana“ (seit 2013) bzw. auf dem MT „Aurelia“ (seit 2016) in Betrieb

genommen. Wir sind mit beiden Fabrikaten sehr zufrieden, sodass wir beide Hersteller auch in die Makerlist der Neubauten aufgenommen haben. Der „Open Loop“-Betrieb funktionierte jeweils sofort problemlos, beim ersten Einbau benötigte der Hersteller eine gewisse Anlaufzeit, bis auch der „Closed Loop“-Betrieb reibungslos lief.

? Warum verwendet Büttner überhaupt vorrangig Scrubber anstatt alternativer Kraftstoffe?

Unser traditionelles Fahrtgebiet ist vor allem Nordwesteuropa, also die ohnehin seit 2015 bestehende ECA-Zone, in der Treibstoff mit nur 0,1 Prozent Schwefelanteil erlaubt ist. Insofern war es eine sehr einfache wirtschaftliche Betrachtung, das im Durchschnitt 250 Dollar je Tonne günstigere HFO im Vergleich zum MGO zu nutzen und es auf 0,1 Prozent Schwefelanteil zu reinigen.

? Wie beurteilen Sie das Thema LNG?

LNG ist eine Alternative, wenn die Verfügbarkeit garantiert werden kann, z.B. bei Fähren und Schiffen im Linienverkehr von und nach Häfen mit LNG-Bunkerstationen. Tanker und Bulker in weltweiter Fahrt wissen aber in den meisten Fällen nicht, wo sie in den nächsten Wochen und Monaten laden und löschen werden.

Rette sich, wer kann

Übung. Kontrolliert aussteigen: Helicopter Underwater Escape Training bei ma-co.

| Qualifizierung | Reeder aus der IMEC helfen, das neue Maritime Rescue Training Center im Hamburger ma-co zu finanzieren. Es dient dazu, Seeleute und Offshore-Mitarbeiter auf Krisensituationen vorzubereiten.

Begleitet von Vertretern aus Wirtschaft, Politik und Medien hat das ma-co maritimes kompetenzzentrum Mitte November mit Kunden und Mitarbeitern das Maritime Rescue Training Center im Hamburger Hafen eingeweiht.

„Künftig wollen wir neben Seeleuten auch verstärkt Personal für Offshore-Windkraftanlagen und Bohrrinseln nach internationalen Standards (OPITO und GWO) ausbilden“, sagt ma-co-Geschäftsführer Gerrit Küther. „Für ein so umfassendes Ausbildungsangebot mussten die Unternehmen ihre Mitarbeiter bisher quer durch Nordeuropa schicken. Künftig bieten wir die Fortbildungen mit modernstem Equipment auch in Hamburg an.“ ma-co setzt dabei auf die gute Erreichbarkeit der Hansestadt für die in Nordeuropa tätigen Unternehmen, von denen eine Vielzahl Niederlassungen in Hamburg unterhält.

Neben den Offshore-Lehrgängen wird ma-co mit dem neuen Trainingszentrum auch das Angebot für die internationalen Kreuzfahrtunternehmen und Handelsreedereien

erweitern und Lehrgänge zu Safety & Security durchführen. „Seeleute müssen auf einem hohen Standard ausgebildet werden, damit sie auch nach jeder Schicht sicher in ihre Kojen kommen“, sagt Torben Seebold, ITF/ver.di-Bundesfachgruppenleiter Maritime Wirtschaft.

| Höhere Überlebenschance | Das Center beherbergt neben einem Schwimmbad für Überleben auf See auch Trainingsanlagen für Helicopter Underwater Escape Training (HUET) und Helikopter-Rettung, eine Rettungsbootanlage sowie Schulungs- und Sozialräume. In einer Übung demonstrierten die Ausbilder, wie sich Menschen im Notfall bei einer Notwasserung im Meer aus dem Helikopter retten können.

Auswertungen der US Navy zeigen: Ohne Ausbildung überleben nur 66 Prozent, mit Sicherheitsschulung 91 Prozent. „Diese Ausbildung kann Leben retten“, so Küther. „Die Möglichkeit, zukünftig alle zur Verfügung stehenden Rettungsmittel nicht nur in der Theorie, sondern auch in der Praxis demonstrieren und nutzen zu können, ermöglicht eine qualitativ optimale Ausbildung.“

Co-finanziert wurde die neue Trainingsanlage aus Mitteln der Reeder in der IMEC International Maritime Employers' Council, der ITF International Transport Workers' Federation und der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. Die Investitionen belaufen sich insgesamt auf rund 2,85 Millionen Euro. ■■■

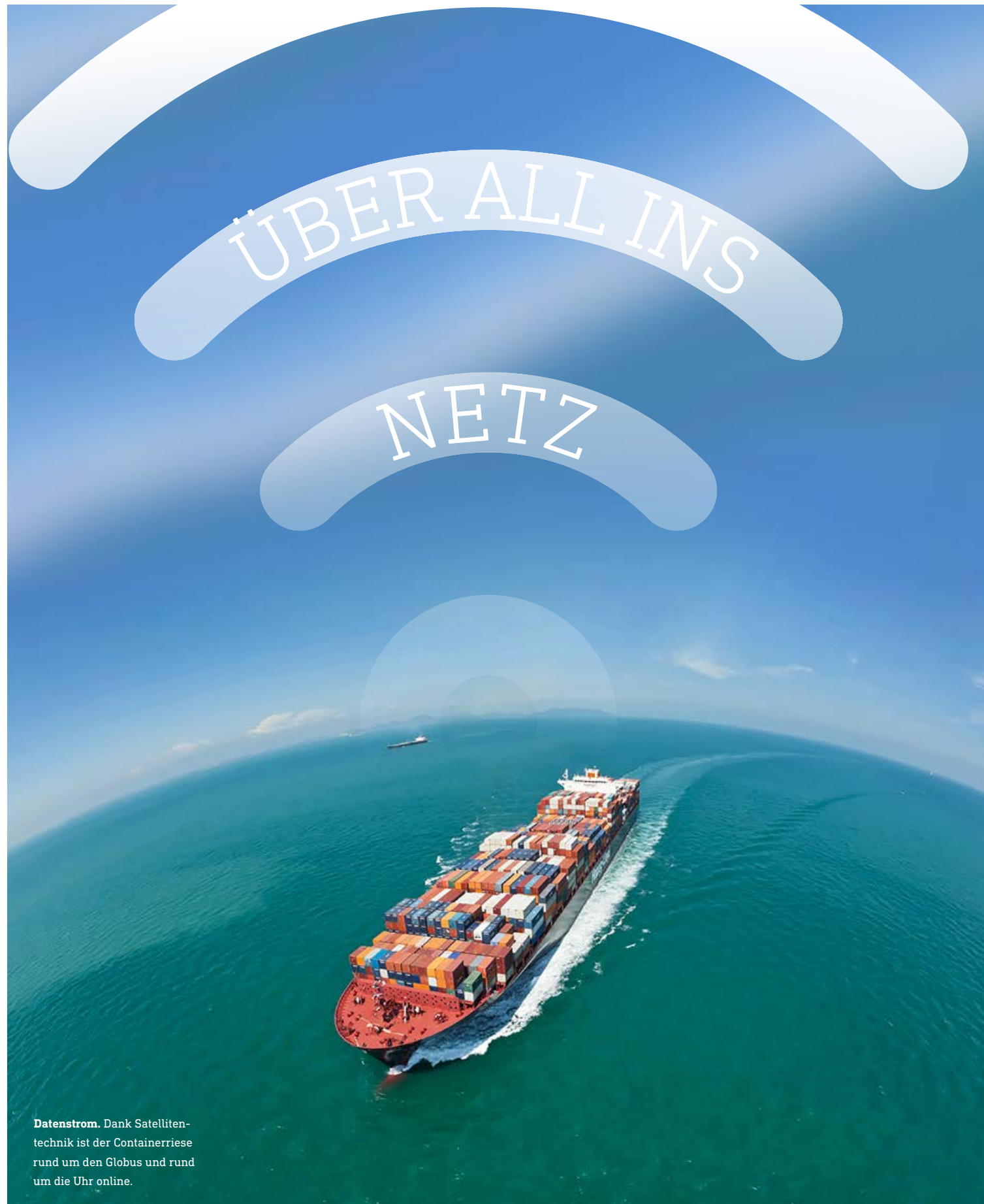


Einweihung. Heinz Brandt (Vorstand ma-co), Torben Seebold (ITF/ver.di), Francesco Gargiulo (IMEC) und Dieter Schumacher (Vorstand ma-co, v.l.).

ma-co: Seeleute fortbilden

■■■ ma-co ist das Qualifizierungsunternehmen der deutschen Seehafenbetriebe mit Standorten in Hamburg, Bremen, Bremerhaven und Wilhelmshaven. Neben Fort- und Weiterbildung in den Bereichen Hafen, Umschlag & Logistik ist ma-co das führende Unternehmen für die Sicherheitsausbildung von Seeleuten in Deutschland.

www.ma-co.de



ÜBER ALL INS NETZ

Datenstrom. Dank Satellitentechnik ist der Containerrieser rund um den Globus und rund um die Uhr online.



| Internet | Deutsche Reedereien machen ihre Bord-IT fit für die Zukunft. Durch die schnelle Vernetzung rücken Schiffe und Crew immer näher an Land. Künftig ermöglichen leistungsfähigere Satelliten noch höhere Bandbreiten. Text: Gunther Meyn

Die Digitalisierung in der Seeschifffahrt schreitet voran. Immer mehr Reedereien rüsten ihre Flotten-IT mit leistungsfähigen Breitbandanschlüssen für einen schnellen Internetzugang aus – und machen sie damit fit für die smarte Zukunft. Schon jetzt wird auf modernen Frachtschiffen eine wachsende Menge an digitalen Informationen erfasst, gesammelt und versendet.

| Internet als Crew-Welfare | Von der Performancesteigerung an Bord profitiert auch die Besatzung. „Internetzugang auf hoher See ist für Seeleute ein wichtiges Entscheidungskriterium bei der Wahl ihres Arbeitgebers“, erklärt Holger Borchers, IT-Manager bei Briese Schifffahrt.

Die Leeraner Reederei hat bereits 35 Schiffe ihrer Flotte mit einer Breitbandanbindung ausgestattet. Tendenz: steigend. „Wir nutzen VSAT als primäres System und Iridium als Back-up“, so Borchers. Damit lasse sich eine maximale Geschwindigkeit von bis zu 2 Mbit (Download) bzw. 512 (Upload) erreichen. Zumindest theoretisch. „Die garantierte Mindestgeschwindigkeit (CIR) liegt bei 96 kbit bzw. 64 kbit.“

Jedes Briese-Crewmitglied erhält einen kostenlosen Voucher mit 500 Megabyte Datenvolumen pro Monat. Das reicht für die Nutzung von Social Media und E-Mail-Ver-

Aufrüstung. Mit vereinten Kräften wird die VSAT-Antenne auf den Briese-Frachter „BBC Citrine“ montiert



IT-Rack. Steuerungselektronik, Modem, Firewall und Netzwerkkomponenten passen in einen kleinen Schrank.

kehr. Damit kommt Briese auch den Empfehlungen der Maritime Labour Convention (MLC, 2006) nach, die einen angemessenen und bezahlbaren Zugang zu „E-Mail- und Interneteinrichtungen“ vorsieht.

Auch Hapag-Lloyd stattet seine Flotte sukzessive mit einem WLAN-Netz für die Mitarbeiter an Bord aus. Zuletzt wurden alle 40 unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe umgerüstet. „Bisher war das Surfen für die Mannschaft nur an einem speziell dafür bereitgestellten Notebook möglich“, sagt Florian Liebetreu, Director Maritime IT, bei Hapag-Lloyd. „Jetzt hat jedes Besatzungsmitglied ein mo- ➔“



Fotos: Hapag-Lloyd, Briese Schifffahrt (2)



Tempomacher.

Unter dieser Kuppel befindet sich die bewegliche Sat-Antenne.



Datenschutz.

Schulung der Crewmitglieder zur sicheren Nutzung der Hardware an Bord.

→ natürliches Datenvolumen von 450 Megabyte und kann sich mit seinem eigenen Endgerät ins Crewnetzwerk einloggen.“ Die Reedereien achten allerdings darauf, dass die Seeleute nicht zu lange am Handy hängen. Dabei geht es sowohl um die soziale Interaktion (Rückzug aus der Gemeinschaft) als auch um Sicherheitsbedenken (täglicher Umgang mit schwerer Ladung).

Nahezu unverzichtbar ist der Netzzugang für den täglichen Schiffsbetrieb, etwa zur Dateübermittlung an offizielle Stellen wie Hafenbehörden. Übermittelt werden beispielsweise Ankunftszeiten, Reisedauer, Kraftstoffart oder Eintritt in eine ECA-Zone.

Längst hat auch Big Data Einzug ins Schiffsmanagement gehalten. Bei Hapag-Lloyd etwa werden Schiffsdaten zum unternehmenseigenen Fleet Support Center in Hamburg übermittelt. Experten werten dort die Informationen aus und koordinieren die Flotte, um ihre Effizienz zu steigern.

Zeaborn Ship Management sammelt und analysiert Flottendaten in seinem Hamburger Vessel Performance Monitoring Center. „Ein Teil der Schiffe ist mit automatischen Messsystemen ausgestattet. Die Sensoren auf diesen Referenzschiffen erheben im Fünfminutentakt bis zu 300 Daten und übermitteln diese täglich an Land“, so Michael Brandhoff, COO bei Zeaborn Ship Management.

| Drei große Systeme | Für den dauerhaften Netzzugang setzen große Reedereien wie Hapag-Lloyd und CPO auf „FleetXpress“ von Inmarsat. Das britische Unternehmen

Back-up. Kleine Iridium-Antenne für den Zugang zur großen Datenwelt



Fotos: Hapag-Lloyd (4), Breese Schifffahrt

verfügt über das leistungsfähigste Satellitennetzwerk für den maritimen Einsatz. Möglich macht das die schnelle Datenverbindung über das hochfrequente Ka-Band. FleetXpress ist der Hybrid VSat-Service von Inmarsat und eine Erweiterung des etablierten, aber zurzeit noch langsameren (0,5Mbit) „FleetBroadband“-Service, der mit L-Band-Frequenz arbeitet.

„Dabei kommt die Spot-Beam-Technologie zum Einsatz“, erklärt Christian Fölster, Sales Manager von Inmarsat Maritime, „Unsere vier I-5-Satelliten decken jeweils 89 breitflächige Spots ab und sorgen damit auf allen großen Meeren für ausreichend Konnektivität. Pro Spot ist ein Datendurchsatz von weit über 100 Mbit vorhanden. Damit können pro Schiff bis zu 10 Mbit erreicht werden.“ 2020 und 2021 schickt Inmarsat zwei neue, noch leistungsfähigere Satelliten ins All. „Die I-6-Generation hat die vierfache Performance eines I-5-Satelliten. Das Hybrid-System wird sowohl L-Band als auch Ka-Band unterstützen.“

Die hohe Performance hat aber ihren Preis. „Inmarsat-Systeme sind im oberen Preissegment angesiedelt“, erklärt Heiko Höfer, Geschäftsführer von Nordic IT Marine Communications. „Für Reedereien mit geringerem IT-Budget eignet sich auch eine Iridium-Anlage. Das bewährte System ist nicht nur deutlich günstiger in der Anschaffung, sondern auch leichter zu installieren.“ Der IT-Experte berät Reedereien bei der Umstellung ihrer Sat-Kommunikationssysteme und installiert die notwendige Hardware an Deck. „Im Gegensatz zu geostationären Systemen wie Inmarsat oder Eutelsat kreisen die 66 Iridium-Satelliten in erdnahe Umlaufbahn



in 780 Kilometern Höhe“, erklärt Höfer. „Diese lassen sich mit kompakten, nur acht Kilo schweren Antennen ansteuern.“ Der Datendurchsatz von maximal 352 kbit ist jedoch geringer. Mit der neuen Satellitengeneration „Certos“ wird aber auch Iridium seine Performance deutlich steigern.

Die dritte Satellitenvariante für die Vernetzung an Bord sind VSAT-Systeme. „Dabei switcht die Antenne je nach Schiffsposition zwischen unterschiedlichen Sat-Providern. Die Dienstleistung erbringen Provider, die bis zu 35 geostationäre Kommunikationssatelliten in ihr eigenes Netzwerk einbinden“, erklärt Schiffs-IT-Experte



Höfer. Unternehmen wie Zeaborn und NSB favorisieren diese Variante. NSB hat sich im letzten Jahr für ein VSAT-System von Marlink, einem führenden Anbieter von Sprach- und Konnektivitätsdiensten, entschieden. Das Volumenpaket umfasst 5 Gigabyte monatlich pro Schiff. Neben zahlreichen Software-Features enthält es auch ein medizinisches Assistenz-System („Telemed“), das in Notfällen schnelle Online-Hilfe zu medizinischem Fachwissen liefert.

| Safety First | Bei allen IT-Systemen an Bord steht das Thema Sicherheit selbstverständlich an erster Stelle. „Grundsätzlich

Bord-Alltag. Kapitän Björn Kropp an seinem Arbeitsplatz (r.), Crewmitglied Eduardo Varcas beim privaten Surfen.

ist eine strikte Trennung zwischen Crewnetzwerk und den betrieblichen Systemen Pflicht“, rät IT-Experte Höfer. So handhaben es auch die genannten Reedereien. Bei Briele etwa gibt es getrennte Netze für Owner, Crew, ECDIS (Seekarten) und mobile Daten (3G/4G). Auch Hapag-Lloyd ergreift eine Vielzahl von Maßnahmen, um das Bordnetzwerk zu schützen. Firewalls filtern die Inhalte, Antiviren-Programme scannen die Systeme auf Bedrohungen, E-Mail-Filter sortieren Spam aus.

Notfalls geht es aber auch ganz ohne digitale Unterstützung. „Wenn es sein muss, können wir auch manuell navigieren – ein wichtiger Teil der Ausbildung ist die astronomische Navigation. Dadurch sind wir nicht komplett von der Technik abhängig“, sagt Björn Kropp, Kapitän auf dem Hapag-Lloyd-Frachter „Colombo Express“. Quasi maritimes Know-how als Technik-Back-up. |...



Menschen im Mittelpunkt

... Die Themen Digitalisierung und Vernetzung bestimmen die Debatte um die Zukunftsfähigkeit des Standorts Deutschland – zunehmend auch in der Schifffahrt. Dabei geht es in erster Linie um den Austausch von Schiffsdaten mit der Zentrale an Land, um die Flotte noch sicherer und effizienter managen zu können. Es geht aber auch um etwas scheinbar ganz Profanes: Kommunikation. Die Menschen an Bord, die teilweise monatelang Tausende von Seemeilen entfernt von ihren Familien ihrem herausfordernden Job nachgehen, bekommen dank der modernen Satellitentechnik die Chance, mit ihren Lieben zu Hause in Kontakt zu bleiben – über die Sozialen Medien, E-Mail oder Skype. Die Zahl der Reedereien, die hier für die Mitarbeiter investieren, wächst kontinuierlich. Sie wissen: Es ist wichtig, den Beruf der Seeleute attraktiv zu halten – denn der Fachkräftemangel hat auch unsere Branche im Griff. Die exzellent ausgebildeten Offiziere, die allzu schnell aus vielen Branchen in Richtung Land abgeworben werden, fehlen an Bord der Schiffe. Und eine vernünftige „Work-Life-Balance“ ist für viele Bewerberinnen und Bewerber auch in unserer Branche längst ein wichtiges Kriterium bei der Auswahl ihres Arbeitgebers.

Gewiss: Zuletzt war viel von autonom fahrenden Schiffen die Rede. Doch die Verantwortung für die Milliardenwerte werden weiter Menschen haben – egal ob auf der Brücke oder im entfernten Kontrollraum. Es wird immer darauf ankommen, dass Schiffe und Ladung in guten Händen sind. Vernünftig ausgebildetes und verantwortungsbewusst handelndes Personal bekommt man nur, wenn nicht nur der Job interessant ist, sondern auch das Umfeld stimmt. Die Seeschifffahrt hat hier mit weltweit gültigem Mindestlohn und dem sozialen Rahmen der Maritime Labour Convention Standards gesetzt, die für andere Branchen Vorbildcharakter haben. Der Zugang zu modernen Kommunikationsmitteln ist hier ein weiterer Baustein.

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR



Drei Buchstaben für eine smarte Schifffahrt

| Zulieferer-Serie | Von der Stromerzeugung über elektrische Antriebe bis hin zur innovativen Software: ABB Automation versorgt die maritime Branche mit einem breiten Produktportfolio. Ein Überblick.

Text: Sabrina Junge

Kassenschlager. Azipod®-Antriebe zeichnen sich durch eine hohe Laufruhe und Zuverlässigkeit, eine exzellente Manövrierfähigkeit und eine hohe Energieeffizienz aus. Sie verbrauchen bis zu 15 Prozent weniger Treibstoff.



Weltweit arbeiten etwa 2.000 Mitarbeiter in 28 Ländern für den Marine-Bereich von ABB Automation – 900 davon im Service. Einer von ihnen ist Martin Schiefer. Der gebürtige Kölner ist Leiter der Marine-Abteilung von ABB Automation in Hamburg – und bereits seit 26 Jahren im Unternehmen. Vor Ort sorgen Schiefer und seine Kollegen dafür, dass Kunden für ihre ABB-Produkte rund um die Uhr einen Ansprechpartner haben. Sie koordinieren Reparaturaufträge, Wartungen und andere Serviceanfragen.

Das Produktportfolio kennt der 53-Jährige aus dem Effeff – und das, obwohl es riesig ist. „Im Prinzip finden Sie auf jedem Schiff etwas von uns – und sei es nur ein Lichtschalter oder Temperaturmesser“, sagt Schiefer. „Von der Stromerzeugung über Automation in Form von Software bis zum elektrischen Antrieb: Bei uns bekommen Kunden in Sachen →



Meilenstein. Die Passagierfähre „Suomenlinna II“ wurde mithilfe des „ABB Ability Marine Pilot Control“ von Land aus erfolgreich durch ein vorher definiertes Hafenareal gesteuert. Der Versuch fand außerhalb der üblichen Betriebszeiten, mit ausreichendem Abstand zur Küste und ohne Passagiere an Bord statt.



➔ **Elektronik alles aus einer Hand.** Insbesondere Kreuzfahrtreedereien nehmen dieses Angebot gern an: „95 Prozent aller Kreuzfahrtschiffe haben in irgendeiner Form ABB-Technik an Bord. Häufig rüsten wir die Schiffe elektrisch komplett aus – wie beispielsweise die ‚AIDAprima‘ und ‚AIDAprima‘“, berichtet der erfahrene Elektrotechniker.

| Zweite Luft | Zum elektrischen Rundum-sorglos-Programm der beiden Kussmund-Schiffe gehörten etwa jeweils zwei Azipod®-Antriebe: Diese energieeffizienten Maschinen zeichnen sich dadurch aus, dass Propeller und Elektromotor in einer um 360° drehbaren Gondel unter dem Schiff montiert werden – und so ohne mechanisches Umlenkgetriebe auskommen. „Weltweit haben wir diese Propeller-Gondeln in mehr als 100 Kreuzfahrtschiffen installiert“, erklärt Schiefer. Je nach Schiffstyp und -größe braucht es zwischen zwei und drei Antrieben. Einer bringt dabei bereits bis zu 250 Tonnen auf die Waage.

Neben den Azipods® verfügen die AIDA-Schiffe über diverse Motoren und

Generatoren von ABB, die eine sichere Stromversorgung an Bord gewährleisten. „Außerdem haben wir sie mit Verteiltransformatoren und Schaltanlagen, Frequenzumrichtern, Landstromanschlüssen sowie Turboladern ausgerüstet“, erzählt Schiefer. Die auf den Gasmotoren sitzenden Turbolader haben im Hause ABB eine lange Tradition: Durch die Nutzung der Abgasenergie verschaffen die kleinen Kraftprotze Schiffsmotoren „die zweite Luft“. So verbessert sich nicht nur die Leistung des Motors, er verbraucht auch weniger und stößt weniger Emissionen aus.

| Digitale Finesse | Allgemein spielt die kontinuierliche Verbesserung der Energieeffizienz bei ABB eine große Rolle. Dabei scheut sich das Unternehmen nicht, neue Wege zu gehen: „Statt auf den herkömmlichen Wechselstrom zu setzen, liefern wir seit einiger Zeit Schiffe mit einem Gleichstromnetz aus“, sagt Schiefer. Das habe den Vorteil, dass man den Verbrennungsmotor, der den Generator antreibt, am optimalen Punkt der Brennstoffverbrauchs-kurve betreiben kann – „um so insgesamt



Fachmann. Der studierte Elektrotechniker Martin Schiefer ist verantwortlich für die maritime Sparte in Deutschland.

Über ABB

••• ABB ist ein großes Technologieunternehmen, das in die Bereiche Elektrifizierungsprodukte, Robotik und Antriebe, industrielle Automation und Stromnetze sowie Energieversorgung aufgeteilt ist. Einen Großteil der Stromnetzsparte verkaufte ABB Mitte Dezember für 5,5 Milliarden Euro an den japanischen Mischkonzern Hitachi.

ABB ist weltweit tätig und beschäftigt etwa 136.000 Mitarbeiter in 100 Ländern. Der Konzern entstand 1988 aus der Fusion der schwedischen ASEA und der schweizerischen BBC. Die Wurzeln dieser Vorgängerfirmen reichen bis ins Jahr 1883 bzw. 1890 zurück.
www.abb.com



Servicezentrale. Am Hamburger Standort von ABB Automation arbeiten insgesamt 135 Angestellte.

Fotos: ABB



Hightech-Koloss.

Unter dem Heck moderner Kreuzfahrtschiffe hängen meist zwei bis drei Azipod®-Antriebe.

Bordspannung.

ABB ist der weltweit größte Hersteller und Serviceanbieter von Transformatoren.



bis zu 25 Prozent Kraftstoff zu sparen“, erklärt Schiefer.

Für die perfekte Schiffperformance bietet ABB seinen Kunden jedoch nicht nur Hardwarelösungen – auch ausgefeilteste Software gehört zum Portfolio. Ein Beispiel ist das Marine Advisory System „OCTOPUS“, das verschiedene Hilfstools umfasst. „Das sind selbstlernende Systeme, die an Bord installiert werden und beispielsweise den Brennstoffverbrauch im Zusammenhang mit der Neigung des Schiffes überwachen und Optimierungsvorschläge machen“, erklärt Schiefer. Dazu gehört etwa auch Motion Monitoring und Forecast: Dieses Modul berechnet für das Schiff die optimale Route und Geschwindigkeit – je nach Schiffstyp, Ladung und aktueller Wetterlage. „Das Fleet Operation Center von Carnival Maritime in der Hamburger HafenCity etwa nutzt dieses Tool, um die eigene Kreuzfahrt-Flotte zu überwachen“, so Schiefer.

Auch die Crew der Umweltforschungsyacht „Fantastiko“ setzt im Kampf gegen Plastik auf das intelligente System: Die Software unterstützt die Wissenschaftler

dabei, optimale Routen zu planen sowie die Kraftstoffeffizienz zu maximieren.

| Smarte Symphonie | Eine innovative Kombination aus Hard- und Software ist die Situationserkennungslösung „ABB Ability Marine Pilot Vision“. „Hier rüsten wir das Schiff rundum mit Sensoren, optischen Infrarotkameras und Laser-Abstandsmessern aus. Im Zusammenspiel mit einer Kartensoftware können Schiffe so selbst im dichtesten Nebel sicher an die Pier manövriert werden – denn die Technik sieht Details, die das menschliche Auge nicht erfassen kann“, erklärt Schiefer. Ebenfalls neu ist das dynamische Positioniersystem „ABB Ability Marine Pilot Control“, das sich über ein Touchscreen-Display steuern lässt. Mit diesen Lösungen kann man Schiffe nicht nur sicherer und effizienter manövrieren – auch eine Fernsteuerung ist möglich. So gelang ABB erst Anfang Dezember der Coup, die Eisklasse-Passagierfähre „Suomenlinna II“ von einem Kontrollzentrum an Land aus durch ein Testgebiet in der Nähe des Hafens von Helsinki zu steuern.

Autonome Schifffahrt ist dabei eines von vielen Zukunftsthemen, das ABB vorantreibt. So entwickelt der Konzern auch die Elektronik, um Brennstoffzellen in das Netz an Bord einzubinden. Hier habe man bereits erste Pilotprojekte in den USA und in Skandinavien auf den Weg gebracht, berichtet Schiefer. Einen Schritt weiter ist man in Sachen Batteriebetrieb an Bord von Schiffen: So pendeln aktuell bereits zwei vollelektrische Fähren zwischen dem dänischen und dem schwedischen Festland. Die Krux: Das Zeitfenster, um die 4.160 kWh starken Batterien aufzuladen, ist extrem kurz. Auch dafür hat sich ABB eine smarte Lösung einfallen lassen: „Wir haben für beide Anlegestellen jeweils einen vollautomatischen Roboterarm zur Zwischenladung der Fähren entwickelt“, sagt Schiefer. „Der setzt die Stecker selbst bei stärkerem Wellengang präzise und schnell.“ |...|

Bestens vorbereitet auf Januar 2020

| Branchentreffen | Es war wie ein Neustart, im digitalen Neusprech ein Relaunch: Das HANSA Forum wechselte ins Sofitel Richtung Hafen und änderte den Fokus von der Finanzierung auf die Umwelt. Text: Max Johns



Clemens Toepfer. Mit VesselBid konnte er schon erfolgreich zwei Schiffe verauktionieren.



Erik Helberg. Bot Balsam für die Seele, als er berichtete, Reedereien seien strukturell unterbewertet.



Christoph Toepfer. Zeigte, dass auch erfolgreiche Modelle sich schnell weiterentwickeln müssen.

Fotos: Thomas Wäger

Ins Zentrum des HANSA Forum 2018 wurde statt der reinen Schiffsfianzierung dieses Mal die Umwelt gestellt, und so passte es, dass das Publikum ein wenig quer zur Bühne saß. Denn so manch einer fragte sich, ob so viel Diskussion zu Scrubbern wirklich hilfreich war. Gut kam der Wechsel trotzdem an, bevor die vielleicht wichtigste Schifffahrtskonferenz am Standort in ihrem eigenen Erfolg zu verstauben drohte.

Der Erkenntnisgewinn war zumindest überschaubar, nachdem Sverre Björn Svenning von Fearnleys schon festgestellt hatte, dass 2019 zwar sehr disruptiv werde, das aber wenig mit den neuen Schwefelgrenzwerten zu tun haben werde.

Vielmehr glaubt man bei Fearnleys, dass gerade im wichtigen Bulkmarkt die

Flotte immer noch schneller wächst als die Nachfrage und ein Marktgleichgewicht noch in weiter Ferne liegt. Sein Fazit: Für die meisten Schiffstypen wird es im angebrochenen Jahr entweder schlecht oder sehr schlecht.

| Gut gerüstet | Nach dem leicht depressiven Auftakt setzte Hapag-Lloyd-COO Anthony Firmin einen völlig anderen Akzent. Die Märkte seien komplex, aber bei guter Planung könne man damit umgehen. Der Fokus auf Scrubber sei falsch, denn bis Ende 2019 könnten höchstens 1.500 Stück installiert sein – und das bei einer Weltflotte von über 60.000 Handelsschiffen. Daher sei der entscheidende Punkt, ob die richtigen Treibstoffe verfügbar seien. Hapag habe für sich die Frage, die ab 2020 mehr

als eine Milliarde Dollar Zusatzkosten beschere, vorausschauend beantwortet und entlang der Hauptrouten bereits Verträge mit Lieferanten geschlossen. Welche Prämie für MGO zu entrichten sei, bleibe weiterhin unklar, weshalb mit der Marine Fuel Recovery Charge ein neuer Modus Vivendi mit den Kunden für die Bunkerkosten noch weit vor dem 1.1.2020 etabliert werde.

Die Herausforderung bestehe operationell vor allem darin, dass die neuen Treibstoffe auch kompatibel seien. Dies lasse sich nur durch aufwendige Praxis-tests feststellen. Dem viel diskutierten LNG erteilte Firmin als reiner Übergangstechnologie eine höfliche Absage – zumindest auf längere Sicht. LNG reiche nicht, um die neuen Schwefel- und CO₂-Grenzen zu erreichen. Firmin sprach sich im Sinne



Diskussion. Uneinig waren sich die Diskutanten, ob die neuen Schwefelgrenzwerte eher eine Chance oder ein Problem seien.



Botschaft. Sven Stenberg Mölholt beschwor eine bessere Compliance der Bunkerindustrie.

der Umwelt leidenschaftlich für scharfe Kontrollen aus. Schließlich ließen sich bei einem Roundtrip nach Asien über 1,5 Millionen Dollar einsparen, wenn man das alte Schweröl nutze. Aus Schummelei dürfe kein Geschäftsmodell werden.

| Vertikal integriert | Die zweite Zentralbotschaft des Tages gab Ian Beveridge, der Chef der Schulte Group – und damit Herr über mehr als 650 eigene und gemanagte Schiffe. Eigentum, Operation und Management würden sich immer klarer trennen. Beveridge sieht einen klaren Trend zur Professionalisierung an der Spitze der Dienstleister. Dabei gehe es um Standardisierung, Digitalisierung und schiere Größe.

Zugleich glaube er an weitere vertikale Integration der maritimen Services. Die Tiefe gerade der softwaregestützten Dienstleistung mit der Auswertung von Big Data werde deutlich zunehmen. Dies könnten sich aber nur die wirklich großen Manager leisten. Schulte setze beispielsweise auf MariApps.

Langfristig erwartet Beveridge kleinere Crews und dafür eine Zunahme an Teams, die die Schiffe ad hoc und kurzzeitig unterstützen. Höhere Automatisierung erlaube zwar die teilweise Steuerung und Unterstützung von Land aus. Die Betreuung werde dadurch aber auch erheblich anspruchsvoller. Die Folge: Berufsbilder entlang der gesamten Wertschöpfungsket-

te würden sich ändern. Viel Potenzial für Crews erwarte er künftig in Afrika.

| Sukzessive abgelöst | Erik Helberg von Platou bot Balsam für die Wunden des irritierten Investors. Alternative Kapitalformen würden den klassischen Bankkredit immer weiter ablösen. Informierte Investoren müsse überzeugen, dass bei einer P/E-Ratio von zwei bis fünf sehr viel Luft nach oben sei. Amazon und ähnliche börsennotierte Firmen würden bei einem Wert von 40 noch gekauft. Allerdings predigte er auf dem HANSA Forum zu den Bekehrten. Trotzdem war ihm großer Applaus sicher.

| Erfolgreich versteigert | Clemens Toepfer konnte schließlich über eine wirkliche Erfolgsgeschichte eines maritimen Start-ups berichten. Mit VesselBid hatte er eine Auktionsplattform für Schiffe gestartet, die bei geringen Gebühren sehr transparent arbeite.

„Buxharmony“ und „Tschaikowsky“ waren zwei große Transaktionen, die bereits erfolgreich gelaufen sind. Alternative Ideen gedeihen also weiter am Standort Hamburg. Eine ermutigende Botschaft. VesselBid nimmt lediglich ein Prozent des Verkaufspreises als Kommission. Anders als bei Auktionen für Konsumenten verlängere sich die Zeit, in der man bieten könne, mit jedem Gebot. |...



Foto: Christian Stelling/HANSA

Anthony Firmin. Zumindest für die Linien wird der richtige Treibstoff verfügbar sein. Die Planung muss aber heute schon stehen.

Die Masse macht's

| Finanzierung | Das Hamburger Fintech Marvest bietet die erste Crowdfunding-Plattform für maritime Investments. Erstes Projekt ist die „Louise Auerbach“.

Erstmals im deutschsprachigen Raum wird ein Crowdfunding-Projekt zur Schiffsfinanzierung angeboten. Die 2018 gegründete Marvest GmbH mit Sitz in Hamburg ermöglicht über die Online-Plattform www.marvest.de maritime Finanzierungsprojekte. Mit der „Louise Auerbach“ hat sie aktuell das erste digitale Schiffsinvestment gestartet. Dabei kooperiert das junge Unternehmen mit der Reederei Auerbach Schifffahrt.

Die Reederei steht seit 2010 für innovatives und qualitativ hochwertiges Schiffsmanagement. Die Flotte des Hamburger Schifffahrtsunternehmens transportiert weltweit Schwergut- und Projektladung und umfasst aktuell 17 Mehrzweckschiffe mit eigenem Ladegeschirr.

Objekt. Die „Louise Auerbach“ ist das erste Schiff, für das über die Plattform Kapital eingeworben wird.

Mit dem ersten Finanzierungsprojekt bietet Marvest Investoren die Möglichkeit, in ein 2007 gebautes Mehrzweckschiff und somit in einen stark wachsenden Nischenmarkt der Schifffahrt zu investieren – bei einem Festzins von 6,5 Prozent Zinsen pro Jahr und einem zusätzlich möglichen Erfolgszins. Insgesamt sollen so 1,5 Millionen Euro des für den Kauf des Schiffs eingesetzten Eigenkapitals refinanziert werden.

Die Laufzeit beträgt sechs Jahre. „Die Crowdfunding-Plattform Marvest ist für uns Pionier digitaler Zukunft der Schifffahrt. Ein moderner, transparenter und innovativer Ansatz, um attraktive maritime Projekte zu finanzieren“, sagt Auerbach-Geschäftsführer Lucius Bunk.

| Neue Quelle | Marvest ermöglicht privaten und professionellen Investoren ein transparentes und digitales Investieren in maritime Projekte und schafft gleichzeitig eine neue Kapitalquelle für Schiffseigner.

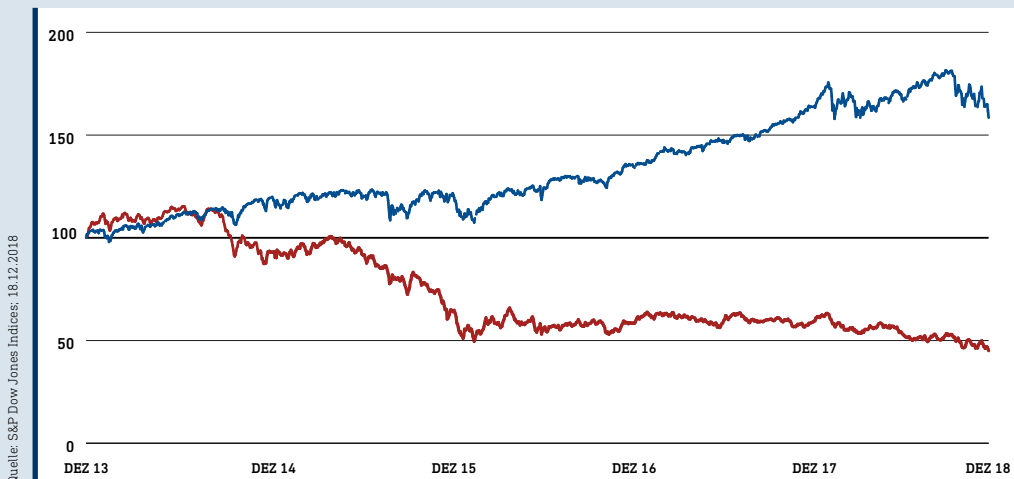
Das Crowdfunding-Konzept ermöglicht es erstmals, unkompliziert und digital in die Schifffahrtsbranche zu investieren und das eigene Portfolio bereits ab einer Mindestanlage von 500 Euro zu diversifizieren. Gründer und Geschäftsführer von Marvest ist Nikolaus Reus, der bereits eine der führenden Investment-Plattformen in Deutschland begleitet hat und früher für eine große Hamburger Reederei tätig war. |...



Innovation. Nikolaus Reus (links) von Marvest und Lucius Bunk kooperieren bei der Finanzierung des 138 Meter langen Mehrzweckfrachters.

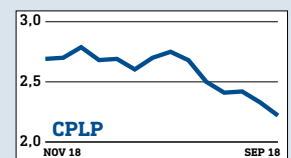


Fotos: Auerbach Schifffahrt, Marvest



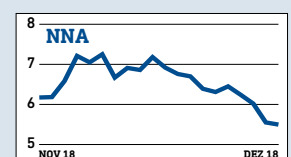
S&P 500 (TR)
158,46

Dow Jones Global
Shipping Index
(USD)
45,02



Diamond S/CPLP

••• Die Hochzeit, kombiniert mit dem Diamond S-IPO durch die Hintertür, bescherte dem Kurs von CPLP zunächst starken Rückenwind. Zum Jahresende drückte der Markt-Blues die Aktie wieder kräftig nach unten, von wo sie sich 2019 erholen kann.



Navios Acquisition

••• Wie gewonnen, so zerronnen: Die positive Reaktion der NNA-Investoren auf die Fusion der beiden Frangou-Vehikel Mitte Dezember war nach einer Woche zerfallen. Jetzt müssen die langfristigen Zahlen überzeugen und die erhofften besseren Ratings realisiert werden.

Tankreedereien im Hochzeitsfieber: Diamond S ⚙ Capital Product Partners Navios Acquisition ⚙ Navios Midstream

Die wohl größte gemischte Tankerflotte wird künftig unter dem Emblem von Diamond S (DSS) segeln. Ende November wurde bekannt, dass Diamond S und Capital Product Partners (CPLP), das MLP-Vehikel von Evangelos Marinakis, sich in einem 1,65 Milliarden Dollar schweren Deal vereinigen.

Spannend ist an dem Geschäft, dass es ein IPO durch die Hintertür ist. Diamond unter Craig Stevenson hatte seit Jahren an die Börse gehen wollen, aber nie das richtige Fenster gefunden. Durch den Merger kann der IPO übersprungen werden, das Listing von CPLP wird einfach weiter genutzt. Die neue Reederei hat rund 100 Tanker am Kontor. Auch ein knappes Dutzend Containerschiffe ist Teil des Deals. Der Aufsichtsrat wird überwiegend kontrolliert von

Mitarbeitern von WL Ross & Co, dem Investmentvehikel von Wilbur Ross, bevor dieser ins Kabinett von Donald Trump eintrat.

Monatelang war wie auf einem Heiratsmarkt spekuliert worden, wer von Scorpio, Ardmore, Torm, Teekay, Hafnia, Diamond S und Capital Product Partners wohl mit wem zusammengeht. Diamond S hatte einen IPO 2014 überraschend abgebrochen, als Ross die Preisspanne nicht gefiel. Der Merger soll im ersten Quartal abgeschlossen sein und dann die epische Saga großer Egos an der Spitze verschiedener Tankreedereien beenden.

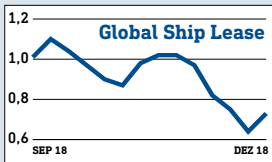
Frangou konsolidiert. Um eine börsennotierte Reederei hat Angeliki Frangou ihr Reich verkleinert. Offensichtlich etwas holprig wurden

Navios Maritime Acquisition (NNA) und Navios Midstream Partners (bisher: NAP) im Dezember verschmolzen. Die beiden Tankreedereien haben gemeinsam eine Flotte von 35 LR1, MR2 und VLCCs auf der einen und sechs VLCCs auf der anderen Seite. Obwohl die bisherigen Aktionäre von Navios Acquisition über die starke Verwässerung klagen könnten, verspricht sich Frangou vor allem einen besseren Zugang zu Fremdkapital und eine Reduzierung der Kosten, die mit dem Listing verbunden sind. Da Navios Acquisition bereits die Hälfte der Aktien von Navios Midstream besaß, kommt der seit Sommer diskutierte Deal nicht vollkommen überraschend.

Die Navios Gruppe unter Frangou hat mit dem Merger ein wenig vergessen lassen, dass der geplante IPO



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



Global Ship Lease

••• Die Ankündigung des Mergers von Poseidon und Global Ship Lease (GSL) hatte kurzzeitige Kurseuphorie entfacht und die Aktie über einen Dollar getrieben. Der sinkende Kurs fing sich erst wieder, als neue Chartern geschlossen wurden.

Quelle: Yahoo; Stand: 18.12.2018

→ von Navios Maritime Containers trotz der überschaubaren Größe im September endgültig geplatzt war. Seitdem gelten zumindest die US-Kapitalmärkte für IPOs von Reedereien als weitgehend geschlossen. Schon der mühselige Tanz von GoodBulk um die Investoren hatte in der Absage des IPOs geendet. Erstaunlich für viele Beobachter war, dass beide Kandidaten bereits recht erfolgreich an der Börse von Oslo gehandelt werden, die üblicherweise als sicheres Sprungbrett für New York gilt. Etliche Investoren waren angesichts

volatiler Schiffahrtsmärkte offensichtlich besorgt, dass sie nicht schnell genug aussteigen könnten, falls die angebotenen Aktien weder Dividenden noch Wachstum produzierten.

Zweites Leben bei GSL. Nach schweren Jahren scheint dem Leasing-Vehikel von CMA CGM endlich ein zweites Leben eingehaucht zu sein. 2007 auf dem Höhepunkt der Märkte gegründet, musste sich GSL vor allem mit Restrukturierungen und Umfinanzierungen beschäftigen. Die Fusion mit Poseidon Containers hat die Flotte stark

auf 38 Schiffe wachsen lassen und GSL neue Dynamik verliehen. Noch im November und Dezember konnten eine Reihe weiterer Langzeit-Chartern geschlossen werden, darunter für zwei 6.800 TEU-Schiffe zu fast 26.000 Dollar. GSL gilt seit einem Jahrzehnt als wichtiger Lackmustest, wie sich ein Vercharterer von Containerschiffen ohne MLP-Struktur an der Börse bewähren kann. Mit Poseidon konnte zunächst auf einen Schlag die Flotte verdoppelt, die Kundenbasis vergrößert und der durchschnittliche LTV deutlich reduziert werden. |••

RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

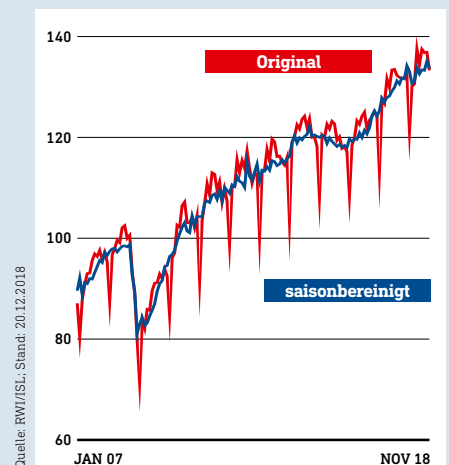
Welthandel scheint sich zu beleben

••• Der Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist im November 2018 auf 133,7 von (korrigiert) 135,1 zurückgegangen. Das Minus kommt nicht überraschend, hatte der Index doch im Oktober einen neuen Höchststand erreicht, der nun sogar noch um 0,5 Punkte nach oben korrigiert wurde.

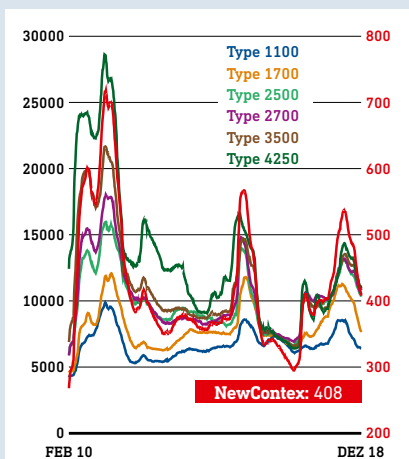
Trotz des Rückgangs übertraf der Index im November noch den Durchschnitt der

vergangenen zwölf Monate. Dies deutet darauf hin, dass der Welthandel tendenziell wieder wächst, wenn auch mit wohl mäßiger Dynamik. In den Index gehen die vom ISL im Rahmen seiner Marktbeobachtung fortlaufend erhobenen Angaben zum Containerumschlag in internationalen Häfen ein. Die Schnellschätzung für November stützt sich auf Angaben von 48 Häfen, die rund 75 Prozent des Index abbilden.

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



Quelle: RWI/ISL; Stand: 20.12.2018



Quelle: VHSS; Stand: 21.12.2018

NEW CONTEX

New ConTex verabschiedet sich auf Vorjahresniveau

••• Wie üblich waren in der Vorweihnachtszeit ein Abflauen der Marktaktivitäten sowie moderate Ratenrückgänge bei allen im New ConTex erfassten Schiffsklassen zu beobachten. Das Minus lag zwischen 0,4 Prozent bei den 1.100-TEU-Schiffen und 1,8 Prozent bei den 1.700- und 2.700-TEU-Schiffen.

In der Folge beendet der vom Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. herausgegebene New ConTex das Berichtsjahr bei 408 Punkten – nur ein Prozent über

dem Vorjahreswert. Aktuell sind die Raten weiter unter Druck, und die Charterer fragen nach möglichst flexiblen Laufzeiten. Verglichen mit der positiven Marktentwicklung zu Beginn des Jahres, die am 26. Juni mit 536 Punkten ihren Höhepunkt erreichte, stellt sich die derzeitige Lage eher verhalten dar.

Kleiner Trost: Das Jahr 2016 ging mit 293 Punkten deutlich schlechter zu Ende. Insofern kann man mit einigermaßen positiven Gefühlen ins Jahr 2019 blicken. www.vhss.de

In Kürze

HSH kürzt Personal

●●● Die privatisierte HSH Nordbank (s. rechts) plant einen deutlichen Personalabbau. Die Zahl der Vollzeitstellen soll von zuletzt 1.720 binnen knapp drei Jahren auf unter 1.000 fallen. Ende 2008, vor der Krise am Finanzmarkt und in der Schifffahrt, hatte die Bank noch rund 5.000 Beschäftigte.

Nord/LB kommt voran

●●● Die Nord/LB (s. rechts) baut das Portfolio an Schiffskrediten schneller ab als erwartet. Der Anteil liege mittlerweile bei 7,3 Milliarden Euro, hieß es. Seit Ende 2016 ist er um über zwei Milliarden Euro geschmolzen. Bis Ende 2019 soll er unter fünf Milliarden Euro sinken.

Ranking bei Schiffsfinanzierung

●●● Weltweiter Marktführer in Sachen Schiffsfinanzierung war laut Petrofin Research Ende 2017 die Bank of China mit einem Bestand von 17,5 Milliarden Dollar. Es folgen China Exim (17 Mrd.), die französische BNP Paribas (16,8 Mrd.) und die KfW IpeX (16,64 Mrd.).

Aus HSH Nordbank wird Hamburg Commercial Bank AG

●●● Die HSH Nordbank AG ist Ende November als erste erfolgreich privatisierte Landesbank in Deutschland in die Zukunft gestartet. Die voneinander unabhängigen neuen Anteilseigner der Geschäftsbank sind nun Cerberus Capital Management, J. C. Flowers & Co., GoldenTree Asset Management, Centaurus Capital LP und BAWAG beziehungsweise von diesen initiierte Fonds. „Mein Dank gilt unseren bisherigen Anteilseignern, Hamburg und Schleswig-Holstein,

die den Verkauf stets professionell und zielstrebig vorangetrieben haben“, sagte Vorstandschef Stefan Ermisch.

Neuer Vorsitzender des Aufsichtsrats ist Juan Rodriguez Inciarte, ein international erfahrener Banker, der unter anderem erfolgreich bei der spanischen Grupo Santander tätig war. Die Bank wird voraussichtlich ab Februar 2019 unter Hamburg Commercial Bank AG firmieren.

www.hsh-nordbank.de



Foto: picture alliance/Julian Stratuschulte/dpa

Nord/LB weiter auf Investorensuche

●●● Die Suche nach einem Minderheitsinvestor für die Nord/LB könnte sich noch bis Anfang 2019 hinziehen. Dem Vernehmen nach hat die Landesbank mit Sitz in Hannover einen Kapitalbedarf von rund 3,5 Milliarden Euro. Private Investoren könnten über eine Holding-Struktur oder über eine Pflichtwandelanleihe, die später in Aktien getauscht würde, einsteigen. Die Eigentümer der Nord/LB verhandelten zuletzt wohl mit den US-Finanzinvestoren Cerberus und Centerbridge über ein Engagement.

Gerüchten zufolge könnte Cerberus auch bei einem zweiten Portfolio mit faulen Schiffskrediten über fast vier Milliarden Euro zum Zuge kommen. Doch auch eine öffentlich-rechtliche Lösung unter Einbeziehung der Landesbank Hessen-Thüringen (Helaba) sei noch nicht vom Tisch. Niedersachsen hält knapp 60 Prozent an der Nord/LB, der niedersächsische Sparkassenverband rund 26 Prozent und Sachsen-Anhalt knapp sechs Prozent. Cerberus ist bereits Großaktionär bei der Deutschen Bank und der Commerzbank.

www.nordlb.de

Zweitmarkt mit mehr Umsatz

●●● Der Handelsmonat November brachte für die Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG rundum erfreuliche Kurse und Umsätze. Mit einem nominalen Volumen der gehandelten Unternehmensbeteiligungen von 19,32 Millionen lag der November 2018 deutlich über dem Vergleichszeitraum aus den Vorjahren (17,50 Millionen und 15,80 Millionen). Der durchschnittliche Handelskurs lag bei 72,49 Prozent, wobei alle Einzelsegmente oberhalb ihrer Jahresdurchschnitte gehandelt wurden. Das Gros entfiel erneut auf Immobilien.

Im Markt für Schiffsbeteiligungen wurde aus 62 Transaktionen ein nominales Handelsvolumen von 2,79 Millionen erzielt. Der Durchschnittskurs im Segment lag bei 33,40 Prozent, womit Schiffe einmal mehr ihren langfristigen Aufwärtstrend bestätigten (Vormonate: 28,55 Prozent und 28,57 Prozent).

www.zweitmarkt.de



Dilemma. Obwohl die versicherte Tonnage wächst, sinken die Prämieinnahmen.

Bemerkenswerte Ausnahme

| Prämien | Die Mehrzahl der P&I Clubs verzichtet vor den Erneuerungen im Februar 2019 erneut auf allgemeine Prämien erhöhungen.

West of England wagt den Alleingang. 2020 könnten die Prämien anziehen.

Der Trend der vergangenen beiden Jahre in der P&I-Versicherung setzt sich fort: Fast alle der 13 P&I Clubs der International Group wollen im kommenden Jahr die Prämien für ihre Mitglieder nicht erhöhen. Elf Clubs haben vor der kommenden Erneuerungsrunde im Februar allgemeine Prämien erhöhungen (General Increase) von null Prozent angekündigt.

Eine Ausnahme ist der norwegische P&I Club Skuld, der ganz ohne General Increases arbeitet. Allerdings bröckelt die Front langsam. Als einziger Anbieter möchte der West of England Club die Preise um fünf Prozent erhöhen. Der UK P&I Club erhöht die Prämien bei der kommenden Erneuerungsrunde zwar nicht, kündigte aber bereits an, dass Prämien erhöhungen in der Zukunft nötig werden könnten.

Trotz der zunehmend schwierigeren Lage für die Clubs ist die Entscheidung von

West of England eine Überraschung. Marktbeobachter hatten damit gerechnet, dass erneut alle Clubs der IG ohne allgemeine Prämien erhöhungen auskommen wollen. Der Großmakler Aon hatte Mitte des Jahres in seinem „P&I Mid-Year Bulletin“ bemerkt, dass ein Club in der derzeitigen Lage mutig sein müsse, um allgemeine Prämien erhöhungen anzukündigen.

| Einbußen drohen | Andererseits ist die Entscheidung von West of England durchaus nachzuvollziehen. Auch Aon mutmaßte, dass es einige Clubs gebe, die gerne Erhöhungen für die Erneuerungen am 20. Februar 2019 ankündigen würden. Allerdings rechnete der Makler nicht damit, dass es tatsächlich ein Club tun würde. Der Alleingang könnte deutliche Folgen für West of England haben. Malcolm Godfrey vom Makler Gallaghers warnte im September, dass ein solcher

Schritt schwierig werden würde. Die 80er- und 90er-Jahre hätten gezeigt, dass der erste Anbieter, der Prämien erhöhungen durchsetzen will, mit Marktanteilsverlusten bestraft wird, schrieb er im Marktbericht des Maklers.

Tatsächlich steigt der Druck auf die Gegenseitigkeitsversicherer. Ihre Prämieinnahmen sind im vergangenen Geschäftsjahr deutlich zurückgegangen, während die versicherte Tonnage anstieg. Einem Anstieg um 3,3 Prozent auf 1,3 Millionen Brutto-raumzahl (GT) bei der Tonnage stand einem Prämienrückgang um 5,49 Prozent auf 3,7 Millionen Dollar gegenüber.

Angesichts dieser Entwicklung wird es für die Clubs immer schwieriger, technische Gewinne zu erwirtschaften. Schon im vergangenen Geschäftsjahr waren sie deutlich stärker auf gute Kapitalanlageergebnisse angewiesen als in den Jahren zuvor.

West of England hat höhere Preise besonders nötig. Der Club konnte 2017/2018 nicht seine guten Ergebnisse aus den Vorjahren wiederholen. Die Schaden- und Kostenquote verschlechterte sich von 87 auf 116 Prozent. Das bedeutet, dass der Club für jeden eingenommenen Prämieeuro 1,16 für Schäden und Kosten ausgegeben hat. Nur dank eines guten Kapitalanlageergebnisses von 30 Millionen Dollar kam der Club auf einen kleinen Überschuss von zwei Millionen.

| Prognosen schwierig | Der Club begründete seinen Schritt mit steigenden Schäden und den seit Jahren sinkenden Prämien. Die Preise seien in den vergangenen Jahren so stark zurückgegangen, dass sie jetzt nicht mehr tragbar seien. Außerdem mache die Volatilität der Finanzmärkte es schwer vorhersehbar, wie die Kapitalanlageergebnisse ausfallen werden.



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

Im laufenden Jahr hat sich die Lage bei mehreren Clubs verschlechtert. Schaden- und Kostenquoten sind gestiegen, die Kapitalanlageergebnisse geraten ebenfalls unter Druck. Standard & Poor's warnt, dass das Preisniveau in der P&I-Versicherung unter dem benötigten Niveau liege. Noch hätten die Clubs dank ihrer starken Kapitalisierung Luft zum Atmen.

Die Ratingagentur rechnet für 2020 wieder mit allgemeinen Prämienerrhöhungen, wenn auch auf geringerem Niveau als in der Vergangenheit. S&P weist darauf hin, dass alle Clubs der IG zuletzt 2014 General Increases gefordert hatten. Die Erhöhungen betrugen damals im Schnitt etwas unter neun Prozent.

| Balance gefährdet | Auch der Swedish Club machte deutlich, dass die Zeit der Nullrunden zu Ende gehen könnte. Geschäftsführer Lars Rhodin sagte, der Club wolle die Mitglieder angesichts immer noch schwacher Märkte in vielen Schifffahrtssektoren unterstützen. Deshalb werde es 2019 keine allgemeine Erhöhung geben. Gleichzeitig machte er deutlich, dass die Balance zwischen Prämien und Schäden gewahrt bleiben müsse. Allein die Schadeninflation betrage drei Prozent pro Jahr.

Fotos: Igor Groshev/Sashkin - stock.adobe.com

Maersk bietet Warenversicherung

••• Die Containerreederei Maersk Line bietet Kunden eine Alternative zur Warentransportversicherung. Bei dem neuen Angebot „Value Protect“ deckt Maersk Ladungsverluste und Schäden etwa durch extremes Wetter, Feuer oder Cyberattacken, bei denen die Haftung der

Reederei ansonsten begrenzt ist, erklärte Maersk. Die Deckung greift, solange sich die Fracht in der Obhut der Reederei befindet. Auch für Kunden, die bereits eine Warentransportversicherung abgeschlossen haben, soll das Angebot geeignet sein. Für einige Kunden könne es

kompliziert, zeitaufwendig und teuer sein, ihre gesamte Ladung in die Deckung einzuschließen. Bis zu einer Deckung von 15.000 Dollar kostet Value Protect 29 Dollar pro Container. Für eine Absicherung bis zu 120.000 Dollar werden 235 Dollar pro Container fällig.

Blockchain-Deckung macht Fortschritte

••• Die im Mai an den Start gegangene Transportversicherungsplattform steht vor einem weiteren Schub. In einem nächsten Schritt will Insurwave jetzt auch Rückversicherer einbinden, sagte Ian Meadows, Director Insurance bei EY, im Interview mit der Fachpublikation Versicherungsmonitor. Außerdem sollen weitere Makler und Reedereien zu dem Projekt stoßen. Insurwave will die Blockchain-Technologie für die Schiffsversicherung nutzen. Beteiligt sind die Reederei Maersk, die Lloyd's-Syndikate der Versicherer XL Catlin und MS Amlin, der Makler Willis Towers Watson und der Softwarehersteller Guardtime. Erster Testkunde von Insurwave ist Maersk. Die Reederei hat bereits die Erneuerung von Schiffskaskodeckungen über die Plattform abgewickelt. Der Einsatz der Block-

chain soll die Transportversicherung effizienter machen: Die Kosten sollen sinken, die Prozesse schneller ablaufen und die Beteiligten einen besseren Überblick über ihre Deckungen bekommen. Insurwave basiert auf der Blockchain-Technologie, die auch der Kryptowährung Bitcoin zugrunde liegt. Sie besteht aus einem dezentralen Register das als besonders fälschungssicher gilt. Wenn Teilnehmer Einträge ändern, sehen das alle Beteiligten in Echtzeit. In der Transportversicherung geht es um Informationen wie den Standort eines Schiffes, die Ladung oder den Wert der Ladung. Perspektivisch könnte die Plattform auch die jährliche Erneuerung der Verträge ersetzen, sagte Meadows. „Ziel ist es, fortlaufende Verträge zu haben, die nicht auf jährliche Erneuerung angewiesen sind.“



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

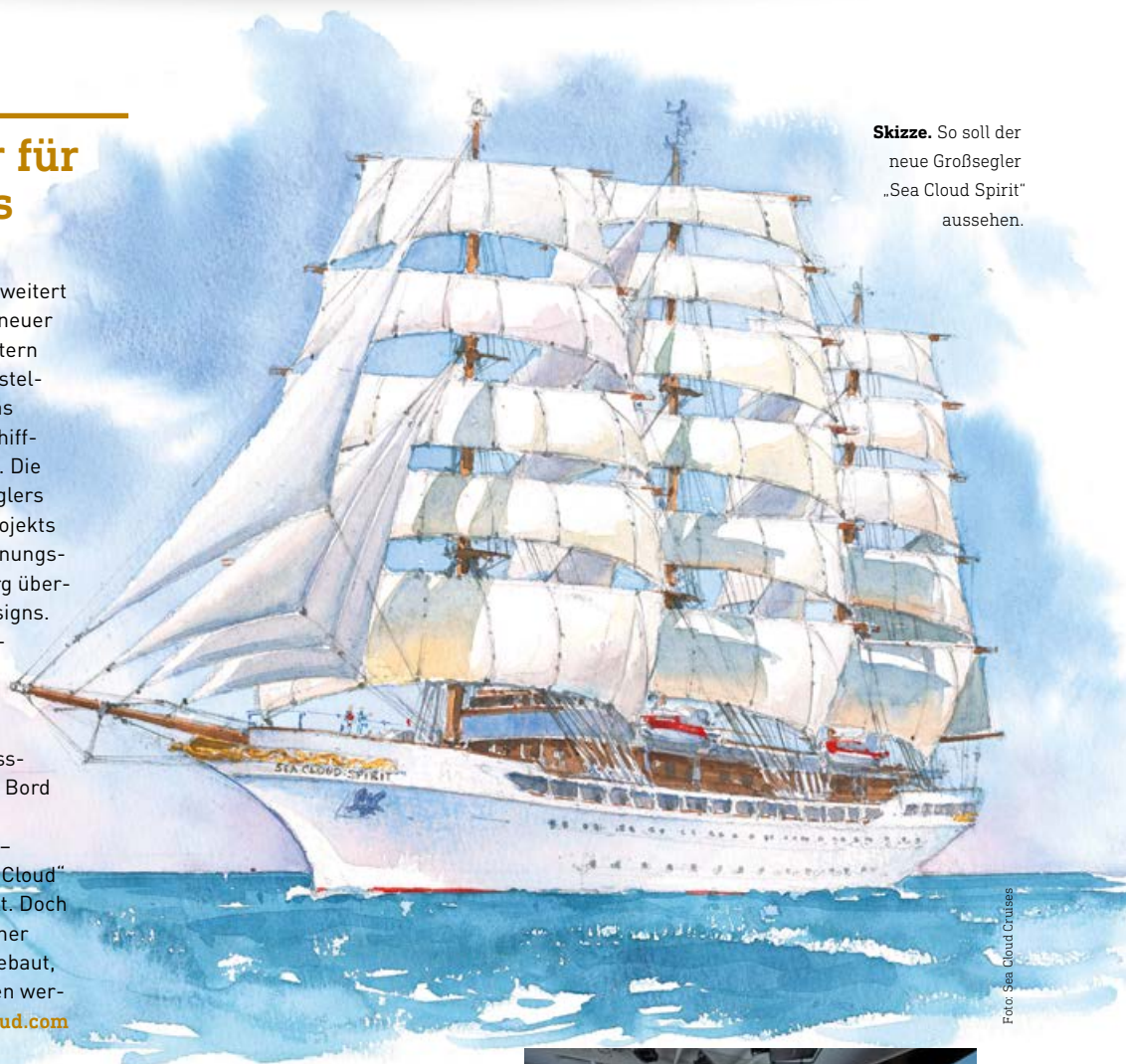
Neuer Großsegler für Sea Cloud Cruises

••• Die Reederei Sea Cloud Cruises erweitert ihre Flotte: Im Sommer 2020 wird ein neuer Großsegler mit rund 4.000 Quadratmetern Segelfläche abgeliefert. Für die Fertigstellung der „Sea Cloud Spirit“ arbeitet das Hamburger Unternehmen mit dem Schiffbauer Metalships & Docks zusammen. Die Spanier werden beim Bau des Großseglers auf dem Kasko des ehemaligen Bauprojekts „Sea Cloud Hussar“ aufsetzen. Das Planungsbüro Partner Ship Design aus Hamburg übernimmt die Gestaltung des Interior-Designs.

Der Neuzugang ist auf 136 Passagiere ausgelegt. Es wird 69 Außenkabinen geben – davon sind 25 sogar mit einem Balkon ausgestattet. Dank des großen Spa-, Wellness- und Fitnessbereichs kommt auch die Erholung an Bord nicht zu kurz.

Die „Sea Cloud Spirit“ wird dabei – ebenso wie die Schwesterschiffe „Sea Cloud“ und „Sea Cloud II“ – von Hand gesegelt. Doch ganz ohne Maschine geht es nicht: Daher wird zusätzlich ein Hybridantrieb eingebaut, der mit Gas und Marinediesel betrieben werden kann.

www.seacloud.com



Skizze. So soll der neue Großsegler „Sea Cloud Spirit“ aussehen.

Foto: Sea Cloud Cruises

Weihnachten im Westpazifik

••• Eine multidisziplinär zusammengesetzte Forschungsgruppe aus Kiel ist Mitte Dezember zu einer Expedition ins Lau-Becken im Westpazifik aufgebrochen, um dort eine Fläche vieler kleiner Erdplatten zu untersuchen. „Sie sind wie in einem Mosaik zusammengesetzt und bieten die einzigartige Möglichkeit, einen Blick in

die Entstehung neuer Erdkruste zu erhalten“, sagt der Geologe Prof. Dr. Mark Hannington.

Um das umfangreiche Forschungsprogramm umsetzen zu können, blieb das Team an Bord des Forschungsschiffs „Sonne“ auch über Weihnachten und Silvester auf hoher See.

www.geomar.de



Forschungsschiff. Die „Sonne“ ist wieder auf Expeditionsfahrt.

Foto: AWI/Steffen Niemann



Ausstellungserlebnis. Auf Tuchfühlung mit der Natur.

Geheimnisvoller Kontinent

••• Bis zum 28. April findet im Übersee-Museum in Bremen eine multimediale Ausstellung zur Antarktis statt. Ein elfköpfiges Team um den Regisseur Luc Jacquet („Die Reise der Pinguine“) sammelte auf einer Expedition in das Adélieland beeindruckende Film- und Fotoaufnahmen. Besucher finden sich hier inmitten einer Kaiserpinguin-Kolonie wieder oder begleiten Robben auf der Jagd unter dem Eis.

www.uebersee-museum.de

Foto: Volker Beinborn



Ein- und Ausbooten. Die „Helgoländer Börte“ gehört zu Deutschlands sichersten öffentlichen Verkehrsmitteln.

Foto: Politikaner [CC-BY-SA 3.0 (https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0)], from Wikimedia Commons



Für immer offline

••• Traurige Nachricht für alle „Fairplay“-Fans: Das renommierte maritime wöchentlich erscheinende Magazin ist nach 135 Jahren eingestellt worden. Laut Herausgebern ist „Fairplay“ die Digitalisierungsstrategie zum Verhängnis geworden. Im Dezember wurde schließlich die letzte Printausgabe gedruckt und der letzte Newsletter per Mail versendet.

Zielgruppe von Fairplay waren in erster Linie Schiffseigner und -manager.

www.fairplay.ihs.com

Foto: Fairplay

Börteboote als Weltkulturerbe ausgezeichnet

••• Die Helgoländer Dampferbörte gehört seit Anfang Dezember zum Weltkulturerbe. Die Boote aus massivem Eichenholz sind rund zehn Meter lang, drei Meter breit – und bringen regelmäßig Passagiere der Seebäderschiffe zu den Landungsbrücken auf Helgoland.

Eine Besonderheit ist die Bauweise der Boote: Während die oberen Plankengänge in Klinkerbauweise gebaut sind, ist das darunter befindliche Unterwasserschiff in Kraweelbeplankung gearbeitet.

Die Helgoländer hatten lange für den Weltkulturstatus gekämpft: Zuletzt waren zehn Börteboote von Helgoland aus nach Berlin gefahren, um dem Anliegen in der Politik Nachdruck zu verleihen. Der Hintergrund: Heute sind weniger als ein Dutzend Boote im Einsatz – viele Schiffe legen mittlerweile direkt am Helgoländer Hafen an. Börteboote werden so überflüssig. Als Weltkulturerbe sind sie vor dem Werteverfall weitgehend geschützt.

www.vzehb.de

30.000.000
Passagiere

... werden einer Hochrechnung zufolge im kommenden Jahr eine Kreuzfahrt machen. Im Vergleich zum Vorjahr ist das eine Steigerung um etwa sechs Prozent.

Ausblick: Das Kreuzfahrt-Jahr 2019

••• Der internationale Kreuzfahrtverband CLIA hat seinen Jahresbericht „State of the Cruise Industry Outlook“ veröffentlicht. Der Bericht prophezeit der Branche ein rosiges Geschäftsjahr 2019: Demnach werden im kommenden Jahr rund 30 Millionen Passagiere eine Kreuzfahrt machen. Um dieses große Aufkommen bewältigen zu können, haben die CLIA-Mitgliedsreedereien 18 neue Schiffe bestellt. Bis Mitte 2019 werden damit insgesamt 272 Kreuzfahrtschiffe von CLIA-Mitgliedern auf den Weltmeeren unterwegs sein.

Zudem stellt der Jahresbericht Kreuzfahrt-Trends für 2019 vor: Laut CLIA wird es hier den größten Hype um Soziale Medien und Erholungsreisen geben. Auch tief greifende kulturelle Erlebnisse, Smart-Tech an Bord und Singlereisen spielen 2019 für Passagiere eine große Rolle.

„Die Trends spiegeln eindeutig das Zusammenspiel zwischen den von Reisenden gewünschten Erlebnissen und den Innovationen der Kreuzfahrtbranche wider“, sagte die scheidende CLIA-Präsidentin & CEO Cindy D'Aoust. www.cruising.org

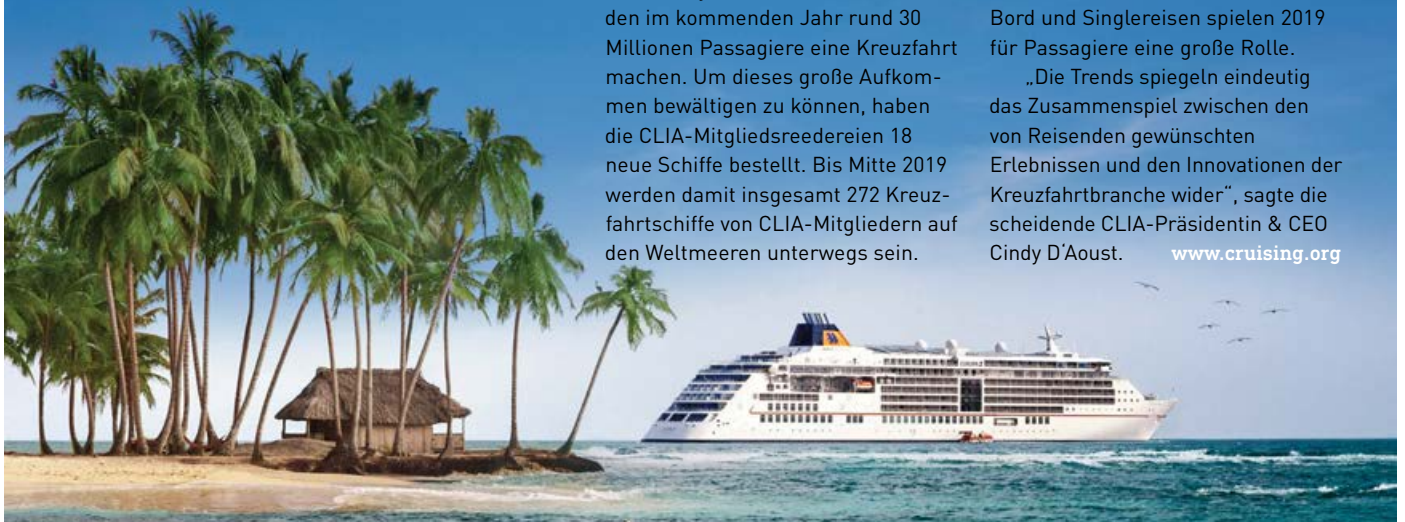
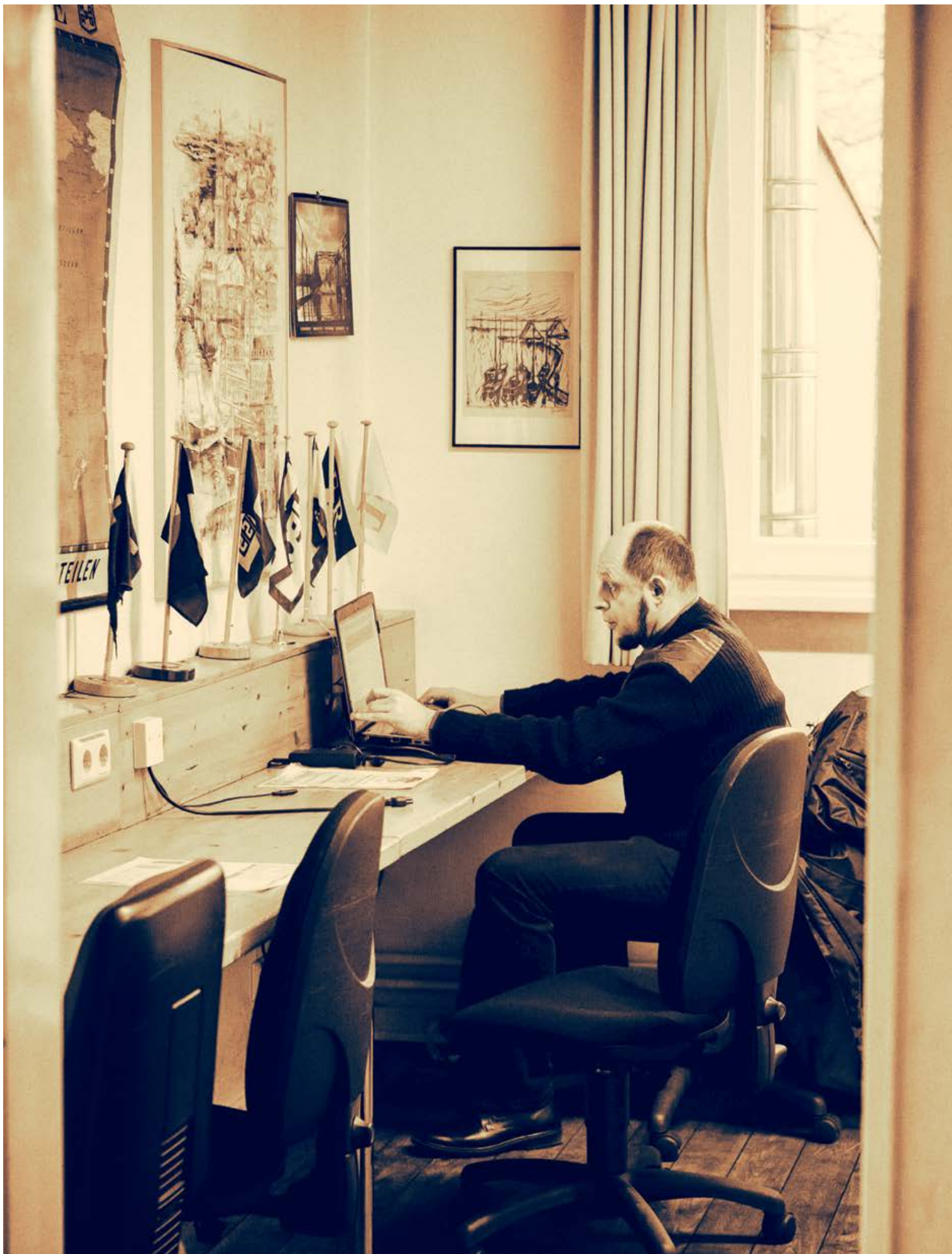


Foto: Hapag-Lloyd Cruises



Mobyclick heißt das kostenlose W-LAN. Auch Kaffee, Wasser und Kekse sind umsonst. Juri Grumant kennt das Prozedere schon. Seit 20 Jahren ist der russische Maschinist immer wieder zu Gast im Duckdalben. Eben erst von seinem Schiff abgeholt, verzieht sich der Oiler mit Kaffeetasse und Smartphone in eine ruhige Sofaecke in dem weitläufigen Club und skypet mit seiner Frau in Murmansk. Ein knappes Dutzend weiterer Seeleute tut das Gleiche.

Ein Duckdalben ist ein in den Hafenschlick gerammter Pfahl, an dem Schiffe festmachen. Im Seemannsclub gleichen Namens, der mitten im Hamburger Hafen liegt, können die Seeleute aus aller Welt für ein paar Stunden als Mensch festmachen. Wenn sie in den Club kommen, waren die Seeleute zumeist wochen-, manchmal auch monatelang auf See und ohne Kontakt zu Familie und Freunden. Natürlich wollen sie zuallererst wissen, ob es der Familie gut geht. „Nach diesen Telefonaten erleben wir hier manch spontane Feier“, sagt Anke Wibel, „wegen einer Schwangerschaft, einer Geburt oder einer bestandenen Prüfung.“

Aber natürlich erfahren die Seeleute im Duckdalben auch von den Tragödien des Lebens, von Krankheit oder Tod, Naturkatastrophen oder Kriegsausbruch. „In solchen Fällen hilft reden“, sagt Wibel. Die 56-jährige Seemanns-Diakonin leitet seit über 20 Jahren zusammen mit Jan Oltmanns den Duckdalben. Sie weiß, wie hilfreich es sein kann, mit solch einer Hiobsbotschaft nicht alleine zu sein, sondern ein Gegenüber zu haben, bei dem man sich

Heimweh. Viele Seeleute nutzen als Erstes das W-LAN, um in Kontakt mit der Heimat zu treten.

Willkommen im Club!

| Seemannsclub | Der Duckdalben im Hamburger Hafen ist seit 1986 Anlaufstation für Seeleute aus aller Welt. In den wenigen Stunden Landgang können sie hier entspannen oder Hilfe bekommen. Kürzlich war der Millionste Besucher zu Gast.

Text: Hans Wille; Fotos: Andreas Herzau

aussprechen, ausweinen oder auch mal alles rausschreien kann. Andere suchen die Stille, das Gebet. Dazu dient der große Gebetsraum im ersten Stock. Jede Weltreligion hat dort ihren eigenen Gebetsbereich mit ihren Schriften, Bildern und Symbolen.

| Ehrenamt | Die meisten Besucher lassen hier im Club einfach mal die Seele baumeln, genießen ihn als ein Stück Zuhause in der Fremde: Billard spielen, Musik machen, Karten zocken. Und den festen Boden unter den Füßen spüren. Weil die Seemänner und Seefrauen höchstens drei oder vier Stunden Zeit haben, holen die Ehrenamtlichen des Duckdalben sie bei Anruf vom Schiff ab und bringen sie dahin zurück.

Heute leitet Nonie den Dienst. Der Filipino, selber ein ehemaliger Seemann, war 25 Jahre beim Duckdalben beschäftigt, ehe er kürzlich in Rente ging. Dennoch übernimmt er gelegentlich eine Schicht, teilt die zwei Buftis, Bundesfreiwilligendienstleistende, und vier Ehrenamtliche, die mit ihm Dienst haben, ein: Wer verkauft in dem kleinen Kiosk Bier, Schokolade und Drogerieartikel? Wer fährt den nächsten Bus? →



Anlaufpunkt. Am Tresen kommt man miteinander ins Gespräch, die Fotowand dokumentiert, wer alles schon zu Besuch war.

→ Einmal pro Woche findet eine medizinische Sprechstunde des Hafenärztlichen Dienstes statt. Sie wird insbesondere bei Krankheitssymptomen genutzt, die man ungern mit den Kollegen bespricht. „So konnten wir schon drei Menschenleben retten“, sagt Anke Wibel, „weil die Krankenschwestern veranlasst haben, dass jemand sofort ins Krankenhaus gebracht wird. Im nächsten Hafen wäre es vermutlich schon zu spät gewesen.“

Hängt in der Heimat das Leben eines Angehörigen von einer Operation oder Medikamenten ab, können die Seeleute im Duckdalben schnell und unbürokratisch Geld überweisen. „Die Seeleute haben seit über 100 Jahren Vertrauen in die Seemannsmission“, sagt Anke Wibel. Und zeigt zum Beweis zur Decke, wo Dutzende von ausgesiedelten Rettungsringen hängen, verziert mit Danksagungen. An den Wänden zeugen exotische Masken, Trachten und Bilder ferner Länder von der engen Verbundenheit vieler Seeleute zu ihrem Duckdalben, den sie 2011 zum „Besten Seemannsclub der Welt“ gewählt haben. Seither war er wiederholt unter den Top-5.

| Bordbesuch | Ohne die sieben Bufdis und rund 100 Ehrenamtliche würde der tägliche Betrieb zusammenbrechen. Im Normalfall werden täglich mehr als 100 Gäste betreut. Allein der Shuttleservice legt jährlich 230.000 Kilometer zurück. Die sieben gasbetriebenen Fahrzeuge konnten von Spenden des Verbands Deutscher Reeder und anderer Partner angeschafft werden, darunter die Internationale Transportarbeitergewerkschaft ITF, Wasserschutzpolizei, Zoll, See-Berufsgenossenschaft, Port Authority, und Terminalbetreiber.

Aus diesen maritimen Kreisen, zu denen die Seemannsmission traditionell gute Kontakte pflegt, stammen viele der Ehrenamtlichen, an denen kein Mangel herrscht – ein Luxus, wie Diakonin Wibel zugibt: „Von A wie Arzt bis Z wie Zollbeamter haben wir wirklich alle Berufe, auf deren Hilfe wir im Notfall zählen können.“ Im Gegenzug nutzen die Hafenpartner den Konferenzraum des Duckdalben für ihre Betriebsfeiern. Ein gern gesehener Gast ist auch der Verband Deutscher Reeder.



Betreuung. Mitarbeiter, Bundesfreiwilligendienstler und Ehrenamtliche kümmerten sich um die Anliegen der Seeleute. Im kleinen Kiosk gibt es Süßigkeiten und andere Nervennahrung.

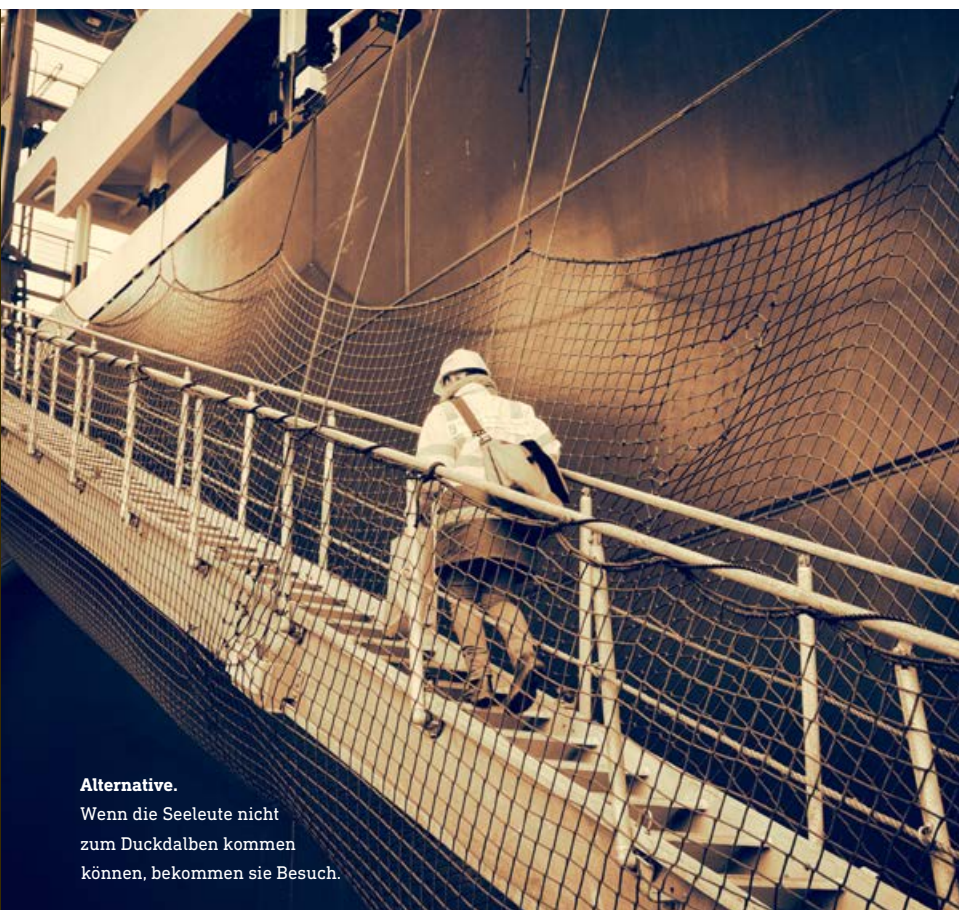
Es gibt Schiffe, die liegen so kurz im Hafen, dass die Seeleute nicht zum Duckdalben kommen können. „Dann komme ich eben zu den Seeleuten“, sagt Jörn Hille. Der 40-jährige Diakon und Bordbetreuer ist heute zu Besuch auf der knallroten „Rio Madeira“, einem 286 Meter langen Containerschiff der Reederei Hamburg Süd, das im Liniendienst auf der Route Europa – Pakistan/Indien fährt.

In der Messe trifft er die beiden Filipinos Aron Dublar, Dritter Offizier, und John Patrick Sanchez, Maschinist. Aron ist heute erst zum Dienstantritt von Manila nach Hamburg geflogen, gestern hat er sich von seiner Frau und der zweijährigen Tochter verabschiedet. „Der Abschied ist immer wieder hart“, sagt er. „Ich werde meine Tochter erst in siebeneinhalb Monaten wiedersehen. Aber ich verdiene gut. Nur so können wir uns das Auto und das Haus leisten.“ Und später soll seine Tochter eine Privatschule besuchen können.

Wenn irgend möglich, besuchen Aron und Patrick den Seemannsclub. Auch wegen des Billardtisches. Während der fast zweimonatigen Rundreise können die Männer nur zweimal an Land gehen: in Dubai und in Hamburg. Die anderen Häfen haben entweder keine Seemannsmission, sind zu weit weg von der Stadt oder zu gefährlich für einen Landgang.

Jörn Hille hat bei jedem Bordbesuch aktuelle Tageszeitungen aus den Philippinen, der Ukraine, Russland und China unter dem Arm. Aus diesen Ländern kommen die meisten Seeleute. Außerdem Prepaid-Karten für Internet und Handynetze sowie einen Stapel Flyer und Aufkleber vom Duckdalben. In der Messe der „Rio Madeira“ klebt der Aufkleber bereits neben denen von rund zehn weiteren Anlaufstellen für Seeleute in aller Welt.

Während Hille mit den beiden Seeleuten redet, lädt die ukrainische Köchin des Schiffes ihn zum Essen ein. Nach gut einer Stunde verlässt er die „Rio Madeira“. Es war ein Bordbesuch der unspektakulären Art: Zwei Handykarten verkauft, einige Gratiszeitungen verteilt und vier Gespräche geführt. Mehr nicht. Zum Glück. „Reedereien wie die Hamburg Süd setzen sich für ihre Seeleute ein“, sagt Jörn Hille. „Das



Alternative.

Wenn die Seeleute nicht zum Duckdalben kommen können, bekommen sie Besuch.



Display. In gemütlicher Atmosphäre im Kontakt mit den Lieben daheim – das Smartphone ist auch beim Duckdalben ein wichtiges Kommunikationsmittel.



Partie. Billard ist eine willkommene Abwechslung zum Alltag an Bord, wo die Kugeln ja nicht ruhig liegen bleiben würden.

sieht man schon daran, dass sie zu den Paten gehören, die seit vielen Jahren gemeinsam eine hohe fünfstellige Summe für die Seemannsmission spenden."

„Wir freuen uns über das Engagement der Hamburger Unternehmen“, sagte vor wenigen Jahren der damalige Hamburger Wirtschaftssenator Frank Horch: „Die Unternehmen wissen um die positiven Effekte der Arbeit im Duckdalben auf die Arbeit an Bord. Und der Senat weiß, dass wir mit dem Duckdalben einen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Häfen haben.“

| Zuwendung | Wenn man den Wettbewerbsvorteil personifizieren wollte, könnte Werner Tantzsch die Rolle ausfüllen. Der Rentner kümmert sich ehrenamtlich um die Seeleute, die im Krankenhaus liegen. „Die haben eigentlich gar nichts mehr: Das Schiff ist weg, die Kollegen, manchmal sogar das eigene Gepäck. Er kann nicht in seiner Muttersprache reden, das Essen schmeckt komisch, und das alles in einer Situation, in der er krank ist, es dem Menschen also sowieso schon schlecht geht.“

Um diese Misere so erträglich wie möglich zu gestalten, besucht Tantzsch „seine“ Patienten mindestens jeden zweiten Tag. Pro Jahr fährt er über 150-mal ins Krankenhaus Groß Sand, das eine spezielle Seemannsambulanz hat. Wer dort als Arzt oder Arzthelferin arbeitet, spricht fließend Englisch, kennt einigermaßen die Lebens- und Arbeitswelt der Seeleute und verfügt über kurze Kommunikationswege zu den Reedereien oder deren Agenten vor Ort.

Heute besucht Werner Tantzsch den Inder Shirke Ravindra D. Der Schiffsmechaniker laboriert seit fast sechs Wochen an einem Bandscheibenvorfall. Erst die zweite OP scheint erfolgreich verlaufen zu sein. Wann er wohl das Krankenhaus verlassen könne? Keine Ahnung, antwortet er. Der Ehrenamtliche hat ihm eine indische Tageszeitung mitgebracht, frisches Obst und den Fingernagelknipser, um den er ihn vorgestern gebeten hatte. Sein eigener fährt seit Wochen herrenlos über die Weltmeere. Dieses Problem konnte Werner Tantzsch lösen. Nur das eigentliche Problem, die Sehnsucht nach der Familie und der Sprache – die kann er nicht stillen. |...



Der rastlose Visionär

| Persönlichkeit | Albert Ballin war ein Pionier der Passagierschifffahrt und ein Vorreiter der Globalisierung. In seiner Heimatstadt Hamburg würdigen zwei Museen ihn zu seinem 100. Todestag.

Text: Sebastian Meißner

Facettenreich. Genialer Schifffahrtsmanager und warmherziger Mensch, Jude und Monarchist.

Bartmode. Ballin bei der Gründung des Nordatlantischen Dampfer-Linien-Verbands 1892.



Lesehilfe. Dieser Zwicker gehörte Albert Ballin und war so etwas wie sein Markenzeichen.



Wer durch Hamburg spaziert, trifft früher oder später auf seinen Namen: Albert Ballin. Es gibt den Ballindamm, die Ballinstadt, den Ballinkai. Und es gibt den Hafen, der ohne diesen visionären Geschäftsmann heute nicht derselbe wäre.

Ballin wurde 1857 als jüngstes von 13 Geschwistern einer dänisch-jüdischen Kaufmannsfamilie geboren und wuchs in Hafennähe, beim heutigen Baumwall, auf. Das Milieu und seine Bewohner sollten sein ganzes berufliches Leben prägen. Mit 15 Jahren verließ er die Schule und übernahm nach dem Tod seines Vaters dessen Agentur „Morris & Co“. Diese versorgte Auswanderer mit Schiffskarten für die Passage von Europa nach Nordamerika.

Ein lukratives und umkämpftes Geschäft: Mit der HAPAG (Hamburg-Amerikanische Pacetfahrt Actien-Gesellschaft) lieferte sich Ballin einen derart harten Preiskampf, dass die etablierte Reederei ihn bald darauf abwarb und zum Chef der Passageabteilung machte. Zwei Jahre später wurde er Teil des Direktoriums, das er ab 1899 als Generaldirektor leitete. Bis zu seinem Tod 1918 war er Chef der HAPAG, die unter seiner Führung zur größten Reederei der Welt aufstieg.

| Weltläufig | Ballin kümmerte sich weiter um die Passagierschifffahrt und führte bald den Schnelldienst Hamburg – New York ein. Mit originellen Geschäftsideen, Organisationstalent und Verhandlungsgeschick machte er rasant Karriere. Dabei bewies er immer wieder auch Menschlichkeit: Während Europa-Auswanderer zu dieser Zeit meist in Zwischendecks fuhren und wie Ware behandelt wurden, entwickelte die HAPAG unter Ballins Federfüh-

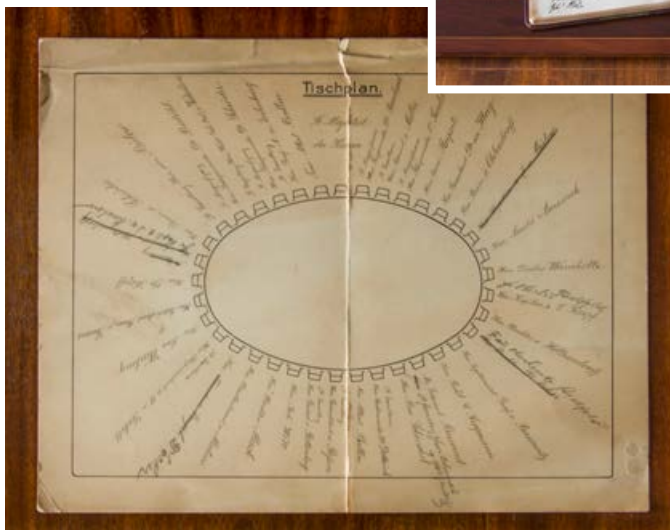
rung zum Jahrhundertwechsel hin die 3. Klasse als Ergänzung zum Zwischendeck. Dort bekamen auch finanzschwächere Passagiere etwas Privatsphäre und komfortablere Bedingungen.

Als in Hamburg die Cholera ausbrach, verschärften die Amerikaner die Einreisebestimmungen. Jeder, der ins Land wollte, wurde untersucht. Kranke wurden auf Kosten der HAPAG zurückgeschickt. Ballin etablierte daher Gesundheitskontrollen, die er in der sogenannten „Ballinstadt“ durchführen ließ. Die Ausreisewilligen

kamen dort in Zimmern unter, wurden gut gepflegt und konnten sich im Park, der Synagoge und der Kirche frei bewegen. So leistete Ballin nicht nur seinen Beitrag zur Eindämmung der Seuche, sondern rettete auch das Geschäft. Zwischen 1850 und 1939 wanderten mehr als fünf Millionen Menschen von Hamburg aus nach Amerika, Kanada und Australien aus.

Ballin gilt als Pionier der Passagierschifffahrt – er ließ mit der „Prinzessin Victoria Luise“ das erste Kreuzfahrtschiff der Welt bauen. Sein Motto „Mein Feld →

Kladde. Notiz- und Gästebuch Albert Ballins. Das handschriftlich geführte Buch enthält persönliche Notizen, Gästelisten und Tischordnungen.



Promi-Gast. Sitzplan für den Besuch Kaiser Wilhelms II. im Hause Ballin am 17. Juni 1912, versehen mit handschriftlichen Notizen von Albert Ballin.

Würdigung.

Briefmarke der Deutschen Bundespost (1957) zum 100. Geburtstag.



→ ist die Welt“, das bis heute die Hapag-Lloyd-Eingangshalle am Ballindamm zieht, machte ihn zum Vorreiter der Globalisierung. Und so schaffte es Ballin ganz nach oben: Er verhandelte mit Winston Churchill, war persönlicher Freund von Kaiser Wilhelm II. und ein echter Selfmade-Millionär.

| Kaisertreu | Seit Ausbruch des Ersten Weltkriegs ging es mit Ballin bergab. Seine Bemühungen, einen Ausgleich zwischen Deutschland und England zu erreichen, scheiterten. Der Zusammenbruch des Kaiserreichs erschütterte sein Wertesystem. Als am 6. November 1918 die HAPAG-Zentrale von Soldaten enteignet und Ballin des Hauses verwiesen wurde, sah er sein Lebenswerk zerstört. „Ich will nichts mehr für mich, aber wenn ich an meine HAPAG denke, dann ist es schwer, sehr schwer, nicht zu heulen.“ Am 9. November 1918, am Tag der Proklamation der Republik, starb der kaisertreue Ballin an einer Überdosis seines üblichen Schlafmittels. Er war 61 Jahre alt. Vermutlich war es Selbstmord.

Sein 100. Todestag war gleich für zwei Museen in Hamburg Anlass für eine Sonderausstellung. Das Auswanderermuseum BallinStadt, das ohnehin im Zeichen des Namensgebers steht, zeigte „Tatmensch. Albert Ballin – Auf den Spuren einer gro-



Freizeitvergnügen. Albert und Marianne Ballin beim Derby im Jahre 1905.

Chef. Ballin verlässt den 1913 in Dienst gestellten HAPAG-Schnelldampfer „Imperator“, das damals größte Schiff der Welt. Die Crew bestand aus 1.200 Mitgliedern, darunter 350 Heizer.



ßen Persönlichkeit“. Die Ausstellung, die sich vor allem auf die beruflichen Erfolge konzentrierte, ist bereits beendet. Das Internationale Maritime Museum Hamburg (IMMH) gibt in der Sonderausstellung „Albert Ballin. Vater, Unternehmer, Visionär“ vor allem Einblicke in sein Privatleben. Noch bis 30. April können Besucher Möbel, Kleidung, Briefe, Fotos und

mehr betrachten. Und unter anderem erfahren, dass Ballin ein rastloser Mensch war, der rund um die Uhr arbeitete und nur auf hoher See ruhig schlafen konnte. Dass er ein Waisenmädchen adoptierte und dass er Cello spielte. In der Ausstellung wird der Mensch Albert Ballin lebendig. Seine Errungenschaften prägen die Passagierschiffahrt bis heute. |...

Ausstellungen und Museen mit Ballin

Auswanderermuseum BallinStadt

... In drei Häusern lässt sich die Ein- und Auswanderergeschichte über vier Epochen erleben – auch der Gründer der Auswandererhallen in Hamburg, Albert Ballin, wird vorgestellt. Veddeker Bogen 2, bis Februar täglich 10 – 16:30 Uhr, Eintritt 13, ermäßigt 11, Kinder bis 12 Jahre 7 Euro. www.ballinstadt.de

Internationales Maritimes Museum Hamburg

... „Albert Ballin. Vater, Unternehmer, Visionär“ bis 30. April 2019 im Internationalen Maritimen Museum Hamburg, Deck 1, Koreastr. 1, täglich 10 – 18 Uhr, Eintritt 13 (erm. 9,50) Euro. Zur Ausstellung erscheint das gleichnamige Buch von Klaus Eichler im Koehler Verlag (29,95 Euro). www.imm-hamburg.de



| PORTRÄT |

Chefin auf der Brücke

| Kapitänin | Nicole Langosch ist die ranghöchste Frau auf einem Kreuzfahrtschiff in Deutschland. Text: Joachim Mangler/dpa

Perlen Mittelmeer“ bis zum Frühjahr und dann „Norwegische Fjorde“: Das sind die Fahrtgebiete von Nicole Langosch, die im vergangenen März als erste Deutsche das Kommando über ein Kreuzfahrtschiff übernommen hat. Ist die „AIDA Sol“ der Rostocker Kreuzfahrtreederei AIDA Cruises voll belegt, ist die Kapitänin für 2.200 Passagiere und 630 Angestellte verantwortlich.

Als sie vor fünf Jahren Vize-Kapitänin wurde, wusste sie, dass sie diesen letzten Schritt auch gehen will. „Ich habe immer die volle Akzeptanz bekommen“, sagt die Wahl-Hamburgerin. „Ich bin mir bewusst, dass ich von allen Seiten beäugt werde,“ ergänzt Langosch. Und sie wundert sich darüber auch nicht, schließlich trägt sie eine Menge Verantwortung: „Ich fahre hier eine Kleinstadt durch die Gegend.“

| Klare Kante | Seit zehn Jahren ist Langosch auf Aida-Schiffen tätig, zwölf Schiffe umfasst aktuell die Flotte. Bei ihrer Führungsaufgabe hilft ihr gewiss auch die Art ihres Umgangs mit Menschen. „Ich bin direkt und zielstrebig und habe sehr klare Vorstellungen davon, wie etwas laufen soll.“ Sie möchte keine Missverständnisse aufkommen lassen – ohne die Leute vor den Kopf zu stoßen. Gleichzeitig lege sie immensen Wert auf Teamarbeit, dazu gibt es etwa einen Schiffsrat, in dem wichtige Fragen beraten werden. „Aber die letzte Entscheidung treffe halt ich.“ Ob das nun der Befehl ist, ein Schlechtwettergebiet zu umfahren oder den 253 Meter langen Ozeanriesen sanft an eine Kaimauer zu legen.



Kommando. Nicole Langosch hat seit einigen Monaten an Bord der „AIDA Sol“ das Sagen.

Foto: AIDA Cruises

Langosch ist nicht nur die einzige deutsche Kapitänin eines Kreuzfahrtschiffs, sondern auch in der Schifffahrt eine Exotin. Von aktuell 1.032 deutschen Kapitänen sind 14 weiblich. „Die Schifffahrt galt über Jahrhunderte als reine Männerdomäne“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführer des Verbands Deutscher Reeder (VDR). „Dieses traditionelle Bild erfährt einen Wandel, den wir sehr begrüßen.“

Sein Verband ermutigt Frauen ausdrücklich, Berufe an Bord zu erlernen und auszuüben. Und um gleich ein Vorurteil auszuräumen: „Männer und Frauen werden je nach ihrem Rang an Bord völlig gleich entlohnt“, so Nagel. Langosch, die mit 34 die vier Streifen an der Uniform bekam, taugt durchaus als Vorbild für jüngere Frauen, die sich eine Karriere auf See

vorstellen können. Anlässlich der SMM, der Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft, wurde sie im September vom Frauennetzwerk WISTA zur „Persönlichkeit des Jahres“ gekürt. „Der Job muss in die Lebensphilosophie passen“, betont Langosch. Sie habe den Beruf in dem Wissen ergriffen, dass die Vereinbarkeit mit Familie auf See sicher um einiges problematischer ist als in anderen Tätigkeiten. Die modernen Kommunikationsmittel machen es allerdings einfacher, mit Familie und Freunden in Kontakt zu stehen.

Wie es später mal um persönliche Ziele wie eigene Familie und Kinder aussieht, stehe aktuell nicht im Vordergrund. Im Augenblick habe sie den besten Job für sich gefunden und richtig viel Spaß dabei. „Es passt alles.“ |●●●

| PUBLIKATIONEN |

Spektakulär.
Auf riesigen
LED-Leinwänden
werden die
Sequenzen in
4K-Ultra-HD
gezeigt.



DOKUMENTATION

Gelungener Mix aus Sinfoniekonzert und Naturfilm

●●● Jagende Seeleoparden, spielende Delfinbabys, kämpfende Walrösser: Szenen wie diese wird kaum jemand von uns je in freier Wildbahn beobachten können. Eine tolle Möglichkeit, Naturschauspielen indirekt beizuwohnen, sind Meeresdokumentationen. Völlig neue Maßstäbe setzte hier die BBC mit der preisgekrönten Serie „The Blue Planet“.

Im Frühjahr 2018 flimmerte die jüngsten BBC-Produktion „Unser Blauer Planet II“ bei der ARD über die deutschen Fernsehbildschirme. Für die Serie wagten sich Kamerateams auf 125 Expeditionen, reisten in 39 Länder, filmten auf allen Kontinenten und in jedem Ozean. Sie verbrachten 6.000 Stunden auf Tauchgängen – davon allein 1.000 Stunden in Unterseebooten. Die Dreharbeiten dauerten insgesamt vier Jahre.

Anfang 2019 zeigt die Liveadaption „Unser Blauer Planet II – Live in Concert“ eine Auswahl der spektakulärsten Szenen dieser siebenteiligen TV-Serie auf riesigen LED-Screens – und nimmt den Zuschauer mit auf eine magische Entdeckungsreise

zu eisigen Polarmeeren und pulsierenden Korallenriffen.

Untermalt wird das bildstarke Spektakel mit einem Live-Orchester unter der Leitung von Matthew Freeman und der Musik von Hans Zimmer: „Wir sind heute in der Lage, Aufnahmen zu machen, die so noch nie zuvor möglich waren – und wir fühlen uns verpflichtet, eine ebenso herausragende klangliche Erfahrung zu bieten“, so der Hollywood-Komponist. Zwischen den

Sequenzen führt der TV-Moderator und Umweltexperte Dirk Steffens das Publikum durch den Abend.

„Es ist ein großartiges Konzept, das die bahnbrechenden Aufnahmen der mit dem British Academy Film Award ausgezeichneten BBC Studios-Serie nun für die Fans live in die großen Hallen Europas bringt“, sagt Mat Way, Global Director, Live Entertainment BBC Studios.

www.unser-blauer-planet-live.de



TERMINE

12.02.19, 20 Uhr, **Oberhausen**
13.02.19, 20 Uhr, **Köln**
14.02.19, 20 Uhr, **Hannover**
24.02.19, 20 Uhr, **Hamburg**
27.02.19, 20 Uhr, **Nürnberg**
28.02.19, 20 Uhr, **München**
01.03.19, 20 Uhr, **Zürich (CH)**
02.03.19, 20 Uhr, **Mannheim**
05.03.19, 20 Uhr, **Berlin**
09.03.19, 20 Uhr, **Stuttgart**



Schreib mal wieder

••• Der Flaschenpostfinder stellte gewissenhaft jede Nachricht zu, die er im Meer fand. Doch eines Tages geht ihm eine Flasche mit einem äußerst merkwürdigen Brief ins Netz. Kann der Flaschenpostfinder das Rätsel lösen? Eine atmosphärisch erzählte und schön illustrierte Bilderbuchgeschichte über den Wert von Briefen, die Bedeutung von Kommunikation und persönlichem Miteinander, die das Herz erwärmt.

Michelle Cuevas, Erin E. Stead, *Der Flaschenpostfinder*, FISCHER Sauerländer, 48 Seiten. 16 Euro. Ab 4 Jahren.

Revolution made in Germany

••• Mit dem Ende des Ersten Weltkriegs schlägt auch die letzte Stunde der deutschen Monarchie. Es sind die unmenschlichen Zustände innerhalb der kaiserlichen Marine, die zu Aufruhr und schließlich zum Umsturz des gesamten Systems geführt haben. Doch wie geht eigentlich Revolution? „Aufstand der Matrosen – Tagebuch einer Revolution“ beschreibt chronologisch die dramatischen Ereignisse dieses historischen November 1918. Man erfährt, welche Bündnisse geschlossen wurden, welche Schlüsselfiguren und Amtsträger die Stimmung nutzen konnten und welche Risiken Soldaten, Zivilisten und Politiker in der preußisch geprägten „Law and Order“-Gesellschaft in ihrem Kampf für eine demokratische Republik auf sich nahmen. Nicht alle haben diesen überlebt.

Dirk Liesemer, *Aufstand der Matrosen – Tagebuch einer Revolution*, mare, 224 Seiten. 24 Euro.



Eine reife Reise

••• Wenn erwachsene Menschen in Jugenderinnerungen schwelgen, sehen sie dabei nicht immer gut aus. Ganz anders die autobiografischen Erzählungen von Hanns-Josef Ortheil. „Mittelmeerreise“ ist ein Rückblick ins Jahr 1967. Der Autor ist zarte 15 Jahre alt, als er mit seinem Vater an Bord des Frachtschiffs „Albireo“ die mediterrane Welt erkundet – und nebenbei die unterschiedlichen Charaktere an Bord. Doch nicht nur das: Der Leser taucht in die Gefühlswelt eines sensiblen und für sein Alter erstaunlich reflektierten jungen Mannes ein. Mal altklug, mal naiv, aber immer authentisch. Seine Begegnungen, Erlebnisse, Gespräche, Konflikte und nicht zuletzt das Schreiben justieren den Kompass für sein späteres Leben. Ortheil verlässt die „Albireo“ als ein anderer. Diese Reise war prägend für die spätere Karriere des erfolgreichen Schriftstellers, der in seiner Kindheit noch unter Sprach- und Schreibproblemen litt.

Hanns-Josef Ortheil, *Die Mittelmeerreise*, Luchterhand Verlag, 640 Seiten. 24,00 Euro.



Maritime Geisterstunden

••• Fantasy-Fans haben diesem Roman entgegengejubelt: „Totenmeer“ ist der sechste Teil der populären Phileasson-Saga. Magien, Feen, dunkle Mächte, mürrische Helden und eine ordentliche Prise Horror sind die Zutaten dieser fesselnden Erzählung über eine abenteuerliche Wettfahrt durch das unheimliche Sargassomeer.

Bernhard Hennen, Robert Corvus, *Totenmeer*, Heyne Verlag, 672 Seiten. 19,99 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

29.-31.01. AMSTERDAM



Brennstoff.
Im Großen und Ganzen
funktioniert der LNG-
Transport
reibungsfrei, doch
beim Bunkern gibt
es noch Lücken.

Foto: Vadsy - stock.adobe.com

LNG-Schiffsbetrieb: Wie funktioniert die Versorgung?

Das Interesse der Reeder und Charterer an alternativen Antriebssystemen nimmt rapide zu. Hunderte Schiffe weltweit dürften in einigen Jahren mit Flüssigerdgas (LNG) betrieben werden. Viele Projekte warten auf ihre

Ablieferung. Noch immer besteht aber Unsicherheit über die Verfügbarkeit von LNG in den Häfen. Ende Januar kommen auf dem LNG Bunkering Summit in Amsterdam Treibstofflieferanten, Händler und Reedereivertre-

ter aus aller Welt zusammen, um auszuloten, wie sich der Bedarf decken lässt und wo am dringendsten investiert werden muss.

LNG Bunkering Summit
lngbunkering.iqpc.co.uk

JANUAR

21.-24.01. DUBAI
Middle East Bunkering Convention
www.petrospot.com
23.01. LONDON
Marine Money London Ship Finance
www.marinemoney.com

24.01. AMSTERDAM
European Oil Storage Conference
www.spglobal.com
25.01. YSTAD
Cargo capacity upgrade and LNG bunkering. Swinoujście –

Ystad maritime link
Infos/Registration:
kb@actiaforum.pl
29.-31.01. AMSTERDAM
LNG Bunkering Summit
lngbunkering.iqpc.co.uk

31.01. ANTWERPEN
Middle Distillates Conference
www.spglobal.com
31.01./01.02. MIAMI
Coaltrans USA
www.coaltrans.com

FEBRUAR

11./12.02. DUBAI
Breakbulk Middle East
Contact: bb@ite-exhibitions.com
12.02. HOUSTON
Annual LNG Conference
www.spglobal.com

04.-06.02. ROTTERDAM
Heavy Lift Specialist Seminar
Contact: info@heavyliftspecialist.com
06./07.02. ROM
Maritime Reconnaissance & Surveillance Technology

www.maritime-recon.com
12.-14.02. BILBAO
World Maritime Week
www.bilbaoexhibitioncentre.com
26.-28.02. LONDON
International Petroleum Week
www.ipweek.co.uk

26.02. SINGAPUR
Maritime Singapore 2019
mareforum.com
26./27.02. HAMBURG
Greentech in Shipping Global Forum
www.greentechshipping.com

MÄRZ

03.-06.03. LONG BEACH
TPM Transpacific Maritime Conference 2019
events.joc.com/tpm-2019
05.-07.03. GDYNIA
Transport Week 2019
www.transportweek.eu
05./06.03. SHANGHAI
Marine Money China
www.marinemoney.com

12.03. PARIS
Mare Forum Paris
mareforum.com
19./20.03. BREMEN
13. Bremer Schifffahrtkongress
Info: info@w2m-net.de
20./21.03. AMSTERDAM
Ferry Shipping Summit
www.ferryshippingsummit.com

19.-21.03. SAO PAULO
Intermodal South America
www.intermodal.com.br
21.03. LUZERN
Luzerner Transport- und Logistiktage
Info: juana.vasella@unilu.ch
26.-28.03. PARIS
SITL 2019 – Semaine de l'innovation Transport & Logistique
www.sitl.eu

27.03. ATHEN
Mare Forum Greece
mareforum.com
27.-29.03. RAVENNA
Offshore Mediterranean Conference
www.omc2019.it
27.-29.03. SAIGON
INMEX International Maritime Expo Vietnam
www.maritimeshows.com

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
Tim Schulz-Eppers
Tel.: 040/46 88 32-625
schulz-eppers@jdb.de
Christian Priepke
Tel.: 0152/02 88 74 98
vermarktung@jdb.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2019

Abonnements und Vertrieb

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

Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

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

Wir setzen maritime Highlights



LESEN SIE JETZT

REGELMÄSSIG DAS

PREMIUMMAGAZIN

Deutsche Seeschifffahrt

Maritime Wirtschaft, maritime Logistik, maritimes Leben: Umfassend wie kaum ein anderes deutschsprachiges Magazin widmet sich die „Deutsche Seeschifffahrt“ den Themen rund um den Transport übers Meer – in hoher redaktioneller Qualität und mehrfach ausgezeichneter Gestaltung. Das Jahresabo mit vier Ausgaben kostet nur 25 Euro (Schüler/Studenten: 16 Euro).

Abo-Hotline: 04533/2077-12, E-Mail: abo@deutsche-seeschifffahrt.de



Spende und werde ein Teil von uns.
seenotretter.de

OHNE
DEINE
SPENDE
GEHT'S
NICHT

Einsatzberichte, Fotos, Videos und
Geschichten von der rauen See erleben:

    **#teamseenotretter**



Spendenfinanziert