

Deutsche Seeschifffahrt

2. Quartal 2019

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



28 | STANDORT



Diskussion: Wie Reedereien sich für den Nachwuchs einsetzen

40 | UMWELT

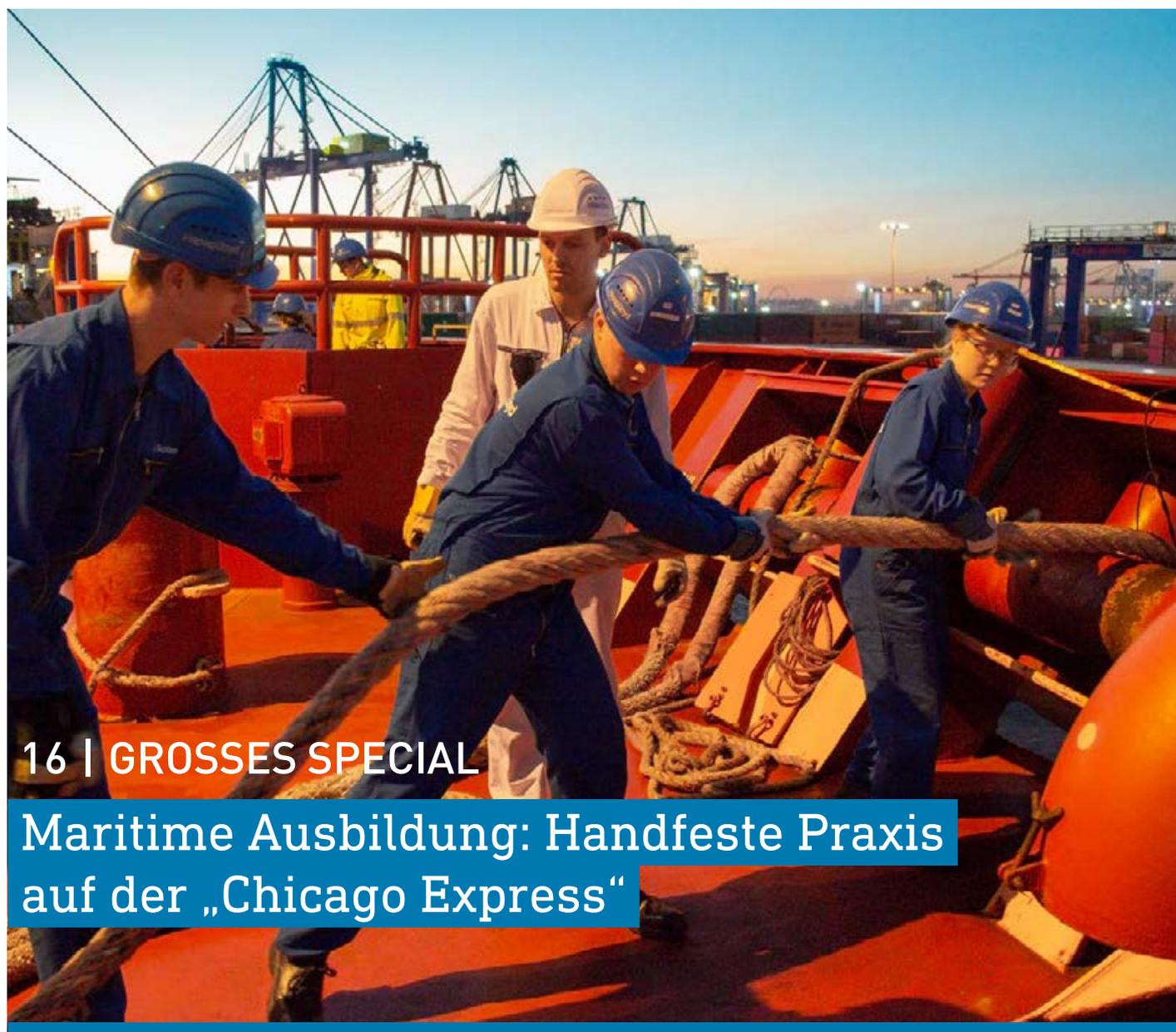


Flüssigerdgas: Schifffahrt bringt Dynamik in die LNG-Versorgung

54 | EXPEDITION



Arktis: Das Eis-Abenteuer des Forschungsschiffs „Polarstern“



16 | GROSSES SPECIAL

Maritime Ausbildung: Handfeste Praxis auf der „Chicago Express“



NautilusLog

» Dear partners, shipowners, experts and digital believers, we have received so much support and appreciation from you. Now we would like to say **thank you**. «

We are happy to offer our first product, the **digital Inventory of Hazardous Materials** including **Maintenance** together with Korean Register and selected experts at an attractive price.

We are glad to be here for you:

Ingo Klemke

Commercial Manager
NautilusLog GmbH
+49 (0) 40 432 803-53
ingo@nautiluslog.com

Michael Suhr

Technical / Commercial Director
Korean Register KR Hamburg GmbH
+49 (0) 40 889 137-91
michaelsuhr@krs.co.kr

WWW.NAUTILUSLOG.COM

Foto: Joerg Schwalfenberg



Auf zum Bodensee!

••• Es ist eine Premiere: Der malerische Bodensee wird am 22. und 23. Mai zum Nabel der deutschen Schifffahrtswelt. Die Nationale Maritime Konferenz findet bei ihrer 11. Auflage erstmals fernab von Hafen und Meer statt. Für Laien klingt das vielleicht eigenartig – Hamburg, Bremerhaven oder Emden liegen mehr als 600 Kilometer Luftlinie entfernt. Doch die Bundeskanzlerin macht sich auf nach Friedrichshafen. Denn es ist durchaus sinnvoll, die Konferenz nach Baden-Württemberg, nahe der bayerischen Grenze, zu legen. Längst ist die Schifffahrtsindustrie keine Veranstaltung allein der norddeutschen Küstenländer mehr. Längst partizipiert auch der Süden Deutschlands an der Kraft dieser Branche, längst sind Küste und Hinterland eng miteinander verzahnt.

Fast eine halbe Million Arbeitsplätze hängen in Deutschland direkt oder indirekt von der Schifffahrt ab, sie generiert mehr als 30 Milliarden Euro an Wertschöpfung für unser Land und für Europa – allein 1,2 Milliarden Euro davon als Steuern und Sozialabgaben. Die deutsche Handelsflotte ist immer noch die fünftgrößte der Welt und führend, was die Containerschiffe betrifft – aber auch ganz vorn dabei, wenn es um innovative Schiffsprojekte wie das weltgrößte LNG-Bunkerschiff (S. 40), oder Hightech-Gas- und Chemikalienanker geht. Der Schwerpunkt zum Thema Ausbildung in diesem Heft (ab S. 16) zeigt beispielhaft, was die Branche leistet.

Gewiss, die andauernde Konsolidierungsphase seit der Finanzkrise verlangt unserer Industrie viel ab. Um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können, muss die deutsche Schifffahrt vom Standort aus international wettbewerbsfähig agieren können. Klimaschutz oder Digitalisierung sind nur zwei der vielen Herausforderungen, die deutsche Reeder gern angehen – doch der Wettbewerb in dieser wirklich globalen Industrie muss so fair wie möglich sein. Ausländische Mitbewerber genießen oftmals erhebliche Vorteile in Form von direkter staatlicher Unterstützung, günstigen Steuersystemen, niedrigeren Arbeitskosten oder besserem Kapitalzugang. Jüngst erst haben viele Reeder mit bangem Blick das Schicksal der Nord/LB verfolgt, einem der letzten großen verbliebenen Schiffsfinanzierer hierzulande.

Die NMK in Friedrichshafen sollte helfen, dass alle den Blick dafür schärfen, wie wichtig und zukunftsweisend die Schifffahrt für die deutsche Wirtschaft insgesamt ist – und sie entsprechend unterstützen auf ihrem Weg der Veränderung.

Ihr

Alfred Hartmann
Präsident, Verband Deutscher Reeder

Inhalt



MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 14 INTERVIEW**
Norbert Brackmann über die Agenda der Nationalen Maritimen Konferenz
- 16 SPECIAL AUSBILDUNG**
Reportage von Bord: mit Schiffsmechaniker-Azubis auf der „Chicago Express“
Kommentar von Ralf Nagel
- 24 SERVICE**
Maritime Ausbildung im Überblick
- 28 GESPRÄCH**
Nachwuchs: Reeder Rörd Braren und Hapag-Lloyd-Manager Richard von Berlepsch zum Standort Deutschland
- 32 REEDERPORTRÄT**
In dritter Generation: Thomas Wehr, Geschäftsführer von Oskar Wehr

MARITIME LOGISTIK

- 36 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 38 SMART SHIPPING I**
Wie die Digitalisierung Europas Häfen flexibler macht
- 40 LNG I**
Neubau, Umbau & Co.:
Flüssigerdgas als Schiffsbrennstoff nimmt Fahrt auf
- 42 LNG II**
Stade, Wilhelmshaven, Brunsbüttel:
Kampf um den Terminal-Standort
- 44 SMART SHIPPING II**
Digital Ship: Wie Innovationen die Branche voranbringen
- 50 SCHIFFSFINANZIERUNG**
Zwischen Private Equity und Digital Finance – Perspektiven für Reeder



40



42



54



60

MARITIMES LEBEN

50 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

54 FORSCHUNG

Spektakuläre Expedition:
Wissenschaftler lassen sich mit dem
Forschungsschiff „Polarstern“
in der Arktis festfrieren

60 MUSEUMSSERIE

Galionsfiguren, U-Boote & mehr:
Das Marinmuseum im schwedischen
Karlskrona

62 RAUMPLANUNG

Im Interesse aller Akteure: Intelligente
Platzverteilung in Nord- und Ostsee

63 PORTRÄT

Kunst auf der Elbe:
Ein Bojenmann erzählt

PORTFOLIO

45 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

48 VERSICHERUNGEN

Vertragserneuerung: Wenig
Spielraum für niedrigere Prämien

RUBRIKEN

6 LUFTBILD Blick aus dem All

8 PROFILE Personalien aus der
maritimen Wirtschaft

64 PUBLIKATIONEN Neue Bücher

66 KALENDER
Treffpunkte der maritimen Welt

66 IMPRESSUM
Herausgeber und Redaktion





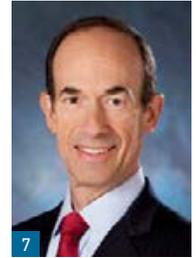
Unberührtes Kuba

••• Politisch zwei Welten, aber geografisch trennen die USA und Kuba nur 150 Kilometer. Ende 2018 hat das Spektorradiometer MODIS auf dem NASA-Satelliten Terra dieses Bild aufgenommen, das die Wasserflächen zwischen den Vereinigten Staaten, Kuba und den Bahamas zeigt. Aus dem All erscheint das tiefe Meer der Floridastraße dunkelblau im Vergleich zu dem flacheren, türkisfarbenen Wasser, das die Cay Sal Bank und die Bahama Banks bedeckt. Die beiden Karbonatplattformen wurden von bestimmten Arten von Bakterien und Meeresorganismen produziert, die sich über Millionen von Jahren auf dem Meeresboden abgelagert haben.

Unbebaute Ökosysteme wie Wälder und Feuchtgebiete bedecken 53 Prozent von Kuba, wie eine Analyse der Satellitenbilder zeigt. Etwa 40 Prozent der Landfläche der Insel werden landwirtschaftlich genutzt – etwa für Maniok, Tabak, Grapefruit und Zucker. Stauseen bedecken nur etwa ein Prozent der Landoberfläche der Insel, Städte noch weniger Fläche.

Trotz des Flickenteppichs aus Ackerland und Weiden ist Kuba bekannt für unberührte Mangrovenwälder und Korallenriffe, Strände und Seegrasmoores. „Kuba ist eine ökologische Rarität in Lateinamerika und der Karibik“, sagt Gillian Galford, Forscherin an der University of Vermont. Die besondere politische Situation habe Umweltverschmutzung und Ressourcenverbrauch begrenzt.

| PROFILE |



OFFEN GROUP

Neue Aufgaben für **1 Christoph Gessner**: Der 44-Jährige wechselt von Maersk zur Hamburger Offen Group. Dort löst er als Geschäftsführer der CPO Containerschiffreederei und der CPO Crewing Hermann Klein ab, der zur AIDA-Mutter Carnival gewechselt ist. Gessner war zuletzt Senior Fleet Group Manager bei Maersk Line.

HAPAG-LLOYD

2 Maximilian Rothkopf ist in den Vorstand von Hapag-Lloyd berufen worden. Der 38-Jährige folgt als neuer Chief Operating Officer (COO) auf **3 Anthony J. Firmin**, der zum 30. Juni in

den Ruhestand geht. Rothkopf wird als COO die operative Verantwortung für das weltweite Schiffahrtsgeschäft übernehmen und dort die Strategie 2023 weiter vorantreiben.

ZEABORN/ V.SHIPS

4 Holger Strack ist seit Anfang des Jahres alleiniger Chief Executive Officer (CEO) beim Hamburger Schiffahrtsgeschäft Zeaborn Ship Management. Bis Dezember 2018 verantwortete Strack die Aktivitäten des Schiffsmangers zusammen mit **5 Nils Aden**. Der 48-Jährige verließ das Unternehmen jedoch zum Jahreswechsel auf eigenen Wunsch. Aden heuer-

te als Deutschland-CEO beim weltgrößten Shipmanager V.Ships an.

CLIA

Auch bei der Cruise Lines International Association (CLIA) dreht sich das Personalkarussell: **6 Michael Thamm**, CEO der Costa Gruppe, ist neuer Chairman von CLIA Europe. Außerdem übernimmt **7 Adam Goldstein** das Amt des Global Chairs. Fremd ist ihm dieser Posten nicht – Goldstein war bereits 2015 und 2016 in der Position.

WÄRTSILÄ

Wärtsilä hat einen neuen Deutschland-Chef: **8 Matthias Becker** ist seit Februar alleiniger Ge-

schäftsführer. Der studierte Schiffbauer ist seit 2001 in verschiedenen Funktionen bei Wärtsilä tätig. Im deutschen Markt ist Becker durch seine Tätigkeit als General Manager Marine Business, die er auch in Zukunft ausüben wird, seit vielen Jahren bekannt.

DETTMER

Mit **9 Arnd Dunse** bekommt das Führungsteam von Dettmer Zuwachs. Der 48-Jährige übernimmt als Chief Commercial Officer (CCO) die Verantwortung für die Bereiche Controlling, IT und Merger & Acquisition.

WAPU

10 Anja Hamann ist neue Direktorin des

Landeswasserschutzpolizeiamtes in Mecklenburg-Vorpommern. Hamann war bisher Leiterin des Führungsstabs und stellvertretende Behördenleiterin im Polizeipräsidium Rostock. Die leitende Kriminaldirektorin folgt auf Peter Mainka, der Ende 2018 Polizeipräsident in Rostock wurde.

HELLMANN

Das Logistikunternehmen Hellmann hat einen neuen Global Head of Sea-Freight. Der Österreicher **11 Gerald Mayrhofer** verantwortet seit Januar das Seefrachtgeschäft und berichtet direkt an Bart de Vries, Chief Operating Officer Air & Sea.

IMPERIAL

12 Sandro Knecht ist zum ersten Chief Commercial Officer (CCO) der Imperial Logistics International ernannt worden. Der Logistikdienstleister hatte die Position neu geschaffen. Knecht wird künftig für Business Development, Marketing und Customer Relationship Management verantwortlich sein.

GEOMAR

Für die konsequente Verknüpfung von Wissenschaft und Aufklärung in Sachen Klimaschutz hat der Meteorologe **13 Prof. Dr. Mojiab Latif** vom GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung in Kiel den Nature-Life-Umweltpreis erhalten.

AUSZEICHNUNG FÜR EXZELLENTA AUSBILDUNG

••• Reederei mit Vorbildcharakter: Die Schiffahrtsgesellschaft Oltmann in Stade wurde im Rahmen des 13. Bremer Schiffahrtkongresses für herausragende Leistungen in der Ausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in ausgezeichnet. Zum zweiten Mal ehrte die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt (BBS) auch einen Ausbilder für sein persönliches Engagement: Hier überzeugte der Bugsier-Ausbilder Martin Jung mit seiner fachlichen Kompetenz und seinem sozialen Engagement.



„Wir möchten mit dieser Auszeichnung allen an der Ausbildung Beteiligten an Bord und an Land für das besondere Engagement danken“, sagte BBS-Geschäfts-

führer Holger Jäde. „Die Ausbildung qualifizierter Fachkräfte ist für mich einer der Schlüssel zur Sicherung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der hiesi-

Gewinner. Reeder Peter Oltmann (li.), der auch VDR-Präsidiumsmitglied ist, und Martin Jung von Bugsier wurden für ihr Engagement in Sachen Ausbildung geehrt.

gen maritimen Wirtschaft“, so Jäde. Auch VDR-Präside Ralf Nagel gratulierte: „Solch herausragende Ausbildung des Nachwuchses in Deutschland ist ein Standortvorteil, um den uns andere Nationen beneiden. Sie macht einen guten Teil der hervorragenden Qualität aus, die deutsche Reeder ihren Kunden überall in der Welt bieten.“

www.berufsbildung-see.de

World class support, anytime anywhere in the world



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

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

ClassNK www.classnk.com



Scandlines macht Fähren noch umweltfreundlicher

••• Alle Antriebssysteme der vier Hybridfähren von Scandlines auf der Strecke Puttgarden–Rødby werden mit neuen Thrustern ausgerüstet. Diese erzielen einen homogenen Flow durch das Wasser und verursachen so weniger Lärm und Vibrationen. Der Austausch vermindert die Umweltbelastung deutlich. Reduzierter Unterwasserschall und verminderte Vibrationen können die Bedingungen für den Reichtum an maritimem

Leben in der Fehmarnbelt-Region verbessern – unter anderem für die Schweinswale. Außerdem werden durch höhere Effizienz Emissionen wie CO₂ reduziert.

„Die neuen Thruster sind ein wichtiger Schritt in Richtung unserer Strategie Zero Emission – und es freut mich sehr, dass dieser mit einer Verbesserung der Bedingungen für das reiche maritime Leben in der Fehmarnbelt-Region einhergeht“, so Søren

Poulsgaard Jensen, CEO bei Scandlines.

„Die Investition ist ein glasklares Zeichen unserer Investoren, dass unsere Strategie Zero Emission und unser Ziel, eine grüne Alternative zu einem möglichen Tunnel zu werden, ihre volle Unterstützung haben.“

Die Gesamtinvestition in die neuen Thruster beträgt mehr als 13 Millionen Euro. Die Umweltorganisation NABU lobte die Entscheidung. www.scandlines.de



“

Wir wollen eine grüne Alternative zu einem möglichen Tunnel werden.

Søren Poulsgaard Jensen, Scandlines-CEO

Türkei ratifiziert Konvention zum Schiffsrecycling

••• Mit der Türkei hat nach Angaben der Weltschiffahrtsorganisation IMO ein wichtiges Abwrackland die Hong Kong Convention für sicheres und sauberes Schiffsrecycling ratifiziert. Das Übereinkommen von 2009 verpflichtet Schiffseigner und Abbruchwerften zu höheren Standards beim Abwracken.



Abwrackwerft. Einige türkische Betriebe wie hier in Alağa erfüllen die hohen Maßstäbe.

Foto: Faith Takmaki [CC BY-SA 4.0 (https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0)]

Bis das Abkommen verbindlich in Kraft tritt, müssen wenigstens 15 Staaten, die mindestens 40 Prozent der Welthandelsflotte repräsentieren und über eine Recyclingkapazität von drei Prozent ihrer gemeinsamen Tonnage verfügen, die Konvention ratifizieren. Von da an vergehen weitere zwei Jahre, bis sie verpflichtend wird. Nach der Türkei ratifizierten auch die Niederlande, sodass jetzt acht Staaten dabei sind (außerdem Norwegen, Kongo, Frankreich, Belgien, Panama und Dänemark).

Der Deutsche Bundestag hat die Ratifizierung im vergangenen Oktober auf den Weg gebracht. „Die Ratifizierung des Hongkong-Übereinkommens ist ein wichtiges Signal für eine durchgreifende Verbesserung der Arbeits- und Umweltbedingungen bei der Verwertung alter Schiffe auf den internationalen Recyclingwerften“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR.

Branche im Wandel

••• Als „Game-Changer“ hat der Vorsitzende des internationalen Reederverbands ICS, Esben Poulsen, den Sulphur-Cap bezeichnet: „Die globale Schwefelobergrenze 2020 wird der regulatorische Wendepunkt des Jahrzehnts sein – mit tief greifenden Auswirkungen auf die wirtschaftliche Situation der Schifffahrt.“

Er erwartet weitere gravierende Änderungen. Die Branche bewegt sich rapide in eine Zukunft mit mehreren Kraftstoffen – darunter in den 2030er-Jahren dann hoffentlich auch kommerziell nutzbare CO₂-freie Kraftstoffe.

www.ics-shipping.org

Position. ICS-Chef Poulsen.



Foto: ICS



Nachwuchs.
Student vor der
Stromerzeuger-
anlage in
Warnemünde.

Neuen Studiengang erfolgreich absolviert

••• Die Hochschule Wismar bietet als einzige in Deutschland den Bachelor-Studiengang Schiffselektrotechnik an. Kürzlich hat sie die ersten Absolventen verabschiedet. Sie sind bereits an Bord von Schiffen der Reedereien Aida Cruises, Stena Line und Hapag-Lloyd im Einsatz und dort für die elektrotechnische Anlage verantwortlich – vom Generator bis zum elektrischen Antrieb, von der Nachrichtentechnik bis zu den Automatisierungssystemen. Auch den Aufbaukurs zum Elektrotechnischen Schiffs-offizier haben bereits acht Teilnehmer abgeschlossen. www.hs-wismar.de

NautilusLog und Korean Register mit HMI-Lösung

••• NautilusLog, erfolgreich beim VDR-Start-up-Wettbewerb „Pitch Blue“, hat seine App zur Erstellung von Gefahrstofflisten (Inventory of Hazardous Materials, HMI) gemäß der EU-Schiffsrecycling-Direktive und der Hong Kong Convention der IMO fertiggestellt. Mit einer Hamburger Reederei gibt es dafür auch den ersten Anwender. Die Nutzung der App erfolgt über ein Konsortium aus der Klassifikationsgesellschaft Korean Register (KR),

Partner. Otto Klemke (NautilusLog), Frank Schneider (HMI), Kunde Völchner, Michael Suhr (KR, v.l.).

der HMI GbR und der NautilusLog GmbH. Von 2021 an müssen alle Schiffe, die unter EU-Flagge fahren oder EU-Häfen ansteuern, eine HMI-Liste vorweisen können. www.nautiluslog.com



Foto: Korean Register

Japan gegen Bann von Open-Loop-Scrubbern

••• Japan beteiligt sich nicht an Gesprächen über ein Verbot von Open-Loop-Wäschern. Die Entscheidung stützt sich auf einen Bericht, den das japanische Verkehrsministerium (MLIT) der Internationalen Seeschiff-

fahrtsorganisation (IMO) vorgelegt hat. Man sei zu dem Schluss gekommen, dass Waschwasser aus offenen Scrubbern keine erhebliche Bedrohung für die Meeresumwelt darstellt.

www.mlit.go.jp



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

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

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



Deutsche Flagge erleichtert Unterwasser-Check

••• Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr hat ihre Zulassungspraxis bei Unterwasserbesichtigungen (In-Water Surveys) von Schiffen unter deutscher Flagge geändert. Die Kontrolle der Schiffsböden kann ab sofort auch dann im Wasser erfolgen, wenn ein Schiff kein Klasse-Zusatzzeichen dafür hat.

Nach dem SOLAS-Übereinkommen müssen bei Seeschiffen zwei Bodenbesichtigungen

innerhalb eines Fünf-Jahres-Zeitraumes durchgeführt werden. Bei Frachtschiffen, die jünger als 15 Jahre sind, braucht jeweils die erste der beiden Besichtigungen nicht zwingend auf dem Trockenen (im Dock) absolviert zu werden, sondern kann auch im Wasser durch Taucher erfolgen.

Die Deutsche Flagge orientiert sich hier künftig an den Regeln der Klassifikationsgesellschaften. www.bg-verkehr.de

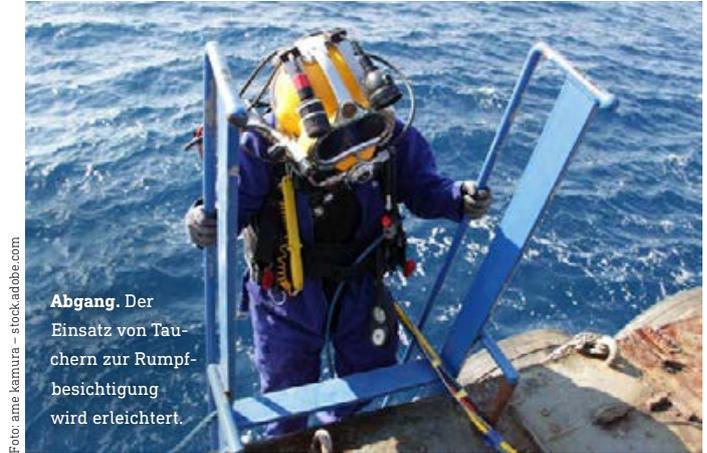


Foto: ame kamura – stock.adobe.com

Abgang. Der Einsatz von Tauchern zur Rumpfbesichtigung wird erleichtert.

Solide Antifouling-Beschichtung

Anstrich. Die richtige Beschichtung senkt den Brennstoffverbrauch.



Foto: Juczas55 – stock.adobe.com

••• Lackhersteller Hempel hat eine neue Antifouling-Beschichtung präsentiert. „Atlantic+“ wurde entwickelt, um den Rumpf während der Wartungsintervalle von bis zu 60 Monaten vor Verschmutzung zu schützen. Das neue Antifouling ist für alle Schiffstypen und alle Wassertemperaturen geeignet und gewährleistet so eine vollständige Betriebsflexibilität.

Atlantic+ enthält ein leistungsstarkes Biozidpaket und ein bewährtes Bindemittelsystem. Dies gewährleistet laut Hersteller eine progressive und kontrollierte

Selbstpolitur ab dem Zeitpunkt, an dem der Rumpf auf das Wasser trifft – und bis zu 60 Monate danach. Für die mechanische Festigkeit wird die neue Beschichtung mit Hempel's patentierter Mikrofasertechnologie – Hempadur Ultra Strength Fibre – verstärkt.

Der Clou besteht darin, ein internes Faserskelett in den Lack einzubringen, um seine mechanische Festigkeit zu erhöhen – so wie Stahl bei Beton genutzt wird, um die physikalische Struktur zu verstärken. Das verbessert u.a. den Schutz von typischen Problemzonen. www.hempel.de

BWM-Anlagen gefragt

••• Viele Reedereien sichten die Angebote, die Hersteller von Systemen für Ballastwassermanagement (BWM) profitieren bereits von einer starken Nachfrage. So erwartet das norwegische Unternehmen Optimarin 2019 eine Verdoppelung des Umsatzes. 2018 habe das Unternehmen über 100 BWM-Anlagen verkauft, so CEO Tore Andersen.

Vorteil. Die Optimarin-Geräte sind auch von der US-Küstenwache zertifiziert.



Foto: Optimarin

AG „EMS“ setzt erneut auf LNG

••• Nach dem Vorbild der „Ostfriesland“ wird nun auch die „Münsterland“ als zweites Schiff der Flotte der Reederei AG „EMS“ mit einem umweltfreundlichen LNG-Antrieb ausgestattet. Die Fähre ist nahezu baugleich mit der „Ostfriesland“, die 2015 als europaweit erstes Schiff umgerüstet wurde (s. S. 40). Auch die „Münsterland“ erhält ein neues Heck mitsamt modernem Antrieb. Wie beim Schwesterschiff findet dort der LNG-Antrieb samt Tank Platz. Das Bundesverkehrsministerium fördert den Umbau. www.ag-ems.de



Foto: Welter Rademacher / Wikipedia

Oldendorff: Vier auf einen Streich

••• Die bereits hochmoderne Flotte der Lübecker Reederei Oldendorff verjüngt sich weiter: Anfang Februar kamen fünf umweltfreundliche Neubauten dazu, vier davon an einem Tag. Einer der Frachter wird 2020 mit einem Scrubber nachgerüstet. Nach dem Verkauf der meisten älteren Schiffe hat die Oldendorff-Flotte von 111 Schiffen ein Durchschnittsalter

von nur noch 4,78 Jahren. Mit einem Auftragsbestand von 38 Neubauten wird Oldendorff Carriers auch in Zukunft eine junge und energieeffiziente Flotte von Massengutschiffen unterhalten. Die meisten der zusätzlich rund 600 Schiffe im Management sind ebenfalls jung und sparsam und entsprechen weitgehend den Schiffen im Eigentum. www.oldendorff.com

Foto: Oldendorff Carriers



Rickmers-Comeback

••• Der erfahrene Reeder Bertram Rickmers meldet sich zurück. Zwei Jahre nach der Insolvenz seiner Schifffahrtsgruppe hat er gemeinsam mit seinem Sohn die Reederei „The Asian Spirit Steamship Company“ (ASSC) gestartet. Im Fokus: hochmoder-



Foto: ASSC

ne, umweltfreundliche Container-Feeder mit knapp 1.200 TEU. Eine Serie von acht Schiffen ist bereits bestellt.

„E-Flexer“: Neue Fähren-Generation für Stena Line

••• Die Reederei Stena Line freut sich über den nächsten Meilenstein ihres Neubauprogramms. Auf der AVIC Weihai Werft in China wurde die erste Fähre der neuen E-Flexer-Generation vom Stapel gelassen.

Mitte Januar bekam die neue RoPax-Fähre mit dem Namen „Stena Estrid“ erstmals Wasserkontakt. Damit liegt der Neubau im Plan für die Indienstellung auf der Route Dublin—Holyhead Anfang des Jahres 2020. Die „Stena Estrid“ ist die erste der drei neuen E-Flexer-Fähren für die Irische See. „Dies ist ein toller Tag für Stena Line und ein wichtiger Meilenstein für unsere Reederei“, sagt Niclas Mår-



Foto: Stena Line

tensson, CEO von Stena Line. „Nach dem erfolgreichen Stapellauf der ‚Stena Estrid‘ aus dem Trockendock beginnt nun die arbeitsreiche Phase vor der Indienstellung im nächsten Jahr.“ www.stenaline.de



**Everything
a ship needs**



www.kloska.com

Jenseits der Küste

| **Interview** | Der Maritime Koordinator Norbert Brackmann spricht über die Nationale Maritime Konferenz, den Schifffahrtsstandort Deutschland und die Unterstützung der Bundesregierung. Interview: Sabrina Junge

Hotspot. Für die diesjährige Nationale Maritime Konferenz pilgert das maritime Who's who nach Friedrichshafen.

Foto: Tourist-Information Friedrichshafen

? **Herr Brackmann, im Mai findet die 11. Nationale Maritime Konferenz (NMK) erstmals in Friedrichshafen statt. Wie kam es zu der Entscheidung?**

Norbert Brackmann: Mit dieser NMK betreten wir „neues Terrain“. Nachdem die letzten zehn Konferenzen alle an der Küste waren, wird die 11. Konferenz erstmals in Friedrichshafen am schönen Bodensee und damit im Binnenland Baden-Württemberg stattfinden. Mit der Wahl des Austragungsorts wollen wir verdeutlichen, dass die Bedeutung der maritimen Wirtschaft weit über die norddeutschen Küstenstandorte hinausgeht und die Branche für das gesamte Bundesgebiet von großer Relevanz ist.

? **Inwiefern spielt die maritime Wirtschaft abseits der Küsten eine Rolle?**

Brackmann: Für ein außenhandelsorientiertes Land wie Deutschland ist eine leistungsstarke und international wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft sehr wichtig. Schätzungen gehen von einem jährlichen Umsatzvolumen von bis zu 50 Milliarden Euro und von bis zu 400.000 Arbeitsplätzen aus, die direkt oder indirekt von der maritimen Wirtschaft abhängen. Dies allein zeigt die Bedeutung von maritimer Wirtschaft sowie von gut ausgebaute Häfen und Hinterlandanbindungen.

Aber die maritime Industrie spielt eben auch fernab der Küste eine große Rolle. Denn die deutschen maritimen

Zulieferer, die einen Anteil von rund 70 bis 80 Prozent an der Wertschöpfung eines Schiffes haben, sind zu großen Teilen in Bayern und Baden-Württemberg beheimatet. Mein Wunsch ist daher, dass es uns mit der 11. NMK gelingt, diese gesamtdeutsche Bedeutung der maritimen Wirtschaft stärker als bisher im Bewusstsein der Öffentlichkeit und auch der Politik zu verankern.

? **Welche Themen stehen in Friedrichshafen in Sachen Seeschifffahrt auf der Agenda?**

Brackmann: Angesichts der breiten öffentlichen Forderung nach einer klimafreundlicheren Schifffahrt und den jüngsten Beschlüssen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) wird Green Shipping im Vordergrund stehen. Die Wahl des Veranstaltungsorts passt damit sehr gut zur Ausrichtung der 11. NMK, denn in der Region sind bedeutende Unternehmen der (alternativen) Antriebstechnologie angesiedelt. Ohne sie könnten wir die maritime Energiewende nicht erfolgreich bewältigen.

Das zweite große Thema ist die Handelspolitik, die die Seeschifffahrt und die gesamte maritime Wirtschaft beeinflusst: zunehmende Spannungen im internationalen Handelssystem, geopolitische Krisen, Cyberkriminalität oder auch die technologische Transformation.

? **Nach zehn Krisenjahren nimmt die Zahl der Schiffe in deutschem Ei-**

gentum stetig ab – gegenüber 2011 ist sie bereits um ein Drittel zurückgegangen.

Wie wollen Sie diesen Trend umdrehen?

Brackmann: Die Handelsschifffahrt befindet sich im Wandel. Jetzt, da bei vielen Unternehmen die Weichen neu gestellt werden, erwarte ich ein klares Bekenntnis der deutschen Reeder zum hiesigen maritimen Standort. Nur so schaffen wir den Schulterschluss zwischen Politik und Wirtschaft.

Die Anpassung der Schiffsbesetzungsverordnung an europäische Standards, die Erhöhung des Lohnsteuereinkommens von 40 auf 100 Prozent oder die passgenaue Erstattung der Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung: Mit dieser Entlastungsoffensive haben wir bereits einen großen Beitrag geleistet, um die deutsche Flagge wettbewerbsfähiger zu machen. Die Bundesregierung wird die Auswirkungen dieses Gesamtpaketes noch ausführlich evaluieren.

? **Die Seeschifffahrt ist eine Branche, die global gültige Regelungen**

braucht, um ihre Vorteile in der Transportkette auszuspielen zu können. Welchen Beitrag leistet die Bundesregierung?

Brackmann: Regionale Einzellösungen für den Umweltschutz sollten vermieden werden, denn sie können Unsicherheiten und Wettbewerbsverzerrungen bewirken. Aus diesem Grunde setzt die Bundesregierung in diesem Bereich auf die Erarbeitung

weltweit gültiger Maßnahmen im Rahmen der maritimen Fachorganisation der Vereinten Nationen, der IMO.

? Welche Rolle spielt dabei der hohe Standard der maritimen Ausbildung an deutschen Ausbildungsstätten?

Brackmann: Bund und Länder arbeiten in der maritimen Ausbildung vertrauensvoll zusammen. Eine gute Ausbildung der Seeleute ist ein zentrales Element für die Sicherheit in der Seeschifffahrt. Die Bundesregierung engagiert sich daher auch auf internationaler Ebene für einen weltweiten Ausbildungsstandard, der den Anforderungen an eine sichere Seeschifffahrt gerecht wird.

? Was lässt sich tun, um dieses maritime Know-how am Standort Deutschland weiter zu festigen?

Brackmann: Wir werden im Rahmen der 11. NMK intensiv die Frage diskutieren, wie wir das maritime Fachwissen in Deutschland auch in Zukunft sicherstellen können. Hier sind in erster Linie die Länder gefragt, attraktive und zukunftsfähige Ausbildungsangebote zu schaffen. In der Schifffahrt unterstützt der Bund seit vielen Jahren die seemannische Ausbildung

? Viele deutsche Banken ziehen sich aus der Schiffsfinanzierung zurück. Den Reedern fällt es so schwerer, Investitionen in die Modernisierung der Flotte zu stemmen. Wie kann die Politik hier unterstützend tätig werden?

Brackmann: Die Bundesregierung hat mit der erwähnten, 2016 verabschiedeten Entlastungsoffensive für die Deutsche Flagge auch die deutschen Reeder durch eine Vielzahl von Maßnahmen entlastet. Zugleich unterstützt die Bundesregierung mit vielfältigen Maßnahmen und Programmen im Bereich der Forschungsförderung den Umstieg auf eine emissionsarme und klimafreundliche Schifffahrt. Auch die EU fördert Innovationen. Entscheidend wird aber immer das Engagement der Wirtschaft bleiben.

? Gemessen an Ladungsmengen und Entfernung, ist der CO₂-Fußabdruck der Schifffahrt klein – aktuell ist sie für rund 2 Prozent verantwortlich. Trotzdem hat sich die Branche über die IMO ehrgeizige Emissionsziele gesetzt. Wie bewerten Sie das?

Brackmann: Die internationale Seeschifffahrt ist zwar vom Pariser Klimaschutz-

abkommen ausdrücklich ausgenommen. Sie ist aber dennoch in die weltweiten Bemühungen um eine Reduzierung der CO₂-Emissionen eingebunden. Der IMO-Beschluss, die CO₂-Emissionen im Vergleich zu 2008 bis 2050 um 50 Prozent zu reduzieren, ist ein wichtiges Signal dafür, dass auch in der Seeschifffahrt eine deutliche Abkehr von fossilen Brennstoffen bevorsteht.

? LNG gilt als wichtige Übergangstechnologie auf dem Weg zu einer emissionsfreien Schifffahrt. Was tut die Bundesregierung in Sachen Förderung und Infrastruktur, um bei dem Thema voranzukommen?

Brackmann: Wir unterstützen die Ankurbelung der Nachfrage von LNG als Schiffsbrennstoff und die Ausrüstung bundeseigener Schiffe mit LNG-Antrieb – beispielsweise des Forschungsschiffs „Atair“ und der Mehrzweckschiffe „Melum“ und „Scharhorn“. Im Bereich der Handelsschifffahrt wurde die Umrüstung eines 1.400-TEU-Containerschiffs auf LNG erprobt und gefördert. Um den Erfolg dieses Pilotprojektes auszudehnen, wurde die „Förderrichtlinie über Zuwendungen zur Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff“ verabschiedet. Dank einer Förderzusage des Bundes konnte bereits die Aus- und Umrüstung verschiedener Schiffe auf LNG-Technologie gestartet werden.

Mit dem Pilotprojekt „LNG PowerPacs“ fördert der Bund außerdem mobile Lösungen für die umweltfreundliche Energieversorgung von Containerschiffen im Hamburger Hafen.

? Aber der Sprit muss ja auch irgendwie in den Schiffstank: Welche Maßnahmen sieht die Regierung hier vor?

Brackmann: Für sogenannte „Small Scale Terminals“, also Anlagen, die der Weiterverteilung von LNG für verkehrliche Zwecke dienen, hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages eine Förderung von 16 Millionen Euro über die nächsten fünf Jahre bereitgestellt. Es ist bekannt, dass es private Investoren gibt, die an vier verschiedenen Standorten in Norddeutschland „Small Scale Terminals“ errichten wollen. Wo am Ende ein solches Terminal entsteht, ist tatsächlich eine rein privatwirtschaftliche Entscheidung. Für zwei Projekte werden Fördermöglichkeiten derzeit bereits konkret geprüft.

? Viele Länder unterstützen ihre Werften und Reedereien massiv. Wie kann Deutschland bzw. Europa hier auf fairen Wettbewerb hinwirken?

Brackmann: Insbesondere die Subventionspolitik von China und Südkorea führt zu erheblichen Marktverzerrungen. Daher setzt sich die Bundesregierung auch in Zukunft für chancengleiche globale Wettbewerbsbedingungen ein. Dabei steht das multilaterale Handelssystem der Welthandelsorganisation (WTO) als Ordnungsrahmen für einen offenen und regelbasierten Welthandel im Zentrum.

Zugleich unterstützen wir den maritimen Standort Deutschland. Die Tonnagebesteuerung leistet hier beispielsweise ihren Beitrag. Zudem bemühe ich mich gemeinsam mit der Branche darum, der EU-Kommission stärkeres Gewicht in diesem Wettbewerb zu geben. |•••



Die maritime
Wirtschaft ist für
ganz Deutschland
von großer Relevanz.

Norbert Brackmann, Maritimer Koordinator

Politik. Der 64-jährige Jurist Norbert Brackmann wurde im April 2018 zum Maritimen Koordinator der Bundesregierung ernannt.

Foto: BMWI



Klassenfoto : Die 13 Auszubildenden mit ihren Lehrmeistern Peter Künzel (orangefarbener Helm) und Tobias Albert (weißer Helm).



Das schwimmende Klassenzimmer



| Nachwuchs | Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker ist eine deutsche Spezialität: Die Azubis lernen die Arbeit an Deck, auf der Brücke und im Maschinenraum. Die Lehre gilt als Königsweg zum Schiffsoffizier. Hapag-Lloyd vermittelt die Praxis an Bord eines Containerschiffes. Text/Fotos: Hans Wille



Foto: Hapag-Lloyd

Nachts um halb drei ruft Tobias Albert auf den Kammern an: „Drei Uhr Treffen zum Ablegemanöver.“ Pünktlich stehen zwölf Auszubildende mit nagelneuer Reflektorjacke und strahlend blauem Helm in der kühlen Winternacht von Barcelona. Die beiden Ausbilder teilen die Gruppe. Sechs gehen mit Schiffsbetriebsmeister Peter Künzel zum Heck, die anderen folgen Ausbildungsoffizier Albert zum Bug der „Chicago Express“. Im Gänsemarsch gehen sie den knapp 240 Meter langen schmalen Weg auf dem Hauptdeck zwischen Reling und Containern entlang.

Wann das Ablegen starten würde, war nicht klar. Irgendwann würde Tobias Albert anrufen. Es ist die erste Nacht →

Ausbildungsstätte.

Der 336 Meter lange Containerfrachter „Chicago Express“ wurde 2006 fertiggestellt und fährt unter deutscher Flagge.

→ der Azubis an Bord, gestern sind sie nach Barcelona geflogen. Zuvor haben sie zwölf Wochen die Seemannsschule besucht und unter anderem das Basic Safety Training absolviert, die obligatorische Sicherheitsschulung für Seeleute.

| Sicherheit geht vor | Nun beginnt also die dreimonatige Ausbildungsfahrt, der praktische Teil der Grundausbildung. Pro Jahr startet Hapag-Lloyd zwei Lehrgänge mit jeweils 14 Azubis. Von dieser Gruppe ist einer krank zu Hause geblieben, ein anderer kurzfristig abgesprungen.

Auf der Manöverstation, einer dreieckigen Fläche vor der Containerwand am Bug, warten schon drei philippinische Matrosen auf die Kommandos des Zweiten Offiziers. Tobias Albert versammelt seine Gruppe am Rand und erklärt jede einzelne der fünf unterarmdicken

Leinen, die jeweils von einer der fünf nahezu mannshohen Winden in einem erst langsam zu durchschauenden System über den Bug durch Klüsen an Land laufen, wo sie das Schiff am Hafenspiller halten. „Habt Respekt vor den Leinen!“, mahnt Albert. Wie auf Kommando rutscht mit einem lauten Knacken eine der Leinen ein wenig durch die Klüse. „Da habt ihr gehört, welche Spannung in den Leinen sitzt. Passt auf eure Hände auf!“

Ein Schlepper kommt seitwärts und verschwindet unter dem ausladenden Bug. Ein Matrose lässt eine Leine durch die vordere Klüse nach unten, die er kurz darauf wieder hochzieht. Tobias Albert teilt zwei Azubis als Helfer ein. Sie ziehen das schwere Auge der dicken Schlepperleine an Bord, bis es über den Spiller rutscht. Jetzt heißt es „Leinen los!“. Am Windenfahrstand steht Clara Weimer. Auch sie

lernt Schiffsmechanikerin, aber schon im zweiten Lehrjahr. Weil die Lübeckerin ihre Abschlussprüfung 1 bereits erfolgreich abgelegt hat, darf sie die Winden selbstständig bedienen. Diese Fahrt ist für sie eine der sechs Einzelreisen, bei denen in der Regel zwei Azubis aus verschiedenen Jahrgängen auf einem Schiff fahren.

Auf das Handzeichen des Zweiten Offiziers fiert Clara Weimer eine Leine, damit die Hafendarbeiter die erste Leine vom Spiller heben können. Nun hievt sie die Leine langsam auf die Winde. Zwei Auszubildende führen die Leine auf die Stautrommel, während Weimer einem Dritten die Bedienung des Windenfahrstandes erläutert: ein Hebel, zwei Richtungen, drei Geschwindigkeiten – und den Blick immer auf der Winde. Bei der nächsten Leine fährt der Azubi die Winde, Clara Weimer schaut zu, greift ab und zu ein – konzentriert und souverän.

| Signal zum Start | Als alle Leinen eingeholt sind, brummt das Typhon der „Chicago Express“ durch die Nacht. Die Gespräche der angehenden Schiffsmechaniker verstummen. Sie stehen am Bug, schauen ergriffen zur Hafenausfahrt, auf die das 336 Meter lange Schiff zufährt. Ihre erste Reise als Seeleute! Eine mit Händen zu greifende Melancholie füllt die Luft. Was geht wohl in den zwölf Köpfen vor? Tobias Albert hält sich zurück, lässt die jungen Leute einige Minuten allein. Die machen Fotos, Filme, verschicken Sprachnachrichten.

Um zehn nach fünf dreht der Schlepper ab, die „Chicago Express“ fährt aus eigener Kraft, Ziel ist der Hafen von Valencia. Tobias Albert ruft seine Schützlinge zusammen: „Das hat gut funktioniert. Bitte vergesst nie, dass die Manöverstation einer der gefährlichsten Arbeitsplätze an Bord ist.“ Dann entlässt er die jungen →

Ablegemanöver. Die dafür eingeteilten Azubis packen kräftig zu und führen die schwere Leine mit vereinten Kräften auf die Stautrommel.



Teamwork. Die bereits fortgeschrittene Auszubildende Clara Weimer bedient auf die Kommandos des Zweiten Offiziers den Windenfahrstand.







Input. Nachdem die Auszubildenden alle Vorräte im Schiff verstaut haben, nehmen sie den „Forklift“ wieder in Empfang (oben). Im Schulungsraum an Bord (links) erhalten sie das nötige theoretische Rüstzeug in Sachen Navigation und Technik.

Einweisung. Unter Anleitung ihres Ausbilders machen sich die jungen Seeleute mit den Sicherheitsvorkehrungen vertraut.

→ Leute zurück in die ausgekühlten Kojen. „Die Auszubildenden packen von Anfang an mit an“, sagt der 28-jährige Tobias Albert, der selber Schiffsmechaniker gelernt hat. Am Vorabend haben die beiden Ausbilder mit ihren Schützlingen Lebensmittel, Mineralwasser und Toilettenpapier per Bordkran in den Schiffsrumpf gehievt. Die neuen Matratzen haben die Azubis zu Fuß an Bord gebracht.

| Teil der Crew | Der Betrieb an Bord ist auch ohne die Azubis stets gewährleistet. „Dennoch sind sie von Anfang an eine Entlastung für die gesamte Mannschaft“, so Albert. „Je länger sie dabei sind, desto selbstständiger arbeiten sie.“ Beim Frühstück um halb acht sind alle zwölf Neuen und auch Clara Weimer aus dem zweiten Lehrjahr wieder auf den Beinen, wenn auch mancher etwas zerknittert im Gesicht. Gesprächsthema sind die herausfordernden Arbeitszeiten. „Man gewöhnt sich daran“, weiß Clara Weimer. Schlafen gehe sie, wenn Zeit dafür ist.

„Ich wollte herausfinden, ob ich das aushalte, so lange alleine“, erzählt Pia Bahr aus Augsburg. Deshalb hatte sie an einer Ferienfahrt teilgenommen, einem Projekt des Verbands Deutscher Reeder (VDR), bei dem Schüler während der Sommerferien einen Eindruck von Leben und Arbeit an Bord bekommen (s. S. 27). Ihr Kollege Elias Schaller aus Ellwangen wollte eigentlich ein Nautik-Studium beginnen. „Während meiner Ferienfahrt habe ich gemerkt, dass mich auch die Maschine sehr interessiert.“

Für Til Kunow aus Neuruppin, Mopedschrauber aus Leidenschaft, war gleich klar, dass er wie sein Vater zur See fahren und dafür Schiffsbetriebstechnik studieren will, um Technischer Offizier zu werden. Jetzt erkennt er den Vorteil, dass er zunächst als Schiffsmechaniker beide Arbeitsbereiche lernt, bevor er sich für seinen Studiengang entscheidet. Inzwischen



Verantwortung. Pia Bahr (r.) bedient erstmals den Windenfahrstand. Die erfahrene Clara Weimer unterstützt sie dabei.

schwankt er, ob es in Richtung Technischer oder Nautischer Offizier gehen soll.

„Der Schiffsmechaniker ist die perfekte Ausbildung für den Einstieg in eine seemannische Laufbahn“, sagt Kapitänin Runa Jörgens, die beim VDR zuständig ist für Ausbildungsfragen. „Man lernt das Schiff von der Pike auf kennen.“ Danach könne ein junger Mensch fundiert entscheiden.

„Die Ausbildung ist absolut vielseitig, ich lerne wirklich alle Arbeitsbereiche kennen“, bestätigt Clara Weimer schon nach 15 Monaten dualer Ausbildung. Dadurch entwickle sie ein größeres Verständnis für die anderen Arbeitsbereiche an Bord: „Schließlich bewegen wir alle zusammen diese Maschine von A nach B.“ Das wird ihr zugutekommen, wenn sie eines Tages als Kapitänin auf der Brücke steht – sie will die nautische Laufbahn einschlagen.

Nach dem Frühstück finden sich die Azubis im Unterrichtsraum auf dem B-Deck ein, dem Ausbildungsdeck. Eigentlich ein ganz normales Klassenzimmer mit Lehrerpult und Whiteboard, wäre da nicht das ewige Schaukeln. Hier werden die beiden Ausbilder den Nachwuchs im Laufe der Ausbildungsreise in Navigation, Wetterkunde und Seerecht unterrichten, in Maschinenkunde, Containerlaschen und Arbeitssicherheit. Aber nicht in Englisch. Die internationale Seemannsspra- →

→ che ist Voraussetzung. Dennoch lernen die Berufsanfänger viel Neues: Seit sie den Lkw entladen haben, nennen sie den Hubwagen wie selbstverständlich Forklift und die Spannschraube Turnbuckle. „Nach dieser Reise“, prophezeit Tobias Albert, „werden eure Leute zu Hause sagen, dass ihr Denglisch redet.“

Kapitän Alexander Meier begrüßt die neuen Crewmitglieder auf seinem Schiff. Er selber habe vor 20 Jahren bei Hapag-Lloyd die Ausbildung zum Schiffsmechaniker beendet und könne den jungen Leuten nur zu ihrer Entscheidung gratulieren: „Die Reederei übernimmt seit Jahren quasi jeden Absolventen nach dem Studium, wenn er bei ihr Schiffsmechaniker gelernt hat.“

Präzision.

Peter Künzel überzeugt sich in der Ausbildungswerkstatt vom handwerklichen Geschick des Azubis Till Kunow.



Aussicht. Von der Brücke aus lässt sich das komplette Schiff überblicken. Hier werden auch Navigation und Schiffsführung anschaulich erklärt.

Vorbild. Alexander Meier begrüßt die neuen Crewmitglieder auf der „Chicago Express“. Der Kapitän hat vor 20 Jahren die gleiche Ausbildung durchlaufen.

Seit 1984 bieten die deutschen Reederei die dreijährige duale Ausbildung zum Schiffsmechaniker an. Bis dahin gab es einen sechswöchigen Lehrgang, bei dem die Maschinenfacharbeiter sich für den Einsatz im Decksbetrieb fortbildeten, die Matrosen im Arbeitsbereich Maschine. Diese sogenannte Befähigung für den Mehrzweck Einsatz war 1973 eingeführt worden. Einer der ersten Teilnehmer: Peter Künzel. Seit 2006 ist der 61-Jährige Ausbilder für den Bereich Technik zuständig.

| Technik ist Trumpf | Sein Reich ist die Ausbildungswerkstatt unten im lauten und warmen Maschinenraum. Heute

wird er den neuen Azubis, einem der letzten Lehrgänge seines Berufslebens, die Metallfeile näherbringen. Bisher hat Peter Künzel noch jeden angehenden Schiffsmechaniker in die Metallbearbeitung eingeweiht. Und die ganze Maschine erklärt, vor allem den riesigen Zweitaktmotor mit den zwölf Zylindern, die so hoch sind wie ein Einfamilienhaus. Zudem die Strom-, Wasser- und Wärmeversorgung im Schiff. Und noch viele weitere Aggregate bis hin zur Papierpresse für die raumsparende Abfalltrennung. Insgesamt nimmt die Schiffstechnik rund 60 Prozent der Lehrzeit in Anspruch; 40 Prozent gelten der Arbeit an Deck und auf der Brücke.

Rund 13 Stunden nach dem Ablegen in Barcelona taucht der Hafen von Valencia am Horizont auf. Wieder erläutert Tobias Albert auf der Manöverstation der „Chicago Express“ die fünf Leinen, ihre Funktion und die Reihenfolge des Festmachens. Der erste Kontakt zwischen Schiff und Hafen wird der kunstvoll geknüppte Ball am Ende der langen, dünnen Wurfleine sein. Till Kunow übt einige Male die Wurftechnik, bevor er die sogenannte Affenfaust auf Kommando des Zweiten Offiziers mit einer weit ausladenden Bewegung über die große Distanz auf die Kaifläche schleudert. Die Azubis applaudieren, die Matrosen nicken anerkennend.



Tobias Albert gibt Anweisungen: „Ihr beiden führt die Leine!“ – „Nein, niemals über die Leine steigen, immer unten durch!“ Die Filipinos halten sich weitgehend im Hintergrund, während die Azubis zum ersten Mal substanziell die Decksarbeit übernehmen. Immer wieder greift einer der Decksleute ein, korrigiert, hält von Gefahren fern. Sie sind darauf eingestellt, dass sie dem Nachwuchs Platz lassen, aber auch beherzt die Lücken füllen. Denn das Manöver soll schnell gehen. Aber nicht hektisch, sondern konzentriert.

Bald schon sind alle fünf Leinen fest. Tobias Albert ruft die Azubis zur Nachbesprechung zusammen. „Das hat gut geklappt. Danke! Am Ende dieser Reise werdet ihr das alleine machen, während die Matrosen mit einem Kaffeebecher in der Hand zuschauen.“ |•••

Foto: VDR/Frank Krenns



Warum gute Ausbildung an Bord so wichtig ist – und zukunftsweisend

••• Schifffahrt hat Zukunft! Dieser Gedanke geht mir durch den Kopf, wenn ich die interessante Reportage von Bord der „Chicago Express“ auf den vorangehenden Seiten lese. Sicher, unsere Industrie durchläuft eine harte Phase der Veränderung. Aber wir haben auch Grund, manche Dinge positiv zu sehen. Hapag-Lloyd etwa kann seit Jahren so gut wie jedem Auszubildenden nach erfolgreichem Abschluss eine Anstellung anbieten – so etwas gibt es in anderen Branchen nur sehr selten.

So rau die See auch sein mag, durch die die deutsche Schifffahrt navigieren muss: Die Ausbildung bleibt gerade deshalb ein Standortvorteil, um den uns andere Nationen zu Recht beneiden. Sie macht einen guten Teil der hervorragenden Qualität aus, die deutsche Reeder ihren Kunden überall auf der Welt bieten.

Diese Qualität ist allerdings in der Rechnung, die globale Investoren in diesen Zeiten aufmachen, zu selten ein Faktor. Da zählen Zahlen, weniger die sogenannten „weichen“ Faktoren. Das ist zu kurzfristig gedacht. Mittel- bis langfristig zahlt es sich immer aus, selbst für ausreichend Nachwuchs zu sorgen. Damit er (oder sie!) eines Tages die Führung an Bord übernimmt, inklusive einer hohen Bindung ans Unternehmen. Solche Loyalität ist keineswegs mehr selbstverständlich. Wichtiger noch: Es braucht derart gut ausgebildete, hoch qualifizierte und motivierte Mitarbeiter, um ein modernes Schiff zu steuern. Der Job an Bord ist wesentlich komplexer geworden, die Anforderungen sind gestiegen. Das heißt im Umkehrschluss aber auch: Wer einmal Kapitän oder Kapitänin auf einem Handelsschiff war, ist auch für höhere Managementaufgaben an Land geeignet – noch eine weitere Perspektive für junge Menschen, die eine Karriere an Bord einschlagen wollen. Wir können ihnen nur dazu raten!



Ralf Nagel,
Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied
des VDR



Zwischen Schiffsschraube und Kommandobrücke

| Nachwuchs | Wie werde ich Kapitänin? Was macht eigentlich ein Schiffsmechaniker? Und muss ich studieren, um Leiter der Maschinenanlage zu werden? Ein kompakter Überblick über maritime Berufsbilder. Text: Sabrina Junge

Frische Seeluft, wummernde Motoren, internationale Kollegen: Wen das anspricht, für den könnte ein Job auf See genau das Richtige sein. Ob als Kapitän/in, Leiter/in der Maschinenanlage oder Schiffsmechaniker/in – das Ausbildungsangebot an Bord ist sehr vielseitig und wächst stetig. So

werden nun auch wieder junge Menschen zum/r Elektrotechnischen Offizier/in ausgebildet.

Lieber festen Boden unter den Füßen? Kein Problem: Denn auch landseitig bieten die deutschen Reeder attraktive maritime Lehrberufe an – etwa als Schiffskaufmann/frau.

Je nach Schulabschluss gibt es verschiedene Einstiegsmöglichkeiten in die maritime Branche. Wir haben hier für Interessierte die möglichen Karrierewege nachgezeichnet.

In jedem Fall gilt: Ein Blick in das faszinierende und dynamische maritime Berufsfeld lohnt sich. |●●

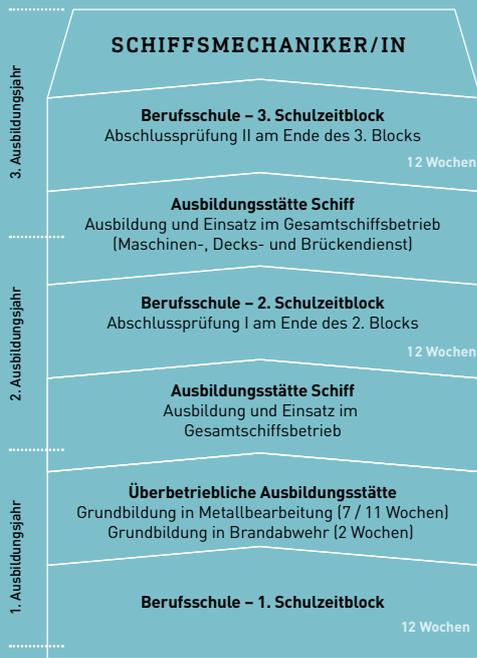


Ausblick. 2017 wagten insgesamt 772 Berufsanfänger den Sprung in die Schifffahrtsbranche – 495 auf See, 277 an Land.



Schiffsmechaniker/in

••• An Deck kontrollieren sie die Sicherheitseinrichtungen. Auf der Brücke übernehmen sie Wachdienste. Im Maschinenraum bedienen, reparieren und warten sie die technischen Anlagen und Maschinen: Schiffsmechaniker/innen sind echte Allroundtalente. Sie arbeiten außer bei Reedereien auch bei Hafen- und Schiffbaubetrieben. Die Ausbildung eignet sich für alle Schulabschlüsse, dauert drei Jahre und ist das ideale Sprungbrett für den Aufstieg an Bord.



Elektrotechnische/r Schiffsoffizier/in

••• Sie haben die Verantwortung für die kompletten elektrotechnischen Anlagen sowie deren Betrieb und Instandhaltung an Bord. Elektrotechnische Schiffsoffiziere tragen u.a. dazu bei, dass die Schiffe wirtschaftlich effizient und umweltfreundlich betrieben werden.

Um Elektrotechnische/r Schiffsoffizier/in zu werden, ist ein Fachschul- oder Hochschulabschluss sowie eine Seefahrtzeit als Elektrotechnischer Offiziersassistent (ETOA) erforderlich. Für den praktischen Teil gibt es mehrere Wege (s. Grafik).

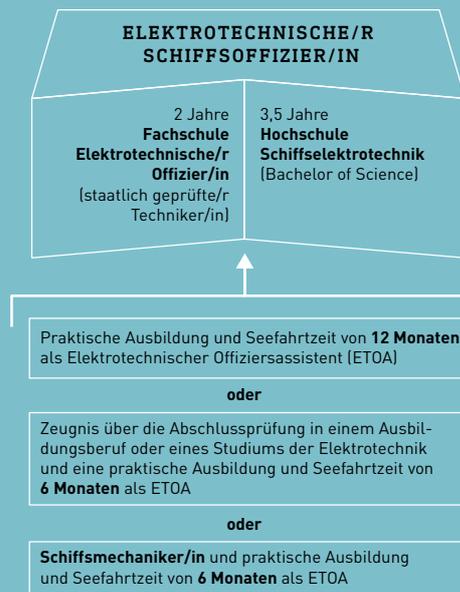


Foto: Image Source/Zero Creatives (2), ©MAGNIFIER - stock.adobe.com



Leiter/in der Maschinenanlage

••• Wenn es um Fragen des technischen Schiffsbetriebes geht, ist der/die Leiter/in der Maschinenanlage die absolute Autorität: Er/Sie sorgt für einen reibungslosen Ablauf des Maschinenbetriebs und ist damit eine wichtige Stütze des Kapitäns.

Die Laufbahn hat mehrere Etappen und beginnt bei dem/der Technische/n Wachoffizier/in (s. Grafik).



Kapitän/in

••• Er/Sie muss nicht nur navigieren, manövrieren und Fahr- und Lieferpläne einhalten, sondern auch mit den Offizieren die Arbeiten im Schiffsbetrieb planen und die Mannschaft im Griff haben. Die höchste Position an Bord eines Schiffes erfordert Führungsqualität, Verantwortungsbewusstsein, Belastbarkeit und diplomatisches Geschick.



Schiffahrtskaufmann/frau

••• Sie sind die Seeleute an Land. Von dort aus unterstützen sie bei allen Aufgaben, die mit der Ausrüstung, dem Betrieb und dem Einsatz von Seeschiffen verbunden sind. Verhandlungssicheres Englisch ist da natürlich eine Grundvoraussetzung. Die Ausbildung dort dauert

in der Regel drei Jahre – kann aber je nach Vorbildung auf zweieinhalb bzw. zwei Jahre verkürzt werden. Wer in dieser Laufbahn durchstarten möchte, braucht mindestens einen Realschulabschluss. Und kann es dann bis ins Management einer Reederei schaffen.

Maritimer Studienkompass



HOCHSCHULE	STUDIENGANG	ABSCHLUSS	STUDIENFORM	KONTAKT
Hochschule Bremen	International Studies in Shipmanagement (Nautik)	Bachelor of Science	Vollzeitstudium; Internationaler Studiengang	www.hs-bremen.de Tel.: 0421-5905-0
Jade Hochschule – Wilhelmshaven/ Oldenburg/Elsfleth	International Maritime Management ²	Master of Science	Berufsbegleitend; Fernstudium; Teilzeitstudium	www.jade-hs.de Tel.: 04421-985-0
	Maritime Management ²	Master of Science	Vollzeitstudium	
	Nautik und Seeverkehr	Bachelor of Science	Vollzeitstudium	
HSBA Hamburg School of Business Administration ¹	Maritime Management	Bachelor of Science	Duales Studium; Praxisintegrierend	www.hsba.de Tel.: 040-36138-700
	Shipping (MBA) ²	Master of Business Administration	Berufsbegleitend	
Hochschule Emden/Leer	Maritime Operations ²	Master of Science	Vollzeitstudium; Internationaler Studiengang	www.hs-emden-leer.de Tel. Emden: 04921-8070 Tel. Leer: 0491-928 170
	Nautik und Seeverkehr	Bachelor of Science	Vollzeitstudium	
Hochschule Bremerhaven	Schiffsbetriebstechnik	Bachelor of Science	Vollzeitstudium	www.hs-bremerhaven.de Tel.: 0471 48230
Hochschule Wismar – University of Applied Sciences: Technology, Business and Design	Nautik und Seeverkehr	Bachelor of Science	Vollzeitstudium	www.hs-wismar.de Tel.: 03841-7530
	Operation and Management of Maritime Systems ²	Master of Science	Vollzeitstudium	
	Schiffsbetriebs-/Anlagen- und Versorgungstechnik	Bachelor of Science	Vollzeitstudium	
	Schiffselektrotechnik	Bachelor of Science	Vollzeitstudium	
Hochschule Flensburg	Schiffstechnik – SBT (mit Schwerpunkt auf Betrieb)	Bachelor of Engineering	Vollzeitstudium	www.hs-flensburg.de Tel.: 0461-805 01
	Schiffstechnik – SMB (mit stärkerer Ausrichtung auf Konstruktion und Simulation)	Bachelor of Engineering	Vollzeitstudium	
	Seeverkehr, Nautik und Logistik	Bachelor of Science.	Vollzeitstudium; Duales Studium; Praxisintegrierend	
FACHSCHULE				
Fachschule Seefahrt Warnemünde	Nautik Schiffsbetriebstechnik	Nautischer oder Technischer Wachoffizier, Staatlich geprüfter Techniker mit Fachhochschulreife	zweijähriger Lehrgang	fiw.hs-wismar.de Tel.: 0381-498-58 01
Fachschule für Seefahrt Flensburg	Nautik Schiffsbetriebstechnik			www.seefahrtsschule.eu Tel.: 0461-805 1900
Fachschule Staatliche Seefahrtsschule Cuxhaven	Nautik Schiffsbetriebstechnik			www.seefahrtsschule-cuxhaven.de Tel.: 04721-508779 0
Hochschule Emden/Leer Fachbereich Seefahrt Leer	Nautik			www.hs-emden-leer.de Tel.: 0491-928 170

¹Private Universität; ²keine Voraussetzung, um an Bord Offizier zu werden

Fotos: FerdinandLobe/VDR, RobertKraschke - stock.adobe.com



Alle Infos über **Karrieren an Bord** finden Sie online auf ausbildung.reederverband.de. Einfach QR-Code scannen!



Als Ferienfahrer Seeluft schnuppern

••• Ob Schlepper, Fähre oder Containerschiff: Das Ferienfahrer-Programm des Reederverbands eröffnet Schülerinnen und Schülern ab 16 Jahren die Chance, einen Einblick in die Arbeit und das Leben an Bord zu werfen. Viele VDR-Mitgliedsreedereien stellen dafür Plätze zur Verfügung. Die Schiffsreisen können von einer Woche bis über die gesamten Sommerferien dauern. Die Berichte zeigen: Die Ferienfahrten helfen Schülerinnen und Schülern dabei, eine Entscheidung zu treffen – oft für, manchmal gegen eine Karriere in der Schifffahrt.

Jetzt anmelden!
Alle Infos unter <http://bit.ly/ferienfahrer> und bei Kpt. Runa Jörgens, joergens@reederverband.de



Jungen Menschen eine Chance geben!



Reeder. Rörd Braren ist Eigentümer der gleichnamigen Reederei in Kollmar an der Elbe.

? Welche Bedeutung hat die Sicherung von nautisch-technischem Know-how am Schifffahrtsstandort Deutschland?

Rörd Braren: Aus meiner Sicht ist das nautisch-technische Know-how eine überlebensnotwendige Voraussetzung für den Schifffahrtsstandort Deutschland.

Richard von Berlepsch: Das geht weit über die Schifffahrt hinaus und gilt für viele Jobs mit maritimem Background – von Hafenbetrieben über Lotsen bis hin zu Zulieferunternehmen.

? Braucht Deutschland überhaupt einheimische Seeleute?

von Berlepsch: Ich würde das nicht unbedingt auf deutsche Seeleute einengen – es geht ja nicht um die Nationalität, sondern um unsere gute Ausbildung am Standort. Von deren hohem Niveau profitieren wir einerseits als Unternehmen und tragen andererseits als Ausbildungsbetrieb auch dazu bei.

Braren: Wir brauchen die top ausgebildeten Seeleute als Führungskräfte an Bord. Das ist auch eine Mentalitätsfrage, da geht es um das gleiche Verständnis von Sicherheit, Qualität und Nachhaltigkeit – das ist auf See noch wichtiger als an Land.

von Berlepsch: Die Vorbereitung auf die Übernahme von Managementaufgaben ist in den Werdegängen, wie wir sie in westlichen Ländern finden, stärker ausgeprägt. Wir glauben daran, dass es ein entscheidender Vorteil ist, wenn ein Seemann im eigenen Unternehmen ausgebildet wurde und Ziele, Strategie und Philosophie des Unternehmens gleichsam verinnerlicht hat.

Braren: Da wächst auch eine Loyalität und

| Standpunkt | Rörd Braren und Richard von Berlepsch über die Bedeutung der seemännischen Ausbildung, die Rolle der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland und die Zukunft der Branche.

Interview: Tilo Wallrabenstein & Hanns-Stefan Grosch

Fotos: Joerg Schwalfenberg

ein Vertrauen zwischen Unternehmen und Mitarbeiter, die gerade beim Führungskräftenachwuchs von großer Bedeutung sind.

von Berlepsch: Das ist eben weit mehr als ein bloßes Anstellungsverhältnis. Das spiegelt sich auch in der Verantwortung, die das Unternehmen für den Mitarbeiter übernimmt. Der Seemann übt ja einen risikoreichen Beruf aus. Da ist es wichtig, dass er sich darauf verlassen kann, dass sein Arbeitgeber ihm überall auf der Welt zur Seite steht.

? Wie stark engagiert sich Ihr Unternehmen in Sachen Ausbildung?

Braren: Wir haben eine sehr hohe Ausbildungsquote in allen schiffsbezogenen Bereichen. Bei uns gibt es rund 40 Auszubildende im Bereich des Seepersonals, die Hälfte davon Schiffsmechaniker, die Hälfte Junioroffiziere – und das bei 200 Mitarbeitern. Herausragenden Talenten bieten wir ein Stipendium während des Studiums an.

von Berlepsch: Bei Hapag-Lloyd bilden wir ständig rund 100 junge Leute an Bord aus und kommen so auf 42 Neuverträge pro Jahr bei rund 1.250 Seeleuten insgesamt. Unser Ziel ist es, alle Auszubildenden zu übernehmen. Das klappt in der Regel – bis auf wenige, die sich von sich aus anderweitig orientieren.

? Können Sie anderen Unternehmen dazu raten, auszubilden?

Braren: Unbedingt. Das ist eine Frage der Zukunftsfähigkeit. Ich muss jeden Tag Performance abliefern – das kann ich nur mit Top-Personal.

von Berlepsch: Unser Geschäft ist →



Manager. Richard von Berlepsch ist Managing Director Fleet Management bei Hapag-Lloyd.



Gespräch. Tilo Wallrabenstein und Hanns-Stefan Grosch mit Rörd Braren und Richard von Berlepsch (v.l.).

→ ein People's Business. Die Qualität eines Unternehmens machen vor allem seine Mitarbeiter aus.

Braren: Wir bilden weit über unseren Eigenbedarf hinaus aus. Als Bekenntnis zur hiesigen maritimen Ausbildung, aber auch, um die Leute von der Straße zu bringen.

Das funktioniert gut – nach der Ausbildung kommen eigentlich alle in qualifizierten Jobs unter. Die jungen Leute werden bei uns aber auch stark gefordert, sie müssen einsatzfreudig, pragmatisch und flexibel sein. Für uns sind unsere Auszubildenden ein wichtiger Pool, um geeigneten Nachwuchs für die Führungspositionen an Bord zu gewinnen.

von Berlepsch: Es gibt eigentlich nur zwei Dinge, mit denen man Kunden von einer Reederei überzeugen kann: mit einem niedrigen Preis für die angebotene Dienstleistung oder einem besonderen Mehrwert, der für den Kunden einen geldwerten Vorteil darstellt. Qualität, Sicherheit, Service: Dafür brauche ich hoch qualifizierte, motivierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung und Leidenschaft das Quäntchen mehr für den Kunden rausholen. Ausbildung „made in Germany“ wird da von Kundenseite durchaus positiv bewertet.

? Wie hat sich aus Ihrer Sicht die Situation bei der seemännischen Ausbildung entwickelt?

von Berlepsch: Noch wichtiger als gute Noten sind Motivation, Einsatzbereitschaft und die Begeisterung für die Tätigkeit. Wir stellen in letzter Zeit auch verstärkt junge Leute mit mittlerem Schulabschluss ein und machen damit gute Erfahrungen.

Braren: Der Kampf um die guten Köpfe wird jeden Tag härter. Das ist nicht zuletzt eine Folge von zehn Jahren Schiffs-

krise, durch die unser Image als Zukunftsbranche gelitten hat. Auch durch die demografische Entwicklung sinkt das Angebot an Azubis – auch qualitativ. Wir müssen zum Teil Versäumnisse aus Schule und Elternhaus wettmachen, etwa was das Durchhaltevermögen betrifft. Aber wir haben ja alle mal die Chance bekommen, in diesem Metier Fuß zu fassen. Da empfinde ich es als Verpflichtung, der jungen Generation dieses Angebot zu machen – soweit sie die Welt kennenlernen will und eine Affinität zur Seeschifffahrt und Technik hat.

von Berlepsch: Wir sind wegen unserer starken Marke wahrscheinlich die Letzten, die Probleme bekommen. Offenbar sind aber Nachwuchskräfte nicht mehr so leicht für handwerkliche Berufe zu gewinnen. Entsprechend nimmt die Zahl der Bewerber ab, und wir müssen genauer hinschauen. Auch vor dem Hintergrund der negativen Berichterstattung gehört durchaus Mut dazu, in die Branche einzusteigen. Die Leute müssen sich geradezu verteidigen, wenn sie eine seemännische Laufbahn einschlagen. Das ist für mich unbegreiflich – denn wir sind eine faszinierende Hightech-Branche.

Braren: Die jungen Leute schauen nicht so aufs Geld, dafür spielt das Thema Work-Life-Balance zunehmend eine wichtigere Rolle – die zeitweise Abwesenheit von Freunden und Familie nehmen nicht mehr viele auf sich, da waren frühere Generationen robuster. Als Unternehmen muss man sich da etwas einfallen lassen – z. B. was die Erreichbarkeit per Handy oder E-Mail an Bord betrifft.

? Welche Bedeutung hat die Stiftung Schiffsstandort Deutschland für das Thema Ausbildung?

Braren: Eine sehr hohe: Dank der Stiftung ist es gelungen, die Ausbildung von Offiziersnachwuchs in Deutschland zu stabilisieren – trotz Krise und abnehmendem Schiffsbestand.

von Berlepsch: Die Fördergelder aus dem Topf der Stiftung sind zusammen mit der staatlichen Schiffsfahrtsförderung essenziell, um als ausbildender Betrieb im Wettbewerb bestehen zu können. Wenn hier gekürzt würde, ließe sich das System nicht aufrechterhalten.

Braren: Um es klar zu sagen: Ohne Förderung wäre nicht nur die seemännische Ausbildung, sondern auch die Beschäftigung einheimischer Seeleute in Deutschland quasi tot. Das würde Riesensprobleme für den maritimen Standort bringen – beispielsweise auch für die Zulieferindustrie. Die Bereitstellung von nautisch-technischem Know-how hat für Deutschland eine gesamtgesellschaftliche Bedeutung.

? Wie bewerten Sie die Arbeit der Stiftung?

von Berlepsch: Die Zusammenarbeit funktioniert ganz hervorragend – das System ist transparent, professionell und unbürokratisch.

Braren: Die Stiftung ist ein Erfolgsmodell, das in der Welt seinesgleichen sucht. Dadurch wird sichergestellt, dass alle Reedereien zur Ausbildung und Qualifizierung am Standort beitragen, das ist fair und ein tolles Beispiel auch für andere Branchen.

? Wie beurteilen Sie die aktuelle Lage in der Schifffahrt?

Braren: Nach ein paar Monaten Aufschwung hatten wir viel Euphorie im Markt, doch inzwischen ist wieder eine gewisse Ernüchterung eingetreten. Ziel muss



Das nautisch-technische Know-how ist eine überlebensnotwendige Voraussetzung für den Schifffahrtsstandort Deutschland.

Rörd Braren

Owner/Managing Director

Rörd Braren Bereederungs-GmbH & Co. KG

es sein, ein ausgewogenes Verhältnis von Angebot und Nachfrage zu bekommen.

von Berlepsch: Unsere Transportleistung wird im Moment leider zu häufig nicht leistungsgerecht vergütet – das gilt für die gesamte Branche. Außerdem stehen wir vor gewaltigen Investitionen wegen der strikteren Umweltstandards: Allein der schwefelarme Treibstoff, der ab 2020 Pflicht ist, wird für Hapag-Lloyd jährliche Mehrkosten von voraussichtlich rund einer Milliarde US-Dollar bedeuten. Wir setzen diese neuen Standards gern und gewissenhaft um, aber das lässt sich nicht über Kostensenkungen reinholen, da müssen die Kunden mitziehen.

? Ihre Unternehmen betreiben Schiffe unter deutscher wie auch unter ausländischer Flagge. Wie ist da Ihre Einschätzung?

von Berlepsch: Die Diskussion über die deutsche Flagge ist häufig nicht von Sachkenntnis getrübt. Es gibt viele Vorurteile, die aus der Vergangenheit herrühren.

Braren: Man muss sich ja schon fast entschuldigen, wenn man unter deutscher Flagge fährt. Wenn man sich die Zahlen anguckt, ist das zwar einen Tick teurer, aber dank der Förderung für uns im akzeptablen Bereich.

von Berlepsch: Es gibt finanziell immer noch eine Lücke, aber die können wir über die Qualität unserer Mitarbeiter ausgleichen. Der Rahmen stimmt im Großen und Ganzen, und wir sichern Ausbildung und Beschäftigung am Standort. Auch wenn manches noch zu bürokratisch läuft: Die deutsche Flagge ist eine weltweit anerkannte Qualitätsflagge – und wir können uns durchaus vorstellen, dass wir unsere Flotte von derzeit 40 Schiffen unter deutscher Flagge vergrößern.

Braren: Andere Flaggen haben auch Nachteile, manche sind noch wesentlich komplizierter. Wir sagen: Die Vorteile der deutschen Flagge überwiegen, deswegen fahren neun unserer zwölf Schiffe schwarz-rot-gold.

? Was kann die Politik tun, um die Ausbildung und Beschäftigung deutscher Seeleute dauerhaft zu sichern?

von Berlepsch: Wichtig ist eine langfristige Verlässlichkeit der politischen und finanziellen Rahmenbedingungen, auf die Schifffahrtsunternehmen vertrauen können.

Braren: Wir brauchen vor allem Planungssicherheit. Wenn sich ein Unternehmen bei der Ausbildung und Beschäftigung von hiesigem Seepersonal engagiert, ist das langfristig angelegt. Man muss vernünftig kalkulieren können – drohende finanzielle Zusatzbelastungen aus dem Bereich der Versicherungsteuer oder höhere Gebühren fürs Schiffsregister beispielsweise sind da äußerst kontraproduktiv.



Unser Geschäft ist ein People's Business. Die Qualität eines Unternehmens machen vor allem seine Mitarbeiter aus.

Richard von Berlepsch

Managing Director Fleet Management

Hapag-Lloyd AG

? Würden Sie jungen Menschen trotz der immer noch schwierigen Lage der Branche zu einer Karriere in der Schifffahrt raten?

Braren: Schifffahrt ist eine Branche mit Zukunft. Der Beruf ist sehr abwechslungsreich, kein Tag ist wie der andere. Und fast nirgendwo kann man so schnell Karriere machen wie an Bord. Wer motiviert ist, zügig studiert und sein Patent ausfährt, hat auch später an Land beste Chancen.

von Berlepsch: Was wir machen, ist ja wirklich systemrelevant – ohne unsere Arbeit würde der Handel auf der Welt erheblich beeinträchtigt. Seemann ist ein spannender, vielseitiger Beruf, der in der Öffentlichkeit ein wenig unterverkauft ist. Offizier ist ein anspruchsvoller Managementjob: Auf einem Containerfrachter trägt er Verantwortung für rund 20 Leute und bewegt Werte von bis zu einer Milliarde Dollar. Wer sich da mit Leidenschaft engagiert, wird seinen Weg machen. |●●●

Deutsche Reeder im Porträt

Der Zukunft zugewandt

| Teil 18 | Seit zwölf Jahren leitet **Thomas Wehr** die Geschicke der familieneigenen Reederei Oskar Wehr – und hat das Unternehmen erfolgreich durch die Krise manövriert.

Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg

Der Standort ist ein Statement: Seit 2007 sitzt die Reederei Oskar Wehr in den oberen Etagen des Baltic Carée, einem modernen Gebäude mit maritimem Flair und Wasserblick. Die Hamburger Reederei war damit einer der Pioniere in der HafenCity. „Als wir hier eingezogen sind, war drum herum alles noch Baustelle und von der Elbphilharmonie nicht viel zu sehen“, erzählt Thomas Wehr. Im Eingangsbereich begrüßt die Besucher ein wandgroßes Bild, das ein aufgewühltes Meer zeigt. Es ist der fotografisch vergrößerte Ausschnitt eines Ölgemäldes aus dem Besitz von Firmengründer Oskar Wehr. Passend ist auch die Nachbarschaft: Die Flaggenverwaltung der Marshallinseln und die Klassifikationsgesellschaft Korean Register residieren im selben Haus, gleich gegenüber sitzt der Schutzverein Deutscher Rheder.

Der Umzug hierhin markierte zugleich einen Wendepunkt: 2006 hatte Thomas

Wehr von seinem Vater Jürgen, Jahrgang 1947, das Ruder übernommen. Etwa zeitgleich mit der Ablieferung des letzten Containerschiffneubaus begann zudem eine stärkere Fokussierung aufs Bulkergeschäft. Der Generationswechsel verlief geschmeidig: „Mein Vater hat wohl gedacht: ‚Besser wird’s nicht mehr‘ – und damit auch ein bisschen recht gehabt“, sagt der 44-jährige „Junior“ schmunzelnd. Offenbar wollte Jürgen Wehr auch anders mit dem Thema umgehen als sein Vater, der seinerzeit durchaus Schwierigkeiten hatte, loszulassen.

| Gründerenkel | Geradezu legendär ist dessen Unternehmensgründung. Der 1921 in Koblenz geborene Oskar Wehr hatte sich nach einer seemännischen Ausbildung 1945 sein erstes Schiff gesichert. Das Problem: Der Motorsegler „Anne“ war nach einem Bombentreffer gesunken und lag vier Meter unter Wasser im Hamburger →

Tatkraft.

Thomas Wehr in der Unternehmenszentrale der Reederei in der Hamburger HafenCity.



→ Hafen. Mit der aufwendigen Bergung und Instandsetzung des knapp 25 Meter langen Motorseglers legte Wehr den Grundstein für ein renommiertes Schiffahrtsunternehmen, das heute als Trampreeder, Bereederer und Befrachtungsmakler komplette Transportlösungen anbietet. In den mehr als sieben Jahrzehnten hat sich das Unternehmen von seinen Anfängen als Kümo-Reederei kontinuierlich weiterentwickelt.

Thomas Wehr, Jahrgang 1975, führt die Reederei in dritter Generation. Den familiären Bezug zur Schifffahrt hatte er quasi von Geburt an, in den Ferien war er außerdem oft an Bord von Wehr-Schiffen, später studierte er Betriebswirtschaft mit einem Schwerpunkt auf Logistik. Als Student machte er branchenbezogene Praktika bei Schiffsmaklern oder Versicherungsagenten, unter anderem in Australien. Anschließend arbeitete er ein Jahr bei Carolina Shipping in den USA, bevor er Ende 2002 in das Familienunternehmen einstieg – aus freien Stücken, wie er betont.

Dort hat er das volle Programm absolviert. Gestartet in der Crewingabteilung, ist er u.a. mit dem Senior Fleet Director durch die Welt gereist, um Schiffe bei der Dockung zu begleiten. „Außerdem pflegte er als Repräsentant der Familie die Kontakte zu den asiatischen Geschäftspartnern“, berichtet Thomas Klehr, der seit 2006 als Geschäftsführer an der Seite des Gründers steht. Auch Vertragsverhandlungen bis zur Übernahme von Neubauten gehörten zum Curriculum. Zu der Zeit besteht die Flotte überwiegend aus Containerfrachtern, später kommen verstärkt Massengutfrachter dazu.

Die Reederei, Mitte der 1990er-Jahre einer der Mitbegründer des Emissionshauses Lloyd Fonds, hat bis 2001 einige Containerschiffe über das klassische KG-Modell finanziert. Doch als sich die Branchenlage 2002 eintrübt, erweisen sich sechs Neubauten als nicht mehr vermarktbar. „Wir sind dann mit eigenem Geld eingestiegen“, erzählt Thomas Klehr. Seitdem wurde das Eigenkapital für Finanzierungen immer selbst oder über Geschäftspartner gestemmt. In dieser Phase betreibt das Unternehmen auch aktives „Asset Play“: Wenn die Marktlage günstig ist, werden Schiffe verkauft bzw. gekauft. Das erlaubt es, die Flotte dynamisch zu modernisieren.

Ein Großteil der Schiffe ist in asiatischen Gewässern unterwegs – um näher an den Kunden zu sein, eröffnet man 2011 ein Büro in Singapur. „Dort managen wir bis heute erfolgreich die Befrachtung für unsere Massengutfrachter“, sagt Wehr. Der Flottenausbau erreicht 2012 seinen Höhepunkt: 32 Schiffe fahren für die Reederei, darunter 19 Containerschiffe. In diese Zeit fällt auch die erste Insolvenz eines KG-Schiffs.

| Krisenmanagement | Und weil die Branchenmisere kein Ende nimmt, erlebt das Unternehmen im Oktober 2015 eine



Modell. Das 1970 als „Peter Wehr“ ausgelieferte Halbcontainerschiff fuhr u.a. unter dem Namen „Hartford Express“.

Die Reederei

- gegründet 1945 von Oskar Wehr (1921 bis 1998)
- aktuell 23 Schiffe im technischen Management – 1 x 1.700-TEU-Containerfrachter, 12 x Handysize-Bulker, 5 x Supramax-Bulker, 5 x Capesize-Bulker
- rund 700 Mitarbeiter, 45 an Land, 650 auf See; Niederlassungen in Singapur und auf Zypern
- Die Reederei ist komplett in Familienbesitz, neben Thomas Wehr arbeiten auch seine beiden jüngeren Schwestern in der Firma.

www.wehrship.de

existenzbedrohende Krise. Insolvenz in Eigenverantwortung, Schutzschirmverfahren, Sanierung, Restrukturierung: Dem Managementteam um Thomas Wehr und Thomas Klehr gelingt es mit großem Einsatz, das Unternehmen wieder in ruhigeres Fahrwasser zu steuern. Zeitweise ist die bereederte Flotte auf elf Schiffe geschrumpft, fünf Capesizer, fünf Supramaxe und den einzigen verbliebenen Containerfrachter aus KG-Zeiten.

Mittlerweile hat das Unternehmen wieder 23 Schiffe im technischen Management – und bewegt sich damit in der angestrebten Größenordnung. Das ist nicht zuletzt das Ergebnis eines cleveren Deals: Mit dem belgischen Schiffahrtsunternehmen Bocimar einigt man sich im vergangenen Jahr auf eine Art Flottentausch: Oskar Wehr gibt fünf 292 Meter lange Capesize-Bulker mit jeweils rund 175.000 Tonnen Tragfähigkeit ab und übernimmt dafür zwölf 180 Meter lange Handysize-Frachter mit jeweils rund 33.000 Tonnen Tragfähigkeit. „Mit der kleineren Tonnage fühlen wir uns besonders wohl, weil das Geschäft dort weniger volatil ist“, sagt Thomas Wehr. Ein echter Vertrauensbeweis der Tauschpartner: Weil sie die maritime Kompetenz der Hamburger schätzen, lassen die Belgier das technische Management der fünf übernommenen Schiffe bei Oskar Wehr.

Angesichts der wieder gewachsenen Flotte erweist es sich als kluger Schachzug, dass die Reederei auch in schwierigen Zeiten alles darangesetzt hat, das Know-how im Hause zu halten. „Die Mitarbeiter brauchen wir jetzt“, sagt Thomas Wehr. Die solide Ausbildung an Land und auf See und die gute Mischung aus erfahrenen Leuten und frischen Nachwuchskräften machen die Stärke des Teams aus. Dass zur Unternehmensgruppe auch der Technik- und Motorenservice Holm (TMH) gehört, ist ein weiterer Pluspunkt. Die Spezialisten übernehmen die Reparatur und Instandhaltung von Industrieanlagen und Schiffsmotoren. Der 24/7-Service hilft dabei, Ausfallzeiten im Schiffsbetrieb zu minimieren.

Als Manager für eine Flotte von 25 bis 30 nicht allzu großen Bulkern: Darin sieht der Reeder die Zukunft des Unternehmens. Zwar sei der Markt aktuell infolge des Handelsstreits zwischen China und den USA, aber auch wegen der schlechten Ernte in



Mit der kleineren Tonnage fühlen wir uns wohl, weil das Geschäft in dem Segment weniger volatil ist.

Thomas Wehr, Geschäftsführer der Reederei Oskar Wehr

Thomas Wehr

- geboren 1975
- Studium der Betriebswirtschaftslehre
- Praktika und erste Erfahrungen in der internationalen maritimen Wirtschaft
- 2002 Einstieg ins Familienunternehmen
- seit 2006 gemeinsam mit Thomas Klehr Geschäftsführer der Reederei
- Außer im Verwaltungsrat des Verbands Deutscher Reeder (VDR) engagiert sich Thomas Wehr beim North of England P&I Club, im Marshall Island Quality Council und als ehrenamtlicher Richter beim Arbeitsgericht.

Australien eher schwach. Aber dank der hochwertigen und modernen Schiffe unterschiedlicher Größe, der eigenen Befrachtung und der langjährigen Erfahrung auf internationalem Terrain könne man sich flexibel auf die Marktgegebenheiten im Bulkersegment einstellen.

| Familienbande | Der 1.700-TEU-Containerfrachter „Wehr Schulau“ erscheint da ein wenig als Relikt – er trägt auch als einziges Schiff noch das „Wehr“ im Namen. Thomas Wehr will zwar nicht gänzlich ausschließen, dass sich die Reederei noch mal stärker im Containersegment engagiert, aber wahrscheinlich sei das nicht: „Die Nachfrageseite hat sich durch den Konzentrationsprozess bei den Linienreedern stark verengt...Der Rest der Flotte, allesamt Bulker, hört auf den Namen „Sel-

mer“ – mit unterschiedlichen Vornamen von „Frieda“ (Supramax, 2004) bis „Leni“ (Handysize, 2011). Damit habe es eine besondere Bewandnis, erzählt der Reeder schmunzelnd: „Als wir 1999 vier Frachter von der Hamburgischen Landesbank übernahmen, waren die nicht im allerbesten Zustand. Mein Vater wollte da nicht so gern unseren Namen draufschreiben.“ Stattdessen also „Selmer“ – der Mädchennamen von Helga Wehr, der Frau des Firmengründers.

Dabei blieb es – auch bei den späteren Schiffen mit exzellenter Qualität. Alle Vornamen beziehen sich übrigens auf Verwandte – auch in der Hinsicht ist die Reederei eben ein waschechter Familienbetrieb. Einer der Handysize-Frachter etwa heißt „Mireille“ – wie die zweite Frau von Senior Jürgen Wehr. Der ist rüstige 71 und hält sich komplett aus dem Tagesge-

schäft raus. „Als Mehrheitsgesellschafter kommt er aber für strategische Investitionsentscheidungen mit an den Tisch“, sagt sein Sohn.

Demnächst gibt es da wieder was zu besprechen: Sukzessive müssen die Schiffe mit Anlagen fürs Ballastwassermanagement ausgestattet werden. Das wird zwar ein finanzieller Kraftakt, aber wenigstens keiner, der den Wettbewerb verzerrt: „Es ist wichtig, dass solche Regularien weltweit gelten“, sagt Wehr. In einer global agierenden Branche wie der Schifffahrt seien nur Lösungen auf internationaler Ebene zielführend. Dass der Verband Deutscher Reeder etwa bei der IMO die Interessen der Branche deutlich vertrete, sei deshalb enorm wichtig, sagt Wehr, der seit einigen Jahren Mitglied des VDR-Verwaltungsrats ist.

Jenseits von beruflichem und ehrenamtlichem Engagement spielt im Leben von Thomas Wehr die Familie die Hauptrolle. Abends, am Wochenende oder im Urlaub auf Sylt halten ihn die drei Kinder – zwölf, neun und sieben – auf Trab. Den sportlichen Ausgleich findet der hochgewachsene Hamburger bei Skifahren und Basketball. Und mit seiner Frau stattet er auch regelmäßig der berühmten Nachbarin einen Besuch ab: Die beiden haben ein Elbphilharmonie-Abo – dorthin ist es vom Baltic Carrée ja nur ein Katzensprung. |●●

Rotterdam gibt Zuschüsse für sauberen Treibstoff

••• Wer im Umfeld des Rotterdamer Hafens sauberen Brennstoff einsetzt, kann seit Ende Januar über das Förderprogramm Climate-Friendly Shipping einen Zuschuss beantragen. Die Rotterdamer Hafenbehörde hat dafür fünf Millionen Euro zur Verfügung gestellt. „Wir wollen eine aktive Rolle bei der Reduzierung der CO₂-Emissionen der Schifffahrt spielen“, sagt Allard Castelein, CEO der Rotterdamer Hafenbe-

hörde. „Durch dieses Programm können wir verschiedenen Parteien genau den zusätzlichen finanziellen Schub geben, den sie benötigen, um ein konkretes Projekt in diesem Bereich zu realisieren.“

Zielgruppe sind Verlager, Reedereien, Kraftstoffhersteller und -lieferanten, Motorenhersteller und Dienstleister. Die Initiative soll die Verwendung von kohlenstoffarmen oder -freien Kraftstoffen unter-

stützen, die im Hafengebiet von Rotterdam gebunkert werden.

Eines der Ziele der Rotterdamer Hafenbehörde ist es, zur Dekarbonisierung der Logistikketten beizutragen. Dies inspirierte Castelein während des „Energy in Transition“-Gipfels vom April vergangenen Jahres zur Ankündigung des 5-Millionen-Euro-Anreizsystems. Das Programm läuft bis Ende 2022. www.portofrotterdam.com



Klimaschutz. Das Anreizsystem steht im Einklang mit dem im September gestarteten „World Ports Climate Action Program“.

Foto: Willem van Kesteren/Port of Rotterdam

FRS managt neue Ostseefähre

••• Die Flensburger Reederei-Gruppe Förde Reederei Seetouristik (FRS) und die dänische Firma ÆrøXpressen haben einen Management-Servicevertrag über den Betrieb der neuen Fährverbindung zwischen Marstal (Ærø) und Rudkøbing (Langeland) geschlossen. Zum Einsatz wird ein knapp 50 m langer, umweltfreundlicher, diesel-elektrischer Fährneubau kommen, der zurzeit in Riga und Hvide Sande entsteht. Der Fährdienst soll im Winter 2019 starten. www.frs.de



Fähre. Platz für 32 Pkw und 200 Passagiere.

Foto: ÆrøXpressen

Shell-Studie: Positive Effekte von LNG

••• Verflüssigtes Erdgas (LNG) kann Treibhausgasemissionen bei Schiffen und Lkws signifikant senken. Das belegt die neue Shell-Studie „Verflüssigtes Erdgas – Neue Energie für Schiff und Lkw?“, die der VDR und Shell am 9. April für die

Schifffahrt im Detail vorstellen. Der Einsatz von

LNG könnte demnach die Treibhausgasemissionen in der Schifffahrt bis 2040 um 132 Millionen Tonnen und bei schweren Lkws je nach Motortechnik um bis zu 4,7 Millionen Tonnen reduzieren. „Wir sehen in der Seeschifffahrt für LNG großes Potenzial. Dies gilt im Besonderen für Containerschiffe, die aufgrund ihres hohen Leistungsbedarfes vergleichsweise hohe Kraftstoffverbräuche haben. Wenn LNG Schweröl ersetzt, bieten sich hohe Emissionsvorteile“, sagt Shell-Chefvolkswirt Dr. Jörg Adolf. www.shell.de

Energie. Bis 2040 weltweit zwei Drittel mehr Erdgas.



Foto: Shell

Top-Player Kühne + Nagel

••• Volumenwachstum in allen Geschäftsbereichen: Die Kühne + Nagel-Gruppe hat 2018 einen Umsatz von 20,77 Milliarden Schweizer Franken erzielt – ein Plus von 11,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. In Nord-, Mittel- und Südamerika stieg der Umsatz um 17,0 Prozent, in der Region Asien-Pazifik um 13,5 Prozent und in Europa, Nah-/Mittelost, Zentralasien und Afrika um 9,3 Prozent.

In der Seefracht gewann Kühne + Nagel mit einem Volumenzuwachs von 7,7 Prozent erneut Marktanteile und baute damit seine Position als weltweite Nr. 1 weiter aus. Das Unternehmen wickelte 4,7 Millionen Standardcontainer (TEU) ab – eine Steigerung um etwa 335.000 TEU.

Der Gewinn der Gruppe vor Zinsen und Steuern (EBIT) verbesserte sich um 5,3 Prozent auf 987 Millionen Franken, die EBIT-Marge lag bei 4,8 Prozent. www.kuehne-nagel.com



Logistikprofi.
Kühne + Nagel wickelte
im vergangenen Jahr
4,7 Millionen TEU ab.



Foto: Thies Raetzke/HHLA

HHLA mit starkem Ergebnis

••• Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat im Geschäftsjahr 2018 ihren Konzernumsatz um drei Prozent auf 1,29 Milliarden Euro gesteigert. Das Betriebsergebnis (EBIT) des Konzerns wuchs um 18 Prozent

auf 204 Millionen Euro. An den HHLA-Containerterminals wurden insgesamt 7,3 Mio. Standardcontainer (TEU) umgeschlagen. Das waren 1,9 Prozent mehr als im Vorjahr.

www.hhla.de

Hamburger Hafen setzt auf Elbvertiefung

••• Der Hamburger Hafen verliert gegenüber Rotterdam und Antwerpen weiter an Boden: Der gesamte Güterumschlag des größten deutschen Hafens habe sich 2018 um ein Prozent auf 135,1 Millionen Tonnen verringert, teilte die Marketing-Gesellschaft des Hafens mit. Ebenfalls um ein Prozent rückläufig war demnach der Containerumschlag. Er erreichte 2018 noch 8,7 Millionen Standardcontainer (TEU). Zum Vergleich: In Rotterdam wurden 14,5 Millionen, in Antwerpen 11,1 Millionen TEU umgeschlagen. Hamburg liegt im europäischen Ranking aktuell auf Platz 3.

Hoffnung setzt der Hafen auf die Elbvertiefung. Mit dem Beginn der Bau-

arbeiten Mitte Februar beginne für den Hamburger Hafen ein neuer Abschnitt. „Wir greifen jetzt wieder an“, sagte Jens Meier, Chef der Hafenbehörde HPA. Die Hinterlandanbindung sei deutlich verbessert worden. www.hafen-hamburg.de



Begegnung.
Elbvertiefung
schafft mehr Platz
für große Schiffe.

Foto: HHK/Michael Lindner



Bilanz. Minister Bernd Althusmann (M.) mit Hafenmanagern Holger Banik (l.) und Timo A. Schön.

Niedersachsens Häfen im Minus

••• Die niedersächsischen Seehäfen haben 2018 insgesamt rund 6,6 Prozent weniger Güter umgeschlagen als im Rekordjahr 2017. Knapp 50 Millionen Tonnen Güter gingen an den neun Standorten Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham, Oldenburg, Papenburg, Wilhelmshaven und Stade über die Kaikante. Wirtschaftsminister Bernd Althusmann (CDU) machte dafür „ungünstige Umstände“ verantwortlich – neben der Witterung auch politische Unsicherheiten (Handelskonflikt mit den USA, Brexit). In diesem Jahr will das Bundesland rund 41 Millionen Euro in seine Häfen investieren. www.nports.de

Wachstum.

Der Jade-Weser-Port legte erneut zweistellig zu.



Foto: Niedersachsen Ports/JadeWeserPort



So wird der Hafen smart

| Digitalisierung | IoT, Digital Twin, Blockchain – die Digitalisierung macht auch vor den großen Seehäfen nicht halt. Wie lassen sich die neuen Technologien nutzen? Beispiele aus wichtigen europäischen Häfen. Text: Gunther Meyn

Im Wettbewerb um Anläufe, Tonnage und Liniendestinationen stehen die Seehäfen unter immer stärkerem Druck – auf nationaler wie internationaler Ebene. Angesichts veränderter Güterströme reicht es nicht mehr, sich auf traditionelle Standortvorteile zu verlassen.

Um langfristig konkurrenzfähig zu bleiben, spielt die digitale Hafeninfrastruktur eine immer bedeutendere Rolle. Die Stichwörter lauten „Hafen 4.0“ bzw. „Smart Port“. Olaf Merk, Projektmanager für Häfen und Schifffahrt beim International Transport Forum der OECD, blickt in die Zukunft: „Nur intelligente Häfen werden es schaffen, die Daten aller Beteiligten in der maritimen Logistikkette zu nutzen, um eine reibungslose Von-Tür-zu-Tür-Lieferung zu realisieren.“

Immerhin: Die deutschen Hafenstädte krepeln in Sachen Digitalisierung die Ärmel hoch. So investiert Hamburg jährlich weit über 100 Millionen Euro in die Weiterentwicklung der Infrastruktur. Vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) kommen außerdem 1,5 Millionen Euro für den Aufbau eines digitalen Testfeldes im Hamburger Hafen. Dazu zählt auch der weltweit erste Einsatz des neuen, superschnellen Mobilfunkstandards 5G unter Livebedingungen – Voraussetzung für die Echtzeitdatenübermittlung in Zeiten von IoT (Internet of Things).

Entwickelt wird auch ein „Digital Twin Port“, ein Computermodell, das die Abläufe im Hafen in Echtzeit abbildet. Ebenso zukunftsweisend ist das HHLA-Projekt „Containerterminal 4.0“ zur sicheren und

effizienten Zusammenarbeit von Mensch und Maschine am Terminal.

| Innovative Ideen | Nicht nur die Hansestadt profitiert von den Bundeszuschüssen. Mit seinem Förderprogramm Innovative Hafentechnologien (IHATEC) unterstützt das BMVI 35 Projekte mit insgesamt 52,5 Millionen Euro, darunter ein innovatives Unterwasserdrohnenprojekt im Lübecker Hafen, die Entwicklung eines neuartigen mobilen Roboters zur Entladung von Seecanainern in Bremerhaven oder der Einsatz von automatisierten Straddle-Carriern in Wilhelmshaven.

„Wir verschaffen den deutschen Häfen einen starken Vorteil im internationalen Wettbewerb“, so Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim BMVI.



PAPIERLOS REGISTRIEREN

Deutschlands größtes Schiffsregister wird digital

••• Es ist eine weitere (und auch überfällige) Etappe auf dem Weg zum „Hafen 4.0“: Hamburg digitalisiert sein Schiffsregister. Ab Januar 2020 sollen Reeder, die ihr Schiff in Hamburg registrieren möchten, das neue Online-Portal nutzen können. Mit 6.985 eingetragenen Schiffen verfügt die Hansestadt über das größte Schiffsregister in Deutschland. Geführt wird es vom zuständi-

gen Amtsgericht. „Wir haben dazu auch die Nutzer befragt. Insbesondere die Reeder haben sich sehr erfreut gezeigt“, sagt Wirtschaftssenator Michael Westhagemann. Effizienz und Anwenderfreundlichkeit würden erheblich erhöht, Bürokratie abgebaut.

Bislang mussten die Einträge und Änderungen im Schiffsregister ganz klassisch „analog“ bzw. in mühevoller

Handarbeit getätigt werden. Mit dem papierlosen, digitalen Verfahren wird das Prozedere künftig deutlich schneller und unabhängig von Behördenöffnungszeiten.

Auch Justizsenator Dr. Till Steffen, der das 2,2 Millionen Euro teure Projekt gemeinsam mit der Wirtschaftsbehörde und dem Amtsgericht umgesetzt hat, lobt: „Mit der Digitalisierung des Schiffsregisters

steigern wir die Attraktivität des Schifffahrts- und Rechtsstandorts Hamburg.“ Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR, begrüßte das Vorhaben: „Schiffsverkäufe sind oft zeitkritisch, eine Digitalisierung ist hier deshalb äußerst wünschenswert. Wir hoffen, dass sich andere Bundesländer diesen Bemühungen rasch anschließen.“

Das ist auch notwendig, denn die Konkurrenz schläft nicht. Rotterdam und Antwerpen machen ihre Häfen ebenfalls fit fürs digitale Zeitalter. Besonders aktiv sind die Niederländer. Am Port of Rotterdam sollen bis 2025 alle Prozesse an den Terminals digitalisiert werden. Das Ziel ist ambitioniert: „Wir haben in Rotterdam entsprechende Maßnahmen eingeleitet, um zum intelligentesten Hafen der Welt zu werden“, so Paul Smits, Chief Financial Officer vom Hafenbetrieb Rotterdam.

Dazu wird Europas größter Seehafen mit verschiedenartigen IoT-Sensoren bestückt, die Informationen zu Wasser- und Wetterdaten, Wind, Temperatur, Sichtverhältnissen, Schiffsbewegungen und freien Liegeplätzen sammeln. Die IoT-Daten fließen in ein

„Digital Twin“-Modell und sollen helfen, die Abläufe am Kai zu beschleunigen bzw. die Wartezeiten zu verkürzen. So können die Rotterdamer künftig anhand des Wasserstandes den optimalen Zeitpunkt für die Ein- oder Ausfahrt von Schiffen ermitteln, um so das maximale Frachtvolumen zu erreichen. Ein echter Wettbewerbsvorteil.

Nebenbei will man fit für die Ankunft autonomer Schiffe sein. „Diese Schiffe werden nicht nur mit ihren eigenen Situationswahrnehmungssystemen im Hafengebiet fahren können, sie brauchen auch Informationen von uns“, sagt Erwin Rademaker, Program Manager, beim Port of Rotterdam.

| Blockchain-Pionier | Auch die belgische Konkurrenz bastelt fleißig an digitalen Lösungen. Mit APICA hat man ein

3-D-Modell des Hafens Antwerpen entwickelt, das mit Echtzeitinformationen versorgt wird. Ein Prototyp ist bereits in Betrieb, wird aber noch nicht aktiv genutzt.

Als erster Hafen weltweit hat Antwerpen die Blockchain-Technologie im Schiffsverkehr getestet. In einem Pilotprojekt wurde die Abwicklung von Apfelimporten aus Neuseeland komplett digitalisiert. Nico De Cauwer, Business Architect Port Community Systems der Antwerpener Hafenbehörde, zieht bereits ein positives Fazit: „Mit dem Verfahren können wir Gesundheitszertifikate in Echtzeit von Neuseeland nach Belgien übertragen und dann an die zuständigen Behörden in Antwerpen übergeben. Außerdem garantiert die Blockchain-Technologie die Authentizität der Zertifikate.“ |•••



Meilenstein. Mit der „Kairos“ erleichtern die Schulte-Group und ihre Partner die LNG-Bebunkerung. Prominente Taufpatin: die CDU-Vorsitzende Annegret Kramp-Karrenbauer.



Fotos: Nauticor

Der Bann ist gebrochen

Henne Ei – vorbei“, textete die Maritime LNG-Plattform kürzlich erfreut. Anlass war die Taufe des weltgrößten LNG-Bunkerschiffs „Kairos“ durch die neue CDU-Vorsitzende Annegret Kramp-Karrenbauer (s. Kasten). Damit schließt Betreiber Nauticor eine große Lücke bei der Versorgung von Schiffen mit LNG-Antrieb. Bislang musste das Flüssigerdgas für Schiffe in Deutschland per Truck aus Rotterdam nach Deutschland gebracht werden. Mit dem Bunkerschiff wird die Lage entscheidend verbessert. „Wenn es Deutschland nun noch gelingt, ein LNG-Importterminal zu bauen, steht der Umstellung der Schifffahrt auf LNG nichts mehr im Wege“, sagte Ole von Beust, früherer Hamburger Bürgermeister und Initiator der maritimen LNG-Plattform (s. S. 42).

| Weiteres Potenzial | Auch auf Nachfrageseite kommt Bewegung in das Thema LNG als Schiffsbrennstoff – etwa von der Nummer 1 unter Deutschlands Linienree-

| LNG I | Mit der Infrastruktur geht es voran – und auch von der Nachfrageseite kommen verstärkt Impulse: Flüssigerdgas als Schiffsbrennstoff ist auf dem Vormarsch.

Text: Hanns-Stefan Grosch

derien: Hapag-Lloyd kündigte an, sein 15.000-TEU-Schiff „Sajir“ auf LNG-Betrieb umzurüsten. Die Motorenanlage wird künftig als Dual-Fuel-Antrieb laufen, der Betrieb ist also sowohl mit Liquefied Natural Gas (LNG) als auch mit schwefelarmem Treibstoff (LSFO) möglich. Der Umbau von Brennstoffsystem und Maschine wird von der Werft Huarun Dadong Dockyard in Shanghai umgesetzt.

Es ist geplant, das Schiff im LNG-Betrieb einzusetzen. Als Back-up ist auch

der Einsatz von schwefelarmem Treibstoff (LSFO) möglich. „Mit der Umrüstung der ‚Sajir‘ sind wir die erste Reederei weltweit, die ein Containerschiff dieser Größenordnung auf LNG-Antrieb umstellt“, sagt Richard von Berlepsch, Managing Director Fleet Management bei Hapag-Lloyd. „Es ist also ein bis dato einmaliges Pilotprojekt, durch das wir hoffen, für die Zukunft zu lernen und Wegbereiter für Umrüstungen von Großschiffen auf diesen alternativen Treibstoff zu sein.“

Die „Sajir“ gehört zu den insgesamt 17 „LNG-ready“-Schiffen in der Flotte von Hapag-Lloyd, die aus der Fusion mit UASC stammen. Ihre 16 Schwesterschiffe sind ebenfalls technisch für eine Umrüstung geeignet. Mit dem Umbau der „Sajir“ realisiert Hapag-Lloyd eine technologische Option zur Reduzierung der Umwelteinflüsse von Großschiffen. Die Chancen stünden nicht schlecht, dass in den nächsten Jahren die gesamte Baureihe umgerüstet wird, so Hapag-Lloyd-Vorstandschef Rolf Haben Jansen. Das bedeute bei Umbaukosten von jeweils 25 bis 30 Millionen Dollar pro Schiff allerdings Gesamtinvestitionen in Höhe von mindestens 400 Millionen Dollar.

In kleinerem Maßstab ist der Wechsel zu LNG bereits erfolgreich: Der umgerüstete Containerfeeder „WES Amelie“ pendelt seit anderthalb Jahren zwischen verschiedenen Nord- und Ostseehäfen und wird in der Regel mit einer Truck-to-Ship-Lösung in Rotterdam bebunkert. Wegweisend war auch der aufwendige Umbau der Auto- und Passagierfähre „Ostfriesland“ der Reederei AG Ems, die 2014/15 zum ersten LNG-Schiff unter deutscher Flagge umgerüstet wurde. Seit Juni 2015 pendelt das Schiff umweltfreundlich zwischen Emden und Borkum. Das 13 Millionen Euro teure Projekt wurde von der EU gefördert.

Bereits ein halbes Jahr später nahm der Neubau „Helgoland“ der Reederei Casen Eils, einer Tochter der AG Ems, seinen Betrieb zwischen Helgoland und Cuxhaven auf – die Fähre wird ebenfalls noch über einen Lkw bebunkert. Auch für die Antriebsanlage dieses auf der Fassmer-Werft entstandenen Schiffs gab es einen Zuschuss der EU.

Die Förderung des Bundesverkehrsministeriums für die Mehrkosten des Antriebs hat auch die Reederei TT-Line darin bestärkt, bei der chinesischen Jinling-Werft ein Schiff mit Dual-Fuel-Antrieb zu bestellen. Es soll im Laufe des Jahres 2022 ausgeliefert und im Liniendienst auf der Ostsee eingesetzt werden. Der Neubau werde das umweltfreundlichste Schiff in der Unternehmensgeschichte sein, so Geschäftsführer Bernhard Termühlen.

| Nachhaltige Philosophie | Das Kreuzfahrtunternehmen AIDA Cruises setzt ebenfalls auf LNG. Die 2016 in Fahrt gebrachte „AIDAprima“ mit Dual-Fuel-Technologie nutzt ebenso wie ihr Schwesterschiff „AIDAprima“ während der Hafentiegezeiten LNG – beispielsweise auch in Funchal auf Madeira.

Sogar vollständig mit LNG fährt die allerneueste AIDA-Schiffsgeneration – auch für die mit dem Projekt betraute Meyer Werft ein Meilenstein: „Ein Kreuzfahrtschiff komplett mit LNG, das haben wir noch nie gehabt“, sagt Geschäftsführer Tim Meyer. Die „AIDAnova“ wurde Mitte Dezember 2018 an die Reederei übergeben. „Wir sind ungemein stolz darauf, das derzeit umweltfreundlichste Kreuzfahrtschiff zu betreiben, und werden diesen Weg konsequent weitergehen“, sagt Felix Eichhorn, President von AIDA Cruises. 2021 und 2023 stoßen zwei weitere Schiffe der neuen AIDA-Generation zur Flotte. LNG gilt als sauberster fossiler Brennstoff der Welt. Die Emission von CO₂ sinkt um 20 Prozent, die von Stickoxiden um 80 Prozent. Der Ausstoß von Rußpartikeln und Schwefeloxiden geht sogar gegen null. |●●●



Meinungsaustausch. Treffen bei der Taufe – Die neue CDU-Chefin und Ralf Nagel (VDR).

INNOVATION

Was sich hinter der „Kairos“ verbirgt

●●● Wie symbolisch: „Kairos“ ist der griechische Begriff für den günstigen Zeitpunkt einer Entscheidung, dessen ungenutztes Verstreichen nachteilig sein kann. Das 117 Meter lange weltweit größte Tankschiff für verflüssigtes Erdgas soll künftig als mobile schwimmende Tankstelle Schiffe mit dem umweltfreundlichen LNG versorgen. Dahinter steht die Hamburger Firma Nauticor, eine Tochtergesellschaft des Linde-Konzerns.

Nauticor hat das Schiff gechartert; die Reederei des in Korea gebauten Schiffs ist Babcock Schulte Energy, ein Joint Venture von Babcock und der Hamburger Reederei Bernhard Schulte. „Die Taufe eines solchen Schiffes, maßgeblich projektiert von einer deutschen Reederei, zeigt, dass die deutsche Schifffahrt als Hochtechnologie-Branche auf Veränderungs- und Innovationskurs fährt“, sagte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied beim Verband Deutscher Reeder (VDR).



Vorreiterrolle. Die „Sajir“ wird als erster Mega-Boxer der Hapag-Lloyd-Flotte auf LNG-Antrieb umgerüstet.

Der Standort-Wettlauf

| LNG II | Ein wichtiger Baustein für die Energieversorgung – nicht zuletzt von Schiffen: Der Kampf um den ersten deutschen Importterminal für LNG geht in die entscheidende Phase. Brunsbüttel, Wilhelmshaven oder Stade: Wer hat die besten Argumente? Text: Sebastian Meißner

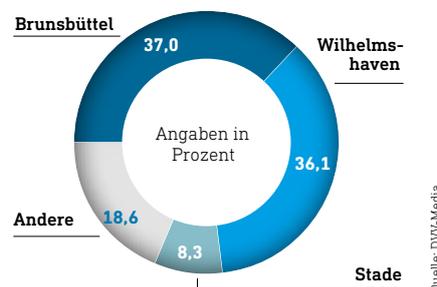
Den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2050 halbieren: Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, setzt die Schifffahrt verstärkt auf LNG. Das flüssige Erdgas verursacht deutlich weniger CO₂, Schwefel und andere Schadstoffe als Schweröl. Auf -162 °C heruntergekühlt, hat es nur noch den 600. Teil seines Volumens in gasförmigem Zustand und kann so mit speziellen Tankschiffen über die Weltmeere gefahren werden. In Deutschland scheiterte der Umschwung bislang vor allem an der fehlenden Infrastruktur.

Denn während andere europäische Nationen wie Frankreich, Großbritannien und die Niederlande, aber auch Polen und Litauen über ein oder mehrere LNG-Terminals verfügen, an denen die riesigen Tanker anlegen können und das Gas tiefgekühlt gelagert werden kann, steht Deutschland noch immer ohne da. Genau das soll sich nun ändern. „LNG kann auf Jahre und Jahrzehnte hinaus eine wichtige Rolle als Treibstoff für die See- und Binnenschifffahrt spielen. Die Bundesregierung hat deshalb großes Interesse daran, dass in Deutschland ein LNG-Terminal entsteht“, sagt Norbert Brackmann (CDU), Maritimer Koordinator der Bundesregierung.

Zur Debatte stehen die Standorte Wilhelmshaven und Stade in Niedersachsen sowie Brunsbüttel in Schleswig-Holstein. Noch ist das Rennen offen. Aber laut Wirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) soll bald Klarheit in die Sache kommen. Er geht inzwischen davon aus, dass mindestens zwei Terminals in Norddeutschland gebaut werden. Es ist eine weitreichende Entscheidung: Immerhin geht es um ein Investment von bis zu einer Milliarde Euro.

UMFRAGE: ZWEI LIEGEN VORN

Die DVV Media Group befragte rund 300 maritime Entscheider. Ergebnis: ein Kopf-an-Kopf-Rennen von Brunsbüttel und Wilhelmshaven.



| Gute Karten für Wilhelmshaven | Von der Infrastruktur haben die Standorte unterschiedliche Voraussetzungen. Beispiel Wilhelmshaven: Dort gibt es große Kavernen, die zu unterirdischen Gasspeichern ausgebaut werden könnten. Außerdem ist der Hafen tideunabhängig, und es liegen bereits Teilgenehmigungen für ein 84-Hektar-Areal vor. „Wilhelmshaven bietet mit seinem JadeWeserPort als einziger deutscher Tiefseehafen auch die perfekte Infrastruktur, um LNG-Tanker jeder Größenklasse anzulanden“, sagt Uniper-Sprecher Leif Erichsen. Zusammen mit einer japanischen Reederei will das Energieunternehmen eine schwimmende Einheit zur Regasifizierung (FSRU) realisieren. Geplanter Ausstoß der Anlage, die bereits 2022 in Betrieb gehen könnte: zehn Milliarden Kubikmeter pro Jahr.

Mit der Schulte-Gruppe gibt es einen erfahrenen Player, der hier ebenfalls In-

teresse anmeldet – und seine Expertise mit dem weltgrößten Bunkerschiff „Kairos“ bereits unter Beweis gestellt hat (s. S. 40). Weiteres Plus von Wilhelmshaven: Die Stadt ist an das bundesweite Gasnetz angeschlossen. „Wilhelmshaven ist aufgrund der geografischen Lage, der nautischen Rahmenbedingungen sowie der Gasnetz-anbindung der perfekte Ort für ein LNG-Terminal“, sagt Niedersachsens Energieminister Olaf Lies (SPD). Die Nähe zu den Häfen in Bremerhaven, Bremen und Brake böte ausreichend Absatzpotenzial. Die Ein- und Ausfuhr von Flüssiggas könnte relativ unproblematisch über den Seeweg erfolgen. Gestützt wird diese Einschätzung durch eine Potenzialstudie der örtlichen Hafenwirtschaftsvereinigung vom Oktober 2017. Danach ist die Stadt an der Jade der Top-Standort für ein LNG-Importterminal.

| Stade setzt auf Trump-Support | Ebenfalls gute Karten hat die Hansestadt Stade am südwestlichen Ufer der Unterelbe, etwa 45 Kilometer westlich von Hamburg. „Unser Vorteil ist, dass wir im Prinzip bereits angebunden sind“, sagt Marcus Schlichting, Vorsitzender des Seehafens Stade e.V. Auch dort gibt es große Kavernen, die als Speicher nutzbar wären. Durch die Nähe zu Hamburg und dem lokalen Werk des US-Chemieriesen Dow ließen sich außerdem Synergien für eine Regasifizierung schaffen. Als Großenergieverbraucher verfügt Dow bereits über einen Gasnetzanschluss, einen Hafen und viel Prozessabwärme.

Seit der Produktionsaufnahme 1972 hat sich das Dow-Werk in Stade zu einem der bedeutendsten und größten Industriebetriebe in Niedersachsen entwickelt.



Basisstation. Der Flüssiggastanker „Independence“ dient im litauischen Klaipeda als Importterminal – hier bekommt auch das weltgrößte LNG-Bunkerschiff „Kairos“ (s. S. 40) Nachschub.

Foto: Høegh LNG



Foto: JadeWeserPort

Wilhelmshaven. Der JadeWeserPort wäre auch für große LNG-Tanker problemlos erreichbar.



Foto: Christian Hager/DOW

Stade. Die Kooperationsmitglieder für das LNG-Projekt treffen sich im Seehafen Stade-Bützfleth. Auf dem Bützflether Sand betreibt der US-Chemieriese Dow einen hochmodernen Anlagenkomplex.

Die Anlagen gelten als hochmodern, das Werk mit rund 1.300 eigenen Mitarbeitern genießt einen guten Ruf. Dow hat bereits seine Investitionsbereitschaft signalisiert. Unterstützung aus den USA wäre somit sicher. Denn US-Präsident Donald Trump ist die deutsche Abhängigkeit von russischem Erdgas schon lange ein Dorn im Auge. Laut Oliver Grundmann von der Stader CDU kann sich US-Vize-Energieminister Dan Brouillette ein LNG-Terminal in Stade-Bützfleth sehr gut vorstellen. Die Pläne sind recht weit fortgeschritten: Eine Projektgesellschaft gibt es schon, und durch die vorhandene Infrastruktur könnte be-

reits ab Ende 2020 gebaut werden, heißt es aus dem Wirtschaftsministerium.

| Brunsbüttel in den Startlöchern | Brunsbüttel rechnet sich ebenfalls gute Chancen aus. Die Stadt an der Mündung des Nord-Ostsee-Kanals in die Elbe ist Standort des bedeutendsten Seehafens an der Westküste Schleswig-Holsteins. Doch das ist nicht alles. Brunsbüttel ist als einziger der drei Standorte im Netzentwicklungsplan Gas der Bundesnetzagentur aufgenommen. „Für Brunsbüttel sprechen die geografische Nähe zum Hamburger Hafen, die Lage direkt am Nord-Ostsee-Kanal und die

Industrie vor Ort, die selbst viel Energie benötigt“, sagt der schleswig-holsteinische Wirtschaftsstaatssekretär Thilo Rohlf. Die Betreibergesellschaft, die hier ein LNG-Projekt realisieren will, hat als bislang einzige schon einen Förderantrag gestellt.

„So konkret wie in Brunsbüttel sind die Pläne an keinem der anderen potenziellen Standorte“, lobt der Maritime Koordinator Brackmann. Hinter dem Projekt eines kombinierten Import- und Distributions-terminals für Schifffahrt und Schwerlastverkehr stehen die German LNG Terminal GmbH und ihre drei Gesellschafter: der niederländische Gasversorger Gasunie, die Oiltanking GmbH, die zum Hamburger Energielogistikunternehmen Marquard & Bahls gehört, sowie der niederländische Tanklagerbetreiber Vopak. Das private Konsortium will 2020 mit dem Bau beginnen und zwei Jahre später den Betrieb aufnehmen. Geschätzte Investitionskosten: rund 450 Millionen Euro. Mit RWE stünde auch der erste Kunde bereit.

Wer auch immer den Zuschlag am Ende bekommt: Die deutsche Seeschifffahrt kommt bei der Versorgung mit LNG einen Riesenschritt voran. **|●●●**



Brunsbüttel. Erfolgreiches Engagement für den ChemCoast Park Brunsbüttel (links) in Berlin: Brunsbüttels Hafenchef Frank Schnabel (rechtes Bild, rechts) mit Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Daniel Günther.



Digitale Perspektive



Foto: CoreDESIGN – stock.adobe.com; Digital Ship

| Innovation | Kommt die Branche bei der Digitalisierung voran? Ist der Datenaustausch sicher? Das waren die Top-Themen auf dem Fachkongress „Digital Ship“ in Hamburg Text: Gunther Meyn

Es ist das Zukunftsthema schlechthin: Die Digitalisierung stellt die maritime Branche zwar nicht auf den Kopf, aber vor gewaltige Herausforderungen. Doch wie gut sind Reeder, Schiffsmanager und andere Akteure der Logistikkette in Sachen Digitaler Wandel aufgestellt? Wo müssen sie womöglich mutiger werden? Welche Rolle spielen „Internet of Things“ (IoT) und Cybersecurity? Um diese Fragen ging es auf der Fachtagung „Digital Ship – The Maritime CIO Forum“.

In drei Panels referierten und diskutierten Branchenkenner der maritimen Wirtschaft und Zulieferindustrie. Veranstalter der Konferenz war die Fachzeitschrift „Digital Ship“. Mike Powell, Gründer der Beratungsfirma Cardinal Point Marine, führte durch die Konferenz. In seiner Eröffnungsrede nannte er die wichtigsten Auswirkungen und Chancen der digitalen Vernetzung. Ein Beispiel: „Digitalisierung ermöglicht den direkten Informationsaustausch zwischen den Akteuren. Die in der maritimen Branche üblichen Vermittler, Agenten und Servicedienstleister werden daher in vielen Bereichen nicht mehr ge-



braucht.“ Powell nennt das „Disintermediation“.

Wie eine solche Lösung die maritime Logistik optimieren kann, erläuterte Gerald Hirt, Chef des Hamburg Vessel Coordination Center. Das HVCC koordiniert als zentrale Schnittstelle den Feeder-Verkehr im Hamburger Hafen und erstellt Passagepläne für besonders breite Schiffe, um Begegnungseingänge beim Einlauf in die Unterelbe zu vermeiden. Hirt: „Durch die effizientere Koordination konnten allein 2017 rund 2.000 Schiffsbetriebsstunden – und die entsprechenden Emissionen – eingespart werden.“ In Zukunft will man die internationale Vernetzung ausbauen und die Kooperation mit anderen Häfen wie Rotterdam ausweiten.

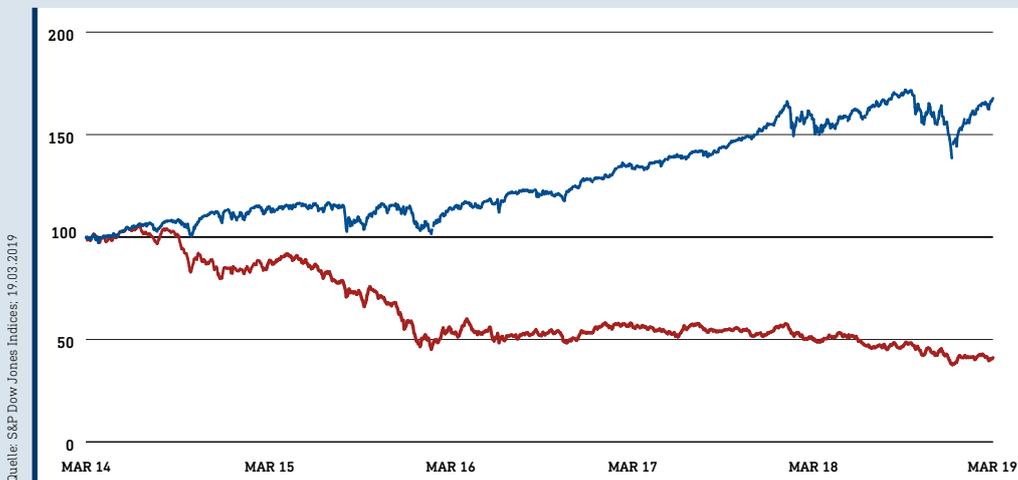
| Hohe Investitionen | Bedingung für den lückenlosen Datenverkehr zwischen Schiff, Reederei und Dienstleister ist eine leistungsstarke Internetverbindung an Bord. Die Satellitenbetreiber Inmarsat und Iridium stellten dazu die neuesten Hardwarelösungen und Servicepakete vor. Doch der finanzielle Aufwand schreckt viele Unternehmen ab. „Nicht alle unsere Wettbe-

werber sind in der Lage, in die notwendige Digitalisierung zu investieren. Manchmal fehlt aber auch einfach die Bereitschaft, sich auf neue Technologien einzulassen“, sagt Nils Aden, Managing Director bei V.Ships Deutschland und Mitglied im VDR-Verwaltungsrat.

Ebenfalls Nachholbedarf besteht beim Thema Cybersecurity. Das geht aus einer Inmarsat-Studie hervor, die von Dana Jongens, Safety Manager bei Inmarsat Maritime, vorgestellt wurde. Demnach haben 90 Prozent der Crewmitglieder keine Fortbildung in Sachen Cybersecurity erhalten. Dabei reiche laut Jongens ein 20-minütiges Awareness-Training aus, um das Bewusstsein der Crew für einen verantwortungsvolleren Umgang zu schärfen.

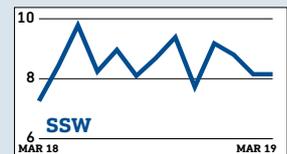
Neben weiteren Themen wie der Blockchain-Technologie und iShipping standen auch Data-Sharing und Dateneigentum auf der Agenda. Wem gehören eigentlich die riesigen Bit- und Bytemengen, die in den IoT-Systemen entstehen und an Land gefunkt werden? Wer soll und darf auf sie zugreifen? Darüber lieferten sich die Teilnehmer eine angeregte Diskussion.

Insbesondere Start-ups wie etwa Container Xchange sind auf die Auswertung von großen Mengen an Betriebsdaten angewiesen, um ihre innovativen Lösungen für die maritime Industrie zu verwirklichen. Denn darüber besteht Konsens: „Maritime Start-ups geben der Branche wichtige Impulse“, so Karl Jeffery, Gründer und Chefredakteur von „Digital Ship“. Und ihre Zahl steigt. 160 solcher Newcomer standen laut Inmarsat-Studie im letzten Jahr in den Startlöchern. Gute Aussichten also für die digitale Evolution der maritimen Industrie. **||●●**



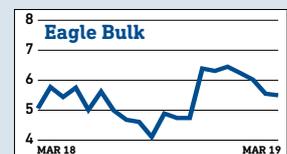
S&P 500 (TR)
167.72

Dow Jones Global
Shipping Index
(USD)
41.16



Seaspan (SSW)

••• Die Reederei aus Vancouver, die überwiegend Containerschiffe verleast, hat ein tumultuöses Jahr hinter sich, in dem massiv Kapital reingeholt und große Teile des Managements rausgesetzt wurden. Der Aktienkurs scheint sich aus dem 2017er-Tal zu heben.



Eagle Bulk

••• Nach dem annus horribilis 2017 haben sich die Vorzeichen bei Eagle Bulk wieder gedreht. Der Jahresbericht für 2018 kann wieder mit schwarzer Tinte geschrieben werden. Bis zum Jahresende stehen auf Verlangen der Investoren jetzt umfangreiche Investitionen in Scrubber an.

Das Kapital verlangt Scrubber – Hapag-Lloyd weiterhin „Buy“-Kandidat

Obwohl das Jahr in mehreren Teilmärkten – insbesondere bei den Bulkern – wenig erfreulich begann, scheint an den Börsen überwiegend behutsamer Optimismus zu herrschen. Angetrieben von den Tankerraten, versprechen auch Container und selbst Bulker eher bessere Zeiten. Konsens herrscht vielfach darüber, dass man auf Scrubber wetten sollte.

Seaspan im Aufwind. Nach einem unruhigen Jahr kann die Containerreederei Seaspan deutlich verbesserte Resultate vermelden. Der Umsatz stieg im abgelaufenen Jahr um satte 32 Prozent. Grund dafür ist u.a. die Akquisition von Greater China Intermodal Anfang 2018 mit fast 20 zusätzlichen Schiffen. Mit einem soliden Kissen von 1,5 Milliarden Dollar an neuem Kapital kann Seaspan sich jetzt auf die beste Wachstumsstrategie konzentrieren. Bereits jetzt

steht die Flotte bei 112 Schiffen. CEO Bing Chen will sich mit weiteren Schritten Zeit lassen, jedoch deutet einiges darauf hin, dass Seaspan sich weitere Flotten einverleibt. Aktuell bietet der Containerspezialist allerdings auch auf einen Terminal in Long Beach. Langfristig scheint die Firma nunmehr sowohl von der Washington-Familie als auch von dem neuen Großkapitalgeber Fairfax unterstützt zu werden.

Eagle Bulk glaubt an Scrubber.

Es könnte ein Kuriosum der Technikgeschichte werden, dass die Kapitalmärkte Reedereien dazu drängen, ihre Flotten mit Scrubbern auszurüsten. Anders ist es kaum zu erklären, dass ausgerechnet die börsennotierten Reedereien in besonderem Maße durch Ankündigungen auffallen, in großem Stil in Scrubber zu investieren. Das Kapital fordert offenbar nach klaren, verstehbaren Lösungen für den

ab 2020 geltenden Sulphur Cap. Eagle Bulk folgt diesem Pfad, hält allerdings Anpassungen an die Handelsrouten für denkbar, weil HFO nicht mehr in allen Häfen verfügbar sein wird. Eagle Bulk hatte jüngst bekannt gegeben, dass sich an das verlustreiche Jahr 2017 ein Profit in niedriger zweistelliger Millionenhöhe angeschlossen hat. Das Investitionsprogramm erstreckt sich jetzt auf Scrubber für 37 der 46 Ultra- und Supramaxe.

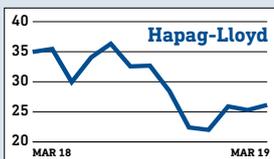
DryShips kauft Aktien.

Die Reederei von George Economou ist derzeit damit beschäftigt, die eigenen Aktien zurückzukaufen. Derweil sind die eher positiven DryShips-Ergebnisse vor allem von den Tankern getragen, während die Ergebnisse der Trockenbulker weiter verfielen.

Auf das Gesamtjahr gesehen konnte DryShips einen Verlust von 42 Millionen Dollar durch einen Gewinn von →



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



Hapag-Lloyd AG

••• Die wesentlichen Research-Häuser setzen die Aktie der Hamburger auf „Buy“. Die Zahlen für 2018 zeigen, dass die Fusion mit UASC das Unternehmen gestärkt hat und damit positive Ergebnisse für das laufende Jahr erwarten lässt.

Quelle: Yahoo; Stand: 19.03.2019

→ fast 22 Millionen Dollar wieder auffangen. Für das laufende Aktienrückkaufprogramm stehen rund 50 Millionen Dollar zur Verfügung, um den lamentablen Aktienkurs zu stabilisieren. Letztlich scheint sich auszuzahlen, dass die Reederei, anders als ihr Name vermuten lässt, mittlerweile auch über Tanker, LPG und Offshore-Schiffe verfügt, die das Risiko erfolgreich streuen.

Hapag-Lloyd auf BUY. Die Hamburger haben im Jahr 2018 von ihrem Zusammenschluss mit der arabischen Reederei United

Arab Shipping Company (UASC) profitiert. Positiv wirkten sich auch höhere Transportmen- gen und zunehmend bessere Frachtraten aus. Der Umsatz kletterte im Jahresvergleich nach ersten Berechnungen um 15 Prozent auf 11,5 Milliarden Euro. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) legte um knapp acht Prozent auf 443 Millionen Euro zu.

Die EBIT-Marge betrug 3,8 Prozent. Weiterhin Zustimmung an den Kapitalmärkten findet der am Ballindamm angelegte Kurs. Jefferies be- lässt Hapag-Lloyd auf „Buy“

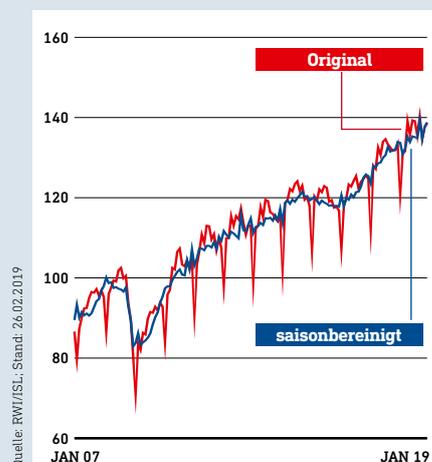
mit Kursziel 40 Euro, da im vierten Quartal das EBITDA die Konsensschätzung um drei Prozent übertrafen habe. Auch Warburg Research hält an „Buy“ fest. Die positive Einschätzung der Reederei-Aktie sei „intakt“. Die Volumina hätten sich im Schlussquartal 2018 stark entwickelt. Zu ähnlichen Einschätzungen kamen Cheuvreux und die Commerzbank, Letztere kombiniert mit einem Kursziel von 37,50 Euro. Die endgültigen Zahlen für 2018 werden Ende März, kurz nach Redaktionsschluss dieser Zeitschrift, veröffentlicht. |•••

RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

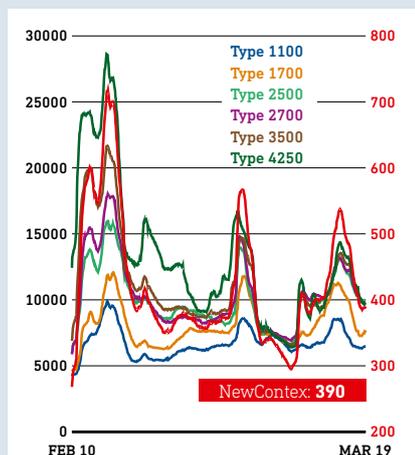
Welthandel bleibt auf hohem Niveau

••• Der Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist im Januar auf 138,8 (Vormonat: 137,7) gestiegen. Aufgrund von Änderungen im Berichtskreis weichen die Angaben stärker als üblich von der vorhergehenden Veröffentlichung ab. Die Grundtendenz hat sich dadurch allerdings nicht verändert. Der Index liegt weiter unter dem Höchstwert vom Oktober 2018, aber über dem Durchschnitt des 4. Quartals. Die aufgrund zunehmender protektionistischer Tendenzen erwartete Abschwächung des Welthandels ist bislang nicht erkennbar. In den Index gehen die vom ISL im Rahmen seiner Marktbeobachtung fortlaufend erhobenen Angaben zum Containerumschlag in internationalen Häfen ein. Die Schnellschätzung für Januar stützt sich auf Angaben von 41 Häfen, die gut 70 Prozent des Index abbilden.

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



Quelle: RWI/ISL; Stand: 26.02.2019



Quelle: VHSS; Stand: 22.03.2019

NEW CONTEX

New ConTex auf Stabilisierungskurs

••• Der New ConTex hat sich im März wieder stabilisiert. Der vom Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. (VHBS) herausgegebene Index erreichte 390 Punkte. Ungeachtet des leichten Anstiegs in den letzten Wochen herrscht bei der klassischen Panamax-Tonnage (3.500- und 4.250-TEU-Einheiten) aufgrund der weiter bestehenden Überkapazitäten weiter relative Flaute.

Die Märkte der 2.500- und 2.700-TEU-Einheiten bewegen sich dagegen eher seitwärts, während bei der Feedertonnage (1.100 und 1.700 TEU) zuletzt deutliche Zuwächse zu verzeichnen waren. Das stärkste Plus gab es es erneut im 1.700-TEU-Segment. Im Vergleich zum Vormonat beträgt der Zuwachs hier beachtliche 5,3 Prozent. Es steht zu erwarten, dass die Charteraktivitäten auch in den nächsten Wochen recht rege bleiben und man in der Folge auch bei der klassischen Panamax-Tonnage Zuwächse sehen wird.

www.vhss.de

In Kürze

Kaum noch Schiffe

••• Die Commerzbank hat ihr Finanzierungsportfolio in der Schifffahrt weitgehend abgebaut. Das Volumen lag Ende 2018 unter 500 Millionen Euro, die Zahl der Schiffe belief sich auf weniger als 60. Bis 2020 will sich die Bank komplett aus dem Segment verabschiedet haben.

Nur noch Schiffe

••• Der Transportfinanzierungsspezialist DVB Bank ist nun voll aufs schwierige Schifffahrtsgeschäft fokussiert. Die Tochter der DZ Bank konnte nach dem Finanzierungsportfolio für Züge nun auch das für Flugzeuge an andere Banken veräußern. 2017 hatte das Institut einen Vorsteuerverlust von 774 Millionen Euro gemacht.

Weniger Schiffe

••• Der Ausverkauf geht weiter: Wohl deutlich unter Buchwert hat die Nord/LB ein Portfolio von größtenteils notleidenden Schiffskrediten im Wert von 2,7 Milliarden Euro an den US-Finanzinvestor Cerberus weitergereicht. Es geht um ein Paket mit 263 Schiffen.

Moody's hebt das Kreditrating von Hapag-Lloyd an

••• Die Ratingagentur Moody's hat Hapag-Lloyd's Corporate Family Rating (CFR) von B2 auf B1 angehoben. Der Ausblick bleibt stabil. Das verbesserte Rating würdigt Hapag-Lloyd's positive Entwicklung insbesondere durch die Integration von UASC. Dabei konnten durch konsequentes Kostenmanagement und Effizienzsteigerungen die Verschuldung weiter abgebaut und Finanzmittelüberschüsse erzielt werden, heißt es von Moody's.

Der stabile Ausblick spiegelt die Erwartung einer stetigen Geschäftsentwicklung aufgrund der starken Marktposition wider – trotz

möglicher Kostensteigerungen und eines volatilen Umfelds, für die Frachtraten. „Wir freuen uns sehr, dass die enorme Hingabe und das Engagement unseres Teams bei der Implementierung unseres Businessplans durch das angehobene B1-Rating und den stabilen Ausblick von Moody's positiv gewürdigt wurden. Auch zukünftig bleiben ein konsequentes Kostenmanagement sowie der weitere Schuldenabbau wesentliche Ziele unserer Finanzagenda, während wir unsere Strategy 2023 weiter implementieren“, sagte Hapag-Lloyd-Finanzvorstand Nicolás Burr. www.hlag.com

Zweitmarkt: Reger Handel, mäßiger Umsatz

••• Die Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG vermittelte im Februar 496 Fondsanteile. Umsatz: 15,92 Millionen Euro. Der Anteil von Schiffsfonds betrug lediglich 9,7 Prozent. Die Kurse blieben hier mit durchschnittlich 31,1 Prozent quasi unverändert. www.zweitmarkt.de

GD
GEORG DUNCKER
 MARINE INSURANCE BROKERS

HAMBURG Alter Wall 2-8 +49 40 376004 0	SINGAPORE 48A Amoy Street +65 6916 3760	MIAMI 78 SW 7TH Street, Suite 500 +1 786 577 4764
---	--	--

WWW.GEORG-DUNCKER.COM

Allmählicher Konsolidierungsprozess

| Markt | Bei den Vertragserneuerungen erzielten vor allem die großen P&I Clubs Tonnagezuwächse. Der Preisverfall der vergangenen Jahre scheint gestoppt – die Bereitschaft der Clubs zu Prämienenkungen ist gering.

Die großen P&I-Clubs konnten bei den diesjährigen Vertragserneuerungen am 20. Februar von Zuwächsen profitieren. Sowohl Gard als auch North P&I und der UK P&I Club erzielten deutliche Tonnagezuwächse. Der norwegische Marktführer Gard konnte die versicherte Tonnage um mehr als 7 Millionen auf 214 Millionen BRZ steigern. Von der versicherten Tonnage seien 99 Prozent bei dem Anbieter geblieben.

Bei North P&I stieg das Volumen der versicherten Tonnage um 5 auf 147 Millionen BRZ. Der UK Club legte um 5,4 auf 144 Millionen BRZ zu. Auch hier blieben 99 Prozent der Flotte dem Club treu. Damit setzt sich die schleichende Konsolidierung auf dem P&I-Markt fort. Die großen Clubs gewinnen Marktanteile auf Kosten der kleineren. Hochkarätige Flottenwechsel gab es aber offenbar kaum.

Von den mittelgroßen Clubs schnitt die norwegische Skuld ebenfalls gut ab: Der Bestand wuchs von 92 auf 95 Millionen BRZ. Der Wettbewerb unter den Clubs sei weiterhin hoch. „Wir sind sehr zufrieden, dass wir erneut ein positives Erneuerungsergebnis bekannt geben konnten, obwohl der P&I-Markt immer mehr unter Druck gerät“, sagte Skuld-Chef Ståle Hansen.



Foto: Photo by Martin Darnbaldt from Pexels

Stimmungswechsel. Die Zeiten sinkender Prämien scheinen vorbei zu sein.

Der Club gab außerdem eine Änderung der Strategie im Nicht-P&I-Geschäft bekannt. Das Seekasko- und Offshore-Energie-Geschäft, das bislang über das Lloyd's-Syndikat gezeichnet wird, läuft ab 1. Juli über Skuld UK in London und SMA in Oslo. Der Policen-Bestand soll intern abgewickelt werden. Skuld kündigte einen Stellenabbau beim Syndikat an. Von dem Strategiewechsel erhofft man sich Kostenvorteile.

| Kein generelles Plus | Die 13 Clubs der International Group (IG) hatten mit einer Ausnahme schon im Vorfeld zum zweiten Mal in Folge von allgemeinen Prämien erhöhungen (General Increase) abgesehen. Nur West of England wagte den Alleingang und kündigte an, die Preise um fünf Prozent zu erhöhen. Das scheint den Club nicht übermäßig viel Geschäft gekostet zu haben – er steigerte die versicherte Tonnage auf 90 Millionen BRZ. Die Prämie sei

geringfügig gewachsen, teilte West of England mit.

Die Zeit der stetig sinkenden Prämien scheint mit dieser Erneuerungsrunde ans Ende gekommen zu sein. Der Makler Marsh berichtet von einer veränderten Stimmung. Außer West of England habe zwar kein Club allgemeine Erhöhungen angestrebt. Die Anbieter seien aber sehr viel zurückhaltender dabei gewesen, Prämienreduktionen zu erwägen, sagte Richard Adler, der bei Marsh das P&I-Geschäft leitet.

Für Kunden mit besonders wenigen Schäden seien teilweise Prämienenkungen möglich gewesen. Generell konnte aber eine Reihe von Clubs kleine Erhöhungen auf ihr gesamtes Portfolio durchsetzen, so Adler. Der Grund dafür seien schlechtere Kapitalanlageergebnisse und die vielfachen Prämienenkungen der vergangenen Jahre. Zudem sei die Zahl der Großschäden deutlich gestiegen.

Laut Adler gab es auch nicht mehr Wechsel als üblich zwischen den Clubs. Einige Flotten hätten den Versicherer gewechselt, weil sie Teil einer Fusion waren oder verkauft wurden. Allerdings beobachtet Marsh ein stärkeres Interesse von Reedern an möglichen Alternativen. Im Fokus standen dabei besonders die Top-Clubs, die finanziell solide aufgestellt sind und sich proaktiv mit Themen wie Service, Schadenprävention und der Nutzung von Technologie beschäftigen.

„P&I-Versicherung ist eine langfristige Investition, und wir ermutigen Reeder nicht, den Club zu wechseln, nur um des Wechsels willen“, sagte Adler. Nur wenn ein Schiffseigner nicht das Beste von seinem P&I-Versicherer bekomme, rät Marsh, andere Optionen zu prüfen. „Die Hürden für den Wechsel des Clubs sind längst nicht mehr so hoch, wie sie in der Vergangenheit wahrgenommen wurden.“ | ●●



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

Skuld mit neuem Chief Legal Officer

••• Der P&I Club Skuld hat seine Top-Juristin Hilde Søbstad Løvskar zum Chief Legal Officer gemacht. Sie führt die Rechtsabteilung und wird Mitglied des Executive-Management-Teams. Løvskar

ist ein Eigengewächs. Sie kam nach ihrem Studium zu Skuld und absolvierte ein Trainee-programm. Seit 2012 ist sie Syndika des Clubs und arbeitet eng mit dem Management zusammen. www.skuld.com

Aon setzt auf Satellitentechnik

••• Der Versicherungsmakler Aon tut sich mit dem Softwarehersteller Skytek zusammen, um mithilfe von Satelliten Risiken in der Schiffsversicherung sichtbar zu machen. Große Containerlager in Häfen und immer größere Containerschiffe bereiten den Versicherern Sorgen. Die Explosion

im chinesischen Hafen Tianjin 2015 hat der Branche gezeigt, wie groß das Klumpenrisiko in der Transportversicherung ist. Das neue Angebot von Aon und Skytek erlaubt es, versicherte Schiffe und Waren zu überwachen. Aon-Experten helfen dann dabei, potenzielle Risiken zu analysieren. www.aon.com

Munich Re investiert in K&R

Foto: Munich Re



••• Die Munich Re hat ihren Anteil am Assekurateur Hansekuranz Kontor aufgestockt. Der Rückversicherer halte jetzt 80 Prozent an dem Münsteraner Unternehmen, so Gründer und Geschäftsführer Peter Bensmann. Die restlichen Anteile halten Bensmann und der Ex-Versicherungsmanager Ulrich

Rüther. Munich Re hatte bereits im Januar 2017 die Mehrheit an Hansekuranz übernommen.

Das Kontor ist spezialisiert auf Lösegeldversicherungen (Kidnap & Ransom, K&R). Zu den Kunden zählen Reedereien, aber auch Industrieunternehmen, die entsendete Mitarbeiter schützen möchten. Der Markt für K&R-Policen stand in den vergangenen Jahren stark unter Druck. Viele Anbieter und hoher Wettbewerb sorgten für niedrige Preise, vor allem im maritimen Geschäft. Weiter sinken werden die Preise aber wohl nicht, erwartet Bensmann. Aufgrund der hohen Schäden haben sich einige Anbieter aus dem Markt zurückgezogen. www.munichre.com



Skuld is the only P&I club with a genuine German office. The local Hamburg team is solely dedicated to serving our German members and brokers and has a deep understanding of the market and its players.

EHRlich – SOLIDE – NAH

SKULD.COM



Expertenrunde. In mehreren Panels diskutierten internationale Fachleute über Finanzierungsfragen.

Private Equity in Kauflaune – Chancen und Risiken für deutsche Reeder

| Konferenz | Private Equity, Digitales oder ein Mix: Der Umbruch zur modernen Schifffahrt mit neuen Kapitalgebern setzt sich spürbar fort. Das hat gerade erst das „German Ship Finance Forum“ von Marine Money gezeigt.

Welche Trends bestimmen die Branche, wo kommt künftig das Kapital her? Fragen, um die sich das von Marine Money veranstaltete „German Ship Finance Forum“ drehte. Auch in diesem Jahr versammelten sich wieder große Namen aus Schifffahrt und Schiffsfinanzierung im Hamburger Hotel Grand Elysée, um sich über die Perspektiven der Schifffahrt auszutauschen. Ein turbulentes Jahr 2018 bot den Teilnehmern genug Gesprächsstoff für kontroverse Diskussionen.

| Private Equity | Allen voran Cerberus Capital Management, Oak Hill Advisors und KKR waren in den letzten Jahren als Käufer von notleidenden Schiffskrediten in Erscheinung getreten. Oliver Faak von

Transport Capital sieht auch weiterhin gute Möglichkeiten für Private Equity-Fonds, günstig Schiffskreditportfolios aufzukaufen, und bezeichnete die aktuelle Marktlage als „buyer's market“.

Während die betroffenen Reeder in einigen Fällen mit Unsicherheit auf derartige Transaktionen reagieren, sieht Thomas Mazur von Deloitte gleichzeitig gute Möglichkeiten, mit den neuen Kreditgebern zu kooperieren, und rät betroffenen Reedern zu einem konstruktiven Dialog. Private Equity-Fonds seien in erster Linie renditegetrieben und gerade deshalb keineswegs abgeneigt, eine schnelle Lösung zu finden.

Axel Siepmann, Geschäftsführer von Braemar Naves Corporate Finance, sah das Ende der Fahnenstange eben-

falls noch nicht erreicht und prophezeite weitere 18 bis 36 Monate, die es noch dauern werde, die Portfolios abzubauen. Gleichzeitig wies er auf die Schwierigkeiten bei der Abwicklung riesiger Portfolios hin und identifizierte die Diskrepanz zwischen langer Transaktionsvorbereitung und gleichzeitig schnelllebigen Schifffahrtszyklen als große Hürde. Dennoch sei insgesamt eine offenere Einstellung der Banken zu Portfoliotransaktionen spürbar. Deutsche Banken setzen sich seiner Ansicht nach mittlerweile deutlich strukturierter mit derartigen Transaktionen auseinander als zu Beginn der Entwicklung.

| Digital Ship Finance | Nicht nur die institutionellen Schiffsfinanzierer befinden sich im

Wandel. YieldStreet, eine digitale Investmentplattform aus den USA, mischt sich unter die Kapitalgeber der internationalen Schifffahrt.

YieldStreet konsolidiert das Kapital von sogenannten akkreditierten Investoren, die laut Definition der amerikanischen Finanzaufsicht entweder mehr als eine Million US-Dollar Nettovermögen besitzen oder alternativ in den letzten zwei Jahren 200.000 US-Dollar (300.000 US-Dollar bei Ehepaaren) Einkommen vorweisen können. Beeindruckend sind die Zahlen, die YieldStreet bereits jetzt vorzuweisen hat: Nach einer Vielzahl erfolgreicher Projekte in verschiedensten alternativen Investments platzierte YieldStreet innerhalb von Minuten die Finanzierung eines Tankers



Tempo. George Cambanis von YieldStreet erläuterte sein Geschäftsmodell.

mithilfe sogenannter Borrower Payment Dependent Notes, die die Zins- und Tilgungszahlungen durch mehrere Ebenen an den Investoren leiten sollen. Nach eigenen Angaben hat YieldStreet insgesamt bereits 607 Millionen US-Dollar mit einer durchschnittlichen Rendite nach internem Zinsfuß von 12,41 Prozent platziert, von denen die meisten innerhalb von



Optimist. VDR-Verwaltungsrat Nils Aden sieht die Chancen des Marktes.

Sekunden ausplatziert worden sind. Der Geschäftsführer von YieldStreet, George Cambanis, eröffnete dem Publikum seine Pläne, YieldStreet auch in Europa, Asien und im Nahen Osten ausrollen zu wollen.

Kein Zweifel: Um neue Wege zur Finanzierung vielversprechender Projekte zu gehen, ist vor allem Flexibilität gefragt. |••



Gelegenheit. Borealis-CEO Christoph Toepfer sammelt Geld für Projekte.



Schiffsfinanzier. Philipp Wünschmann von der Berenberg Bank.



Meinungsaustausch. Matthias Ruttmann (Mitte) Chef der Reederei MST aus dem fränkischen Schnaittenbach.

WE TREAT YOUR RISKS AS IF THEY WERE OUR OWN

Your ship, your cargo or the harbour you're steering for: you need a strong partner looking out for your business risks.

We protect your interests globally with teams of underwriters and mariners and over 100 years of dedicated Marine experience.

Allianz Global Corporate & Specialty
Marine Germany
+49 (0)40 3617-3710

www.agcs.allianz.com/sectors/marine





Flotte. Die neuen Expeditionsschiffe von Hapag-Lloyd Cruises sind besonders umweltfreundlich unterwegs.

Sternekoch. Kevin Fehling führt künftig auch ein Restaurant auf der „Europa“.

Hapag-Lloyd Cruises setzt auf Öko-Sprit

Die Kreuzfahrtreederei Hapag-Lloyd Cruises verwendet ab Juli 2020 auf allen Routen der „Hanseatic nature“, „Hanseatic inspiration“ und der „Bremen“ ausschließlich das schadstoffarme Marine Gasöl (MGO). Das gilt auch für die neue „Hanseatic spirit“, die 2021 zur Flotte stößt.

In der Antarktis ist die Verwendung schwefelarmer Kraftstoffe seit Jahren Pflicht,

in anderen sensiblen Gebieten wie der Arktis und Kamtschatka setzt Hapag-Lloyd Cruises bereits jetzt auf freiwilliger Basis Marine Gasöl ein. Der schadstoffarme Kraftstoff weist einen Schwefelgehalt von nur 0,1 Prozent auf. Zusätzlich sind die neuen Expeditionsschiffe mit einem SCR Katalysator, der den Stickoxidausstoß um fast 95 Prozent reduziert, sowie für die Nutzung von Land-

strom geeignet. Die Routen werden mit einer ökoeffizienten Durchschnittsgeschwindigkeit geplant und durchgeführt, wodurch rund ein Drittel weniger Treibstoff verbraucht wird.

„Die sensiblen Fahrtgebiete unserer Expeditionsreisen sind besonders schützenswert“, sagt Hapag-Lloyd-Cruises-Chef Karl J. Pojer.

Veränderungen auch an Bord des rund erneuerten Klassikers „Europa“: Dort geht es künftig legerer zu – und kulinarisch hochkarätiger: Ex-Smutje Kevin Fehling kehrt zurück. Der Drei-Sterne-Koch startet das Restaurant „The Globe“. www.hl-cruises.de

Fotos: Hapag-Lloyd Cruises

Wärmere Meere, höhere Wellen

Seit Mitte des 20. Jahrhunderts sind die Wellen der Weltmeere um 0,4 Prozent pro Jahr stärker geworden – ein Prozess, der sich fortsetzt. Das ist das Ergebnis einer in „Nature Communications“ veröffentlichten Studie von drei spanischen Meeresforschern. Als Ursache vermuten sie die Erwärmung der Ozeane durch den Klimawandel.

Trend. Auch die Schifffahrt muss sich auf eine stärker aufgewühlte See einstellen.

Den Autoren von der Universidad de Cantabria in Santander zufolge ist der Effekt im Südozean rund um die Antarktis am stärksten. Die auf die Wasseroberfläche übertragene Wellenenergie stieg dort um 0,58 Prozent pro Jahr – seit 1948 insgesamt um ein Drittel. Im Indischen Ozean und Atlantik war der Anstieg geringer.



Projektleiterin. Ursula Richenberger, Chefin des Hafenumuseum Hamburg, bereitet auch das neue Deutsche Hafenumuseum vor.

Foto: picture alliance/Daniel Renhardt/dpa

Ausstellung zum P-Liner „Peking“

Sie wird das Aushängeschild des neuen Hafenumuseum in Hamburg: die „Peking“. Zurzeit wird die historische Viermastbark auf der Peters Werft in Wewelsfleth aufwendig restauriert. Einblicke in die Arbeiten gibt bis zum 26. Mai eine Ausstellung im Museum für Hamburgische Geschichte. Unter dem Titel „Die Peking. Een Hamburger Veermaster kommt nach Hamburg“ sind neben Großfotos der originale Steuerstand, ein Modell des Schwesterschiffs „Placilla“, Bullaugen und ein Kompass zu sehen. Außerdem läuft ein historischer Film zur Kap-Hoorn-Umsegelung der „Peking“. www.shmh.de

Foto: Igor - stock.adobe.com



Altona. Die deutschen Seemannsmissionen betreiben 32 Stationen im In- und Ausland.

Budget gesichert

••• Mehr Geld für die deutschen Seemannsmissionen: Statt mit 500.000 unterstützt der Bund die Einrichtungen künftig mit einer Million Euro. Dies hat der Bundestag im Rahmen einer Novelle des Seearbeitsrechts beschlossen. Das Seearbeitsübereinkommen (MLC) der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) verpflichtet dazu, in den Seehäfen Sozialeinrichtungen für Seeleute vorzuhalten. www.seemannsmission.org



Foto: IOW/K. Beck

Zeremonie. Kapitän Klaus Küper (r.) von der Reederei BRIESE und IOW-Direktor Ulrich Bathmann (l.) überreichen Dr. Jens Daniel Müller den BRIESE-Preis für Meeresforschung 2018.

BRIESE-Preis für Meeresforschung vergeben

••• Den diesjährigen BRIESE-Preis für Meeresforschung erhält Dr. Jens Daniel Müller vom Leibniz-Institut für Ostseeforschung Warnemünde (IOW). Die Jury würdigt damit seine Forschung zu den Besonderheiten der Ozeanversauerung in Rand- und Küstenmeeren. Am Beispiel Ostsee zeigte Müller auf, dass diese unter fundamentalen anderen Voraussetzungen stattfindet als im offenen Ozean. Mit der Weiterentwicklung einer hochpräzisen optischen pH-Mess-

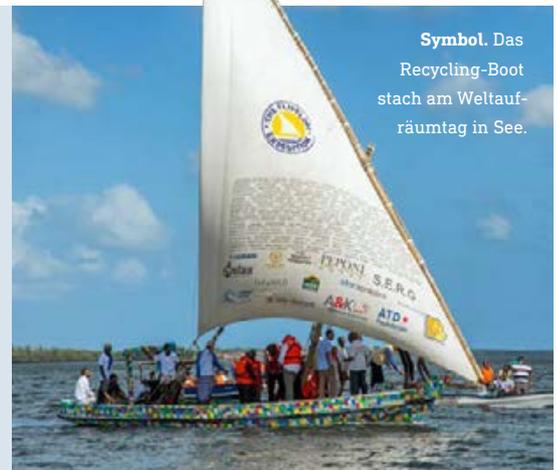
methode, die bislang nur bei den hohen Salzgehalten der offenen Weltmeere eingesetzt werden konnte, jetzt aber auch in weniger salzigem Brackwasser anwendbar ist, schuf er außerdem die Grundlage, um pH-Änderungen auch dort weltweit vergleichbar zu machen. Der von der Reederei Briese gestiftete Preis für herausragende Doktorarbeiten in der Meeresforschung ist mit 5.000 Euro dotiert und wurde jetzt zum 9. Mal am IOW verliehen. www.briese.de

„Flipflop“ setzt Zeichen gegen Meeresvermüllung

••• Plastik im Meer: Dem hat eine Gruppe von Umweltschützern aus Kenia etwas Positives abgewonnen. Die Segelyacht, mit der sie nach Sansibar aufbrachen, besteht aus recycelten Kunststoff-Abfällen. Von ihrer Bauart her entspricht die „Flipflop“ einer traditionellen Dau, wie sie vor allem vor den Küsten des Indischen Ozeans unterwegs sind: ein Mast mit einem

großen trapezförmigen Segel. Doch anders als bei traditionellen Daus sind nur Mast und Baum aus Holz. Für den Rest des Bootes waren zehn Tonnen Plastik an Kenias Stränden und in Städten eingesammelt und geschreddert worden. Allein für die Verzierung des Rumpfs wurden unter anderem 30.000 bunte Flipflops verarbeitet.

www.theflipflop.com



Symbol. Das Recycling-Boot stach am Weltauf-räumtag in See.



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

Ein Jahr im Eis

| Wissenschaft | Von Packeis umschlossen soll die „Polarstern“, bereedert von F. Laeisz, von September an durch die Arktis treiben. Der Forschungseisbrecher wird Basis einer nie da gewesenen Mammutexpedition. Auch an Notfallplänen wird getüftelt. Text: Janet Binder (dpa)

Markus Rex war schon oft in der Arktis – so oft, dass er die genaue Zahl der Reisen nicht benennen kann. Doch die Expedition, die den Klimaforscher im September zum Nordpol führen wird, ist einzigartig: Zusammen mit einem internationalen Forscherteam wird er sich an Bord der „Polarstern“ des Bremerhavener Alfred-Wegener-Instituts (AWI) im Eis einfrieren lassen.

Ein Jahr wird das Forschungsschiff mit dem Eis treiben – ein Mammutprojekt, das es in dieser Form noch nicht gab. „Ich habe schon viele Expeditionen mitgemacht, aber diese ist unvergleichlich“, sagt Rex, der die Fahrt leitet.

Von Februar bis Juni ist die zentrale Arktis eigentlich unzugänglich, weil das Eis dann selbst für Eisbrecher zu dick ist. Die „Polarstern“ soll, vom Eis eingeschlossen, ohne eigenen Antrieb über die Polkappe driften – nach dem Vorbild der Reise des Norwegers Fridtjof Nansen mit dem Segelschiff „Fram“ vor rund 125 Jahren. Ziel des 120-Millionen-Euro-Projekts „Mosaic“ ist es, den Klimawandel genauer zu verstehen. Die Arktis gilt als Frühwarnsystem für Klimaveränderungen, sie hat sich in den vergangenen Jahrzehnten von allen Erdregionen am stärksten erwärmt.

Im Unterschied zur „Fram“ wird die „Polarstern“ nicht auf sich allein ge- →



Vogelperspektive. In den gewaltigen Eismassen ist die knapp 120 Meter lange „Polarstern“ leicht zu übersehen.



Herausforderung. Die „Polarstern“ kommt problemlos durch 1,5 Meter dickes Eis – und bekommt bei Bedarf Hilfe von weiteren Eisbrechern.



→ stellt sein. Sie wird auf den ersten und letzten Abschnitten von anderen Eisbrechern versorgt. „Wir brauchen frische Lebensmittel und Treibstoffnachschub“, sagt Expeditionsleiter Rex. Die Schiffschraube wird die meiste Zeit stehen. Der Motor läuft dann nur, um Crew und Forscher Wärme und Strom zu liefern.

Zunächst fährt das Schiff von Norwegen aus entlang der sibirischen Küste und dann polwärts ins Eis hinein. Am Ziel angekommen, hat das Team zwei Wochen Zeit, auf dem Eis ein Camp aufzubauen. An mehreren Stationen sollen Messungen im Meerwasser, im Eis und in der Atmosphäre vorgenommen werden. Während der Aufbauphase gibt es tagsüber gerade noch vier Stunden Dämmerlicht. „Das wird richtig hektisch. Ab der zweiten Oktoberhälfte

Vor allem im Winter ist uns die zentrale Arktis nahezu unbekannt. Wir wollen erstmals umfassend die dortigen Prozesse im Klimageschehen erkunden.

Expeditionsleiter Markus Rex

Unterstützung.
Die Flugzeuge verfügen u. a. über Propellerheizung.

Versorgung. Von Sibiriens Küste aus ist das Schiff per Helikopter erreichbar.

wird es zappenduster“, sagt Rex. Die Polarnacht ist nur eine von vielen Herausforderungen, die es im Vorfeld zu bedenken gibt.

Seit Monaten laufen beim AWI die Vorbereitungen auf Hochtouren. So müssen Notfallpläne erstellt werden, etwa für den Fall, dass das Packeis auseinanderbricht, während Wissenschaftler darauf stehen. „Dann gilt es: Erst die Menschen in Sicherheit bringen, danach das Equipment“, sagt AWI-Ingenieurin Bjela König, die für die Gefährdungsbeurteilung zuständig ist.

| Allerlei Risiken | Gefährlich könnten auch Eisbären werden. Damit die Forscher sicher auf dem Eis arbeiten können, werden bewaffnete Wachen eingesetzt. „Wir müssen genau klären, wie viele Teams gleichzeitig geschützt werden können.“ →

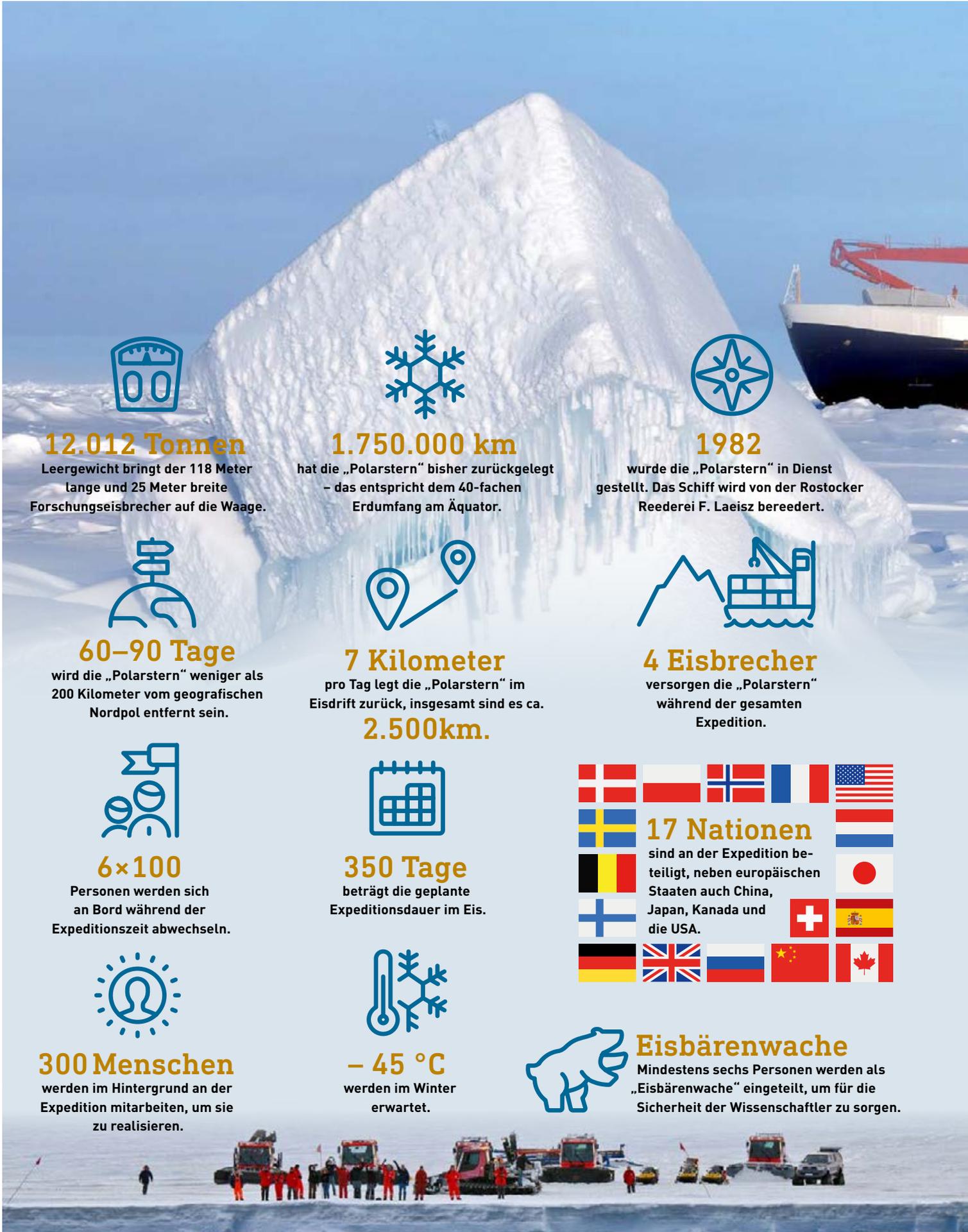




Dunkelheit. Bis zu einem halben Jahr dauert die Polarnacht – je näher man dem Nordpol kommt, desto länger.



Forschung. Die Wissenschaftler müssen zahlreiche Messgeräte installieren.



12.012 Tonnen

Leergewicht bringt der 118 Meter lange und 25 Meter breite Forschungseisbrecher auf die Waage.



1.750.000 km

hat die „Polarstern“ bisher zurückgelegt – das entspricht dem 40-fachen Erdumfang am Äquator.



1982

wurde die „Polarstern“ in Dienst gestellt. Das Schiff wird von der Rostocker Reederei F. Laeisz bereedert.



60–90 Tage

wird die „Polarstern“ weniger als 200 Kilometer vom geografischen Nordpol entfernt sein.



7 Kilometer

pro Tag legt die „Polarstern“ im Eisdrift zurück, insgesamt sind es ca.

2.500km.



4 Eisbrecher

versorgen die „Polarstern“ während der gesamten Expedition.



6×100

Personen werden sich an Bord während der Expeditionszeit abwechseln.



350 Tage

beträgt die geplante Expeditionsdauer im Eis.



17 Nationen

sind an der Expedition beteiligt, neben europäischen Staaten auch China, Japan, Kanada und die USA.



300 Menschen

werden im Hintergrund an der Expedition mitarbeiten, um sie zu realisieren.



– 45 °C

werden im Winter erwartet.



Eisbärenwache

Mindestens sechs Personen werden als „Eisbärenwache“ eingeteilt, um für die Sicherheit der Wissenschaftler zu sorgen.



Polarbären. Die männlichen Exemplare der Raubtiere erreichen 1,30 Meter Schulterhöhe und 450 Kilogramm Gewicht.



Polarsturm. Außer mit frostigen Temperaturen werden die Wissenschaftler oft auch mit starken Winden konfrontiert.



Es ist ein Einsatz
in eine der
extremsten
Welten. Der
Mensch ist
eigentlich ausge-
schlossen vom
arktischen
Winter.

Antje Boetius,
AWI-Direktorin

→ nen“, so König. Erschwert werde die Arbeit der Wachen von der Dunkelheit und dem häufig dichten Nebel in der Arktis. AWI-Eisspezialist Marcel Nicolaus ist derweil dabei, die Anordnung der Stationen auf dem Eis zu koordinieren. „Die Anzahl sprengt jede bisher bekannte Dimension“, sagt der Physiker. Damit sich die Forscher nicht ins Gehege kommen, müsse die Scholle genau aufgeteilt werden.

Ende 2019 will Rex zusammen mit anderen Wissenschaftlern und Crewmitgliedern mit dem Begleitschiff „Admiral Makarow“ wieder nach Norwegen fahren, andere Forscher kommen dann neu an Bord. Alle Expeditionsteilnehmer bleiben nur zwei bis drei Monate am Stück. Auf weiteren Fahrtabschnitten im Jahr 2020 wird Rex wieder auf der „Polarstern“ sein. In der Zeit dazwi-

schen soll auf dem dann dicken Packeis mit Pistenraupen eine Flugzeuglandebahn präpariert werden. Im April 2020 soll das erste Versorgungsflugzeug landen können, wenn es für Eisbrecher kein Durchkommen mehr durchs Packeis geben wird. Sollte es den Beteiligten nicht gelingen, eine stabile Landebahn zu präparieren, kommen Langstrecken-Hubschrauber zum Einsatz.

Ein Camp samt Landepiste anzulegen, ist deshalb möglich, weil das Eis zusammen mit der „Polarstern“ Richtung Süden driftet. „Unsere Umgebung reist mit uns mit“, erklärt Expeditionsleiter Rex. So lange, bis im Juni 2020 wieder die Schmelzperiode beginnt. Dann wird die „Polarstern“ zwischen Grönland und Spitzbergen wieder „ausgespuckt“ – und die Auswertung der vielen gewonnenen Daten kann beginnen. |●●

Von der Schärenschlacht bis zum Kalten Krieg

| Serie | Ein begehrtes U-Boot, seltene Museumsschiffe und die weltweit größte Sammlung an Galionsfiguren: Das Marinemuseum in Karlskrona ist nicht nur für Militärgeschichtsfans interessant. Text: Sebastian Meißner

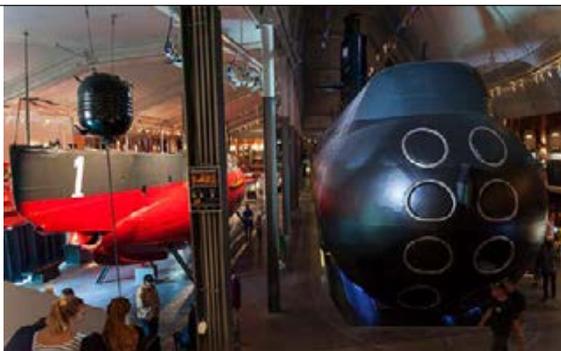
Galeeren, Fregatten und Kanonenboote: Im Russisch-Schwedischen Krieg von 1788 bis 1790 setzten die Skandinavier eine Flotte aus 265 bewaffneten Wasserfahrzeugen ein. In sieben Seeschlachten verfehlte die „Schärenflotte“ zwar ihr Ziel, Sankt Petersburg zu belagern und zu beschließen, errang aber in der zweiten Schärenschlacht am Svensksund im Finnischen Meerbusen ihren größten militärischen Erfolg, als Russland bis zu 14.000 Mann sowie ein Drittel seiner Flotte verlor.

Im malerisch gelegenen Marinemuseum in Karlskrona können Besucher die letzten Artefakte dieser Schlachten bewundern. In der „Galionshalle“ befinden sich zahlreiche Holzfiguren, die damals den Bug der wichtigsten Kriegsschiffe schmückten – darunter etwa die „Försiktigheten“ (dt. „Vorsicht“), „Dristigheten“ (dt. „Kühnheit“) und „Minerva“. Der Großteil der Kieferskulpturen stammt vom Bildhauer Johan Törnström (1744–1828) und ist in liebevoller Handwerkskunst entstanden.

| Erhaltene Modelle | Sie sind nicht das einzige Highlight dieses Museums. Das auf einer Pier im Wasser inmitten der autofreien Insel Stumholmen gelegene Gebäude hat eine Geschichte, die bis ins Jahr 1752 zurückreicht, als König Adolf Fredrik die sogenannte „Modellkammer“ gründete. Fredrik wollte, dass in ihr alle Modelle, die in der Werft gebaut wurden, für die Nachwelt erhalten bleiben. Viele von ihnen sind heute im Marinemuseum ausgestellt. Auch Konstruktionspläne, Dekorationen sowie Kunst- und Architekturmodelle sind zu finden – nicht nur für Ingenieure ein Kleinod.



Skulpturen. Die kunstvoll geschnitzten Figuren in der Galionshalle ziehen auch Familien in ihren Bann.



Ausstellung. In der U-Boot-Halle steht die „Hajen“ aus dem Jahr 1904, das erste U-Boot der schwedischen Marine (links oben). Vom Wrack-tunnel aus kann man u.a. Überreste eines 300 Jahre alten Linienschiffes sehen (links unten). Mit modernen Medien werden historische Zusammenhänge dargestellt.

2014 wurde außerdem eine U-Boot-Halle eröffnet, in der sich unter anderem die „HMS Neptun“ befindet, die 1980 in Dienst gestellt wurde und zur ersten Generation schwedischer U-Boote gehört, die an Bord mit Computern ausgerüstet waren. Das Schiff ist knapp 50 Meter lang, sechs Meter breit und hat ein Gewicht von rund 800 Tonnen. Es bietet einer Besatzung von 19 Mann Platz und wurde für die Ausstellung begehbar gemacht. Zudem ist in der Halle auch die „Hajen“ (dt. „Hai“) von 1904 zu sehen, das allererste U-Boot der schwedischen Flotte. An beiden Schiffen lässt sich die Entwicklung im Marineschiffbau eindrucksvoll ablesen.

| Thematische Vielfalt | Besucher schätzen auch die Ausstellungen, die die Geschichte der schwedischen Marine aus verschiedenen Perspektiven beleuchten

und dabei Themen wie das Tauchen, das Leben an Bord oder den Kalten Krieg im Ostseeraum aufgreifen. Der Besucher kann dank der vielen Exponate und der gelungenen Inszenierung die Lebensbedingungen der Seeleute vom 16. bis zum 19. Jahrhundert gut nachempfinden, jener Zeit also, in der die großen schwedischen Segelschiffe die Ostsee beherrschten.

Die Ausstellung „Spannung an der Oberfläche“ behandelt das letzte Jahrzehnt des Kalten Krieges aus dem Blickwinkel der schwedischen Marine. „Land in Sicht“ erzählt die Geschichte der Navigation durch die Jahrhunderte anhand von originalen Navigationsinstrumenten – unter anderem sind zu sehen: ein Astrolabium, ein scheibenförmiges Sternhöhenmesser und die erste Version von „Petter Geddas Seeatlas“ aus dem Jahre 1693. Von einem Unterwassertunnel aus kann man außer-

dem Modelle, Bilder, Texte, archäologische Funde und sogar Wrackteile eines 300 Jahre alten Linienschiffes sehen.

Im Schaluppen- und Barkassenschuppen neben dem Hauptgebäude sind zahlreiche Beiboote der Marine ausgestellt, die im 19. Jahrhundert unter anderem der Versorgung der Flotte dienten. Sie transportierten Besatzung, Verpflegung, Material und andere wichtige Dinge vom Festland zu den großen Schiffen. Im Sommer werden mit den Barken nach wie vor Segelfahrten unternommen. Im Kai vor dem Museum befinden sich die Museumsschiffe. Am Pier des Marinemuseums liegt auch die „Jarramas“, eines der weltweit kleinsten Vollschnepfen. Das im Jahr 1900 gebaute Segelschulschiff für das Schiffsjungenkorps beendete 1946 seinen aktiven Dienst. Außerdem zu sehen: das Minensuchboot „HMS Bremön“, das Schnellboot „T 38“ und das Schnellboot „HMS Västervik“.

| Spektakulärer Ausblick | Rund 250.000 Besucher kommen jedes Jahr ins Marinemuseum Karlskrona, die Hälfte davon aus dem Ausland. Sie können im Anschluss im Museumsshop Geschenke, Souvenirs, Dekoration und Spielzeug erwerben oder in der Buchhandlung mit nautischer und militärhistorischer Literatur vorbeischaun.

Beliebt ist auch das Restaurant mit Blick auf die historischen Bauten von Stumholmen. Vor allem im Sommer erfreut sich das Terrassencafé in hervorragender Lage und mit guter Küche großer Beliebtheit. Hier verbindet sich die Geschichte der schwedischen Marine, die 2022 ihr 500-jähriges Bestehen feiern kann, mit der Gegenwart. |●●●



Daten und Fakten

Die Museumsinsel Stumholmen zählt zum UNESCO-Welterbe „Kriegsmarinestadt Karlskrona“.

Adresse: Bastionsgatan 5, 371 32 Karlskrona, Schweden

Eintritt: frei

Öffnungszeiten: Oktober – April:
Dienstag – Sonntag 10–16 Uhr;
Mai und September: täglich 10–16 Uhr;
Juni – August: täglich 10–18 Uhr

www.marinmuseum.se

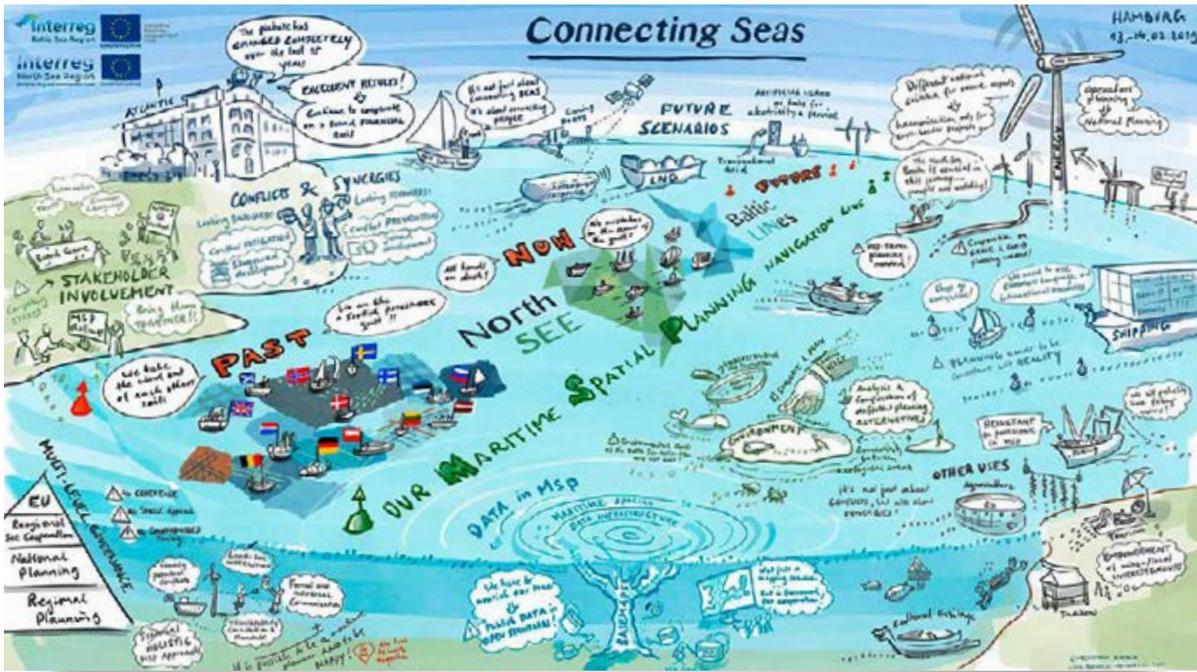


Foto: Christian Röder/BSH

Wimmelbild.
Zahlreiche Akteure sprechen bei der Meeresraumplanung mit.

Viele Pläne, wenig Platz

| Raumplanung | In Nord- und Ostsee stehen der Schifffahrt zunehmend Offshore-Windparks im Weg. Meeresraumplaner versuchen, die Interessen in Einklang zu bringen. Text: Sabrina Junge

Die Wellen rauschen, der Blick geht bis zum fernen Horizont: Das offene Meer erscheint gewaltig und endlos – dabei ist es alles andere als ein freier Raum. Schifffahrt, Fischerei, Tourismus, Naturschutz sowie Rohstoff- und Energiegewinnung: Die Nutzer konkurrieren hart um Flächen auf dem Meer. Hinzu kommen die unterschiedlichen nationalen Interessen der angrenzenden Länder. Im Falle von Nord- und Ostsee buhlen elf Anrainerstaaten um ihr Stück vom „Meereskuchen“.

Man stelle sich nun vor, jedes Land baut, fährt und fischt dort, wo es ihm gefällt – das Chaos wäre perfekt. Deshalb hat die EU die europäischen Küstenstaaten aufgefordert, bis 2021 Meeresraumordnungspläne vorzulegen. Dabei müssen sie nicht nur die Nutzung und den Schutz der Meere im eigenen Hoheitsgebiet organisieren, sondern auch Rücksicht auf die Vorhaben der Nachbarländer nehmen. Im

Idealfall greifen die einzelnen nationalen Pläne wie Puzzleteile ineinander.

| Connecting Seas | Um sicherzugehen, dass alle am gleichen Puzzlemotiv basteln, trafen sich Mitte Februar in Hamburg erstmals rund 250 Raumplanerinnen und -planer der Anrainerstaaten von Nord- und Ostsee. Auf der Konferenz analysierten und diskutierten sie unter der Regie des Bundesamts für Schifffahrt und Hydrographie (BSH) die Raumordnung auf den beiden Meeren. Das Fazit war einhellig: Der intensive Dialog auf der Konferenz „Connecting Seas“ hat die grenzüberschreitende maritime Raumplanung einen großen Schritt vorangebracht. „Die internationale Zusammenarbeit funktioniert hervorragend“, sagte eine Sprecherin. Man habe mögliche Konflikte in den Raumordnungen der einzelnen Länder erkannt und entschärfen können.

Das meiste Konfliktpotenzial steckt im Thema Offshore-Windparks: Bis 2030 sollen vor den Küsten der Nord- und Ostsee allein im deutschen Zuständigkeitsbereich weitere 1.000 Windräder entstehen. Damit daraus für die Schiffe kein Hindernisparcours wird, läuft die Abstimmung auf Hochtouren. So haben im Nordseeraum mit Ausnahme von Dänemark bereits alle Nachbarländer Raumordnungspläne erarbeitet und in Kraft gesetzt – wenn auch mit unterschiedlichem Detaillierungsgrad, inhaltlichem Fokus oder rechtlicher Bindungswirkung.

| Win-win | Auch in der engen Ostsee sucht man verstärkt nach Lösungen, um Schifffahrtsrouten und Windparks miteinander zu vereinbaren. Bislang haben zwar lediglich Deutschland und Litauen einen gültigen Raumordnungsplan abgegeben. Doch die Abstimmung zwischen Deutschland, Dänemark, Schweden und Finnland klappt verhältnismäßig gut. So sind nördlich von Rügen bereits zwei länderübergreifende Parks im Bau bzw. schon teilweise im Betrieb. Ein gemeinsamer Weg ist eingeschlagen. Werden die vereinbarten Kompromisse und Pläne eingehalten, profitieren am Ende alle Parteien: Fischerei, Schifffahrt, Windparkbetreiber – und dank Naturschutzzonen auch die Umwelt. |●●●

| PORTRÄT |

Männer, die auf Bojen stehen



| Kunstwerk | Wer nach Hamburg einläuft, kennt sie: Im Frühling kommen die schwimmenden Eichenskulpturen des Bildhauers Stephan Balkenhol wieder an ihren Platz. Hier schildert ein hölzerner Bojenmann seine Impressionen. Text: Sabrina Junge

Langsam zieht ein Containerschiff an mir vorbei. Die Bugwelle des Ozeanriesen bringt die schwarze Boje, auf der ich stehe, ganz schön ins Schwanken. Unablässig schwappt mir das trübe Elbwasser über die hölzernen Füße. Doch davontreiben kann ich nicht. Eine lange Eisenkette und ein Steinanker halten mich an Ort und Stelle – am Elbufer bei Övelgönne.

Tagein, tagaus sehe ich dort Van Carrier geschäftig über den Containerterminal Burchardkai wuseln, Menschen am Strand spazieren oder ihr Bierchen in der „Strandperle“ trinken, Hunde herumtollen und Kinder Sandburgen bauen. Seit 1993 ist das mein Zuhause. In den ersten Jahren nach meinem Auftauchen gab es regelmäßig Anrufe bei der Feuerwehr: Passanten befürchteten, es balanciere ein Lebensmüder oder Betrunkener auf dem Fluss. Doch mittlerweile haben sich die Hamburger an mich gewöhnt – ja, vielleicht haben sie mich sogar lieb gewonnen.

Auch mit den zahlreichen Enten und Möwen habe ich meinen Frieden geschlossen. Zutraulich schlafen sie nun zu meinen Füßen, setzen sich auf meine Schultern oder mein Haupt. Doch das Zusammenleben mit ihnen hinterlässt so seine Spuren.



Saisonarbeiter. Von März bis Ende Oktober ist der Bojenmann auf der Elbe bei Övelgönne anzutreffen.

Auch das Hamburger Wetter trägt dazu bei, dass ich nach sieben Monaten auf dem Wasser nicht nur bloss um die Nase bin, sondern auch Hemd und Hose ihre Strahlkraft verloren haben.

| Stille Beobachter | Zweimal im Jahr begeben sich mich auf die Reise. Dann bringen mich die Tonnenleger der Hamburg Port Authority (HPA) in mein Winterquartier: in die Stackmeisterei in Finkenwerder. Dort richtet mich mein Schöpfer, der zeitgenössische Künstler Stephan Balkenhol, mit Pinsel, Farbe und Beitel wieder her. Auch meine Brüder von der Süderelbe und

der Alster bekommen hier neuen Glanz. Nur die Bergedorfer Verwandtschaft bekomme ich nie zu Gesicht*.

Wenn ich meine Bojenbrüder so anschau, fällt mir auf, wie ähnlich wir uns eigentlich sind: Samt Sockel messen wir stolze 2,40 Meter und bringen stattliche neun Tonnen auf die Waage. Von überschwänglicher Gestik und Mimik halten wir nicht so viel:

In grenzenloser Gelassenheit blicken wir in die Ferne. Denn das stille Beobachten mögen wir besonders gerne.

Mein Schöpfer sagt immer, dass er unser unspektakuläres und distanziertes Erscheinungsbild bewusst gewählt habe. Dass wir so einen Widerspruch zu den seltsam anmutenden Stellplätzen bildeten – und es damit zur Aufgabe des Zuschauers werde, das Geheimnisvolle, das uns umgibt, zu enthüllen.

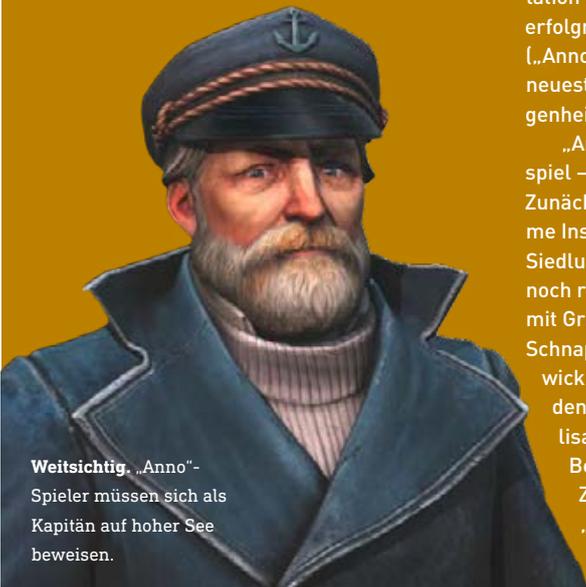
Im Frühjahr treten meine Brüder und ich zum 26. Mal die Rückreise aufs Wasser an. Dann können sich Spaziergänger, Jogger und Fahrradfahrer wieder selbst ein Bild von mir machen – während ich konzentriert den Schiffen nachschaue. |●●●

*Da Bergedorf nicht im Aufgabenbereich der HPA liegt, wird dieser Bojenmann an einem anderen Ort restauriert.

| PUBLIKATIONEN |



Realistisch. Noble Herrenhäuser, wuseliges Straßenleben, komplexe Hafeninfrastruktur, rohstoffreiche Gebirge. Das bunte „Anno“-Inselleben verzaubert in der neuesten Version mit einer noch höheren Auflösung und noch mehr Detailreichtum.



Weitsichtig. „Anno“-Spieler müssen sich als Kapitän auf hoher See beweisen.

COMPUTERSPIEL

Eintauchen in die maritime Welt „Anno 1800“

●● „Anno“ – Allein der Name lässt das Herz von Spielefans höherschlagen. Ab Mitte April steht mit „Anno 1800“ die siebte Generation der fesselnden Städte- und Wirtschaftssimulation in den Regalen. Nach dem eher mäßig erfolgreichen Ausflug in die Zukunftswelt („Anno 2070“ und „Anno 2205“) geht es im neuesten Teil wieder zurück in die Vergangenheit.

„Anno 1800“ ist ein klassisches Aufbau-spiel – mit ganz viel maritimem Charme. Zunächst besiedelt der Spieler eine einsame Insel und baut dort seine erste kleine Siedlung auf. Deren Bewohner sind anfangs noch recht bescheiden und begnügen sich mit Grundnahrungsmitteln und ein bisschen Schnaps. Schnell hat man die nächste Entwicklungsstufe erreicht. Aus Bauern werden Arbeiter. Dabei gilt: je höher die Zivilisationsstufe, desto anspruchsvoller die Bedürfnisse. Wie im echten Leben halt. Zu den zahlreichen Neuerungen bei „Anno 1800“ gehören Expeditionen und ein Attraktivitätswert für Städte.

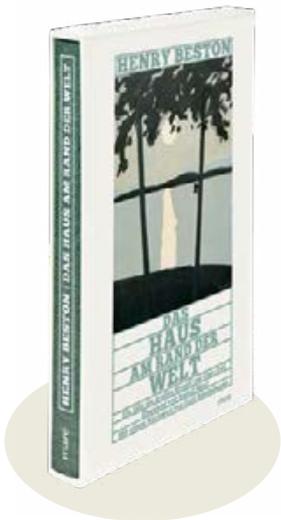
Die Hauptherausforderung ist aber stets die Exploration der riesigen „Anno“-Inselwelt mit ihren unterschiedlichen Rohstoffvorkommen und deren Gewinnung. Dabei spielt die Leistungsfähigkeit der eigenen Flotte eine zentrale Rolle: Frachtsegler, Kriegsschiffe, Dampfschiffe, Schlepper, Schuten – die Auswahl an Schiffstypen steigt mit jeder Entwicklungsstufe. Maritime Schlachten gegen KI-Gegner oder zivile Aufträge (Quests) zählen zu den Highlights einer jeden Endlospartie. Selbstverständlich wird es auch wieder einen Multi-Player-Modus geben.

Wie immer zieht einen die liebevoll bis ins kleinste gestaltete Inselgrafik in den Bann. Man möchte geradezu eintauchen in die selbst erschaffene Siedlung mit dem illustren Treiben in den Gassen, darf dabei jedoch nicht den Blick für das große Ganze verlieren. Vorsicht: hoher Suchtfaktor!

Preis: 59,99 Euro (nur für PC)

Erscheinungsdatum: 16.04.2019

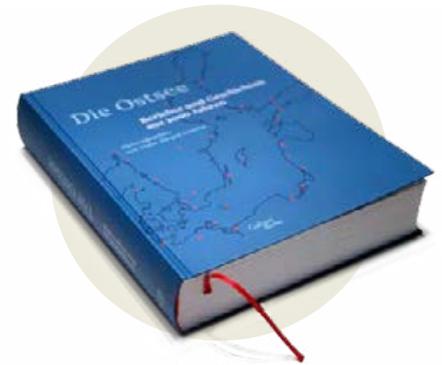
www.ubisoft.com



Die Natur des Schreibens

„Je länger ich blieb, desto größer wurde mein Wunsch, diese Küste kennenzulernen und ihr geheimnisvolles und urwüchsiges Leben zu ergründen“, schreibt Henry Beston im September 1926. Eigentlich wollte er auf Cape Cod nur zwei Wochen Urlaub machen, doch die Natur fesselt ihn so sehr, dass er beschließt, ein Jahr in dem kleinen Holzhaus an der Küste vor Massachusetts zu bleiben. Detailliert und liebevoll berichtet er von den vielen Stimmen des Ozeans, den Formen und Farben der Dünen, dem Wechsel der Jahreszeiten – und bereitet damit einem neuen literarischen Genre den Weg: dem Nature Writing.

Henry Beston. *Das Haus am Rande der Welt*. mareverlag. 224 Seiten. 32 Euro.



Eine mentale Reise an die See

Große Werke der Weltliteratur, Gedichte, Erzählungen, Briefe, Tagebucheinträge: Der Herausgeber Klaus-Jürgen Liedtke hat knapp 130 Texte rund um das Thema Ostsee ausgewählt und zu einer einzigartigen Anthologie zusammengeführt. Die Autorinnen und Autoren aus über 2.000 Jahren entführen den Leser dabei auf Reisen an Land und übers Meer, berichten von Schlachten und Schicksalen und erzählen vom florierenden Handel und wunderschönen Spaziergängen. Dazu gehören etwa die ersten schriftlichen Erwähnungen der Ostsee in den Aufzeichnungen des Tacitus, Auszüge aus Thomas Manns Epos „Buddenbrooks“ oder Wilhelm von Humboldts „Reise nach Rügen“. Insgesamt arbeitete Liedtke zehn Jahre an diesem literarischen Standardwerk. Das Ergebnis besticht nicht nur inhaltlich – auch optisch ist das im goldenen Schnitt layoutete Werk ein Hingucker.

Klaus-Jürgen Liedtke (Hg.). *Die Ostsee.*

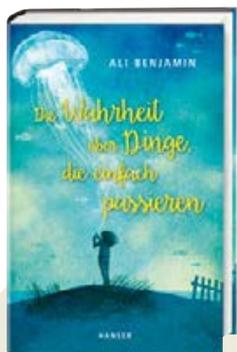
Berichte und Geschichten aus 2000 Jahren. Galiani Berlin. 656 Seiten. 39 Euro.

Die Containerrevolution neu erzählt

Die Geschichte der weltweiten Containerschifffahrt ist eine faszinierende Erfolgsstory. Das Werk „Containerschiffe – Rückgrat des Welthandels“ zeichnet sie nach: von den Anfängen mit umgebauten Standardschiffen aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs bis zu den heutigen Giganten mit Stellplätzen für über 20.000 TEU-Einheiten.

Der Autor Hans Jürgen Withthöft geht dabei auch auf den Siegeszug des Containers und die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise ein – ohne diese Hintergrundinfos wären die Großsprünge in der Schifffahrt kaum nachvollziehbar. Die zahlreichen Illustrationen runden diese lesenswerte Lektüre ab.

Containerschiffe – Rückgrat des Welthandels. Koehler-Mittler. 224 Seiten. 29,95 Euro.



Von Neugierde, Wundern und Ozeanen

Suzy liebt es zu reden: über den Schlafrhythmus von Schnecken, die jährliche Zahl von Quallenstichen, die stetig wachsenden Zähne von Hasen. Doch als ihre beste Freundin überraschend stirbt, verstummt Suzy. Dass die gute Schwimmerin einfach so ertrunken sein soll, kann und will die Zwölfjährige nicht wahrhaben. Schnell macht sie die vermeintlichen Übeltäter aus: Quallen.

Ali Benjamins Erstlingswerk ist ein erkenntnisreicher Roman über das Leben in den Ozeanen – verknüpft mit der emotionalen Geschichte eines jungen Mädchens, das früh lernen muss, von geliebten Menschen Abschied zu nehmen.

Ali Benjamin. *Die Wahrheit über die Dinge, die einfach passieren*. Hanser Verlag. Für Kinder ab elf Jahren 240 Seiten. 17 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

12.-15.06. HAMBURG



Rettung. Die Bergung von Bord oder von Offshore-Anlagen erfordert häufig den Einsatz von Hubschraubern.

Foto: Havariekommando

Im Fokus: Medizinische Versorgung auf hoher See

••• Erkrankt oder verunglückt ein Besatzungsmitglied während der Überfahrt, ist das nächste Krankenhaus häufig mehrere Tage oder gar Wochen entfernt. Weit mehr noch als an Land kommt es auf die professionelle Erstversorgung an. Auch Methoden der Fern-

diagnose und -behandlung gewinnen an Bedeutung. Dem wichtigen Themenfeld der maritimen Medizin einschließlich des Gesundheitsmanagements und der Unfallprävention im Schiffsbetrieb widmet sich das einwöchige Symposium zu „Maritime Health“ Mitte Juni

in Hamburg. Die Veranstaltung, die zum ersten Mal seit 30 Jahren in Deutschland stattfindet, steht unter dem Motto „Sea, Port, Health & Environment“.

International Symposium on Maritime Health
ismh15.com

APRIL

09./10.04. HAMBURG
Workshop „Cyber Security in der maritimen Industrie“
www.mariko-leer.de
09./10.04. SINGAPUR
TOC Asia
www.tocevents-asia.com/en/Home.html

09.-11.04. SINGAPUR
Sea Asia
www.sea-asia.com/
10.04. GENF
Mare Forum Geneva
mareforum.com/
11./12.04. SINGAPUR
Asian Marine Casualty Forum

Infos: Emma Winsey, LOC,
e.winsey@loc-group.com
15.-17.04. MOSKAU
Transrussia
www.transrussia.ru
16./17.04. HAMBURG
Workshop „Cyber Security in der maritimen Industrie“

www.mariko-leer.de
16.04. LIMASSOL
Marine Money Cyprus Forum
www.marinemoney.com
16.-18.04. HOUSTON
JOC Gulf Shipping Conference
events.joc.com

MAI

06.05. BONN
Workshop „IT-Grundschutzprofil für Reedereien – Schiffbetrieb“
Kontakt: Uwe Reder,
cyber@vht-online.de
07.-09.05. ANTWERPEN
Antwerp XL Breakbulk Exhibition
www.antwerppl.com

08./09.05. ROSTOCK
Zukunftskonferenz Wind + Maritim
www.wind-maritim.de
13.-15.05. HAMBURG
Global Liner Shipping Conference
maritime.knect365.com
21.-23.05. BREMEN
Breakbulk Europe
www.breakbulk.com

21.-23.05. FORT LAUDERDALE
Maritime Week Americas
www.petrosport.com
22./23.05. FRIEDRICHSHAFEN/BODENSEEKREIS
11. Nationale Maritime Konferenz
www.bmwi-registrierung.de
23.05. HEEG
Marigreen Abschlusskonferenz
www.marigreen.eu

23./24.05. LIVORNO
ESPO Seaports conference
espo2019.portaltotirreno.it
24.05. LEER
Fachseminar
„Internetbasierte Plattformen“
www.mariko-leer.de
27.05. KOPENHAGEN
BIMCO 2020 Sulphur Cap Seminar
www.bimco.org

JUNI

03.-05.06. TORONTO
Canada Trade Conference
events.joc.com
04.-07.06. MÜNCHEN
Transport Logistic
www.transportlogistic.de

04.-07.06. OSLO
Norshipping
www.nor-shipping.com
05.06. HAMBURG
Workshop „Alternative Kraftstoffe“
www.mariko-leer.de

06.06. LEER
Workshop „Alternative Kraftstoffe“
www.mariko-leer.de
12./13.06. SOUTHAMPTON
Coastlink Shortsea Conference
www.coastlink.co.uk

18.-20.06. ROTTERDAM
TOC Europe
www.tocevents-europe.com
24.-28.06. GIBRALTAR
Maritime Week Gibraltar
www.petrosport.com
25.-27.06. CHINA
Marine Fuels 260 China
www.ibc-asia.com

IMPRESSUM

Deutsche Seeschifffahrt

Verlag

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

Herausgeber

Dr. Dirk Max Johns,
johns@reederverband.de

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

Christian Denso,
Tel.: 040/350 97 238,
denso@reederverband.de

Redaktion

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

Anzeigen

JDB Media GmbH
Tim Schulz-Eppers
Tel.: 040/46 88 32-625
schulz-eppers@jdb.de
Christian Priepke
Tel.: 04163/8138792
Marcel Nagorny
Tel.: 04163/8138794
vermarktung@jdb.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2019

Abonnements und Vertrieb

AZM Gehrke GmbH
Abonnenbetriebsleitung
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

Hans Wille

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:
6.000 Exemplare



Geprüfte Auflage

Gedruckt auf
FSC-zertifiziertem Papier

MARINE INTERIORS

Cruise & Ferry
Global Expo
Powered by SMM

CREATING DREAMS

Interior Design, Equipment and
Technology for the Cruise & Ferry Industry

11 – 13 September 2019, Hamburg
marineinteriors-expo.com

Exhibition
space selling fast –
secure your booth
**[marineinteriors-
expo.com/exhibit](http://marineinteriors-expo.com/exhibit)**

co-located
with

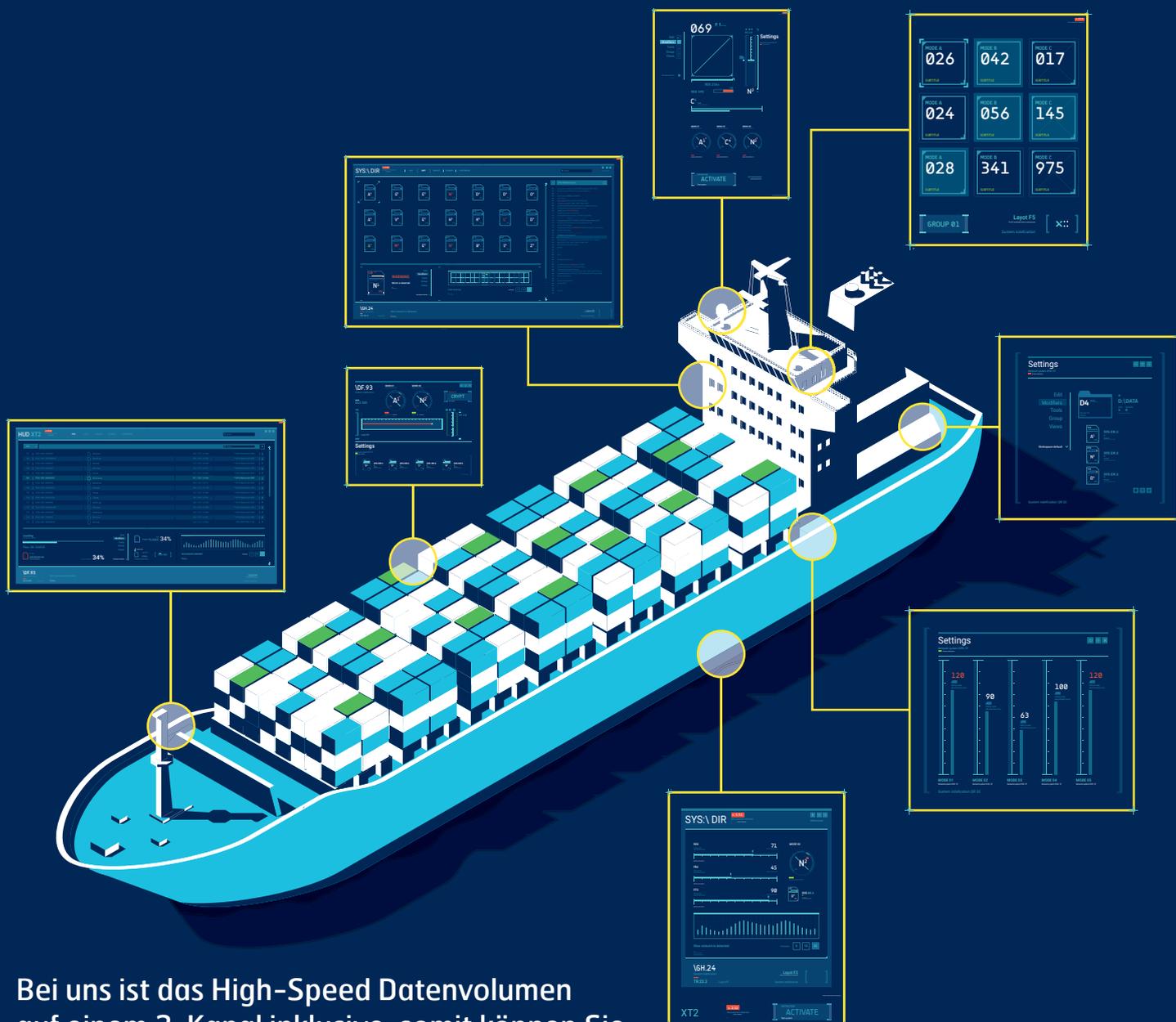
Seatrade
europe



Hamburg Messe

FLEET DATA

DIE NEUE IoT-PLATTFORM FÜR DIE SCHIFFFAHRT



Bei uns ist das High-Speed Datenvolumen auf einem 2. Kanal inklusive, somit können Sie Ihre Bordsensordaten jetzt im Handumdrehen sammeln, übertragen, teilen und auswerten.

Erleben Sie gemeinsam mit uns und Fleet Data die digitale Revolution in der Schifffahrt.

Powering global connectivity

inmarsat.com/fleet-data


inmarsat
The mobile satellite company