

Deutsche Seeschifffahrt

2. Quartal 2020

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



12 | PANDEMIE

Klein fing es an: Was Corona mit der Schifffahrt macht



26 | AUSBILDUNG

Reportage: So trainiert der maritime Nachwuchs für den Ernstfall



52 | SICHERHEIT

Porträt: Wie ein Hamburger Unternehmen Schiffe vor Piraten schützt



* Financial Times vom 18. Januar 2020



Spende und werde ein Teil von uns.
seenotretter.de

OHNE
DEINE
SPENDE
GEHT'S
NICHT

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

    **#teamseenotretter**



Spendenfinanziert

Foto: Joerg Schwalfenberg



Gemeinsam gestalten

••• Wer einmal zur See gefahren ist, der wird das nicht vergessen. So geht es auch mir, obwohl ich seit Jahren nicht mehr als Kapitän ein Schiff geführt habe. Doch als im März immer mehr Staaten aus Sorge vor Corona Reisebeschränkungen einführten, war mir sofort klar: Das betrifft insbesondere Seeleute hart. So gern man an Bord ist, so lebt man doch immer auch auf den Tag der Ablösung hin.

Stand Mitte Mai warten jedoch weltweit mittlerweile 150.000 Seeleute auf diese Ablösung. Crew-Wechsel sind bis jetzt kaum oder nur sehr erschwert möglich. Dabei dürften wir alle gelernt haben, wie unverzichtbar, neben anderen Berufsgruppen, gerade Seefahrer sind. Zwar hat die Pandemie unser Leben stark verändert, aber die Geschäfte waren fast immer mit Waren gefüllt. Das liegt zum großen Teil an der Schifffahrt, an den Seeleuten, die ihren Job einfach weiter machen – ohne zu wissen, wann sie zu ihren Familien zurückkehren können. Eine großartige Leistung, die Dank verdient – und Unterstützung!

Es ist bitter: Mit ihren Unternehmen werden diese Seeleute, und mit ihnen viele Tausende Beschäftigte an Land, nun absehbar eine Wirtschaftskrise mit ungewissem Ausgang erleben. Das ist besonders unerfreulich, weil die Schifffahrt gerade erst aus einer Krise kommt, die wir teils schmerzhaft aufgearbeitet haben. Mehr als zehn Jahre nach der Lehman-Pleite waren viele hierzulande zumindest wieder

verhalten optimistisch. Nun aber, da eine weltweite Rezession droht, werden auch in unserer Branche so gut wie alle Bereiche betroffen sein. Das ist keine Schwarzmalerei. Schifffahrt hängt immer eng vom Wachstum der Weltwirtschaft ab. Das gilt leider auch für negatives Wachstum.

Eines aber ist uns auch in diesen Zeiten ein wichtiges Anliegen: Wir sind weiter bereit, als Schifffahrt große Anstrengungen im Kampf gegen den Klimawandel zu leisten. Wir wollen nicht nachlassen in unserem Bemühen, mit nachhaltigen, umweltfreundlichen Technologien an Bord unseren Teil zum Klimaschutz zu leisten – auch in Zeiten der Rezession. Wir sollten jetzt nicht das eine gegen das andere ausspielen.

Noch mehr als bisher brauchen wir dafür allerdings starke Unterstützung und nicht Gegenwind. Noch mehr ist es notwendig, dass es zum Beispiel Förderprogramme gibt, um in neue, „grüne“ Technologien zu investieren. Wir sollten gerade jetzt gemeinsam gestalten, nicht gegeneinander.

Ihr

Alfred Hartmann
Präsident, Verband Deutscher Reeder

Inhalt



12



24



26



34



MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 12 SCHWERPUNKT: CORONA-KRISE**
Der Lockdown, die dramatischen Folgen für Reedereien und Seeleute – und was jetzt zu tun ist
Kommentar von Ralf Nagel
- 24 POSITION**
Schifffahrt in EU-Emissionshandel einbeziehen? Interview mit Jutta Paulus, Europa-Abgeordnete der Grünen
- 26 AUSBILDUNG I**
Reportage: Maritimer Nachwuchs beim Sicherheitstraining in Elsfleth
- 34 AUSBILDUNG II**
Branche mit Zukunft: Karrierechancen auf See und an Land im Überblick

MARITIME LOGISTIK

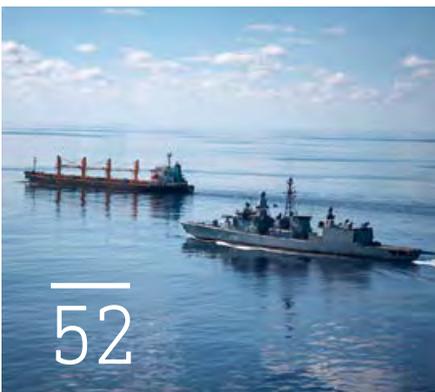
- 36 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 38 DIGITALISIERUNG**
Moderne Technik macht den Transport auf deutschen Schifffahrtswegen sicherer und wirtschaftlicher
- 40 ÜBERWACHUNG**
Neue Möglichkeiten zur Rettung Schiffbrüchiger sowie im Kampf gegen Umweltsünder und Terroristen
- 42 UMWELTSCHUTZ**
Flettner-Rotor: Reederei Braren setzt bei Neubau auf Windenergie
- 45 SCHIFFSFINANZIERUNG**
Marine-Money-Konferenz: Experten loten neue Finanzquellen aus



38



45



52



56

MARITIMES LEBEN

50 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

52 PIRATERIE

Abschreckung wirkt: Das Team von der i.b.s. International Operative Services schützt Schiffe und ihre Besatzungen vor Angriffen

56 ENGAGEMENT

Eine Oase für die Bildung: Wie erfolgreich das vom VDR mitfinanzierte E-Learning-Zentrum in Dschibuti arbeitet

PORTFOLIO

43 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

48 VERSICHERUNGEN

Kaum Prämienenerhöhungen, Corona-Krise: Druck auf P&I-Clubs wächst

RUBRIKEN

6 LUFTBILD

Blick aus dem All

8 PROFILE

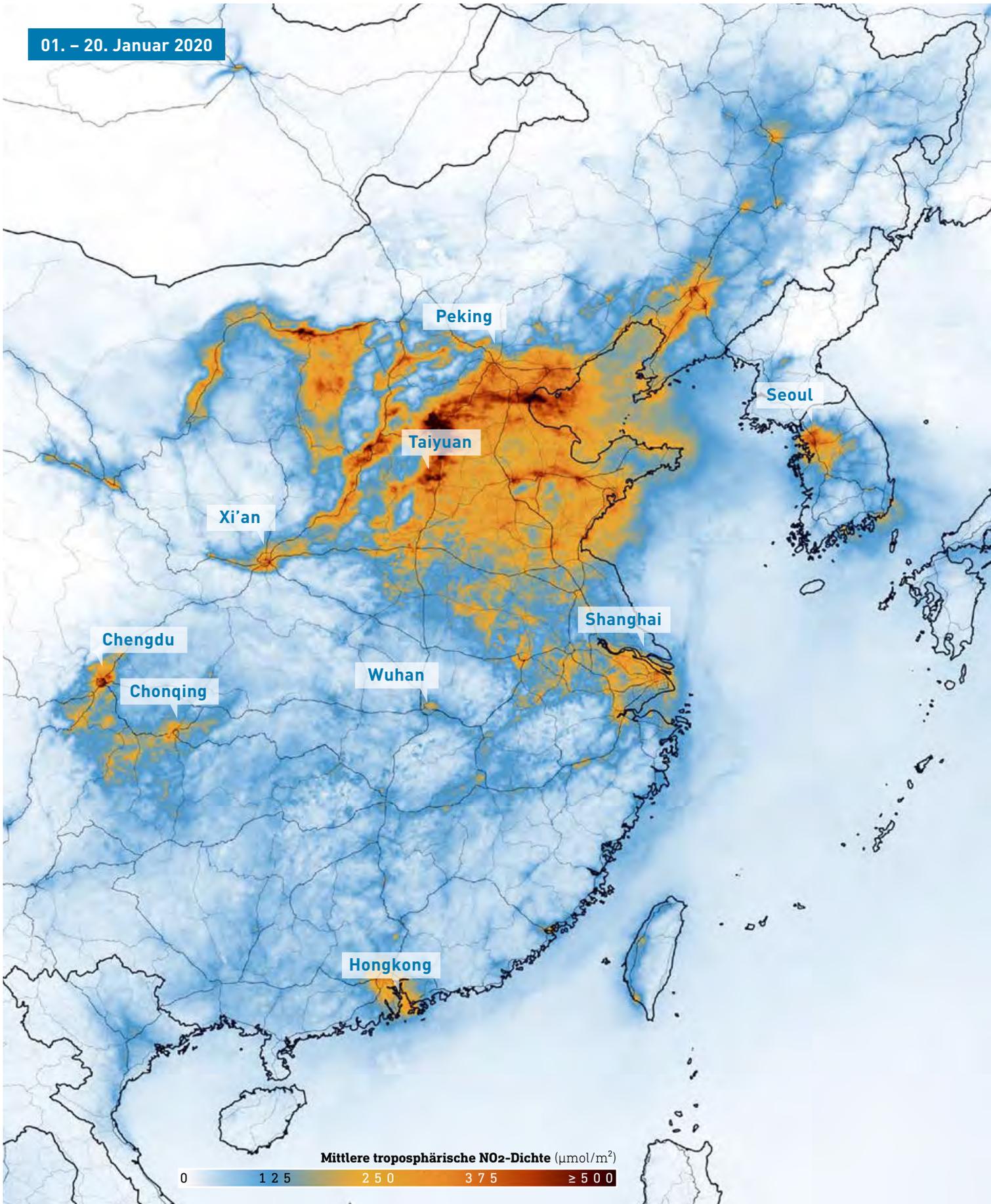
Personalien aus der maritimen Wirtschaft • Nachruf

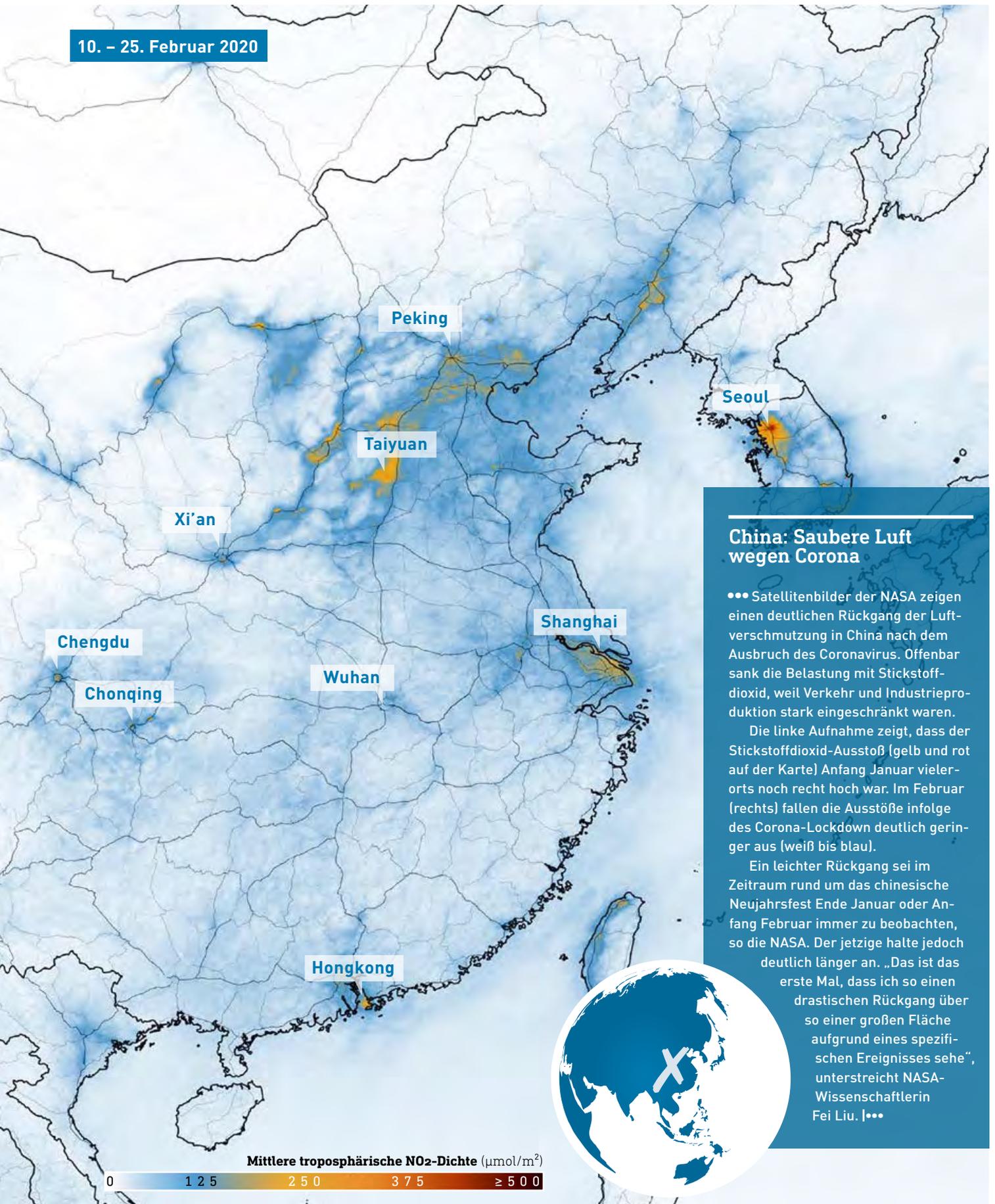
51 IMPRESSUM

Herausgeber und Redaktion

58 PUBLIKATIONEN

Neue Bücher





| PROFILE |



HAPAG-LLOYD

1 Hans Schäfer übernimmt die Leitung der Region Asia bei der Linienreederei. Schäfer arbeitet seit 1994 bei Hapag Lloyd. Zuletzt bekleidete er die Position des Managing Director Global Sales.

UK SHIPPING

Wechsel an der Spitze der UK Chamber of Shipping: **2 John Denholm** löst Sir Michael Bibby als Präsident beim britischen Schifffahrtsverband ab. Denholm ist Vorsitzender der Geschäftsführung der Holding J&J Denholm. Das Familienunternehmen ist in den Bereichen Schifffahrt, Logistik, Industrieservice und Nahrungsmittel tätig.

ADF

3 Jean-Emmanuel Sauvée ist von der Generalversammlung des französischen Reederverbandes Armateurs de France zum Präsidenten gewählt worden.

CLASSNK

Beruflicher Aufstieg für **4 Hiroaki Saka-shita**. Die japanische Klassifikationsgesellschaft ClassNK hat ihn zum Executive Director und Senior Executive Vice President ernannt. Saka-shita soll das Geschäftsportfolio erweitern und die digitale Transformation vorantreiben.

DNV GL

Die norwegische Klassifikationsgesell-

schaft DNVGL hat einen neuen Finanzvorstand: **5 Kjetil M. Ebbesberg** folgt auf Thomas Vogth-Eriksen. Ebbesberg war zuvor Executive Vice President im Bereich Rolled Products beim Aluminium-Anbieter Hydro.

LR

6 Elina Papageorgiou ist zur Präsidentin bei Lloyd's Register für Großbritannien und Irland ernannt worden. Sie arbeitet seit 2004 für LR, zuletzt als Verkaufsleiterin in Südeuropa. Papageorgiou hat Abschlüsse in Wirtschaftswissenschaften der Brunel University sowie des Imperial College London.

HHLA

Personalwechsel bei der Hamburger Hafen- und Logistik AG in Estland: **7 Riia Sillave** übernimmt hier die Geschäftsführung. Die 46-Jährige studierte in München Wirtschaftswissenschaften und verfügt über umfangreiche Management-Erfahrung.

Ein neues Gesicht gibt es auch in der HHLA-Zentrale in Hamburg: **8 Christian Langer**. Er übernimmt den Posten des Digitalchefs. Der 48-Jährige war zuletzt Chief Digital Officer bei der Lufthansa.

BSM

9 Stefan Beeg arbeitet jetzt als Kommunikationschef bei

Bernhard Schulte Shipmanagement. Die Position ist neu – die Reederei will ihren internationalen Auftritt verbessern.

CLIA

Die Cruise Lines International Association hat **10 Julie Green** zum Vice President of Strategic Communications ernannt.

BUSS

Unternehmenswechsel für **11 Jan Bröckmüller**. Er zeichnet seit Januar als CFO bei der Buss Group verantwortlich. Zuvor war er bei Siemens aktiv.

HEMPEL

Beim dänischen Beschichtungsspezialisten Hempel treibt ab August **12 Katarina**

Lindström die ehrgeizige Wachstumsstrategie voran. Lindström übernimmt die Position als Executive Vice President und COO.

IFCHOR

Der Schiffsmakler IFCHOR hat sein Führungsteam verstärkt: **13 Giovanni Ravano** wurde neben Emanuele Ravano zum Joint Chief Executive berufen. Das Unternehmen wurde 1977 von ihrem Vater Riccardo gegründet.

DNV

Der Kapitän **14 Christian Suhr** wurde zum neuen Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins gewählt. Er übernimmt die Position von Frank Wessels.

VDR trauert um Wolfgang Hintzsche

••• Der Verband Deutscher Reederei (VDR) nimmt Abschied von Kapitän Wolfgang Hintzsche. Der langjährige Experte für Nautik und Technik ist im Alter von 60 Jahren an den Folgen eines Schlaganfalls verstorben.

„Wir verlieren mit Wolfgang Hintzsche einen loyalen, hochgeschätzten Kollegen und Freund, der sich mit ganzem Herzen und mit seinem großen Sachverstand leidenschaftlich für die deutsche Seeschifffahrt eingesetzt hat“, sagt VDR-Präsident Alfred Hartmann. „Die Arbeit unseres

Verbandes ist ohne ihn nur schwer vorstellbar. Sein Humor war von der praktischen Erfahrung als Seemann geprägt, was uns immer wieder geholfen hat, auch in schwierigen Situationen guten Kurs zu finden. Er fehlt.“

Der in Schweinfurt geborene und in Bonn aufgewachsene Hintzsche hatte sich nach dem Abitur zunächst bei der Bundesmarine zum Offizier ausbilden lassen, bevor er an der FH Hamburg im Fachbereich Seefahrt das Studium zum Kapitän auf Großer Fahrt aufnahm. In den Jahren



1984 bis 1989 fuhr er auf Massengut- und Containerschiffen für verschiedene Reedereien zur See, dann setzte er seine Karriere an

Leidenschaft

Schifffahrt. Wolfgang Hintzsche ist kurz vor Ostern überraschend verstorben.

Land fort. Hintzsche hatte zuletzt fast 15 Jahre beim VDR gearbeitet. Im Rahmen der International Maritime Organization (IMO) hat er sich auch auf internationaler Ebene für die Sicherheit der Fracht- und Passagierschifffahrt, den Kampf gegen Piraterie, für den Umwelt- und Klimaschutz, für technische Innovationen sowie für die Seenotrettung im Mittelmeer eingesetzt. •••

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



Tunnel: Scandlines begrüßt Präzisierung

••• Bei der Finanzierung, mit der Dänemark den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung unterstützt, handelt es sich um staatliche Beihilfen. Zu diesem Ergebnis ist die EU-Kommission nach erneuter Prüfung gekommen. Das Verfahren war notwendig geworden, da das Gericht der EU 2018 die ursprüngliche Genehmigung der Kommission von 2015 annulliert und damit dem Fehmarnbelt-Projekt die wirtschaftliche Grundlage entzogen hatte.

Die EU-Kommission stellt in ihrer Genehmigung nun fest, dass die Verwendung von Staatsgarantien und staatlichen Darlehen begrenzt werden soll, sodass sie höchstens 9,3 Milliarden Euro der Schulden decken und höchstens während der ersten 16 Jahre des Betriebs zur Ver-

fügung stehen – statt bisher für 55 Jahre. „Das gibt uns eine völlig andere Grundlage, auf der wir operieren und konkurrieren können“, kommentiert Søren Poulsgaard Jensen, CEO bei Scandlines, die Entscheidung. Damit sei man zufrieden.

Die Fährreederei hatte gegen die staatlichen Beihilfen für den Tunnel geklagt. Die dänische Regierung hat unterdessen angekündigt, am 1. Januar 2021 mit dem Bau des Milliardenprojekts zu beginnen – obwohl noch Klagen von Umweltschutzorganisationen und Reedereien beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig anhängig sind. 2029 soll der Tunnel in Betrieb gehen. Veranschlagte Kosten: rund 7,4 Milliarden Euro.

www.scandlines.de

Wettbewerb.

Umweltfreundliche Hybridfähren gegen kostspieliges Tunnelprojekt.



Foto: Scandlines/Lars Sørensen, Fehmarn A/S

Vertrag zur maritimen Digitalisierung

••• Wenn Schiffe in Häfen ein- und aus Häfen auslaufen, müssen wichtige Informationen über Ladung, Gefahrgut, Besatzungen, Schiffsdetails etc. mit den Behörden an Land ausgetauscht werden. Im Rahmen des FAL-Übereinkommens der IMO sind die Behörden nun verpflichtet, Systeme einzurichten, damit all dies digital geschieht. Ein neues Partnerschaftsabkommen zwischen der IMO, der Weltzollorganisation, der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und der Internationalen Organisation für Normung sieht vor, diese maritime Digitalisierung zu unterstützen. Unter anderem geht es um den Austausch von operativen Daten, die den Just-in-time-Betrieb von Schiffen erleichtern und damit die Effizienz der Prozesse erhöhen. www.imo.org



Foto: IMO

Initiative. IMO-Generalsekretär Kitack Lim.

„B Zero“: Künstliche Intelligenz auf der Brücke

••• Eine wachfreie Brücke ist das Ziel eines neuen Forschungsprojektes des Fraunhofer-Centers für Maritime Logistik und Dienstleistungen (CML). Die Brücke könnte mehrere Stunden lang unbesetzt bleiben, während Sensoren und Computer die Steuerung des Schiffs übernehmen. Funktionieren soll die wachfreie Brücke in freiem Gewässer über einen Zeitraum von zunächst acht Stunden bei moderaten Umweltbedingungen.

Als Testumgebung dient die „Henrika Schulte“, ein 5.600-TEU-Containerfrachter der Hamburger Reederei Bernhard Schulte Gruppe, der im Atlantikverkehr



Computersteuerung. Visualisierung eines autonomen Ausweichmanövers.

unterwegs ist. Die Reederei entwickelt auch das technisch betriebliche Konzept. Weitere Partner des Projekts sind Hoppe Bordmesstechnik, Wärtsilä SAM und NautilusLog. Es wird vom Bundeswirtschaftsministerium im Rahmen des Programms „Maritime Technologien der nächsten Generation“ gefördert.

www.schultegruppe.com

Foto: Fraunhofer CML



Schrittmacher. Die besonders umweltfreundlichen Oldendorff-Neubauten auf der Oshima-Werft in Japan.

Fünf Schiffe für Oldendorff

••• Gleich fünf Schiffe hat die japanische Werft Oshima für die weltweit führende Massengutreederei Oldendorff in den vergangenen Wochen fertiggestellt. Dabei handelt es sich um zwei Post-Panamax-Schiffe (je 100.000 dwt Ladekapazität) mit besonders wirtschaftlicher Rumpfform und drei 62.500-Tonnen Frachter mit Ladekran – das beliebte Oshima-62k-Design wurde hier unter Effizienzgesichtspunkten nochmals deutlich optimiert. Alle fünf Schiffe sind mit Yara-Abgasreinigungssystemen und Techcross-Ballastwasserbehandlungssystemen ausgestattet. Die Lübecker Reederei arbeitet seit Jahrzehnten erfolgreich mit Oshima zusammen. www.oldendorff.com

Foto: Oldendorff Carriers



Kraftpaket. Fairplay ist mit vier Schleppern unter spanischer Flagge vor Ort.

Fairplay jetzt auch in Spanien aktiv

••• Mit der Mitte März erfolgten Lizenzerteilung durch die Hafenbehörde in Las Palmas hat die Fairplay Towage Group ihre Präsenz auch nach Spanien erweitert. „Wir sind sicher, dass wir durch diese Erweiterung unserer Hafenschleppaktivitäten in die spanischen Gewässer

unseren Kunden ein sehr gutes Angebot unterbreiten“, sagt Fairplay-Chef Walter Collet. Man bereite sich außerdem darauf vor, auch auf den anderen Kanarischen Inseln tätig zu sein, und beobachte die Entwicklung auf dem Festland der Iberischen Halbinsel. www.fairplay-towage.com

Foto: Fairplay Towage

Hartmann ordert Tanker

••• Die chinesische Werft Nantong CIMC Sinopacific Offshore & Engineering hat einen Auftrag zum Bau von Flüssiggastankern für die deutsche Hartmann-Gruppe erhalten. Der Vertrag umfasst den Bau von drei 5.000 m³-LPG-Schiffen mit der Option für zwei Schiffe. Angetrieben werden sie von MAN-Dual-Fuel-



Neubau. Die LPG-Tanker werden die ersten mit Dual-Fuel-Antrieb sein.

Motoren. Wegen der Corona-Krise wurde der Vertrag per Videokonferenz unterzeichnet.

www.hartmann-ag.com

Foto: Hartmann Group



Vorreiterin. Bei der MS „Trudy“, die Minship managt, wird der Einsatz von Biokraftstoff getestet.

Minship: Mit Biokraftstoff zu weniger CO₂

••• Der vom bayerischen Schiffsmanger MINSHIP betriebene Massengutfrachter MS „Trudy“ (Tragfähigkeit 30.790 dwt) hat im Hafen von Rotterdam erfolgreich Biokraftstoff gebunkert. Dabei handelt es sich um einen nachhaltigen Biokraftstoff der zweiten Generation (Oil MR1-100:) von GoodFuels in Amsterdam. Dieser Kraftstoff ist aus zertifizierten Rohstoffen hergestellt, die als Abfall oder Rückstand gekennzeichnet sind.

Der Biokraftstoff war während der anschließenden Reise über einen Testzeitraum von acht bis zehn Tagen der einzige Kraftstoff, der in

der Hauptmaschine der MS „Trudy“ verbrannt wurde. Das 2009 gebaute Schiff erzeugt dadurch bis zu 90 Prozent weniger CO₂-Emissionen als mit konventionellem Schiffskraftstoff.

Die Einführung von Biobrennstoff ist für Minship und seine Kunden ein wichtiger Schritt, um die ehrgeizigen CO₂-Reduktionsziele zu erreichen. Während der ersten Versuchsfahrt der MS „Trudy“ wurden relevante Leistungsindikatoren genau überwacht, um den zukünftigen Betrieb zu unterstützen. Weitere Tests sind geplant.

www.minship.com

Foto: MINSHIP

Belastung. Ob Kreuzfahrt oder Handelsschifffahrt: Die Auswirkungen der Pandemie sind überall zu spüren.



#Heroes

Zurück in die Krise

Eben sah die Branche noch Licht am Ende des Tunnels: Langsam, so schien es, würde sich die Schifffahrt von den Folgen der Weltfinanzkrise 2009 erholen. Doch nun macht das Coronavirus die Hoffnungen vorerst zunichte: WTO, IWF, OECD und andere korrigieren ihre Vorhersagen laufend – nach unten. Zuletzt wurde für 2020 ein Minus der Weltwirtschaft von drei Prozent erwartet. Der Seehandel soll nach stetigem Wachstum im vergangenen Jahrzehnt um fünf Prozent zurückgehen.

Es wäre der stärkste Einbruch seit 35 Jahren – für die maritime Wirtschaft eine herbe Zäsur, die auch den Standortwettbewerb verschärfen wird. „Die Globalisierung

bekommt einen Dämpfer“, sagt Gabriel Felbermayr, Präsident des Kieler Instituts für Weltwirtschaft. Es habe sich gezeigt, wie fragil die eng geknüpften Just-in-time-Lieferbeziehungen seien. Das Corona-Virus verstärkt damit einen Trend: Denn infolge von Zollkonflikten und zunehmendem Nationalismus hatte sich der Welthandel schon in den vergangenen Jahren deutlich weniger dynamisch als die Weltwirtschaft entwickelt.

| Versorgung gesichert | Die Seeschifffahrt ist zugleich Treiber und Nutznießer der internationalen Arbeitsteilung. Der Container ist zum Symbol für den globalen Waren-

transport geworden, der die Welt enger zusammenschließen lässt. Aber egal ob Stahlkiste, Bulk oder Projektladung: Intelligente Transportlogistik hält die Lieferketten aufrecht – gerade in Zeiten von Corona eine lebenswichtige Funktion. Weltweit werden 90 Prozent der Waren über das Meer transportiert. Allein über die deutschen Seehäfen werden jährlich knapp 300 Millionen Tonnen an Gütern ein- oder ausgeführt.

Die Schifffahrt ist mit Lkw und Bahn die wichtigste Säule der Versorgung. „Diese Logistikkette über See nicht abreißen zu lassen, wird in den kommenden Tagen und Wochen essenziell nicht nur für den Wirtschaftsstandort Deutschland, sondern für

Foto: Artem - stock.adobe.com



VDR goes social

Seit einiger Zeit ist der Verband Deutscher Reeder jetzt auch auf *LinkedIn* und *Twitter* aktiv. Sie sind herzlich eingeladen, uns zu folgen.

[@reederverband](#)



SAtSea

| Pandemie | Corona hält die Welt in Atem – und stellt auch die deutsche Schifffahrt vor neue Herausforderungen. Wie es Unternehmen und Seeleuten damit geht. Text: Hanns-Stefan Grosch

jeden einzelnen Menschen. Jeder Supermarkt, jedes Unternehmen, aber auch zum Beispiel jedes Krankenhaus ist auf Waren angewiesen, die per Schiff kommen“, sagte Alfred Hartmann, Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR), Mitte März, als die Pandemie Europa erfasste. Die Logistikkette hielt. Dank der Schifffahrt blieben die Läden voll, trotz des Lockdowns.

Aber nun trifft die sich in vielen Ländern nach dem Herunterfahren der Wirtschaft abzeichnende Krise die Branche hart – und damit auch Deutschland als fünftgrößte Schifffahrtsnation: Der Containerhandel etwa wird im Jahr 2020 weltweit nach durchschnittlichen Schätzungen um

zehn Prozent einbrechen. Das entspricht mehr als 16 Millionen TEU, die weniger transportiert werden. Sea-Intelligence schätzt, dass die Containerlinien in diesem Jahr weltweit bis zu 23 Milliarden Dollar Defizit machen könnten. „Ein solcher Verlust wäre höher als alle Profite der vergangenen 15 Jahre zusammen“, sagt Prof. Max Johns, Schifffahrtsexperte an der HSBA.

| Drastischer Einbruch | Die meisten deutschen Reedereien sind als Vercharterer aktiv. Da die Charterverträge in der Regel für mehrere Monate geschlossen sind, greifen plötzliche Marktveränderungen hier erst mit Verzögerung – das gilt auch für das Co-

ronavirus. Sollte die Produktion vor allem in China weiter nur langsam anfahren und die Nachfrage im Westen gedämpft oder gestört bleiben, ist mit einem deutlichen Einbruch der Charraten zu rechnen – mit schlimmen Folgen für die betroffenen Unternehmen, die in den vergangenen Jahren kaum Reserven bilden konnten.

„Die unmittelbarsten und brutalsten Auswirkungen haben wir in der Passagierschifffahrt. Das betrifft die Kreuzschifffahrt, aber auch viele kleine, mittelständische, familiengeführte Unternehmen, die zum Beispiel Ausflugsschifffahrt betreiben“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied. Auch die →



Aufruf. Von überall auf der Welt grüßen Schiffscrews – wie hier von Hapag-Lloyd und Auerbach – die Menschen. Die Botschaft in den Sozialen Medien: Wir bleiben für euch an Bord, bleibt ihr für uns zu Hause!

Hashtag. Das Routetracking der „AIDABLU“ macht Urlaubern Hoffnung.

➔ Fährschiffahrt auf Nord- und Ostsee agiert im Notfallmodus: „Wir kümmern uns darum, die Bewohner der Inseln mit dem Nötigsten zu versorgen“, sagt Axel Meynköhn, Chef der Reederei W.D.R. Urlauber und Tages Touristen? Fehlanzeige (s. rechte Seite).

| Kreuzfahrt vor Anker | Der weltweite Kreuzfahrtmarkt ist seit Mitte März komplett zum Erliegen gekommen. Auf einigen Schiffen saßen Menschen wochenlang fest, weil Häfen aus Angst vor dem Virus geschlossen wurden. Deutsche Player wie AIDA Cruises, TUI Cruises und Hapag-Lloyd Cruises konnten die Heimreise ihrer Passagiere allerdings zügig organisieren (s. S. 20). Nun bereiten sich die Reedereien auf den Neustart vor.

Doch noch kann niemand sagen, wann es wieder losgeht – und ob die Begeisterung für Kreuzfahrten zurückkommt. Die wirtschaftlichen Folgen dürften sich vollständig erst in den nächsten Monaten zeigen. Es ist aber zu befürchten, dass das Ausmaß auch für einzelne Kreuzfahrtreedereien trotz guten Geschäfts in den vergangenen Jahren durchaus ernst sein kann.

Immerhin hat sich die Bundesregierung mit Frankreich, Finnland, Itali-

en und Norwegen auf Prinzipien verständigt, wie Reedereien auf Antrag für ein Jahr die Schuldentilgung für die mit staatlichen Exportkreditgarantien finanzierten Kreuzfahrtschiffe aussetzen können. Das dient allerdings in erster Linie der Stabilisierung der Werftindustrie. Wie alle Unternehmen können aber auch Reedereien die Möglichkeiten des Kurzarbeitergelds nutzen oder im Rahmen des Milliardenschutzschildes der Bundesregierung über die KfW Kredite oder Bürgschaften beantragen. Der VDR hat als Berater für seine Mitglieder den Finanzexperten Dr. Klaus Stoltenberg engagiert (s. S. 22).

Bereits zweimal gehörte VDR-Präsident Hartmann zu den führenden Wirtschafts- und Gewerkschaftsvertretern, die sich mit Bundeskanzlerin Merkel und ihren wichtigsten Ministern über mögliche Stützungsmaßnahmen ausgetauscht haben. „Der rasche Zugang zu Liquidität ist für viele Schifffahrtsunternehmen von entscheidender Bedeutung“, sagt Hartmann. Der VDR ist dazu auch mit dem maritimen Koordinator der Bundesregierung,

Grußwort zu Ostern. VDR-Präsident Alfred Hartmann dankte auf Twitter und LinkedIn den Seeleuten, die weltweit im Einsatz sind, um die Versorgung sicherzustellen.

Norbert Brackmann, im Gespräch. Auf europäischer und internationaler Ebene setzt sich der Verband gemeinsam mit ECSA und ICS ebenfalls für die Interessen seiner Mitglieder ein – und insbesondere für die Seeleute, die Helden des Welt Handels. So appellierte die Internationale Schifffahrtskammer ICS zusammen mit der internationalen Transportarbeiter-Gewerkschaft ITF in einem gemeinsamen Aufruf an Regierungen, die Freizügigkeit von Seeleuten zu erleichtern: „Die Frage der Besatzungswechsel kann zu einem massiven Problem für die Weltwirtschaft werden, wenn die Regierungen nicht auf unsere Bedenken eingehen.“

| Bedrückende Ungewissheit | Denn das Problem der fehlenden Crew-Wechsel wird immer dringlicher: Mittlerweile warten weltweit 150.000 Seeleute auf Ablösung. In vielen Häfen kann die Besatzung nach meist monatelangem Einsatz immer noch nicht von Bord gehen, um die Heimreise anzutreten. Zudem gibt es kaum Flüge in die Heimat. Dazu kommen Einreiserektionen in vielen Ländern – und eine sich ständig verändernde Situation.

So hat die führende Massengutreederei Oldendorff ihre Crew-Wechsel vorläufig verschoben, und auch bei Hapag-Lloyd sind Kapitäne wie Thomas Kammann mit ihrer Mannschaft außerplanmäßig deutlich länger unterwegs (s. S. 16). Dazu kommt eine enorm erschwerte ärztliche Versorgung bei „normalen“ Krankheiten. „Die Seeleute arbeiten praktisch überall einfach weiter, um die Versorgung sicherzustellen“, lobt VDR-Präsident Hartmann – und mahnt gleichzeitig: „Wir müssen bald eine Lösung finden, um Crew-Wechsel weltweit zu ermöglichen.“ ■■■



Fotos: Twitter (2); Hapag-Lloyd; Auerbach Schifffahrt

#WeWillBeBack

W.D.R.

Reif für die Insel

Die Fährschiffahrt ist durch die aktuelle Krise besonders betroffen.

••• Wenn Axel Meynköhn aus dem Fenster seines Büros schaut, bietet sich ihm ein trauriger Anblick: Die beiden Fährschiffe „Utlande“ und „Nordfriesland“ sind seit Wochen aufgelegt. „Wir setzen derzeit nur noch zwei statt der üblichen dreieinhalb bis vier Schiffe ein“, sagt Meynköhn, der Chef der Wyker Dampfschiffs-Reederei (W.D.R.) und Vorsitzender der Kommission für Fähr- und Fahrgastschiffahrt beim Verband Deutscher Reeder ist.

Die Lage bei der W.D.R., die Föhr und Amrum mit dem Festland verbindet, sei repräsentativ für den gesamten Inselverkehr, so Meynköhn. „Der Fahrplan ist ausgedünnt, wir fahren etwa mit der Hälfte der Kapazität, die sonst jahreszeitlich üblich wäre.“ In anderen Fährverkehren ist der Einbruch wohl noch größer, hört Meynköhn von seinen Kollegen entlang der Küste. Im Schnitt fehlten der Branche aktuell 85 bis 90 Prozent der Einnahmen – bei den Ausflugsschiffen sind es sogar 100 Prozent. Touristen und Tagesgäste, die sonst per Pkw, auf dem Rad oder zu Fuß an Bord kommen, dürfen die weiße Flotte nicht mehr nutzen. „Viele Kollegen fahren nur noch zur Inselversorgung“, sagt Meynköhn.

Die W.D.R. erlebt zwar eine kleine Sonderkonjunktur, weil zahlreiche Lkws mit Handwerkern und Baustoffen auf die Inseln strömen. Doch das sei „zum Leben zu wenig, zum Sterben zu viel“, so Meynköhn. Weil er so auf 1.500 bis 1.700 Spurmeter pro Werktag kommt, muss er zwei Schiffe à 1.000 Spurmeter einsetzen – und verliert Geld, weil das zweite Schiff nicht ausgelastet ist.

Nur ein gutes Drittel der 160 W.D.R.-Mitarbeiter wird gebraucht, um den Notbetrieb aufrechtzuerhalten. Temporär könne das über Kurzarbeit aufgefangen werden, doch langfristig sei die Lage prekär. „Alle Inseln leben vom Tourismus – und der ist per Dekret untersagt.“ Die ganze Infrastruktur der Nord- und Ostseeeinseln sei darauf ausgelegt, Gäste zu



”

Wir Fährreedereien arbeiten mit dem Worst Case und nicht nach dem Prinzip Hoffnung.

Axel Meynköhn, W.D.R.-Geschäftsführer und Vorsitzender der Kommission für Fähr- und Fahrgastschiffahrt beim VDR

beherbergen – einschließlich der Fährverbindungen. Mit erstem Erfolg haben sich Meynköhn und andere Reedereichefs dagegen gewehrt, dass für die Inseln andere Regeln gelten als fürs Festland.

„Wir fahren hier wie das ganze Land auf Sicht“, sagt der Reedereichef. Das täten übrigens auch die Urlauber: „Die Leute wollen ja gern zu uns kommen. Sie stornieren ihre Fahrten erst, wenn sie wissen, dass sie nicht kommen dürfen.“

Wichtiges Signal

Meynköhn sieht für den Inseltourismus eigentlich gute Voraussetzungen: „Wir haben hier keine Hotelburgen mit Gästetensivhaltung, sondern überwiegend Ferienwohnungen mit Selbstversorgung. Da lassen sich die Distanzregeln so gut einhalten wie zu Hause.“

Auch auf den Fähren selbst ist das derzeit natürlich kein Problem: „In unserem Salon, der für bis zu 600 Personen ausgelegt ist, können ohne große Arrangements die Abstandsregeln eingehalten

werden.“ Die Crew achtet darauf, auch untereinander Abstand zu halten. Außerdem gelten an Bord strenge Hygieneregeln, die Gäste werden ermuntert, im Fahrzeug zu bleiben. In den Innenräumen müssen die Passagiere einen Mundschutz tragen, auch wenn die Fähren nicht als Teil des ÖPNV gelten.

Seit 4. Mai dürfen immerhin Zweitwohnungsbesitzer wieder auf die Insel. Auch wenn das keinen großen Fahrgast Schub bedeutet, ist das für Meynköhn „ein wichtiges erstes Signal“. Er glaubt, dass Corona die Branche die nächsten zwei Jahre beschäftigen werde. „Das könnte auf Dauer die traditionell eigenwirtschaftliche Inselversorgung infrage stellen.“ Zunächst versuche man sich mit Darlehen ins nächste Jahr zu retten. „Wir arbeiten mit dem Worst Case und nicht nach dem Prinzip Hoffnung.“ Doch die hat er natürlich trotzdem: „Wenn der Spuk vorbei ist, könnte es einen regelrechten Run auf innerdeutsche Ziele geben“ – und damit auch auf die Fähren von W.D.R. & Co.

Ausgangssperre auf See

| Bordleben | Für Hapag-Lloyd-Kapitän Tobias Kammann und seine Crew geht die Reise unfreiwillig in die Verlängerung. Hier berichtet er über seine Erfahrungen.



Als wir im Januar in Genua gestartet sind, war ich der Letzte von unserer Crew, der an Land war – und das war auch der Tag, an dem ich meinen letzten Haarschnitt hatte. In Ägypten ging es dann langsam los, dass die Lotsen und die Behördenvertreter schon Mundschutz und Handschuhe trugen. Und je mehr wir Richtung Asien kamen, umso mehr merkte man, wie ernst die Sache wirklich ist.

Die größten Vorsichtsmaßnahmen sind bislang von den Chinesen durchgesetzt worden.

So

arbeitete der Lotse die ganze Zeit in dieser Ausrüstung: Vollschutz, Handschuhe, Atemmaske und Schutzbrille. Er kam nicht wie gewohnt über den Fahrstuhl auf die Brücke, sondern ist außen die Treppe hochgelaufen. Durch die Wärmeentwicklung in seinem Overall stand er die meiste Zeit in der Nock und hat sich vom Wind kühlen lassen. Getränke und Speisen, die sonst gerne angenommen werden, durfte er nicht annehmen. An Land ist der Lotse dann von seinem Fahrer desinfiziert worden, seine Schutzausrüstung wurde sofort in einen Müllsack gesteckt und in einem zweiten Müllsack entsorgt.

Alle Besatzungsmitglieder, die im Hafen außerhalb unseres Aufbaus auf dem offenen Deck sein müssen, tragen Gesichtsmasken. Natürlich versuchen wir den direkten Kontakt zwischen den 26 Besatzungsmitgliedern und dem Personal

HINTERGRUND

••• Tobias Kammann ist Kapitän auf der „Essen Express“ der Reederei Hapag-Lloyd. Sie fährt im Liniendienst MD1 und verbindet große asiatische Häfen mit Dschidda in Saudi-Arabien und dem Mittelmeer. Kammann ist seit knapp fünf Monaten an Bord. Vor einigen Wochen hätte er in Barcelona von Bord gehen sollen. „Natürlich hatte ich mich gefreut, meine Familie wiederzusehen.“ Wegen der Corona-Pandemie sind er und seine 25-köpfige Crew aber erst mal wieder Richtung Singapur unterwegs.

#HeroesAtSea



Schutzmaßnahmen. Maskenpflicht und Fieber messen auf der „Essen Express“ – auch Thema im ZDF-„heute-journal“ (siehe Twittermeldung r.).



in den Häfen so gering wie möglich zu halten. Aber ganz vermeiden lässt er sich nun mal nicht: den Lotsen begleiten, mit dem Terminalplaner den Ladeplan überprüfen, mit dem Security-Beauftragten die Papiere durchgehen, mit dem Vorarbeiter die Arbeiten besprechen, mit dem Surveyor das Bunkern durchführen und überwachen, Ersatzteillieferungen kontrollieren, mit dem Kran den Schiffsmüll abgeben.

Wir halten die Bereiche, in denen Kontakt stattfindet, möglichst klein, damit sie nachher schnell desinfiziert werden können.

| Checklisten zur Gesundheit | Auf See und im Hafen nutzen wir generell nur einen Eingang, der permanent von der Crew überwacht ist. Herein kommt nur, wer angemeldet ist oder einen triftigen Grund hat. Sowohl in China als auch in Südkorea wur-

de nach dem Einlaufen von den Behörden bei allen Besatzungsmitgliedern die Temperatur gemessen. Das Temperaturmessen ist quasi ein fester Bestandteil der täglichen Bordroutine geworden. Viele Häfen fordern vor dem Einlaufen diese Checklisten. Auch sonst werden wesentlich mehr Formulare zum Gesundheitszustand der Crew eingefordert als in normalen Zeiten.

Seit Genua Ende Januar hat niemand mehr an Land gehen können. Einzige Ausnahme war der Crew-Wechsel von sechs philippinischen Kollegen bei unserem ersten Aufenthalt in Singapur Mitte Februar. Die Crew ist aktuell zwischen zwei und acht Monaten an Bord.

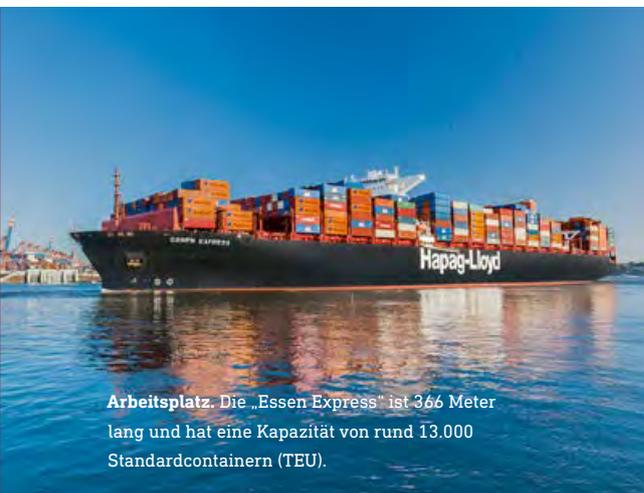
Auf See läuft die tägliche Arbeit wie gewohnt und ohne Einschränkungen. Eine Regelung wie an Land, dass jeder zum anderen einen Mindestabstand einhalten muss, ist sowohl während der Freizeit durch die beengten Räumlichkeiten als auch bei der täglichen Arbeit, die oft engen Kontakt erfordert, nicht zu gewährleisten. Genau wie an Land machte uns die Versorgung mit Masken und Desinfektionsmitteln zu schaffen. Die längere Benutzung von Masken ist unumgänglich, aber durch eine Nachlieferung aus Hamburg und durch Bemühungen unseres Schiffshändlers in Singapur ist die Lage aktuell unter Kontrolle. Falls es tatsächlich zu einem Verdachtsfall kommen sollte, dann haben wir konkrete Vorgehensweisen und Pläne sowie zurückbehaltenen Schutz-

ausrüstung, um diesem mit Vorsicht und Sorgfalt nachzugehen.

| Psychische Belastung | Natürlich sind alle beunruhigt. Der Kontakt nach Hause ist wichtig in so unklaren Zeiten. Die Nachrichten, die wir über die Pandemie bekommen, verunsichern die Kollegen. Um die Seeleute zu unterstützen, wurden von Hapag-Lloyd das Onlinevolumen und die Onlinezeiten für die Crew heraufgesetzt. Gerade den Familien der Kollegen, die zu Hause mit Ausgangsbeschränkungen, Schulschließungen und Homeoffice belastet sind und denen man natürlich gerne vor Ort helfen würde, hilft das sehr. Seit dem Corona-Ausbruch hat sich auch in Sachen Proviant eine Veränderung ergeben. Wir fahren jetzt zur Sicherheit eine größere Reserve an Reis und anderen Basics für den Fall, dass eine Proviantlieferung mal verschoben werden muss.

Ob in Busan oder Singapur: Überall, wo man ankam, lagen Schiffe aller Art auf, also nicht nur Containerschiffe, sondern auch Bulker und Tanker und jede Menge Kreuzfahrer. Und man merkte deutlich, dass in Asien nicht so viel produziert wird wie sonst. Wir haben das Glück, mit einem bis zum Rand vollen Schiff unterwegs zu sein.

Auch wenn ich wie immer nicht weiß, was genau in den vielen Containern an Bord geladen ist, so ist es doch ein gutes Gefühl, die besonders betroffenen Regionen Spanien und Italien, aber auch die Menschen zu Hause mit Gütern zu versorgen – weil man ja nicht nur den Knoblauch bringt, sondern vielleicht auch ein paar Atemmasken. |●●●



Arbeitsplatz. Die „Essen Express“ ist 366 Meter lang und hat eine Kapazität von rund 13.000 Standardcontainern (TEU).

Fotos: Twitter: Hapag-Lloyd (4)

Alle Mann an Bord bleiben!

| Krisenmodus | Hafenbesuche sind tabu, Crew-Wechsel nicht möglich: Wie sich Kapitän und Besatzung der „EEMS Voyager“ damit arrangieren.

Text: Gunther Meyn

Eine solche Situation ist selbst für den erfahrenen Kapitän Torsten Seemann Neuland: Wegen der strengen Schutzmaßnahmen gegen das Coronavirus dürfen er und seine Besatzungsmitglieder ihr Schiff nur zum Löschen und Entladen im Hafen verlassen. Selbst Crew-Wechsel sind nicht erlaubt.

Die Einschränkungen treffen pro Monat weltweit rund 100.000 Seeleute auf Handelsschiffen, großen wie kleineren. Eines davon ist die „EEMS Voyager“ der Reederei Rörd Braren aus Kollmar. Der Mehrzweckfrachter – 107 Meter lang, elf Mann Besatzung – verkehrt regelmäßig zwischen Europa und Nord- bzw. Westafrika. Ihr Kapitän ist bereits seit dem

Geschäftssinn.

In Afrika gehen fliegende Händler mit Leckereien für die Crew längsseits.



DUCKDALBEN

Lost in translation – zwischen den Welten

Das gab es im 33-jährigen Bestehen noch nie: Der Internationale Seemannsclub „Duckdalben“ im Hamburger Hafen hat geschlossen. Wo sonst Seeleute aus aller Welt einkehren, um zu entspannen, mit ihren Familien zu telefonieren oder Billard zu spielen, herrscht nun Leere. Schuld ist das

Coronavirus. Seit Ende März dürfen die Crews nicht mehr von Bord. Zu groß ist die Ansteckungsgefahr.

Für die Schiffsbesatzungen ist das eine sehr belastende Situation. Viele Seeleute befinden sich bereits seit Monaten auf den riesigen Schiffen. Sie müssen die Touren ihrer Kollegen

übernehmen, da ein Crew-Wechsel und eine Rückkehr in die Heimat nicht möglich sind. Und nun fällt auch noch der Besuch zum seelischen Kräftetanken im Duckdalben aus.

Auch wenn die Türen verschlossen sind, geht die Arbeit für Seemannsdiakonin Anke Wibel und ihr Team in

Übergabe. Mit ihrem Lieferservice „Duck-to-go“ erfreut die Seemannsmission die Crew an Bord.



#stayonboard

3. November nonstop im Dienst. „Am 31. Dezember war ich das letzte Mal zum Einkaufen an Land“, erinnert sich Torsten Seemann. Seitdem spielt sich sein Leben ausschließlich an Bord ab – mit gelegentlichen Abstechern zum Terminalkai.

Lange Dienstzeiten ist der 58-Jährige durchaus gewohnt. „Wir sind immer vier Monate am Stück auf dem Schiff. Weil meine Ablösung krankheitsbedingt ausgefallen ist, habe ich mich ohnehin auf eine verlängerte Zeit an Bord eingestellt – Corona-bedingt dauert es jetzt vermutlich noch länger.“ Seemann sieht's positiv: „Mir ist es lieber, wenn ich im Sommer frei habe.“ So oder so – sein geliebter Campingurlaub dürfte in diesem Jahr wohl flachfallen.

| Geringes Risiko | Auch die Crewmitglieder der „EEMS Voyager“ haben sich längst mit der außergewöhnlichen Situation arrangiert. Dazu zählen z.B. regelmäßige Gesundheitskontrollen an Bord. „Vor jedem Hafeneinlauf kommt ein Kontrollboot mit Sanitätern, die bei den Besatzungsmitgliedern Fieber messen und akribisch die vorigen Messwerte checken“, erzählt Seemann. Ein mitunter lästiges, aber notwendiges Prozedere, um die Hafenerlaubnis zu erhalten.

Im Gewusel an der Kai-mauer ist die Crew dann



Brücke. Kapitän Torsten Seemann an Bord der „EEMS Voyager“. Sie ist Baujahr 2012, mit 6.668 BRZ vermes-sen und fährt unter deutscher Flagge.

wieder einer erhöhten Ansteckungsgefahr ausgesetzt: „Im Hafen tragen wir deshalb konsequent Masken und Handschuhe“, erklärt Seemann. Nicht jedoch an Bord. Dort wäre „Social Distancing“ einfach nicht einzuhalten. „Wir sind eine kleine Mannschaft, die auf engstem Raum zusammen lebt, arbeitet und Essen fasst. Wenn es hier jemanden erwischt, sind wir ohnehin alle dran.“ Tatsächlich aber ist das Risiko, sich an Bord mit dem Virus anzustecken, eher gering. Die Gefahr droht vielmehr von außen – das weiß man auch auf der „EEMS Voyager“: „Wir desinfizieren alle Stellen auf dem Schiff, die fremde Menschen – etwa Lotsen – angefasst haben“, erklärt Seemann.

Trotz Ausgeh- und Einkaufsverbot – isoliert ist die Crew keineswegs. Was sie an täglichen Waren benötigt, wird – mit afrikanischem Sinn für Improvisation – von fliegenden Händlern zum Schiff gebracht. Gefragt sind vor allem SIM-Karten für günstige

Handygespräche mit den Angehörigen in der fernen Heimat. „Die werden dann einfach per Eimer über die Bordwand gehievt“, erklärt Seemann. „Oft stehen die Händler vor unserem Schiff regelrecht Schlange.“

Für V-SAT-Telefonate auf hoher See stellt die Reederei ihren Leuten zudem ein monatliches Freikontingent zur Verfügung. Mit einem regelmäßigen Kontakt zur Familie lässt sich auch ein längerer Zwangsaufenthalt an Bord besser ertragen. „Unsere philippinischen Kollegen sind seit Februar an Bord und fahren ohnehin meist sieben bis zehn Monate am Stück. Eine Corona-bedingte Verlängerung wäre für sie also keine große Umstellung“, sagt Seemann. Im Gegenteil: „Die meisten sind froh, dass sie jetzt Geld verdienen können und nicht zu Hause festsitzen.“

Zum Problem wird das Rückreiseverbot jedoch, wenn man in der Heimat dringend gebraucht wird: „Unser Zweiter Offizier will im Sommer unbedingt wieder zu Hause sein“, so Seemann. Seine Freundin ist schwanger und erwartet im September ihr erstes Kind. Bleibt zu hoffen, dass sich die weltweite Corona-Lage bis dahin entspannt hat. |●●●



Fotos: Twitter: Reederei Röd Barren (3)

Minimalbesetzung weiter. „Wir bieten momentan den Service ‚Duck-to-go‘, einen mobilen Seemannsclub. Die Seeleute rufen an oder melden sich per Facebook und geben ihre Wünsche durch. Dann fahren wir zu ihrem Schiff, direkt an die Gangway. An Bord dürfen wir nicht, wir kommen aber so dicht wie möglich heran, um zu zeigen: Wir sind für euch da“, so Wibel. Bis zu 21 Schiffe beliefern Wibel und ihr Team täg-

lich. Zu den häufigsten Bestellungen gehören Telefonkarten, Hygieneprodukte und „Nervennahrung“ wie Schokolade oder Chicharrón-Knabberchips aus gebratenem Schweinefleisch.

Was jedoch noch mehr fehlt als Chips und Schoki, ist der seelische Zuspruch. „Mit den Lieferungen zaubern wir vielen Seeleuten immerhin kurz ein Lächeln aufs Gesicht. Das kann selbst die Maske nicht verbergen“, sagt Wibel.

Das Ganze ist nicht nur für die Seeleute eine nervenaufreibende Angelegenheit. Auch der Duckdalben leidet unter der Situation. „Der Lockdown macht den gewohnten Besuch der Seeleute, um im Seemannsclub zu entspannen und einzukaufen, unmöglich“, sagt Jan Oltmanns, Wibels Co-Chef. „Normalerweise gehen pro Jahr zehn Tonnen Milka und Ritter Sport über den Tresen.“ Diese Einnahmen bleiben nun aus.

Wibel und Oltmanns hoffen nun auf Spenden, um den Betrieb im Club wieder hochfahren zu können, sobald es wieder möglich ist. „Corona ist wie ein Eisberg. Viele Folgen sind nicht absehbar“, so Wibel. (s.j) |●●●



Spenden Sie hier:
<https://bit.ly/duckdalben-spende>

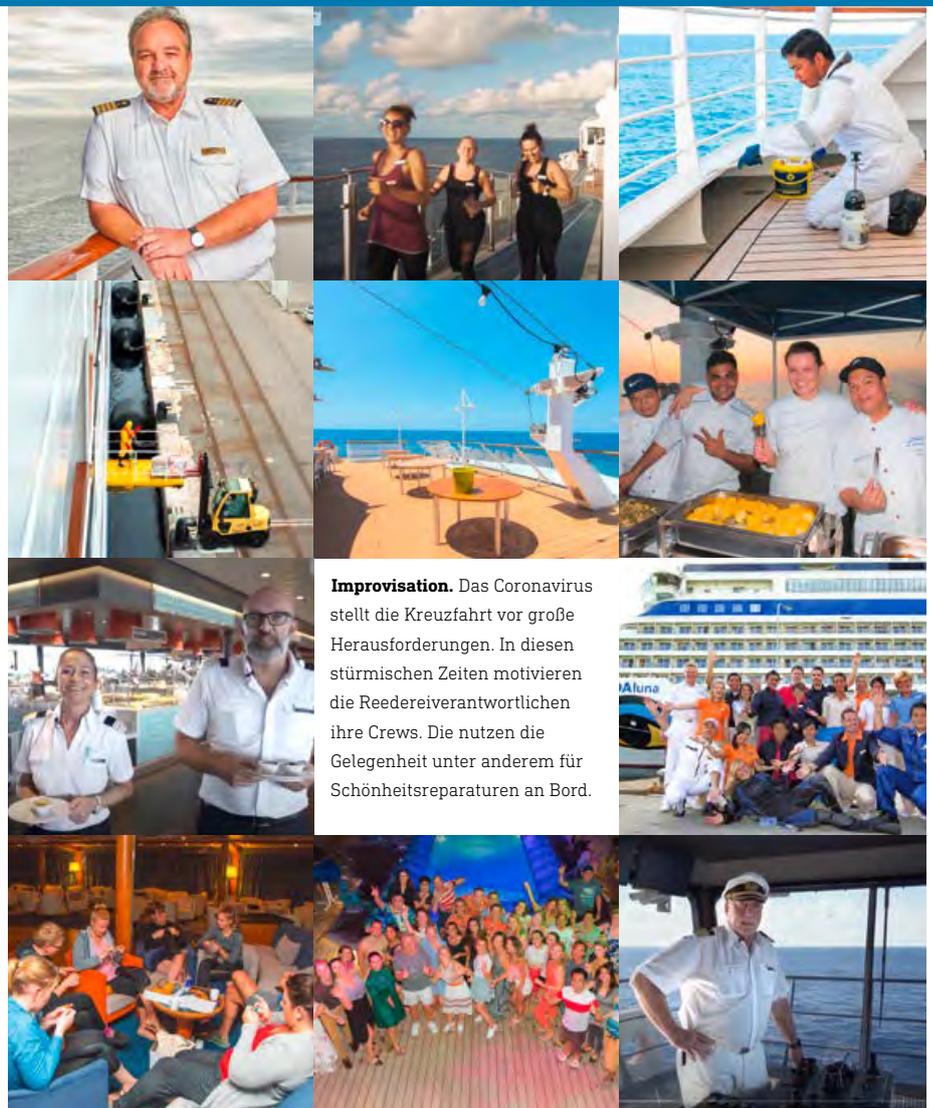
Foto: Duckdalben

Eine Hochzeit und viel Frühjahrsputz

| Ausnahmezustand | Kreuzfahrten sind auf unbestimmte Zeit ausgesetzt. Teile der Crews harren an Bord aus. Wie der Alltag ohne Gäste aussieht. Text: Sabrina Junge

Stornierte Reisen, keine Passagiere, unklarer Fahrplan: Das Coronavirus hat den Kreuzfahrtboom jäh unterbrochen. Wann und in welcher Form der Betrieb weitergeht, ist ungewiss. Eine schwierige Situation auch für die Crews. Tausende Mitarbeiter befinden sich noch an Bord der Kreuzfahrtschiffe. Sie gilt es nun – buchstäblich –, in den sicheren Hafen zu bringen. Für Susann Fabiero, Kreuzfahrtdirektorin bei TUI Cruises, Ehrensache: „Natürlich fehlen mir unsere Gäste. Für sie bin ich sonst Gesicht und Stimme des Schiffes und wichtige Ansprechpartnerin. Das Gleiche bin ich jetzt aber für die Crew. Und das ist für mich eine ganz neue und besondere Erfahrung“, so Fabiero.

| Selbst ist die Reederei | Da viele Häfen wegen der Corona-Krise geschlossen sind, organisieren die Reedereien die Team-Rückführungen zum großen Teil selbst. Hapag-Lloyd Cruises (HLC) steuerte mit seiner Flotte etwa den Hamburger Hafen an. Darunter auch die Expeditionskreuzer „HANSEATIC inspiration“ und „HANSEATIC nature“ – sie bekommen in ihrer unfreiwilligen



Improvisation. Das Coronavirus stellt die Kreuzfahrt vor große Herausforderungen. In diesen stürmischen Zeiten motivieren die Reedereiverantwortlichen ihre Crews. Die nutzen die Gelegenheit unter anderem für Schönheitsreparaturen an Bord.

ligen Auszeit bei Blohm + Voss eine kleine Schönheitskur. Die „HANSEATIC nature“ hatte zuvor als „Crew-Transporter“ fungiert und Angestellte von anderen HLC-Schiffen aufgenommen. Sie dürften die sportlichste Heimreise gehabt haben: „Wir haben die Gesamtdistanz unserer Seereise bis Hamburg zu Fuß an Deck zurückgelegt: 14.048 Kilometer. Wir nennen das ‚Walk the Cruise‘“, sagt Thilo Natke, Kapitän der „HANSEATIC nature“.

Auch TUI Cruises hat auf das Prinzip „Sammeltaxi“ gesetzt. Rund 3.000 Besatzungsmitglieder wurden mit der „Mein Schiff 3“ eingesammelt. Über Cuxhaven sollen sie in die Heimat reisen. Aufgrund eines positiven Covid19-Tests an Bord

befand sich die Besatzung allerdings zunächst in Quarantäne.

Ein Großteil der Kussmundschiffe von AIDA hat indes in Hamburg festgemacht. Die Stimmung an Bord ist zwiegespalten: „Die einen würden lieber schnell nach Hause kommen, die anderen möchten aus gesundheitlich-hygienischen Gründen lieber an Bord bleiben“, sagt Hansjörg Kunze, Kommunikationschef bei AIDA Cruises. Bis Ende des Monats will die Reederei 4.000 Crewmitgliedern über Hamburg die Rückreise in die Heimat ermöglichen.

Laut AIDA nutzt die Crew die Zeit für Weiterbildungen wie Deutschkurse, Frühjahrsputz und Reparaturen. Ohne Passagiere an Bord werden Wartungsarbeiten

Fotos: AIDA Cruises; Hapag-Lloyd Cruises (7); TUI Cruises (3)

#crewchange

durchgeführt, die im normalen Schiffsbetrieb zu laut wären. So darf im Decksbereich Rost geklopft und gemalt werden.

| Neue Perspektive | Der Alltag an Bord wird für die Mitarbeiter von HLC und AIDA durch die Corona-Krise teilweise sogar komfortabler: Internet und WLAN sind umsonst. Um den Mindestabstand zu wahren, dürfen die Mitarbeiter die Gästekabinen und den Fitnessbereich nutzen und in den großen Restaurants essen – ein interessanter Perspektivwechsel. „Es ist spannend, zu beobachten, wie das Personal langsam die Gästebereiche erobert“, sagt Susann Fabiero.

An Bord der „HANSEATIC inspiration“ gab es sogar Grund zum Feiern: Kapitän Ulf Wolter traute Konditormeisterin Louise Kleemann und Bertram Markus Täschler aus der Kochbrigade. „Mit einem langen Ton aus dem Schiffshorn der ‚HANSEATIC inspiration‘ haben wir den Bund der Ehe besiegelt. Die aufliegenden Kreuzfahrtschiffe – immerhin neun ankerten vor Barbados – erwiderten das Signal entsprechend alter Seefahrertradition. Welch schöne Geste in diesen schwierigen Zeiten!“, so Wolter.

Doch auch der gesteigerte Komfort kann nicht über die Realität hinwegtäuschen. Viele Jobs sind durch die Einnahmeverluste bedroht. Einen Hoffnungsschimmer für die erfolgsverwöhnte Branche gibt es aber: Das Coronavirus hat passionierten Kreuzfahrern offenbar die Urlaubsstimmung nicht komplett verhaselt. Das Branchenportal Cruise-Compete berichtet von einem Anstieg der Buchungen für 2021 im Vergleich zu 2019 um 40 Prozent. Nur elf Prozent der Buchungen stammen demnach von Personen, deren Reisen im Jahr 2020 storniert wurden. **|•••**



Foto: Twitter: Milenko Bilas - Veturistik, Serbia



HOMEOFFICE

Die Hausarbeiten gemacht

Wohnzimmer statt Großraumbüro, Videochat statt Konferenzraum: Corona zwingt auch Reederei-Mitarbeiter ins Homeoffice.

••• Allein bei NSB in Buxtehude mussten ab Mitte März innerhalb kürzester Zeit mehr als 100 Angestellte ihren Arbeitsplatz nach Hause verlagern. „Bis auf Hausmeister und Empfangsdamen sind jetzt alle im Homeoffice tätig“, berichtet NSB-Pressesprecher Dominique Kreuzkam. Die Umstellung erfolgte dank der vorhandenen modernen IT-Infrastruktur problemlos. Die Mitarbeiter haben u.a. mittels VPN-Netzwerk auch aus der Ferne Zugriff aufs NSB-Firmennetzwerk. Arbeitsabläufe im Procurement und in der Buchhaltung sowie Kundengespräche erledigen die Spezialisten jetzt mit den entsprechenden Softwaretools von zu Hause aus. Der Austausch mit den Kollegen erfolgt via Chat oder Videokonferenz. „Das klappt alles sehr gut“, so Kreuzkam. „Wir mussten lediglich 40 Mitarbeiter mit zusätzlichen Laptops ausrüsten.“

Auch die Lübecker Reederei Oldendorff vermeldet (Home)-Business as usual. „Wir verfügen über die Technologie und die Kommunikationssysteme, um

unsere Geschäfte unter diesen außergewöhnlichen Umständen normal weiterführen zu können.“

Ebenfalls gewappnet für die neue Situation ist man bei Auerbach Schifffahrt. „Wir haben unsere internen Prozesse bereits vor zwölf Monaten auf cloudbasierte Lösungen umgestellt“, sagt CEO Lucius Bunk. Auch bei Auerbach kommen Lösungen wie Sharepoint und MS Teams zum Einsatz. „Als kurzzeitige Hürde erwies sich lediglich die lückenlose digitale Abbildung der teils recht komplexen Rechnungsabläufe“, so Bunk. Sein 24-köpfiges Team ist nun seit sechs Wochen komplett im häuslichen Laptop-Einsatz.

Das „Experiment“ Homeoffice ist geglückt. Dank der positiven Erfahrungen werden viele Unternehmen ihren Mitarbeitern vermutlich auch nach Corona flexiblere Arbeitsweisen und -zeiten ermöglichen. Dennoch: Als alleinige Dauerlösung eignet sich Homeoffice nicht – weder für die Unternehmen noch für die Arbeitnehmer. Das zeigen etwa die Erfahrungen bei NSB: „Viele unserer Mitarbeiter vermissen einfach den persönlichen Kontakt zu den Kollegen und die ungezwungenen Gespräche im Büro“, so Firmensprecher Kreuzkam.

Immerhin: Bei Auerbach wird ab dem 11. Mai im wöchentlichen Wechsel wieder in halber Bürobesetzung gearbeitet, NSB will ab dem 18. Mai den Betrieb in der Zentrale langsam wieder aufnehmen. (GM)

„Viele Unternehmen haben schon jetzt Einbußen“

| Interview | Dr. Klaus Stoltenberg, Finanzexperte und Berater des VDR für Mitgliedsreedereien, über die nahende Krise – und was es braucht, um staatliche Förderung zu erhalten.

? Mit welchen Problemen melden sich Reedereien bei Ihnen?

Klaus Stoltenberg: Letztlich geht es bei fast allen Gesprächen um Liquiditätssorgen. Die Reedereien stellen sich auf schwerwiegende Folgen der Corona-Krise ein. Viele Unternehmen verzeichnen schon jetzt Einnahmeausfälle oder Mehrkosten, etwa weil Schiffe zurückgeliefert oder Raten gekürzt oder schlicht reguläre Betriebsabläufe unterbrochen werden. Die Unternehmer informieren sich bei mir über Fördermöglichkeiten, weil sie bereits akute Liquiditätsschwierigkeiten haben oder weil sie perspektivisch Herausforderungen erwarten.

Neun von zehn Gesprächen beziehen sich auf die Hilfen, die der Bund über die KfW zur Verfügung stellt. Konkret beschäftigt die Reedereien, wie die neuen Förderprogramme ausgestaltet sind, inwieweit sie antragsberechtigt sind und wie ein Antrag im Detail aussehen sollte.

? Wo und wie können Sie helfen, wo eher nicht?

Stoltenberg: Der Bund und die KfW sowie die Bundesländer haben umfangreiche Pakete geschnürt, um die uns viele Menschen im Ausland beneiden. In vielen Fällen sehe ich Anträge für KfW-Maßnahmen, die sich sehr gut begründen lassen und in den Förderrahmen passen. Die Unternehmen senden mir vielfach ihre



Foto: Twitter

Unterlagen zu und bitten mich konkret um Unterstützung bei der Aufbereitung ihrer Kreditanträge. Auch im weiteren Verlauf der Antragstellung tauchen viele Detailfragen auf, ob beispielsweise die Förderprogramme Ausschüttungen an Gesellschafter zulassen. Insgesamt erlebe ich im Beratungsalltag eine große Bandbreite an Themen – ob zum Beispiel eine Auslandsbank KfW-Kredite durchleiten könnte oder inwieweit sich die Bundesförderung kombinieren lässt mit Landesförderprodukten.

Leider haben auch die Förderprodukte ihre Grenzen und Anforderungen – man kann den Unternehmern nicht helfen, wenn sie bereits vor Ausbruch der Corona-Krise in tief greifenden wirtschaftlichen Schwierigkeiten waren, wenn es bestehende Stundungsvereinbarungen gibt, wenn ihre Wertschöpfung außerhalb Deutschlands stattfindet, sie Umschuldungen vornehmen wollen, die zu erwartenden Cashflows die Rückzahlbarkeit der Kredite nicht erlauben oder wir keine Hausbank finden,

welche ihren Kreditantrag durchleitet. Es ist eine besondere Schwierigkeit, dass sich mehrere deutsche Kreditinstitute aus dem Bereich der Schiffsfinanzierung zurückziehen und daher für eine Durchleitung von KfW-Anträgen möglicherweise nicht mehr zur Verfügung stehen.

? Was ist besonders zu beachten, wenn Unternehmen Hilfen beantragen?

Profil

••• Dr. Klaus Stoltenberg hat viele Jahre bei der KfW gearbeitet und anschließend in weiteren Banken – Deka Bank, NORD/LB und Deutsche Bank – Verantwortung für das Schiffs-

finanzierungsgeschäft getragen. Der Verband Deutscher Reeder hat den Experten schon im März als Krisenberater für seine Mitglieder engagiert.



Foto: Stoltenberg

Stoltenberg: Wichtig ist die Transparenz über die wirtschaftlichen Verhältnisse vor Ausbruch der Corona-Krise – und eine frühzeitige Einbindung der Hausbank. Ferner hilft ein Verständnis der Förderprodukte: Der sogenannte KfW-Schnellkredit, der die Durchleitungsbank zu 100 Prozent von der Haftung freistellt, steht bislang nur Unternehmen mit mindestens elf Angestellten offen, ferner sollten die Unternehmen innerhalb der letzten drei Jahre im Durchschnitt profitabel gewesen sein. Der KfW-Unternehmerkredit, der Corona-bedingt bis zu 90-prozentige Haftungsfreistellungen vorsieht, kann nur von Unternehmen genutzt werden, welche nicht

#shipping

die EU-Definition für ein „Unternehmen in Schwierigkeiten“ erfüllen.

? Wie stellt sich für Sie nach einigen Wochen Beratung die Krise in der deutschen Seeschifffahrt dar?

Stoltenberg: Die deutsche Seeschifffahrt ist abhängig von der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung, die weltweit gerade in eine schwere Rezession rutscht. Ein massives Schrumpfen des See- und Containerhandels ist zu erwarten. Alles hängt davon ab, wie lange die Krise dauert, was aktuell niemand sicher voraussagen kann.

Die Hilfsangebote von Bund und Ländern sind grundsätzlich beeindruckend, werden aber womöglich nicht ausreichen, um Unternehmensinsolvenzen zu vermei-

den, zumal einige Antragsvoraussetzungen für die Unternehmen schwer zu erfüllen sind. Reeder mandatieren meine Firma dementsprechend auch, um bei bevorstehenden Restrukturierungen zu helfen oder anderweitig Liquidität zu beschaffen, etwa durch Sale-and-Lease-Back-Strukturen.

? Was sollte aus Ihrer Sicht dringend beachtet werden, um die deutsche Schifffahrt durch die Krise zu navigieren?

Stoltenberg: Das hiesige maritime Cluster ist krisenerprobt, weil sich einige Segmente schon seit der Finanzkrise nicht mehr nachhaltig erholt haben. Die aktuelle Corona-Krise erscheint aus dieser Sicht wie eine Verlängerung und Verschärfung einer schon bestehenden Problematik. Viele Unterneh-

men haben sich aber als krisenfest erwiesen und werden auch diese Phase hoffentlich gut überstehen. Einige Fragen stellen sich seit zehn und mehr Jahren, nur jetzt mit noch mehr Nachdruck: Kann ich meine Kapitalkosten verdienen? Habe ich Zugang zu Fremd- und Eigenkapital? Ist mein Geschäftsmodell hierfür attraktiv genug?

Bei allem Krisenmanagement bleibt es für die Schifffahrt wichtig, auch die Zukunftsthemen zu besetzen, vor allem das Handlungsfeld Green Shipping. Hier setzt sich insbesondere der VDR sehr aktiv für die Belange der deutschen Schifffahrt ein. Das ist auch notwendig, denn das Thema wird uns trotz Corona weiter beschäftigen und die Reedereien vor große zusätzliche Herausforderungen stellen. |...



Die Pandemie zeigt, warum Schifffahrt für Deutschland systemrelevant ist

... „Es wird derzeit viel über den Wert von Arbeit gesprochen. Über Berufe, die relevant sind für das System. Dabei werden jene, die auch dafür sorgen, dass wir versorgt sind, kaum gesehen: Seeleute.“ *Tagesthemen*-Frontfrau Pinar Atalay hat mit diesen sehr wahren Sätzen am Tag der Arbeit einen der prominentesten Medienbeiträge über unsere Industrie eingeleitet. Ja, die Arbeit von Seeleuten, die Bedeutung der Schifffahrt wird oft vernachlässigt. Es soll ja immer noch Menschen geben, die nicht wissen, dass 90 Prozent der Waren weltweit über das Meer transportiert werden.

Wir haben in der Pandemie erlebt, wie schnell einst fern liegende Dinge plötzlich Realität wurden. In einer Welt, in der immer mehr große und kleine Geister vor allem an sich und ihre Nation denken, ist kaum etwas unvorstellbar geworden. Auch nicht, dass wir eben eine *deutsche* Handelsflotte brauchen, um unser Land auch weiterhin in Krisen so gut und dauerhaft zu versorgen, wie wir es im März und April erlebt haben. Gut, dass schon die Mütter und Väter des Grundgesetzes eine solche Flotte für systemrelevant hielten – sie steht im Grundgesetz, Artikel 27. Entscheidend ist dafür nicht die Flagge am Heck oder die Nationalität der Crew. Sondern einzig, ob das Schiff in einem deutschen Register gelistet ist, dem Grundbuch für Schiffe.

Wir werden nun absehbar eine Krise auch in der Schifffahrt erleben, die leider in ihrer Wucht mit 2008/2009 zu vergleichen ist. Noch stärker als bisher werden andere ihre Schifffahrt fördern. Noch stärker als bisher werden die Herausforderungen, vor denen deutsche Unternehmen stehen, jetzt deutlich. Wir brauchen global vergleichbare Standortbedingungen. Sonst wird es post-Corona Reedereien in Bremen, Hamburg, Haren oder Leer nahezu unmöglich, von Deutschland aus zu operieren. Allein die Hoffnung, dass uns dann schon irgendeiner die Waren bringt, die wir brauchen, ist zu vage.

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR





Position. MdEP Jutta Paulus ist Mitglied im Ausschuss für Umweltfragen und stellvertretendes Mitglied in den Ausschüssen für Industrie, Forschung und Energie sowie für Verkehr und Tourismus.

„Wir wollen ein Signal setzen“

| Meinung | In Europa ist sie eine der einflussreichsten Abgeordneten bei diesem Thema: Die grüne EU-Parlamentarierin Jutta Paulus will die Schifffahrt in den Emissionshandel einbeziehen. Wie das gehen soll, erläutert sie im Interview mit Christian Denso.

? Die Wirtschaft leidet unter den Folgen der Corona-Krise. Viele meinen: Jetzt muss das Hochfahren Vorrang haben, Klimaschutz ist da erst mal zweitrangig. Was entgegnen Sie?

Jutta Paulus: Es wäre der falsche Weg, wenn die Staaten jetzt Geschäftsmodelle stützen, die aus Sicht des Klimaschutzes nicht besonders hilfreich sind. Natürlich muss man die Wirtschaft wieder in ein Fahrwasser bringen, wo Arbeitsplätze gesichert werden, wo Wertschöpfung möglich wird. Aber wenn Europa schon Geld in die Hand nimmt, dann sollten wir es so tun, dass wir nachhaltige Wirtschaft voranbringen, dass wir Geschäftsmodelle fördern, die auch in 20 Jahren noch werthaltig sind und durchgeführt werden können, weil sie eben nicht die Umwelt zerstören. Wir haben ja keinen zweiten Planeten in Reserve.

? Die EU will bei ihrem „Green Deal“ auch die Schifffahrt in das europäische Emissionshandelssystem (ETS) einbeziehen. Bei der Luftfahrt hat sich gezeigt, wie schwierig das ist. Wie soll es praktisch funktionieren, das ETS auf einen so internationalen Verkehrsträger wie die Schifffahrt auszuweiten?

Paulus: Die Situation ist anders als in der Luftfahrt, wo die USA den Entzug von Landegenehmigungen für europäische Flugzeuge als Druckmittel gegen das ETS eingesetzt hat. Wenn ein Schiff von der hohen See kommt und liegt vor Rotterdam oder vor Hamburg, braucht es kein Abkommen beispielsweise zwischen China und Deutschland, damit das Schiff in den Hafen einlaufen darf. Maßgeblich ist nur, welche Vorschriften es im Hafen gibt: Was muss das Schiff können, welche Regularien gelten? Ich wage mal zu behaupten, dass China, aber auch die USA durchaus ein Interesse dran haben, ihre Schiffe auch in Zukunft in europäische Häfen einlaufen zu lassen. Schließlich wickelt die Seeschifffahrt den Löwenanteil des internationalen Handels ab.

Unser konkreter Vorschlag, den wir jetzt in den vorliegenden Entwurf der Kommission einbringen wollen, ist recht einfach: Wir wollen das MRV, also das Monitoring Reporting Verification of Emissions, was wir ja schon haben, ausweiten. Das heißt, wir erheben nicht nur die Emissionen für alle Schiffe, die in europäischen Häfen ankommen, sondern wir bepreisen sie auch. Der Vorschlag sieht außerdem vor, die Einnahmen, die

damit generiert werden, zum großen Teil in einen Fonds zur Dekarbonisierung der Seeschifffahrt zu stecken. Damit lässt sich dann die Umrüstung von Schiffen und Häfen, etwa auf Landstromversorgung, aber beispielsweise auch die Erforschung alternativer Antriebstechnologien finanzieren.

? Die Reeder haben ihrerseits ange-regt, per Zuschlag zum Bunkerpreis einen Forschungsfonds zu speisen.

Paulus: Wenn man sich das Volumen anschaut, würde man damit maximal ein Fünftel von dem erzielen, was wir vorschlagen, wenn man den aktuellen ETS-Preis zugrundelegt. Wir bekommen auf diese Weise also deutlich mehr Geld für Forschungs- und Entwicklungsarbeit, aber auch dafür, Unternehmen bei der Umsetzung zu unterstützen. Denn ein großer Player kann natürlich leichter Eigenmittel mobilisieren als zum Beispiel ein kleiner Reeder, der nur drei Schiffe betreibt.

? Ist der Fonds das einzige Ziel, das Sie mit der Einbeziehung der Schifffahrt in das ETS erreichen wollen?

Paulus: Letzten Endes wollen wir vor allem das Signal setzen: CO₂-Ausstoß muss einen Preis haben. Im Moment würde die-



Wer den Brennstoff bezahlt, zahlt auch die Zertifikate.

Jutta Paulus,

Mitglied des Europaparlaments

ser Preis praktisch keinen Anreiz liefern, Emissionen zu senken, weil er so niedrig ist. Wenn man jetzt – wie es ja im normalen ETS auch vorgesehen ist – die Anzahl der Zertifikate reduziert, wird auch automatisch der Preis hochgehen.

Das heißt, das Signal wird stärker. Wir haben auf der einen Seite den klaren Anreiz: Es wird in Zukunft teurer werden. Wer früher investiert, spart früher Geld. Auf der anderen Seite haben wir aber wirklich auch eine gesicherte Einnahme für einen Fonds, mit dem wir den Umbau voranbringen können.

? Wer soll die Zertifikate bezahlen?

Paulus: Letztlich der, der den Brennstoff bezahlt – also in der Containerschiffahrt zum Beispiel der Linienreederei. Denn der ist in aller Regel auch derjenige, der bestimmt, wie schnell das Schiff fährt und wohin es fährt und mit welcher Fracht es fährt. Der ist natürlich auch dafür verantwortlich, wie viel Emissionen das Schiff produziert.

? Was kommt da wohl an Kosten auf ein Schifffahrtsunternehmen zu?

Paulus: Es ist klar, dass die Unternehmen die Kosten an ihre Kunden weiterreichen werden. Als das 2013 erstmals zur Debatte stand, wurden ja schon Rechnungen aufgemacht. Bei dem derzeitigen ETS-Preis lägen die zusätzlichen Kosten beispielsweise für ein Kilo Bananen bei unter 0,1 Cent. Also das ist relativ gesehen am Gesamtpreis, der für die Ladung bezahlt werden muss, ein sehr überschaubarer Betrag. Für die Kundinnen und Kunden würde das im Rauschen untergehen.

? Warum entwickelt die EU jetzt einen eigenen Plan und nutzt nicht ihren Einfluss über die Mitgliedsstaaten bei der IMO, um weltweite Regelungen durchzusetzen?

Paulus: Auch wenn eine Wirtschaft weltweit vernetzt ist, heißt das ja nicht, dass ich nicht trotzdem in einzelnen Ländern Vorgaben machen kann. Ich wäre natürlich total begeistert, wenn die IMO jetzt wirklich sehr strikte Maßnahmen beschließen würde, an die sich alle weltweit halten. Nur leider lehrt die Erfahrung, dass die IMO eher auf der Bremse steht.

Schon die Debatte um das Sammeln der Emissionsdaten hat ja gezeigt, dass von der IMO erst was kam, als die EU vorangegangen ist. Ich wage mal die Vermutung: Wenn die EU das MRV nicht verabschiedet hätte, wäre auch das Data

Collection System noch lange nicht auf den Weg gebracht worden.

? Betrifft das geplante ETS nur Unternehmen mit Sitz in Europa – oder alle Schiffe, die nach Europa kommen werden?

Paulus: Alle Schiffe, die nach Europa kommen, sonst hätte es ja keinen Sinn. Ich bin auch schon gefragt worden: „Was ist denn, wenn jetzt beispielsweise China einen eigenen Emissionshandel für die Schifffahrt auflegt. Dann müssten wir ja doppelt bezahlen, wenn wir von Shanghai nach Hamburg fahren.“ Darüber können wir reden, dann könnten wir sagen: Okay, die halbe Strecke geht auf den chinesischen Emissionshandel und die halbe Strecke auf den europäischen. Da wird sich mit Sicherheit eine Lösung finden, damit die Firmen nicht doppelt bezahlen müssen. Grundsätzlich freue ich mich, wenn möglichst viele Staaten das Thema Emissionshandel angehen.

? Gibt es schon einen Plan, wann ETS Realität werden soll?

Paulus: Also, ich hätte es natürlich gern zum nächsten Januar. Das haben wir jetzt einfach mal ganz mutig in unseren Berichtsentwurf reingeschrieben. Angesichts der Verzögerungen, die auch wir jetzt erfahren, bin ich mal gespannt, wie es läuft. Ich hoffe nach wie vor, dass wir uns Ende des Jahres wieder physisch treffen können und dass wir dann vielleicht auch in die Verhandlungen zwischen Parlament, Rat und Kommission eintreten.

? Die Idealvorstellung ist ja das Null-Emissionen-Schiff. Dafür braucht man einen anderen Treibstoff als heute. Wo sehen Sie aussichtsreiche Alternativen – und reicht das ETS dafür?

Paulus: Auch mit dem Fonds, den wir jetzt vorschlagen, können wir selbstverständlich nicht alle Schiffe auf Ammoniak, Methanol, Wasserstoff oder was auch immer umrüsten. Langfristig ist nur das Fahren mit wirklich klimaneutralen Kraftstoffen nachhaltig.

LNG gehört meiner Meinung nach nicht dazu, weil es ein fossiler Brennstoff ist und weil die Methanemissionen, die sowohl bei der Gewinnung als auch während des Betriebs entstehen, den Vorteil beim CO₂ zunichtemachen. Ich sehe es sehr kritisch, wenn man jetzt viel Geld in die Hand nimmt, um von einem fossilen Brennstoff auf den nächsten umzusteigen. Da ist es sinnvoller, daran zu forschen, welcher Brennstoff klimaneutral sein kann. Persönlich bin ich ein Fan von Methanol, aber anscheinend liegt Ammoniak vorn. Denn dafür haben wir schon enorme Produktionskapazitäten, weil es als Dünger dient. |●●●

Was will die EU? Und was sagt der VDR?

●●● EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen hat in ihren politischen Leitlinien den European Green Deal als das zentrale politische Instrument ihrer Amtszeit ausgerufen. Dazu gehört auch die Einbeziehung der Schifffahrt in das europäische Emissionshandelssystem. Diese Forderung wird mittlerweile von Abgeordneten aller großen Parteien unterstützt. In einem Bericht für das EU-Parlament hat die grüne Abgeordnete Jutta Paulus dazu den Vorschlag eingebracht, die EU MRV-Verordnung von 2016 zu überarbeiten. Das MRV soll

nun für die EU verschärft werden – statt es, wie noch Anfang 2019 von der Kommission signalisiert, zumindest in Teilen an das weltweite IMO DCS-System anzugleichen.

Der VDR sieht diese Entwicklung mit Sorge. Geschäftsführer Martin Kröger: „Regionale Regelungen schwächen den Standort und helfen dem Klima letztlich nur eingeschränkt. Deswegen plädieren wir dafür, dass die EU über ihre Mitgliedsstaaten ihren Einfluss bei der IMO in London nutzt, um globale Regelungen zu erreichen.“

Spaß am Ernstfall

| **Reportage** | Bei der Rettung von Seeleuten kommt es auf jede Sekunde und jeden Handgriff an. Im Übungsbecken des Maritimen Kompetenzzentrums (MARIKOM) lernt der maritime Nachwuchs, wie man sich bei einer Havarie richtig verhält. Text: Gunther Meyn Fotos: Gesche Jäger



Behände erklimmen die vier roten Gestalten nacheinander die Leiter. In ihren Ganzkörperanzügen erinnern sie ein wenig an Astronauten. Doch es geht für sie nicht in sphärische Höhen, sondern nur ein paar Meter in die Tiefe. „Darf ich 'ne Arschbombe machen, Herr Spiller?“, ruft einer von ihnen übermütig vom Sprungturm herunter. „Nein! Aufrecht und gerade runterspringen!“ lautet die klare Anweisung. Schließlich wird hier nicht allein zum Spaß trainiert. Geübt wird der

Ernstfall. Im Übungsbecken des Maritimen Kompetenzzentrums (MARIKOM) Elsfleth lernen angehende Schiffsmechaniker, was zu tun ist, wenn man auf hoher See unfreiwillig „baden geht“.

Wichtigstes Überlebensutensil: der Eintauchanzug. Bereits das Anlegen entpuppt sich als echte Herausforderung. Die Azubis haben ihre wahre Mühe, sich in das klobige, dick gepolsterte Ungetüm aus Goretex zu zwängen. „Bei einem echten Schiffsunglück muss jeder →

Kettenreaktion. Bei einer Havarie müssen Seeleute eine Formation bilden. Das erhöht die Überlebenschancen – erst recht, wenn es vorher trainiert wurde.





→ Handgriff sitzen. Da zählt jede Sekunde“, erklärt der Kursleiter, MARIKOM-Berufsschullehrer Meik Spiller, und drückt auf die Stoppuhr. Zwei Minuten hat jeder Teilnehmer Zeit, sich komplett in Montur zu schmeißen. Bedeutet: Handschuhe, Kopfhaube und Kinnschutz überziehen, Bergegurt und Klettbänder festmachen – fertig ist der „Astronauten-Look“. Dann der Sprung ins Becken. Unangenehme Enge macht sich breit. „Der Anzug drückt einem die ganze Luft raus“, berichtet Til Kunow (21). „Im ersten Augenblick fühlt man sich wie ein eingeschweißtes Rumpsteak.“

Kunow ist einer von 25 Azubis im zweiten Lehrjahr, die am MARIKOM ihren zwölfwöchigen Berufsschulblock absolvieren. Hier erhält der deutsche Schiffs-

mechaniker-Nachwuchs zweimal jährlich seinen theoretischen und fachlichen Unterbau. Danach geht es wieder zurück an Bord der Schiffe ihrer Ausbildungsreedereien, darunter Briese, Bugsier und Cassen Eils. Heute steht die letzte Havarie-Übung auf dem Plan – nächste Woche dann die praktische Prüfung. Anfänger ist hier keiner mehr. „Wir haben solche Sicherheitsübungen schon im ersten Lehrjahr gemacht“, erzählt Kunow, Auszubildender bei Hapag-Lloyd.

| Konfuse Formation | Routine kommt dennoch nicht auf: „Links, links, links!“, ruft der Schlagmann der ersten Vierergruppe energisch. Ähnlich wie bei einem Ruderboot gibt er die Richtung vor. Unter-



Retungsweste. Lässt sich schnell überziehen, rettet aber „nur“ vor dem Ertrinken.



Umkleide. Ausbilder Spiller erklärt den Umgang mit dem Eintauchanzug. Bei einer Havarie zählt jede Sekunde.



Im ersten Augenblick fühlt man sich wie ein eingeschweißtes Rumpsteak.

Til Kunow, Auszubildender



Rettungsanzug. Das Anlegen des Eintauchanzugs ist knifflig – dafür bleibt man in dem Ganzkörperschutz trocken und kann mehrere Stunden in vier Grad kaltem Wasser überleben.

schied: Er „lenkt“ an vorderster Position eine menschliche Havaristen-Kette. Auf dem Rücken treibend, kämpfen sich die Schüler durchs Übungsbecken. Ihre Arme dienen als Paddel. Ziel ist die Rettungsinsel. Konfusion kommt auf. „Was denn nun? Links einschlagen oder nach links steuern?“ Vom Beckenrand aus betrachtet, erinnert die Formation an ein manövrierunfähiges Schiff. Geduldig klärt Ausbilder Spiller die Gruppe auf: „Wenn ihr links einschlagt, steuert ihr nach rechts.“ Alles klar, geht doch!

Bei der nächsten „Havaristen“-Gruppe sieht es schon deutlich koordinierter aus. Es ist ein Viererteam, bestehend aus Til Kunow, Eileen Lonergan, Johannes Lutz und Nils Frerichs. „Wenn alle im →

Sturmerprob. Der Wettersimulator erzeugt Hochseebedingungen. Für die Azubis ein actionreiches Vergnügen.

→ selben Takt arbeiten, kommt man am kraftsparendsten voran“, erklärt Eileen. „Anstrengend ist es trotzdem.“

| Rettung aus der Höhe | Jetzt die nächste Übung: Bergen mit dem Hubschrauber. Oben auf dem Turm steuert Spiller einen Kran, der das rettende Seil langsam Richtung Wasser absenkt. Solche Bilder kennt man aus Happy-End-Szenen in Actionfilmen. Doch das „Abbergen“, wie es im Fachjargon heißt, ist nicht so einfach, wie es aussieht. „Ich finde es unheimlich mühsam, den Bergegurt einzufädeln“, so Eileen. „Da ist man so konzentriert und vergisst fast, dass das hier nur eine Übung ist.“

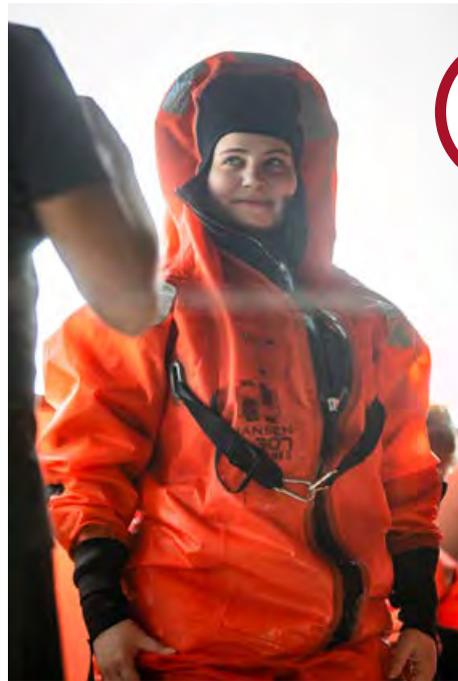
Der Anteil weiblicher Azubis ist nach wie vor gering – im gesamten Jahrgang gibt es nur drei Mädchen. Die 22-jährige Eileen ist eines davon. „Für mich war schon immer klar, dass ich einen technischen Beruf ausüben will“, so Eileen. Ihre Wahl hat sie nicht bereut. Wie ihre Mitschüler schwärmt sie von der Vielseitigkeit der maritimen Ausbildung. Ob Schweißen,



Dieser Anzug macht den Unterschied!

••• Er ist wasserdicht. Er trotzt eisigen Temperaturen bis 4 °C. Er bringt Harvaristen in eine bequeme Rückenlage – und bietet trotzdem genug Bewegungsfreiheit: Der Eintauchanzug ist ein unerlässliches Überlebensutensil. Laut SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) ist er für jede Person an Bord eines Handelsschiffs vorgeschrieben.

Ein kompletter Anzug aus wasserdichtem GORE-TEX® ist ausgestattet mit Kapuze, Dreifinger-Handschuhen, wasserdichtem Reißverschluss, Zugband an den Knöcheln, Neoprentasche, Reflexstreifen und Fußlaschen. Er muss – ohne Hilfe – innerhalb von zwei Minuten ausgepackt und angelegt werden können.



An Bord sind wir immer eine Gemeinschaft von 20 bis 25 Leuten. Da muss man sich aufeinander verlassen können.

Eileen Lonergan, 22,
Schiffsmechaniker-Auszubildende
im zweiten Lehrjahr

Navigieren, Verlaschen, Vertäuen oder Instandhalten von Maschinen und Hilfsaggregaten: „Man wird man zu einem echten Allrounder ausgebildet. Wir sind unser eigener Hausmeister und unsere eigene Feuerwehr“, so Eileen. Außerdem lerne man früh den Umgang mit anderen Menschen – neudeutsch: „Social Skills“. „An Bord sind wir immer eine Gemeinschaft von 20 bis 25 Leuten. Da muss man sich aufeinander verlassen können.“

| Erhöhter Stressfaktor | Das gilt erst recht im Worst Case einer Havarie in unruhigen Gewässern. „Hat jemand Lust auf mehr Action?“, fragt Spiller. „Ja!“ Es melden sich

vier Freiwillige, die gleich unter deutlich erschwerten Bedingungen um ihre Rettung kämpfen werden. Spiller drückt dazu ein paar Knöpfe auf dem Kontrolldisplay der Anlage – und erzeugt innerhalb von Sekunden echtes Hochseeflair.

Es wird dunkel. Sturm und Regen peitschen durch die Anlage. Plötzlich schaukeln mächtige Wellen durch das Übungsbecken. Statt gemächlichem Paddeln ist jetzt der Kampf gegen die Elemente angesagt „Der Wind, dazu der laute Lüfter. Das erzeugt Stress“, erzählt Nils Frerichs (21) hinterher. Mit aller Kraft kämpfen sich die Schiffsmechaniker in spe zum aufblasbaren Ret- →



Wetterumschwung.
Per Touchscreen erzeugt die Übungsanlage echte Hochseebedingungen.

Foto: Günther Meyn

Rettungsarsenal.

Die Handschuhe haben nur drei Finger. Dadurch kühlt die Hand der Havaristen nicht so schnell aus – bleibt aber ausreichend beweglich.



→ tungsboot. Im Ernstfall wäre es ein Kampf um Leben und Tod.

„Der Erste hat es am schwersten. Er muss seinen Körper mit dem nassen, schweren Anzug über die Kante wuchten.“ Nach der Schlechtwetter-Übung sind die „Havaristen“ sichtlich erschöpft. Doch der Fun-Faktor überwiegt. Man ist sich einig: „Das hat richtig Spaß gemacht!“

In der Nachbesprechung achtet Spieler darauf, dass alle seine Schüler wohlauf sind. „Mit Übelkeit und Schwindelgefühlen ist nicht zu spaßen.“ Schließlich gilt: Nach der Rettungsaktion ist man nicht automatisch außer Lebensgefahr. Man kann auch später noch ertrinken. „Trockenes Ertrinken“ nennt sich dieses seltene, aber gefährliche Phänomen. Dabei verursacht

das geschluckte Wasser Entzündungsreaktionen und Ödeme in der Lunge. Diese führen zu Atemschwierigkeiten, Sauerstoffmangel und im schlimmsten Fall sogar zum Tod durch Ersticken.

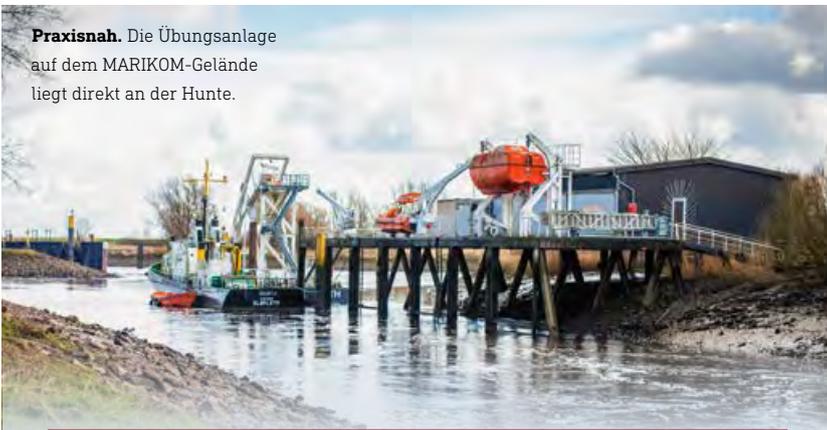
| Ernste Angelegenheit | Im maritimen Alltag sind gefährliche Havarien Gott sei Dank selten. Laut Bundesstelle für Seefalluntersuchung (BSU) haben sich im Jahr 2018 insgesamt 44 Seeunfälle mit Beteiligung von Handelsschiffen unter Deutscher Flagge ereignet. „Erfreulicherweise ist in 2018 die Zahl der Seeunfälle, bei denen es zu schweren Verletzungen von Personen oder sogar Todesfolgen kam, weiterhin rückläufig gewesen“, so BSU-Direktor Ulf Kaspera.

Dennoch müssen Seeleute für den Ernstfall gewappnet sein. Regelmäßige Rettungs- und Brandschutzübungen stehen auch im Schiffsalltag auf hoher See auf dem Programm. Gemäß SOLAS (Regelwerk III/19.3.3) sind die Crews außerdem zu turnusgemäßen Praxistests der Rettungsboote verpflichtet.

„Ich kenne einen Seemann, der ist schon zwei Mal in eine Havarie geraten. Er gehörte auch zur Crew der ‚Yantian Express‘, auf der im letzten Jahr vor der kanadischen Küste ein Feuer ausgebrochen ist“, erzählt Nils Frerichs. Ging gerade noch mal gut. Bergungsschlepper konnten die Besatzung damals schnell an Bord nehmen. „Dem Kollegen merkt man die Belastung bei den Trainingseinheiten jedes Mal deutlich an.“

Das anstrengende Training im Übungsbecken hat sich indes bezahlt gemacht: Bei der praktischen Prüfung eine Woche später haben alle Azubis bestanden – und ihren Rettungsbootmannschein in der Tasche. Schließlich gilt: Ohne diesen Schein kein Schiffsmechaniker! |●●●

Praxisnah. Die Übungsanlage auf dem MARIKOM-Gelände liegt direkt an der Hunte.



Das rettende Ufer von Elsfleth

●●● Es ist eine unterschätzte Gefahr: Fehler beim Handling mit dem Rettungsboot zählen zu den häufigsten Ursachen für tödliche Unfälle in der Schifffahrt. Auf der MARIKOM-Übungsanlage in Elsfleth trainieren angehende und gestandene Seeleute den richtigen Umgang mit dem standardisierten Equipment. Geübt wird zum Beispiel das Aufsetzen und Einholen eines Freifallboots. Die Kursteil-

nehmer lernen, wie man sich im Inneren des Gefährts sichert – und sie bekommen ein Gefühl für den mitunter harten Aufprall.

Die Anlage verfügt auch über ein Fast-Rescue-Boot zur Rettung von Crewmitgliedern, die über Bord gegangen sind. Zur Übungsflotte gehört die „Nante“. Auf dem 2014 ausgerangierten Behördenschiff werden Brandabwehrmaßnahmen trainiert. www.marikom-elsfleth.de



Teamwork. Die angehenden Schiffsmechaniker/-innen Til Kunow, Johannes Lutz, Nils Frerichs und Eileen Lonergan nach dem Rettungstraining.



Der Karriere-Kompass

| Ausbildung | Die Berufswahl gehört zu den wichtigsten Entscheidungen im Leben.

Die Schifffahrt bietet interessante

Jobaussichten.

Ein kompakter

Überblick. Text: Sabrina Junge

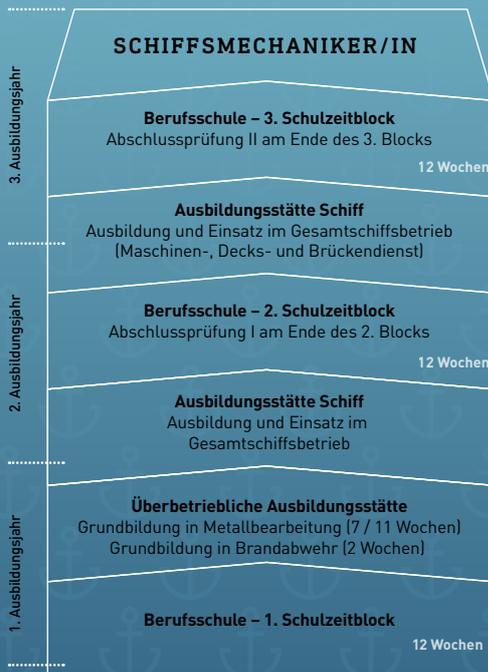


Vielheit, Hightech, Nachhaltigkeit und Globalität: Die maritime Industrie gehört zu den wichtigsten deutschen Wirtschaftszweigen. Sie bietet neben hervorragenden Zukunftsaussichten für den Einzelnen auch viele Möglichkeiten, sich aktiv für den Schutz der Umwelt und das respektvolle Zusammenleben in kultureller Vielfalt einzusetzen. Allein in Deutschland arbeiten rund 400.000 Menschen in der maritimen Wirtschaft. Jährlich bildet die Branche zudem Tausende Nachwuchskräfte aus.

Viele davon in der Schifffahrt. Ob als Nautiker/in, Techniker/in, Schifffahrtskauf-

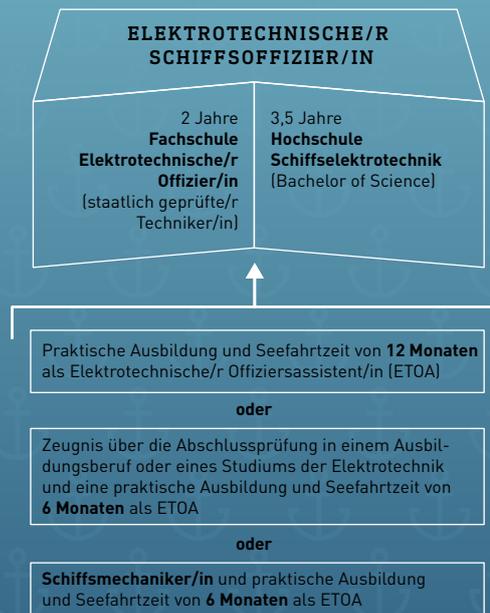
SCHIFFSMECHANIKER/IN

••• An Deck kontrollieren sie die Sicherheitseinrichtungen. Auf der Brücke übernehmen sie Wachdienste. Im Maschinenraum bedienen, reparieren und warten sie 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 und dauert drei Jahre.



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 Seefahrzeit als Elektrotechnische/r Offiziersassistent/in (ETOA) erforderlich. Für den praktischen Teil gibt es mehrere Wege.



für die maritime Branche

mann /-frau oder Schiffsmechaniker/in – das Ausbildungsangebot an Bord und an Land ist sehr vielseitig und wächst stetig.

Je nach Schulabschluss gibt es verschiedene Einstiegsmöglichkeiten in die maritime Branche. Wir haben hier für Interessierte die möglichen Wege nachgezeichnet. In jedem Fall gilt: Ein Blick in das faszinierende und dynamische maritime Berufsfeld lohnt sich. Engagierte junge Menschen, die etwas bewegen wollen und sich mit ihrem Talent und besonderen Fähigkeiten aktiv einbringen, werden immer gesucht. Gestalte die maritime Zukunft mit! |...



SCHIFFFAHRTSKAUFMANN/-FRAU

... Sie sind die Seeleute an Land. Von dort aus übernehmen sie Aufgaben, die mit der Ausrüstung, dem Betrieb und dem Einsatz von Seeschiffen verbunden sind. Verhandlungssicheres Englisch ist in dem internationalen Business natürlich eine Grundvoraussetzung. Die Ausbildung dauert in der Regel drei Jahre – kann aber je nach Vorbildung verkürzt werden. Wer in dieser Laufbahn durchstarten möchte, braucht mindestens einen Real-schulabschluss. Und kann es dann bis ins Management einer Reederei schaffen.

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.



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.





Versorgung. LNG-Bunker-Operation vom Lkw zum Schiff bei einem Container-Feeder in Rotterdam.

LNG: Angebot und Nachfrage wachsen im Gleichschritt

••• In Sachen LNG-Infrastruktur tut sich was. Das zeigt der aktuelle Jahresbericht von SEA-LNG, einem Zusammenschluss von Unternehmen und Institutionen, die sich für den Einsatz von LNG als Schiffsbrennstoff engagieren.

Der Trend ist klar: Versorgung und Bedarf wachsen mehr oder weniger im Gleichschritt. Danach sei das Bunkern von LNG inzwischen in 93 Häfen weltweit

möglich, in 54 weiteren gebe es konkrete Programme zum Aufbau einer entsprechenden Infrastruktur. Einen wichtigen Part bei der Versorgung nehmen Bunkerschiffe wie die von der Schulte Group bereederte „Kairos“ ein, die seit Anfang 2019 Schiffe in Häfen an Nord- und Ostsee mit LNG beliefert. Nach Angaben von SEA-LNG gab es 2019 zwölf solcher Versorgungsschiffe, weitere 27 seien in

Planung. Auch die Nachfrageseite entwickelt sich: Stand Februar 2020 waren 175 LNG-betriebene Schiffe in Fahrt, weitere 203 standen in den Orderbüchern. Dazu kommen 141 Einheiten mit „LNG-ready“-Klassifizierung. Ein deutlicher Trend: Laut den Experten DNV GL wurden 2019 100 LNG-betriebene Schiffe bestellt – dreimal so viele wie im Durchschnitt der drei Vorjahre. www.sea-lng.org

Foto: nauticor

Flaute auf dem Nord-Ostsee-Kanal

••• Im ersten Quartal 2020 waren auf dem Nord-Ostsee-Kanal weniger Schiffe als im Vorjahreszeitraum unterwegs. Ihre Zahl sank laut Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt um 4,65 Prozent auf 2.348. Die Ladungsmenge ging im selben Zeitraum um 3,58 Prozent auf knapp 22 Millionen Tonnen zurück. Ein Grund dafür sei der günstige Treibstoff, der Fahrten um Kap Skagen (Dänemark) attraktiver macht.

„Mit den seit Jahresbeginn 2020 sinkenden Brennstoffpreisen beobachten wir auf dem Nord-Ostsee-Kanal einen leichten Rückgang der Verkehr und damit auch der Ladungsmengen“, erklärte eine Sprecherin der Generaldirektion. Außerdem würden in den Häfen wegen der Corona-Krise weniger Schiffe abgefertigt. Deshalb passierten auch weniger Zubringerschiffe den Kanal.

www.gdws.wsv.bund.de



NOK. Der 98 Kilometer lange Kanal gilt als meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt.

Foto: Peter Hansen - stock.adobe.com



Rotterdam. Schwacher Welthandel trifft Häfen.

Rotterdams Umschlag sinkt

••• Der Umschlag in Europas bedeutendstem Hafen ist im ersten Quartal 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 9,3 Prozent auf 112,4 Millionen Tonnen gesunken. Der Containerumschlag lag zwar in Tonnen nahezu auf dem Niveau der Vergleichsperiode, in TEU betrug das Minus aber 4,7 Prozent. Die Zahlen spiegeln noch nicht die Auswirkungen der Corona-Krise. Rotterdams Hafenchef Allard Castelein rechnet auf Jahresbasis mit einem Umschlagrückgang um 10 bis 20 Prozent. www.portofrotterdam.com

Foto: Port of Rotterdam/Aeroview



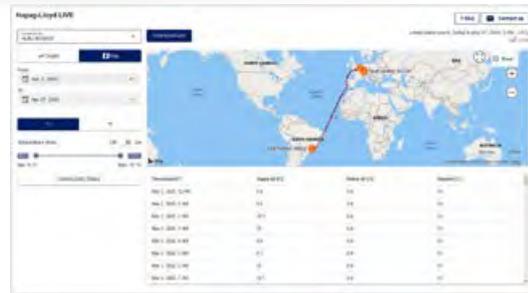
Innovation. Alfonso Castillero, COO des Liberianischen Registers (LISCR), ist stolz auf sein Inspektorenteam.

Flaggeninspektion aus der Ferne

••• Corona-Not macht erfinderisch: Das Liberia-Register konnte kürzlich die erste jährliche Sicherheitsüberprüfung in Abwesenheit („remote Annual Safety Inspection“) erfolgreich abschließen. Liberias Inspektorenteam hat sich mit der Besatzung des zu besichtigenden Schiffes über eine webbasierte Videokommunikation in Verbindung gesetzt und die ASI-Checkliste sowie sonstige relevante Dokumente ebenso wie die an Bord befindliche Sicherheitsausrüstung, die Sicherheitsvorkehrungen, die Funktionstüchtigkeit, die Drills und den Schiffszustand insgesamt überprüft – und das alles, ohne die Crew und den Inspektor einem Ansteckungsrisiko auszusetzen.

www.liscr.com

Foto: LISCR



Hapag-Lloyd LIVE. Die Lieferkette für Kühlgut wird durch die neue Lösung weiter digitalisiert. Kunden erhalten alle relevanten Transportdaten.

Hapag-Lloyd: Kühlcontainer-Fernüberwachung

••• Die Reederei Hapag-Lloyd erweitert ihre Produktpalette um ein Angebot zur Überwachung der Kühlcontainer. Durch die Bereitstellung diverser Daten über Zustand und Standort der Kühlcontainer erhöht „Hapag-Lloyd LIVE“ die Transparenz für Kunden.

Zunächst wird das Produkt einer ausgewählten Gruppe von Kunden bereitgestellt. Sukzessive wird die Flotte von rund 100.000

Containern mit den Überwachungsgeräten ausgestattet, sodass das Produkt allen Kunden zur Verfügung steht. „Hapag-Lloyd LIVE“ verbessert die Zuverlässigkeit der globalen Lieferketten sowie Verantwortlichkeit aller Beteiligten signifikant“, sagt Juan Carlos Duk, Managing Director Global Commercial Development. Die Fernüberwachungstechnik liefert Globe Tracker ApS. www.hlag.com

Foto: Hapag-Lloyd AG

PROTECT YOUR INVESTMENT THE EASIEST WAY TO MONITOR YOUR ENGINE

BEARing MOonitoring System BEAROMOS®2020

- Online monitoring of auxiliary/propulsion engine's main bearings
- Reliable detection of bearing anomalies
- Minimizing engine maintenance costs
- Easy installation, also as retrofit

Visit us at SMM,
Hamburg
2 – 5 February 2021



SCHALLER
AUTOMATION 
SAFETY FOR YOU AND YOUR ENGINE
www.schaller-automation.com



Netzwerk.

Die WSV-Verkehrszentralen überwachen den Schiffsverkehr in Deutschland.

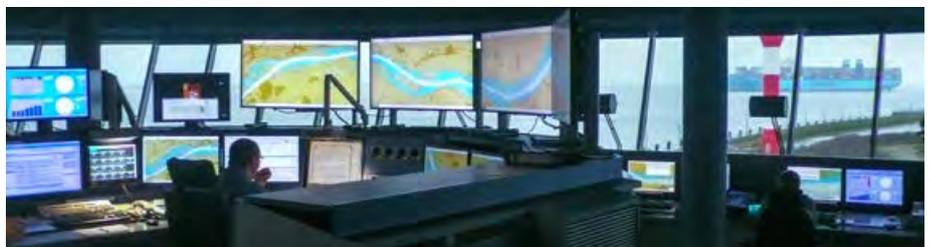


Ende der digitalen Kleinstaaterei

| Digitalisierung | Jährlich befahren über 65.000 Handelsschiffe die deutschen Seeschiffahrtsstraßen, Tendenz steigend. Damit der Transport weiter sicher und wirtschaftlich fließen kann, wurde das weltweit modernste Verkehrsüberwachungssystem installiert. **Text: Hans Wille**

Weithin sichtbar thront die rundum verglaste Verkehrszentrale Brunsbüttel/Elbe zwischen den Schleusen zum NOK. Dort überwachen rund ums Jahr drei Nautiker des Wasserstraßen- und Schiffsamtes den Schiffsverkehr auf ihrem Teil der Elbe. Jeder Kollege hat einen Halbkreis von Bildschirmen vor sich, dahinter den atemberaubenden 270-Grad-Blick über die Elbe. Weit rechts sehen sie die Elbetonnen 53 und 54. Dort beginnt ihr Revier Brunsbüttel/Elbe, das stromaufwärts bis zur Landesgrenze zu Hamburg reicht.

| Pool mit Echtzeitdaten | Vier Bildschirme nebeneinander zeigen lückenlos das Lagebild im gesamten Revier. Auf der elektronischen Seekarte sehen die Nautiker je-



Steuerung. In der Verkehrszentrale Brunsbüttel haben die Nautiker die Schiffe im Blick – live und virtuell.

des Schiff mit Namen und Richtungspfeil, dessen Länge die Geschwindigkeit symbolisiert. Wer sehr nah auf ein Schiff hineinzoomt, der erkennt die beiden Sensorsysteme, auf denen das nagelneue System maritime Verkehrstechnik SMV basiert: Die schwarzen Umrisse stammen vom AIS-Transponder des jeweiligen Schiffes

– die diffuse gelbe Wolke vom nächstgelegenen Radar am Ufer.

Die WSV hat dafür seit 2015 sämtliche AIS-Empfänger und Radargeräte entlang der Wasserstraßen und Seehafenzufahrten ersetzt (AIS: Automatic Identification System). Damit entstand das modernste Verkehrsüberwachungs-



Travemünde



Warnemünde

system der Welt. Die aus beiden Systemen gewonnenen Echtzeitdaten fließen in einem zentralen Datenpool zusammen. Eine dafür entwickelte Software rechnet sie so zusammen, dass jedes Schiff in der elektronischen Seekarte ECDIS zweifelsfrei und sehr präzise angezeigt werden kann. Auch die Ausstattung der Verkehrszentralen mit Bildschirmen wurde einheitlich modernisiert.

Wenn ein Schiff, etwa aus Holland, Dänemark oder Polen kommend, in eine deutsche Wasserstraße einfährt oder aber einen der deutschen Seehäfen verlässt, wird es einmal digital erfasst – und sämtliche Revierzentralen können seine Position und die wesentlichen AIS-Daten aufrufen. Noch vor wenigen Jahren hatte jede Verkehrszentrale ihr eigenes technisches System. Das hatte zur Folge, dass jede Verkehrszentrale ein Schiff, das in ihr Revier eingefahren war, neu erfassen musste. Diese digitale Kleinstaaterei ist von gestern.

| Automatische Übergabe | Wenn heute ein Schiff die Grenze zwischen zwei Revieren passiert, übergibt das SMV das Schiff

automatisch an die Zentrale des neuen Reviers, die von da an den exklusiven Zugriff auf das Schiff hat, es also mit der Maus anklicken kann, etwa um spezielle Details aus den AIS-Informationen zu bekommen. Dadurch ist die Zuständigkeit zweifelsfrei geregelt. Nach wie vor meldet sich die Schiffsführung über den Funkkanal des soeben verlassenen Reviers dort ab, um sich direkt im Anschluss beim neuen Revier auf dessen Kanal anzumelden. Damit

ist die Übergabe der Revierverantwortung auch mündlich vollzogen.

„An den eigentlichen Aufgaben der Verkehrszentralen – Schiffsverkehr überwachen, Schiffsführer informieren und Schiffbegegnungen koordinieren – hat sich nichts geändert“, betont Jürgen Behm vom WSA Hamburg. „Allerdings können unsere Nautiker den Verkehr jetzt viel effektiver überwachen und bei Bedarf sehr einfach revierübergreifend lenken.“ ■■■

WSV

■■■ Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) gehört zum Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Um einen reibungslos fließenden und damit wirtschaftlichen Schiffsverkehr zu ermöglichen, betreibt und unterhält die WSV mit insgesamt 12.500 Mitarbeitern die Bundeswasserstraßen (ca. 30.000 km) und die dazugehörigen Anlagen (Schleusen, Wehre, Schiffshebewerke, Brücken etc.) und baut sie bedarfsgerecht aus.

www.gdws.wsv.bund.de

Wir haben die Lösung!

Ship Performance PIM OBU

- ✓ Anzeige in Echtzeit
- ✓ Modulare, Sensor-unabhängige Datenerfassung
- ✓ Einfache Weiterleitung der erfassten Daten an Analyse Software, wie StormGeo möglich

Cyber Security VL-Gateway 460

- ✓ Zulassung gemäß IEC61162-460 ed.2
- ✓ Abgesicherte Datenkommunikation zwischen Land und Schiff

VEINLAND

+49 (33205) 26 97-0
info@veinland.net
www.veinland.net



Erwünschte Nebenwirkungen

| Überwachung | Quasi „nebenbei“ bietet das neu installierte System Maritime Verkehrstechnik (SMV) eine geeignete Basis für neue Möglichkeiten zur Rettung Schiffbrüchiger sowie im Kampf gegen Umweltsünder und Terroristen. Text: Hans Wille

Der lange, dünne Strich auf dem Radarbild ist verräterisch: „Das kann nur eine flüssige Substanz sein, die ein fahrendes Schiff abgelassen hat“, sagt Arne Zilles von der Wasserschutzpolizei beim Gemeinsamen Lagezentrum See (GLZ-See) in Cuxhaven. Die Information kam eben von der EMSA, der European Maritime Safety Agency in Lissabon, die permanent und vollautomatisch Radarsatellitenbilder aller europäischen Meere auswertet.

Zilles legt das Radarbild über die Elektronische Seekarte und ruft die Rou-

te der Schiffe auf, die zur fraglichen Zeit in dem Gebiet gefahren sind. Die entsprechenden AIS-Daten bekommt er auch von der EMSA, die auf die Daten der europäischen Küstenwachen zugreift, also auch auf die Daten des Systems Maritime Verkehrstechnik (SMV, s. Seite 38).

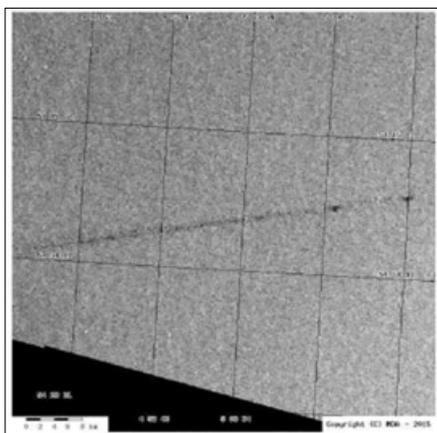
Weil ein Schiff auffällig parallel zur fraglichen Flüssigkeit gefahren ist – die AIS-Daten weisen es als Tanker unter der Flagge der Marshalllands aus –, eilt ein Aufklärungsflugzeug des Havariekommandos zu dem Schiff und sendet schon bald das Beweisfoto: Der Tanker lässt aus

einem seitlichen Rohr eine Flüssigkeit ab. „Der reinigt illegal seinen Tank“, erkennt Zilles. Der Rest ist Polizeiroutine.

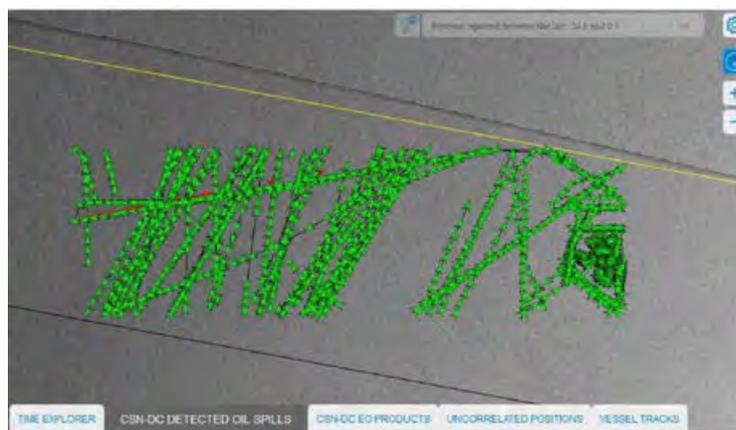
| Künstliche Intelligenz | Wie bei dem neuen SMV lassen sich aus der geschickten Kombination der Daten der beiden Sensorsysteme AIS und Radar neue Erkenntnisse gewinnen. Fachleute sprechen von einem System-of-Systems. Dennoch wäre der Umweltsünder aus Übersee noch vor wenigen Jahren nicht identifiziert worden, einfach weil der Satellit die Masse der Daten nicht zur Erde funken konnte.

Das revolutionär Neue ist die künstliche Intelligenz, die direkt im Satelliten jedes einzelne Radarbild in Echtzeit auf ungewöhnliche Oberflächenstrukturen durchforstet und nur die Verdachtsfälle in handlichen Datenpäckchen zur Erde funkt. Alles Unauffällige, mithin 99,99 Prozent der Daten, löscht der Rechner im Orbit.

Ebenso kann künstliche Intelligenz in einem autonomen Unterwasserfahrzeug (AUV) des Spezialisten für Unterwassertechnologie Atlas Elektronik aus einem Wust von Sonardaten in Echtzeit die wenigen relevanten Informationen extrahieren, die einen Container am Meeresboden anzeigen. Falls ein Handelsschiff im Orkan



Fotos: GLZ-See



Beweiskette.

Die verräterische Spur auf dem Radarbild (links) lässt sich dank der AIS-Daten einem bestimmten Schiff zuordnen.



Foto: GLZ-See

Umweltfrevel. Das Beweisfoto vom Aufklärungsflugzeug zeigt, dass der ausländische Tanker durch ein Rohr illegal eine Flüssigkeit ablässt.

Container verlieren sollte, würde ein Flugzeug das AUV bei der Unfallstelle abwerfen, damit das integrierte Sonar die Container aufspürt und deren genaue Lage, eventuelle Defekte sowie die individuellen Codes an die nahenden Bergungsschiffe meldet. So können die Experten am Lagebild schon vorab sehen, wo etwa hochgiftige oder explosive Chemikalien liegen.

| Bei Nacht und Nebel | Ein Ende der Möglichkeiten, die der Baukasten der Sensorik bietet, ist nicht absehbar: So entwickeln Forscher unter anderem der Uni Dortmund derzeit ein unbemanntes Flugzeug, das mit Mobilfunk-Hotspot und Modar bestückt ist. Modare stellen in sich ein System-of-Systems dar, weil sie aus vier verschiedenen Kamerasys-

temen bestehen, die im Zusammenspiel und dank künstlicher Intelligenz sogar bei Nacht, Nebel und Niederschlag selbst kleinste Objekte im Meer zielsicher finden. Das autonome Fluggerät soll Schiffbrüchige entdecken und die Seenotretter per Mobilfunk zu ihnen führen.

Andere Forscher arbeiten daran, Probleme zu erkennen, bevor sie überhaupt auftreten. Ein eigens auf die Erkennung von Tauchern trainiertes Sonar, ebenfalls von Atlas Elektronik, soll im Hafen einen Terroristen melden, bevor er etwa unter einem Kreuzfahrtschiff einen Sprengsatz platzieren kann. Zur proaktiven Überwachung ganzer Offshore-Windparks einschließlich der Stromtrassen zur Küste entwickeln Wissenschaftler vom Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen des

Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt ein passgenaues System-of-Systems, das im Zusammenspiel etwa mit dem System Maritime Verkehrstechnik potenzielle Terroristen automatisch so früh meldet, dass die Küstenwache sie noch an der Tat hindern kann.

| Bedrohung bekämpfen | Seegebiete, die weit von der Küste entfernt sind, lassen sich bislang nicht wirklich überwachen, zumindest nicht lückenlos. Das nutzen immer noch und immer wieder Piraten aus – etwa vor Somalia.

Eine Hoffnung, dieser Bedrohung des freien Welthandels endlich wirkungsvoll zu begegnen, ruht auf der Entwicklung des High Altitude Pseudo Satellite, kurz Pseudolite. Die ultraleichte Drohne des Luftfahrtkonzerns Airbus soll bis zu acht Monate lang in 20 Kilometer Höhe fliegen können, indem sie tagsüber Solarenergie tankt. Ausgestattet mit Kameras und Radar sowie künstlicher Intelligenz, die am Himmel die Bilder der beiden Sensorsysteme verschränkt und auswertet, kann der Pseudolite ein beliebiges Seegebiet in Echtzeit lückenlos überwachen und die Sicherheitskräfte vor Ort rechtzeitig auf die hochgerüsteten Angreifer hinweisen. |●●●



Foto: Airbus

Pseudolite. Airbus entwickelt eine ultraleichte Drohne, die dank Solarantrieb monatelang aus großer Höhe Bilddaten über beliebige Seegebiete liefern kann.

Braren hat den Dreh raus

| Umweltschutz | Der aktuelle Neubau der Reederei Braren wird mit einem Flettner-Rotor nachgerüstet, der Wind zum Vortrieb nutzt. Text: Hanns-Stefan Grosch

Umweltfreundliche Antriebstechnologien haben bei den grünen Schiffen von Rörd Braren schon Tradition. So rüstete die Reederei aus Kollmar an der Elbe als eines der ersten Unternehmen der Branche Schiffe mit SCR-Katalysatoren aus und wurde dafür mit dem „Clean Marine Award“ ausgezeichnet.

Nun hat Braren einen neuen Mehrzweckfrachter in Dienst gestellt. Bauwerft der „Annika Braren“ ist Royal Bodewes im niederländischen Hoogezand. Der 86 Meter lange, 15 Meter breite und 6,35 Meter tiefe Neubau mit der finnischen Eisklasse 1A verfügt über eine Tragfähigkeit von 5.035 tdw.

Der Clou: Um Brennstoffverbrauch und damit Emissionen zu reduzieren, erhält das Schiff einen Rotor der Eco Flettner GmbH aus Leer. Dieser nutzt den sogenannten Magnus-Effekt aus und wirkt wie ein Segel. Der Rotor soll im Sommer auf einer deutschen Werft installiert werden. Die EU fördert die 700.000 Euro-Investition zu knapp 50 Prozent. Vorbild ist die „Fehn Pollux“, die im Rahmen eines Forschungsprojekts die Wirksamkeit der Technologie unter Beweis gestellt hat: „Es steht defi-

nitiv fest, dass der Flettner-Rotor spürbar Brennstoff spart. Wir können jetzt auch belegen, dass sich für Schiffseigner die Investition nach wenigen Jahren amortisiert“, sagt Prof. Michael Vahs von der Hochschule Emden/Leer.

| Das ganze Paket | Die „Annika Braren“ verfügt über weitere umweltfreundliche Merkmale. So erhält sie unter anderem eine Ballastwasserbehandlungsanlage sowie eine wassergeschmierte Propellerwelle, die bei Beschädigungen der Wellenabdichtung Ölverschmutzungen vermeidet.

Flottenzuwachs. Im Sommer soll die neue „Annika Braren“ einen Flettner-Rotor erhalten. Als Vorbild dient hier die „Fehn Pollux“, wo die Tests sehr erfolgreich verliefen.

Der Caterpillar/MaK-Hauptmotor mit einer Leistung von 1.850 kW wird nur mit Gasöl betrieben und ist zudem mit einem nachgeschalteten Abgaskatalysator zur Reduzierung von Stickoxiden ausgestattet. Damit kann der NO_x-Ausstoß um bis 90 Prozent reduziert werden.

Laut Reederei verfügt das Schiff über einen grünen Pass im Klassezeichen und wird in den Häfen somit die niedrigsten Hafengebühren zahlen. Die „Annika Braren“ fährt unter deutscher Flagge und dient auch als Ausbildungsschiff für den hiesigen seemännischen Nachwuchs. **|•••**



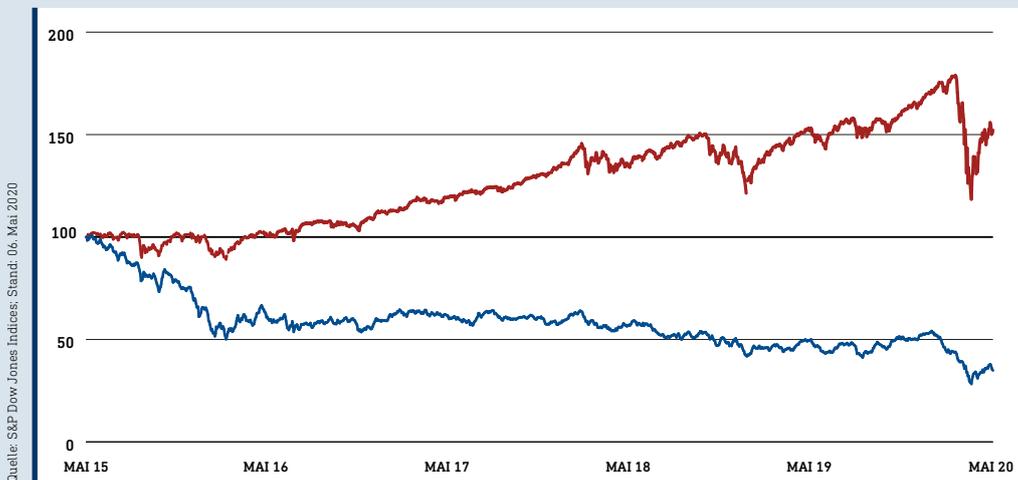
Foto: Maritko/ROYAL BODEWES



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



S&P 500 (TR)
152,12

Dow Jones Global
Shipping Index
(USD)
34,88

Corona und Ölschock versetzen Börsen in Ausnahmezustand

Die Märkte sind gleich mehreren Extremsituationen ausgesetzt. Zuerst kam der Produktionseinbruch in China im Januar. Dann folgte der Nachfrageschock im Rest der Welt, als Fabriken stillgelegt und Menschen nach Hause geschickt wurden. Zugleich findet ein bizarrer Kampf um die Ölmärkte statt, der neben ruinierten Staatshaushalten und einer darniederliegenden Öl-Industrie immerhin zwei Gewinner kennt: Autofahrer und Tank-Reedereien.

KREUZFAHRT AM BODEN

Global wurde die gesamte Kreuzfahrtindustrie stillgelegt. Viele Schiffe suchen noch nach Auftriebsplätzen, während Zehntausende Crewmitglieder gestrandet sind. Bei den Marktführern → **Carnival** (u.a. AIDA und COSTA), **Royal Caribbean** (u.a. mit TUI Cruises) und **Norwegian** hat die surreale Situation Marktwerte in Milliardenhöhe

vernichtet. Alle drei verloren zwischen 80 und 90 Prozent ihres Wertes. Zwar setzt mit der Aussicht auf Lockerungen die Zuversicht wieder ein, und die Kurse legen leicht zu. Doch musste Carnival für einen schnell ausgeworfenen Rettungsring zum Überleben an den Finanzmärkten Coupons mit stolzen 11,5 Prozent anbieten.

TANKER IM HIMMEL

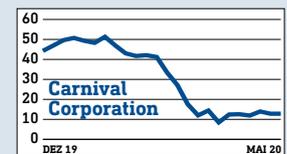
So friedhofsstill der Kreuzfahrtmarkt war, so himmelhoch jauchzend ging es an den Tankermärkten zu. Saudi-Arabien und Russland fluten die Märkte mit Öl, während die Nachfrage um ein Drittel abgenommen hat. Plötzlich herrschte derartige Knappheit an Lagermöglichkeiten, dass einmal wieder die Tanker gefragt sind. Mittelhohe sechsstelligen Raten sorgen für exponentielle Renditen. **Hafnia Tankers** eilte sofort an das

öffentliche Segment in Oslo, **Euronav** ging daran, die Flotte weiter zu erneuern und alte Tonnage zu festeren Preisen abzustoßen.

In einem verrückten Markt ragte → **Nordic American Tankers** (NAT) noch heraus. Die Aktien wurden gehandelt wie noch nie, als der Marktwert die Milliarden-Dollar-Marke überstieg. An einem einzigen Tag hat der Kurs um 23 Prozent zugelegt, sich in einem Monat sogar verdreifacht. Auf derselben Welle schwammen **Tsakos** (TEN), **Tee-kay**, **DHT** und **Frontline**.

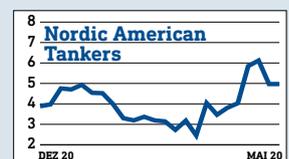
CONTAINER GEFASST

Während die Welt Erfahrungen im Lockdown macht, sorgen die Containerlinien dafür, dass Consumer-Electronics wie Router für das Homeoffice, Früchte, Kaffee und Fleisch dennoch zu den Menschen kommen. In hohem Maße bemerkenswert ist dabei, wie es den Linien in die- →



Carnival Corporation

••• Alle Gäste sind von Bord, die Kernzielgruppe der Älteren bleibt Risikogruppe. Der Kurs ist erwartungsgemäß abgesackt. Carnival konnte aber in der tiefsten Krise erfolgreich sechs Milliarden Dollar zusätzliches Kapital aufnehmen.

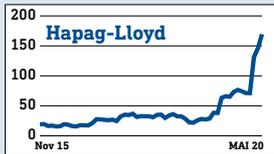


Nordic American Tankers

••• Plötzlich gehört die Reederei zu den Milliardenwerten, an einem Tag legte der Kurs um 23 Prozent zu. Die verzweifelte Suche nach Lagermöglichkeiten für Öl macht's möglich.



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



→ sen Zeiten gelang, die Frachtraten stabil zu halten. Die Leistung wurde allerdings mit drastischen Kapazitätsbeschränkungen erkaufte. Prognosen schwanken zwischen milde bis sehr negativ, abhängig davon, ob die Frachtraten weiter stabil bleiben.

Völlig losgelöst von der Realität auf den Märkten setzte der Aktienkurs von → **Hapag-Lloyd** seinen extremen Höhenflug fort. Manch Mitarbeiter hatte seine Anteile vom Börsengang schon bei 40 Euro mit 100 Prozent Gewinn verkauft. Jetzt rieb er sich die Augen, als die 157-Euro-

Marke überschritten wurde. Hintergrund bleibt aber der Bieterwettkampf der Großaktionäre um die wenigen frei verfügbaren Aktien. **Maersk** dagegen büßte im Zuge der Krise zunächst 40 Prozent an Wert ein, konnte sich im April aber schon wieder erholen. Langfristig werden die Vercharterer allerdings an dem Nachfrageschock zu knabbern haben.

Die Linien geben Chartertonnage zurück, und bei der langsamen Erholung über rund 18 Monate wird die Nachfrage nach Charterschiffen spärlich ausfallen. Entsprechend sackten

die Werte von **GSL, Danaos** und **Diana** um 50 Prozent ab.

BULKER GEMISCHT

Sollte die globale Rezession so heftig werden wie befürchtet, leiden vor allem die Major Bulks. Clarksons sieht schon 5 bis 10 Prozent weniger Ladung von Kohle, Stahl und Erz für 2020 voraus. Stabiler ist der Ausblick für Getreide und andere Minor Bulks. **Eagle (EGLE), Scorpio (SALT)** und **Star (SBLK)** mäanderten denn auch nach rund 40 Prozent Verlust in Erwartung weiterer Wirtschaftsdaten waagrecht vor sich hin. |•••

Hapag Lloyd

••• Der Aktienkurs der Hamburger Reederei profitiert geradezu surreal von dem Bieterwettkampf der Großaktionäre Kühne und CSAV um die wenigen freien Aktien.

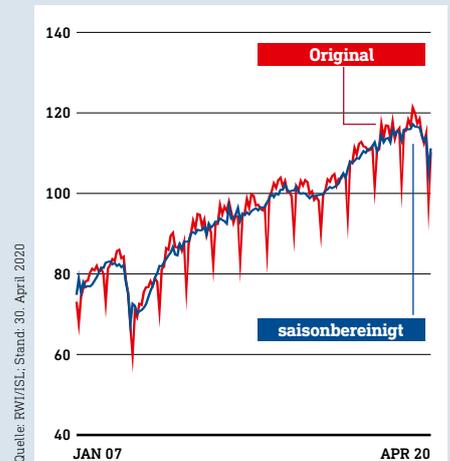
Quelle: Yahoo; Stand: 07. Mai 2020

RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

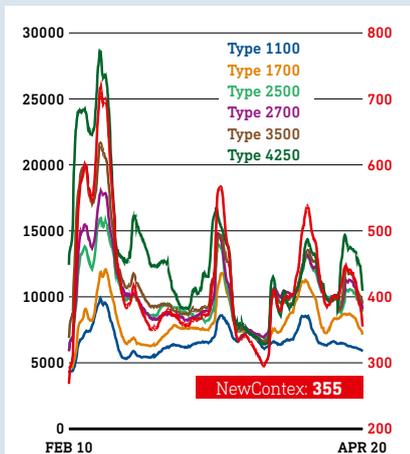
Normalisierung in China, weiterer Rückgang im Rest der Welt

••• Der Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist saisonbereinigt im März um 5,9 Punkte auf 111,2 gestiegen. Er liegt damit aber um vier Prozent unter dem Vorjahreswert. Die chinesischen Häfen kehrten wieder zum Normalbetrieb zurück. Sie schlugen nur gut ein Prozent weniger um als im Vorjahr. In den Häfen der anderen Länder machten sich der geringere Containerumschlag aus China und die Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie negativ bemerkbar. Deshalb wurde in diesem Monat eine Sonderauswertung unter Ausschluss der chinesischen Häfen vorgenommen. Der so ermittelte Index sank im März saisonbereinigt um drei Punkte gegenüber Februar und lag um 6,2 Prozent unter dem Vorjahreswert. Dieser Negativtrend dürfte sich fortsetzen. Der Index enthält erstmals auch Angaben für Antwerpen und Rotterdam.

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



Quelle: RWI/ISL; Stand: 30. April 2020



Quelle: VHBS; Stand: 30. April 2020

NEW CONTEX

Auf breiter Front sinkende Charrerraten

••• Der Abschwung im Chartermarkt für Containerschiffe hält an. In der Folge gab der vom Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. (VHBS) herausgegebene New ConTex Ende April weiter nach. Der Rückgang zum Vormonat betrug im Schnitt nun acht Prozent. Alle im Index erfassten Schiffstypen verloren recht deutlich. Einzige Ausnahme ist hier das 1.100-TEU-Segment, das bei 12-Monats-Kontrakten mit minus 2,3 Prozent (12 Monate) vergleichsweise gut dasteht. Dagegen verlor das Panamax-Segment hier gegenüber dem Vormonat fast 18 Prozent. Aufgrund dieser Entwicklung hat der Index nunmehr gegenüber dem Vorjahr 11,3 Prozent eingebüßt. Angesichts der Rücklieferungen, die in nächster Zeit zu erwarten sind, gibt es derzeit auch keine Impulse im Markt, die für steigende Charrerraten sprechen. Leider muss man davon ausgehen, dass das mindestens so lange so bleibt, bis die COVID-19-Infektionen weltweit unter Kontrolle gebracht sind.

www.vhbs.de



Willkommen. Das Forum ist die erste Adresse für den Austausch zur Schiffsfinanzierung.

Die letzte maritime Konferenz kurz vor Toresschluss

| Fachkonferenz | Neue Herausforderungen, innovative Konzepte, starke Partner: Beim Marine Money German Ship Finance Forum standen Zukunftsthemen im Fokus. Text: Gunther Meyn; Fotos: Marine Money 2020

Nur eine Woche später, und es hätte vermutlich gar nicht stattfinden dürfen: Das 19. Marine Money German Ship Finance Forum im Hamburger Hotel Grand Elysee war eine der letzten großen Fachkonferenzen der Stadt. Kurze Zeit später wurden im Zuge der Corona-Krise Veranstaltungen dieser Größenordnung reihenweise abgesagt.

| Saubere Renditen | Zwar hatte die Pandemie bereits ihre Schatten auf die Branche geworfen, doch die bestimmenden Themen waren andere. Ganz oben auf der Agenda: die wachsende Bedeutung ökologischer, ethischer und sozialer Verantwortung der

maritimen Branche im Allgemeinen und der Schiffsfinanzierung im Besonderen. So stand das erste Panel im Zeichen von „Environmental, Social and Governance“ (ESG). Nicht erst seit der „Fridays for Future“-Bewegung hat sich der Handlungsdruck erhöht.

Absichtserklärungen und Lippenbekenntnisse reichen künftig nicht mehr aus. Um langfristig erfolgreich zu bleiben, müssen auch die Unternehmen der maritimen Wertschöpfungskette Geschäftspolitik und Firmenphilosophie ESG-konform ausrichten. Vor allem Banken und Vermögensverwalter verschärften zuletzt die Kriterien. Goldman Sachs etwa – immerhin eine der weltweit

größten Emissionsbanken – bringt zukünftig keine Unternehmen mehr an die Börse, in deren Aufsichtsrat nicht mindestens eine Frau oder ein Mitglied einer anderen unterrepräsentierten Gruppe sitzt.

Grundsätzlich gilt für alle ESG-Bereiche: Je ausführ-

licher und aussagekräftiger das Reporting, desto besser die Chancen auf dem Kapitalmarkt. „ESG-Investitionen sollten jedoch zielgerichtet und sinnvoll auf das eigene Kernbusiness gerichtet sein“, rät Joachim Nahem von der Unternehmensberatung „The Governance Group“. Die Norweger helfen Kunden aus der maritimen Industrie bei der Erstellung von ESG-Reports.

| Mehr Transparenz | Einen gewissen Druck auch auf die Schiffsbetreiber werden künftig die „Poseidon Principles“ erzeugen. Laut Paul Taylor, Global Head of Shipping & Offshore bei Société Générale, haben sich bislang bereits 17 große internationale Banken dem selbstverpflichtenden Regelwerk angeschlossen. Die „Poseidon Principles“ verlangen, dass die CO₂-Emissionen in jeder Position der Schiffsportfolios gemäß IMO-Greenhouse Gas-Regelwerk jährlich offengelegt werden. Im Rahmen der Diskussionspanels wurde aber auch Kritik an diesen Verfahren geäußert – etwa von Christoph Toepfer, CEO von Borealis Maritime: „Kleinere Schiffstypen, insbesondere Feeder älteren →



Kontakt. Zahlreiche Teilnehmer, interessante Gespräche – auch in den Pausen.



Experte. Martin Stopford schwor die Branche auf Digitalisierung ein.



Anwalt. Dr. Stefan Rindfleisch fungierte in bewährter Manier als Gastgeber.



ESG-Strategin. Josefine Eggum ist Partnerin bei „The Governance Group“.



→ Baujahrs, sind bei der Kreditvergabe wegen ihrer ungünstigeren CO₂-Bilanz benachteiligt, obwohl sie häufig klassische und emissionsreichere Transportmittel wie Lkws ersetzen.“ Dieser positive Umweltaspekt werde in den „Poseidon Principles“ jedoch nicht berücksichtigt.

Konsequentes und transparentes Reporting erhöhe außerdem die Chancen zur Umsetzung von „Green Finance“-Projekten. Beispiel Teekay Shuttle Tankers: Der Schiffsbetreiber hat eine grüne Anleihe über 125 Millionen US-Dollar an der Osloer Börse platziert. Der Erlös wird unter anderem zum Bau von vier E-Shuttle-Tankern verwendet.

Einen breiteren ESG-Ansatz wünscht sich indes Rob Grol, Managing Director von Zeaborn Ship Management. Der Niederländer verdeutlichte anhand der 17 „Sustainable Development Goals“ der Vereinten Nationen, wo die Schifffahrtsindustrie bereits gut aufgestellt ist, darunter die Felder Ausbildung, Arbeitsschutz und Armutsbekämpfung. Grol hob außerdem die zentrale Funktion von Ship Managern bei der Umsetzung konkreter ESG-Ziele im täglichen Schiffsbetrieb hervor.

„Das ist schließlich unsere Kernkompetenz.“ Er forderte zusätzliche branchenübergreifende Anstrengungen in Sachen Nachhaltigkeit und Transparenz – auch um dem mitunter negativen Image der Schifffahrt entgegenzuwirken.

| Neue Player am Start | Klar ist: Reeder sind künftig gezwungen, sich um alternative Finanzierungsmodelle zu bemühen, da sich die Banken als klassische Partner weitgehend zurückgezogen haben. Zur Erinnerung: Im Zuge der Finanzkrise 2008 mussten die Geldinstitute Schiffskredite im Wert von mehr als 100 Milliarden Dollar abschreiben. In welchem Ausmaß die großen Geldinstitute ihre Portfolios verkauft haben, veranschaulichten Thomas Mazur, Partner bei Deloitte, und Axel Siepman, Managing Director bei Braemar Naves Corporate Finance, in ihren Charts.

Mittlerweile haben jedoch neue Player in der Schiffsfinanzierung Fuß gefasst. Ein Pionier ist Andreas Povlsen, Gründer von Breakwater Capital. Als die Tonnagemenge langsam wieder anstieg und damit auch der Bedarf nach frischem Kapital für Neubauprojekte wuchs,

entwickelte er mit seiner Investmentgesellschaft ausgeklügelte Kreditportfolios für institutionelle Investoren. Ein erfolgreiches Konzept: Innerhalb der letzten sechs Jahre hat seine Kreditplattform mehr als 2,5 Milliarden Dollar generiert. Povlsen unterstrich, dass sich Schiffseigner den technologischen Änderungen und Innovationen wie Artificial Intelligence und Machine Learning stellen müssten.

| Künftige Geldgeber | Die wohl unkonventionellste Finanzierungsart ist „Crowdfunding“. Noch gibt es in diesem Segment wenige Anbieter. Einer davon ist die Onlineplattform YieldStreet Marine Finance. Das FinTec-Unternehmen sammelt via App kleinere Beträge zum Erwerb eines Frachtschiffs, das an einen Reeder oder einen Ship Manager verleast wird. YieldStreet verfügt über ein Panel von mehreren 100.000 Anlegern. „Wir ermöglichen einer größeren Gruppe von Finanziers den Zugang zum Schiffsfinanzierungsmarkt“, erklärte Managing Director Stefanos Fragos.

Doch eignet sich dieses Konzept vieler kleiner, privater Geldgeber überhaupt für

die maritime Branche, die von persönlichen Beziehungen, engmaschigen Netzwerken und langfristigen Engagements geprägt ist? Christoph Toepfer ist da eher skeptisch. „Crowdfunding wird in der Schiffsfinanzierung keine größere Rolle spielen, sondern lediglich eine Nischenrolle einnehmen.“

Auch im Diskussionspanel „Secured Ship Finance – The Decade Ahead“ ging es um die künftige Fragmentierung des Markts. Jan-Philipp Rohr, Global Head of Shipping bei der Hamburg Commercial Bank, verwies zwar auf die schrumpfenden Margen im Schiffssegment und die höheren Eigenkapitalauflagen im Rahmen von Basel II. Dennoch sei ausreichend Potenzial im Markt, um beim Schiffsfunding auf dem jetzigen Niveau weiter aktiv zu bleiben. Laut Wijnand Botman, Managing Director von Direct Ship Finance, sind alternative Darlehensmodelle und Private Equity ganz klar auf dem Vormarsch. In den USA seien im letzten Jahr bereits 70 Prozent der Schiffsneubauten von Nicht-Banken finanziert worden. „Wir können schnellere Finanzierungszusagen machen und



Podium. In zahlreichen Diskussionen loteten die Experten neue Finanzierungsmodelle für maritime Projekte aus.

die Rückzahlungsmodalitäten flexibler anpassen, wenn die wirtschaftliche Situation es erfordert", so Botman. Direct Ship Finance, 2018 gegründet, hat sich auf Second-Hand-Schiffe im Größenbereich von 10 bis 15 Millionen Euro spezialisiert.

In ganz anderen Dimensionen denkt Thomas Kaas Christiansen, CCO der Shipping Division bei Minsheng Financial Leasing. Die Chinesen investieren jährlich im Volumen von 1 bis 2 Milliarden Dollar in Schiffsneubauprojekte und verchartern die Assets gegen Leasinggebühren an ihre Partner. Favoriert werden größere Neu-

bauprojekte und finanzstarke Leasingnehmer. Auch Christiansen sieht ein wachsendes Marktpotenzial für sein Geschäftsmodell, insbesondere in Europa. Einig waren sich die Panelteilnehmer über die zu erwartenden negativen Einflüsse und unabsehbaren konjunkturellen Auswirkungen der Corona-Krise.

Eine weitere potenzielle Finanzierungsquelle für Reeder ist „Family Office Money“, also Gelder aus der Vermögensverwaltung von Familienunternehmen. Laut Private Equity-Experte James Thomas gibt es derzeit mehr 4.000 Family-Trusts, die Summen jenseits von 100 Milli-



Banker. Philipp Wünschmann ist Shipping-Fachmann bei Berenberg.



Ermöglicher. Wijnand Botman, Chef von Direct Ship Finance.

onen Dollar verwalten, und über 400 Offices, die mehr als eine Milliarde Dollar investieren. 24 Prozent dieser Family-Trusts sind europäisch. „Es ist ein sehr vernetztes und schwer zugängliches System“, so Thomas. Sein Rat für Kapitalsuchende: „Wenden Sie sich an kleinere Familienunternehmen, die eigentümergeführt sind oder von einem klassischen Unternehmer gelenkt werden.“ Solche Investoren hätten nicht so sehr zyklische Entwicklungen im Fokus, sondern ließen sich über die emotionale Schiene gewinnen. „Die Strukturen sind oft fair und transparent. Es gibt Broker, die solche Kontakte herstellen.“

| Wohin geht die Reise? | In der abschließenden Diskussionsrunde ging es um die Zukunft der Schifffahrt. Zuvor hatte Clarksen-Legende Martin Stopford skizziert, wie moderne Technologien und alternative Schiffsantriebssysteme die maritime Branche künftig verändern werden. „Fossile Energieträger werden künftig durch emissionsfreie Kraftstoffe ersetzt“, so Stopford. Noch aber befänden sich die Entwicklung, Verfügbarkeit und Praxistauglichkeit sol-

cher Systeme am Anfang. Beispiel: „Will man ein großes Containerschiff im Asienverkehr mit dem neuesten Batterietyp betreiben, würde es 130 Prozent des Frachtraums einnehmen“, so Oystein Kalleklev, CEO, Flex LNG Management.

Die einhellige Einschätzung der Teilnehmer: Allein durch den Umstieg auf Alternative Fuels sind die IMO-2050-Ziele nicht zu erreichen. Stattdessen seien Maßnahmen wie Slow Steaming oder die Optimierung des Warenverkehrs – etwa mithilfe von Big Data – notwendig. Wie das geht, zeigte Scott Borgerson, Gründer und CEO von CargoMetrics. Das Unternehmen sammelt seit zehn Jahren sämtliche zugänglichen Daten der weltweiten Schiffsbewegungen und Warentransporte und entwickelt daraus mithilfe von Deep Learning exakte Vorhersagealgorithmen. „Wir helfen der Schifffahrt, effizienter und damit ökologischer zu werden“, verspricht Borgerson. Denn das hat das 19. Marine Money German Ship Finance Forum deutlich gemacht: Ökologische und soziale Verantwortung werden auch in der Schiffsfinanzierung zunehmend eine tragende Rolle spielen – auch nach Corona. |●●



Netzwerk. Angeregte Gespräche wie hier mit LISCR-Geschäftsführerin Merle Stilkenbäumer.

Fotos: Marine Money 2020

Corona & Co.: Versicherer im Krisenmodus

| Markt | Die großen P&I-Clubs sicherten sich auch bei den jüngsten Vertragserneuerungen zusätzliche Tonnage. Mit ihren Forderungen nach deutlich höheren Prämien konnten sich die Clubs aber nicht durchsetzen. Die Corona-Pandemie dürfte ihnen jetzt zusätzliche Probleme bereiten.

Die großen und finanzstarken P&I-Clubs der International Group (IG) zählten bei den Erneuerungen am 20. Februar 2020 wieder einmal zu den Gewinnern. Vor allem Marktführer Gard und North of England konnten die versicherte Tonnage deutlich steigern. Auch der mittelgroße Club Skuld legte wie im vergangenen Jahr zu.

Gard konnte die Tonnage um 15 Mio. Bruttoreumzahl (BRZ) auf 229 Mio. BRZ steigern. Von den bestehenden Mitgliedern seien 99 Prozent dem Club treu geblieben. Bei North wuchs die Tonnage von 147 Mio. BRZ auf mehr als 160 Mio. BRZ, teilte der Club mit.

| Harte Verhandlungen | Die Mitglieder der IG konnten bei den diesjährigen Erneuerungen zwar im Schnitt höhere Preise erzielen – aber weniger als erwartet. Die Mehrzahl der Gegenseitigkeitsversicherer hatte allgemeine Prämien erhöhungen (General Increases) von bis zu 7,5 Prozent angekündigt. Ausnahmen waren Marktführer Gard, der American Club und Britannia. Skuld arbeitet ganz ohne General Increases. Die Verhandlungen gestalteten sich laut dem Makler Gallagher härter als in den vergangenen Jahren – und die

Preissteigerungen fielen moderat aus.

Dabei könnten die Clubs höhere Prämieinnahmen gut gebrauchen. Schon im Geschäftsjahr 2018/2019 musste ein Großteil Schaden- und Kostenquoten von mehr als 110 Prozent vermelden: Jedem eingenommenen Euro standen 1,10 Euro für Schäden und

Preissteigerungen fielen moderat aus. Auch der Makler Aon rechnet damit, dass die Corona-Pandemie bei den Clubs für Einschlüsse sorgen wird. Der Makler erwartet, dass die Prämien deshalb über mehrere Erneuerungen steigen werden.

Die angespannte Lage führt dazu, dass auch eine Konsolidierung der Branche

Sollte ein Club ins Straucheln geraten, gäbe es für die stärkeren Rivalen zudem kaum Anreize für eine Übernahme. Vorteilhafter wäre es, einfach die attraktivsten Flotten einzusammeln. Aon glaubt, dass der Wunsch nach Wachstum bei den großen Anbietern Bewegung bringen könnte. „Wir wollen keine Reduzierung, die

Containerumschlag.
Die Coronakrise führt weltweit zu einem massiven Einbruch.



Verwaltungskosten entgegen. Zur Mitte des Geschäftsjahres 2019/2020 beklagten die meisten Clubs erneut technische Verluste. Bislang ließ sich dieses Defizit meist mit Gewinnen aus Investments ausgleichen – nach Ansicht von Gallagher ein Grund dafür, dass die Prämien erhöhungen schwächer als gewünscht ausfielen.

Auf die Kapitalanlagen als Ergebnisretter zu vertrauen, funktioniert allerdings nicht mehr, seit sich die Corona-Krise weltweit verschärft und für den tiefsten Absturz der Finanzmärkte seit der Finanz-

wieder aktiver diskutiert wird. Nach den abgebrochenen Merger-Gesprächen zwischen Britannia und dem UK Club 2016 lag das Thema erst mal auf Eis. Wie andere Makler sieht auch Gallagher in einer Reduktion der Club-Zahl nicht unbedingt einen Vorteil für die Reeder.

Kurzfristig kosten Fusionen viel Geld, auch wenn sich später Größenvorteile ergeben. Es stelle sich außerdem die Frage, wie eine Konsolidierung überhaupt vor sich gehen könne. Zusammenschlüsse werden nach Ansicht von Gallagher kaum freiwillig passieren.

einen Mangel an Auswahl mit sich bringt, gleichzeitig wollen wir aber auch keinen Club dahinsiechen sehen“, heißt es im aktuellen P&I-Bulletin von Aon.

| Starke Belastung | Die Clubs müssen auch auf der Schadensseite mit der Corona-Pandemie klarkommen. Wie groß die Folgen letztendlich sein werden, ist noch unklar. Makler weisen aber bereits darauf hin, dass es eine ganze Reihe von Haftungsszenarien gibt. So müssten die Clubs einspringen, sollte ein Reeder für Krankheit oder Tod von Crew-Mitgliedern



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

verantwortlich sein. Dazu gehören Krankenhaus- oder Bestattungskosten. Dasselbe gilt für Passagiere von Kreuzfahrtschiffen. Wenn der Reeder haftet, müsse der P&I-Club einspringen, so Aon.

Gebe es einen Covid-19-Ausbruch an Bord eines Schiffes, müsste die P&I-Deckung für zusätzliche Kosten, die dem Reeder entstehen, aufkommen, inklusive der für Quarantäne- oder Desinfektionsmaßnahmen. In den Fällen, in denen Kreuzfahrtschiffe deswegen die Reise abbrechen mussten, dürfte der Club für Erstattungen des Reeders an die Passagiere haften. Dazu gehört unter Umständen auch, die Passagiere zu ihrem Ziel- oder Abfahrtsort zu bringen.

Die P&I-Deckung greift laut Aon auch, wenn es durch einen Virusausbruch oder eine Quarantänemaßnahme zu Schäden an der Ladung oder einem Verlust von Waren kommt, für die der Reeder haftbar gemacht werden kann.

Muss ein Schiff von seiner vorgesehenen Route abweichen, um die medizinische Versorgung eines kranken Crew-Mitglieds oder Passagiers zu sichern, könnten die zusätzlichen Kosten in Form von Treibstoff, Lohn, Versicherungsprämien über den Club gedeckt sein. |●●●

UK P&I Club überträgt Asbest-Risiken an R&Q

●●● Der UK P&I Club gibt seinen Berufshaftpflicht-Bestand in die Abwicklung. Die Bücher gehen an Tochterfirmen des Run-off-Spezialisten Randall & Quilter Investment Holdings (R&Q). Run-off-Firmen übernehmen still-

gelegte Vertragsbestände und kümmern sich um die Schadenabwicklung, bis der letzte Vertrag ausgeführt ist. Bei den Beständen geht es um Verpflichtungen in Höhe von 103,8 Mio. Dollar. Der Großteil der Ansprüche entfällt auf

Seeleute, die auf Schiffen Asbest ausgesetzt waren. Die Fälle reichen bis in die 1950er-Jahre zurück. Für Versicherer sind Asbestschäden schwer zu kalkulieren, denn es dauert oft 40 Jahre, bis Symptome einer Krankheit auftreten.

Skuld mit Veränderungen im Londoner Management

●●● Der norwegische P&I-Club Skuld hat Veränderungen im seinem Londoner Management-Team angekündigt: Chief Business Development Officer Gregory Thomas wird am 1. Juli das Londoner Team verlassen und sich künftig vom Osloer Hauptsitz aus um die Weiterentwicklung von Skulds kommerziellem Geschäft kümmern.

West kauft Anteile von Nordic Marine Insurance

●●● Der P&I-Club West of England beteiligt sich am schwedischen Schiffsversicherer Nordic Marine Insurance (NMI). Es geht um die 44,48 Prozent, die der Schiffsversicherer Alandia seit 2018 hält. Die Finnen hatten bereits seit 2013 eng mit NMI zusammengearbeitet und wollen das auch weiter tun. Alandia kann sich nach dem Verkauf wieder verstärkt auf seine Kernprodukte – Hull & Machinery und Loss-of-Hire-Deckungen – kümmern.

NMI ist ein Nischenversicherer, der eine Reihe von Spezialdeckungen für Reeder im Angebot hat, wie Verspätungsdeckungen oder auch Cyberversicherungen. Das Unternehmen wurde 2012 gegründet und hat seine Zentrale in Stockholm, dazu kommt eine Niederlassung in Athen.

West P&I will mit der Übernahme sein Angebot für Reeder erweitern und seine Präsenz in Skandinavien stärken.

www.westpandi.com



Freie Reedereiinspektoren - Marine Superintendents Ltd.

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand / Germany

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

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

„Polarstern“-Expedition muss umdisponieren

●●● Die Corona-Pandemie trifft auch die größte Arktis-Expedition aller Zeiten: Eigentlich sollte das Forschungsschiff „Polarstern“ ein ganzes Jahr im Eis festgefroren bleiben. Doch weil wegen Corona keine Versorgungsflüge und -fahrten mehr möglich sind, muss

die arktische MOSAiC-Expedition nun umdisponieren.

Die aktuelle Crew bleibt knapp zwei Monate länger im Eis, dann wird die „Polarstern“ ihren eisigen Liegeplatz vorübergehend verlassen. Das

Schiff wird dann bis vor die Küste von Spitzbergen fahren und sich dort mit den zwei deutschen Forschungsschiffen „Sonne“ und „Maria S. Merian“ treffen. Diese haben dann die neuen Teilnehmer der Expedition aus Bremerhaven

Zubringer.

Die „Maria S. Merian“ bringt Vorräte und die neue Crew.



abgeholt und auch neue Vorräte für die Driftstation an Bord.

Unterdessen wurde das Vergabeverfahren für den Nachfolgebau des Eisbrechers „Polarstern“ abgebrochen.

www.awi.de

Foto: Alfred-Wegener-Institut / Michael Gutische, Universität Hamburg / LDP / K. v. Bröckel

Leitmesse verschoben

●●● Die ursprünglich für September vorgesehene SMM in Hamburg wird wegen der Corona-Pandemie auf Anfang 2021 verschoben. Sie soll nun vom 2. bis 5. Februar stattfinden. Im Fokus der Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft stehen alternative Antriebstechnologien und Digitalisierung. Es werden rund 2.000 Aussteller und 50.000 Besucher erwartet.

www.smm-hamburg.com



Foto: HMC / Michael Zapf

Rätsel im marinen Stickstoffkreislauf gelöst

●●● Der Briese-Preis für Meeresforschung 2019 geht an Dr. Katharina Kitzinger vom MPI Bremen. Die Jury würdigt damit ihre herausragende Forschung zu Schlüsselprozessen des Stickstoffkreislaufes im Meer, den daran beteiligten Mikroorganismen und den Besonderheiten ihres Stoffwechsels. Dazu kombinierte sie anspruchsvolle Labormethoden mit Experimenten auf See, die letztendlich entscheidend für ihre Ergebnisse waren.

Der von der Reederei Briese gestiftete und vom Leibniz-Insti-

Übergabe. IOW-Direktor Ulrich Bathmann (links), Preisträgerin Katharina Kitzinger (Max-Planck-Institut für Marine Mikrobiologie) und Kapitän Klaus Küper von der Briese-Reederei (rechts).

tut für Ostseeforschung Warnemünde (IOW) wissenschaftlich betreute Preis für herausragende Doktorarbeiten in der Meeresforschung ist mit 5.000 Euro dotiert. Er wurde dieses Jahr zum 10. Mal am IOW verliehen.

www.briese-research.de



Foto: IOW (D. Amm)

Hapag-Lloyd: 50 Prozent weniger CO₂

Die Hamburger Linienreederei Hapag-Lloyd hat ihren aktuellen Nachhaltigkeitsbericht vorgelegt, der ökologische, ökonomische, soziale und qualitative Belange umfasst. Ein Highlight: Im Vergleich zum Referenzjahr 2008 konnten die spezifischen CO₂-Emissionen, das heißt der CO₂-Ausstoß pro TEU-Kilometer, um 50 Prozent gesenkt werden. „Nachhaltigkeit ist

kein 100-Meter-Lauf, sondern ein Marathon. Insofern bleibt das Thema dauerhaft und hoch priorisiert auf unserer strategischen Agenda. Auch und gerade in diesem für uns alle außergewöhnlichen Jahr 2020“, sagt CEO Rolf Haben Jansen. Jetzt sollen u.a. technologische und digitale Innovationen weitere Emissionssenkungen bringen.

www.hlag.com



Ökobilanz. Der Nachhaltigkeitsbericht 2019 ist online verfügbar.

Foto: Hapag-Lloyd

AIDA Cruises zum Top-Arbeitgeber gekürt

AIDA 20 gehört zu den zwanzig besten Arbeitgebern in Deutschland. Die Auszeichnung kommt vom Top Employers Institute, einer weltweit renommierten Einrichtung für

die Zertifizierung von herausragenden Mitarbeiterbedingungen. Es

kürt jährlich in einer umfassenden Studie die Top-Arbeitgeber des Landes.

AIDA beschäftigt rund 15.000 Menschen.
www.aida.de/careers



Foto: AIDA Cruises

Wo geht das ganze Plastik hin?

Das am GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel koordinierte Forschungsprojekt HOTMIC will in den kommenden drei Jahren Wissenslücken zum Verbleib des Plastiks in den Ozeanen schließen. Sechs europäische Länder fördern es im Rahmen der EU-Programm-Initiative „Gesunde und produktive Meere und Ozeane“ (JPI Oceans). Die erste HOTMIC-Expedition mit dem Forschungsschiff „Alkor“ fand bereits statt. www.geomar.de



Forschung. Untersuchung der Mikroplastikkonzentration an der Oberfläche.

Foto: Expeditionsteam AL534/2; Mark Lenz/GEOMAR

IMPRESSUM

Deutsche Seeschifffahrt

Verlag/Herausgeber

Verband Deutscher Reeder e.V., Burchardstraße 24, 20095 Hamburg
www.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
Christian Priepke
Tel.: 0152 02 88 74 98
vermarktung@jdb.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2020

Abonnements und Vertrieb

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

Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

© rzaru - stock.adobe.com

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



Abschreckung wirkt

| Piraterie | Horst Rütten und sein Team von der i.b.s. International Operative Services aus Hamburg schützen Schiffe und ihre Besatzung vor Angriffen von Piraten. Text: Sebastian Meißner

Als Horst Rütten 2005 von einer Hamburger Reederei gefragt wird, ob seine Firma auch den Schutz vor Piraten auf See gewährleisten kann, ist er zunächst verduzt. „Ich dachte, Piraten gäbe es schon seit vielen Jahrzehnten nicht mehr“, erzählt der Geschäftsführer der i.b.s. International Operative Services. Das Unternehmen hatte er 1996 gegründet, um unter anderem bewaffneten Personenschutz anzubieten. „Wir sind, was man klassischerweise als Bodyguards bezeichnet.“

| Schnellstmöglich verfügbar | Die zunehmenden Überfälle auf Schiffe vor der somalischen Küste und im Golf von Aden aber erforderten neue Maßnahmen. Denn

rund 1.000 Piraten waren zwischen 2000 und 2011 in diesem Gebiet aktiv. Und so integrierte Rütten 2006 ein neues Geschäftsfeld: die „Maritime Division“. „Wir waren das erste deutsche Unternehmen, das im Arabischen Meer Begleitschutz an Bord anbot.“ Eine enorme Herausforderung, denn zwar waren die geografischen Gegebenheiten bekannt, die genaue Gefahrenlage jedoch zunächst nicht.

Rütten und sein Team arbeiteten sich systematisch in die Aufgabe ein. „Wir haben Informationen eingeholt, Sicherungskonzepte für Schiffe sowie Coachings für Besatzungen entwickelt und unsere Mitarbeiter entsprechend geschult, um schnellstmöglich einsatzbereit zu sein.“ Dabei kam Rütten seine Vergangenheit

als Marinesoldat zugute. „Als ehemaligem Radar-Unteroffizier im Flottendienstgeschwader war mir natürlich die zivile wie auch die militärisch maritime Terminologie bekannt. Das ist sicherlich ein Vorteil gegenüber anderen Anbietern“, sagt der geprüfte Sicherheitsfachwirt (FH) des Fachbereichs Polizei.

Auch sein Studium des Sicherheitsmanagements in Kiel hat ihm geholfen, die passenden Konzepte zu entwickeln, denn seit 2013 benötigen private Sicherheitsunternehmen, die bewaffnete Piratenabwehr auf Seeschiffen unter deutscher Flagge anbieten möchten, eine Genehmigung des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA). i.b.s. ist heute eines von weltweit nur noch drei Unternehmen – ein britisches und zwei deutsche –, die diese Zulassung besitzen.

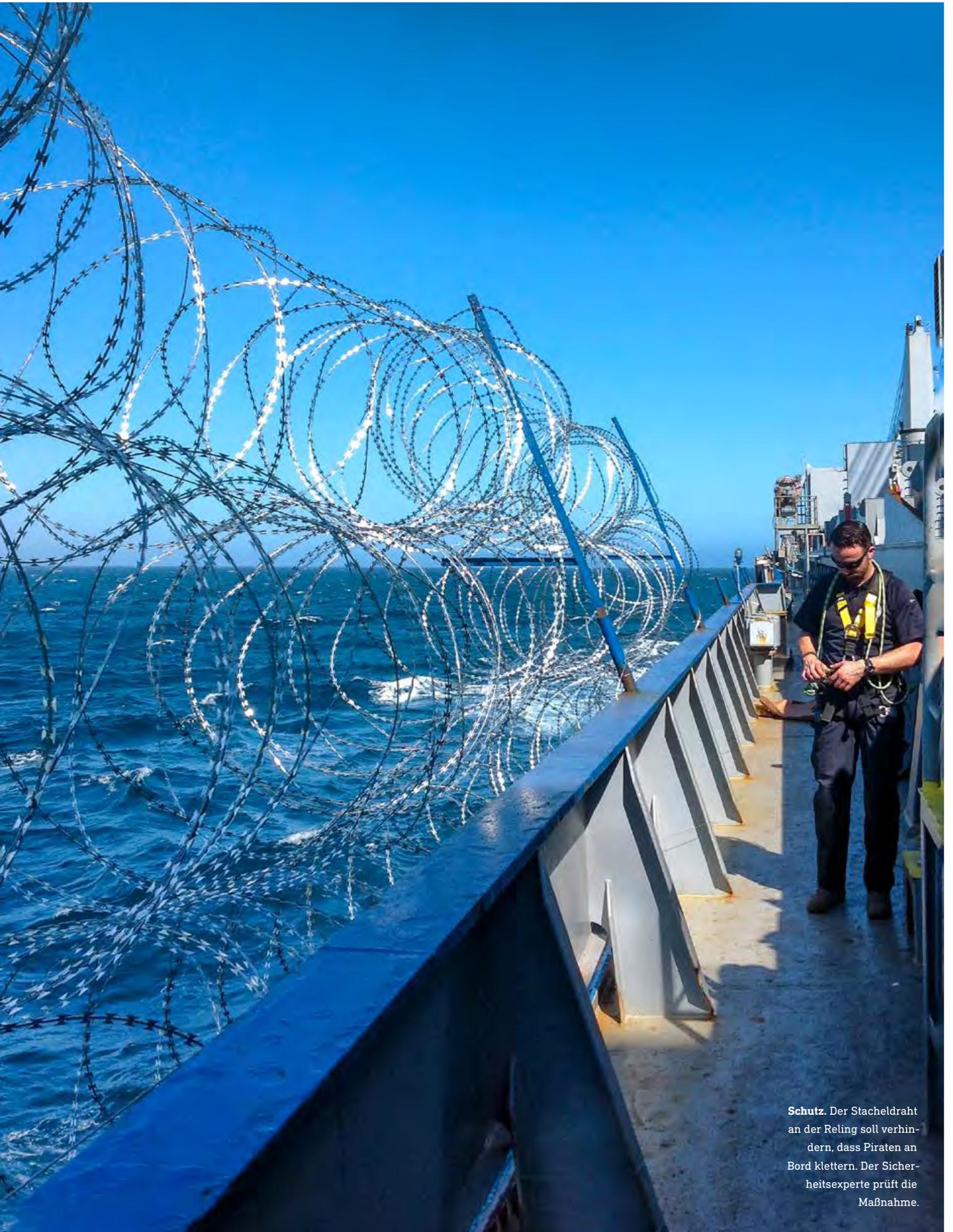


Fotos: i.b.s. International Operative Services

Verwandlung.

Geschäftsmann und Ex-Soldat: Horst Rütten hat Sicherheit zu seinem Business gemacht.

| Rund um die Uhr präsent | Gesetzeskonform schickt Rütten pro Einsatz immer ein Team aus vier Maritime Operators auf die Schiffe. Ein Einsatz dauert je nach Route drei bis vier Wochen. „Meine Mitarbeiter arbeiten während dieser Zeit durchgehend in 4-Stunden-Schichten und sind somit rund um die Uhr präsent“, sagt er. Ausgestattet sind sie dem deutschen Waffengesetz entsprechend u.a. mit halbautomatischen Gewehren, halbautomatischen Pistolen als Back-up, ca. 1.000 Schuss Munition sowie ballistischen Westen und Helmen, die die i.b.s.-Mitarbeiter vor dem Beschuss durch Piraten schützen →



Schutz. Der Stacheldraht an der Reling soll verhindern, dass Piraten an Bord klettern. Der Sicherheitsexperte prüft die Maßnahme.



Foto: Navfor

Verteidigung. Wenn Kundschafter i.b.s.-Leute an Bord entdecken, nehmen sie meist von ihrem Vorhaben Abstand.

Begleitung. Die Fregatte „Augsburg“ gibt einem Handelsschiff am Horn von Afrika sicheres Geleit.

→ sollen. Diese greifen in der Regel mit Kalaschnikows des Typs AK74 und Panzerfäusten des Typs RPG an.

Bei der Rekrutierung von Mitarbeitern legt Rütten höchste Standards an. „Meine Leute haben in der Regel einen militärischen Hintergrund. Dadurch kann ich sicherstellen, dass sie längerfristige Auslandsabwesenheiten gewohnt sind, die notwendige Disziplin und Belastbarkeit mitbringen und Englisch in Wort und Schrift beherrschen.“

Ein seemännisches Basistraining sowie ein Seetauglichkeitszeugnis sind weitere Voraussetzungen. Außerdem müssen sie alle sechs Monate ein aktuelles polizeiliches Führungszeugnis vorlegen und alle drei bis sechs Monate zum Drug & Alcohol-Screening. „Fast alle Operator von i.b.s. sind Familienväter und nicht besonders scharf darauf, ihre Waffe zu gebrauchen. Wir wollen Sicherheit gewährleisten und

keine Schlachten schlagen“, erklärt Rütten. In der Hochzeit der Piraterie zwischen 2006 und 2011 kostete ein Sicherheitsteam von i.b.s. mehrere Zehntausend Dollar pro Monat. Davon wurden nicht nur die Einsatzkräfte bezahlt, sondern auch sämtliche administrativen und logistischen Kosten.

Eine Investition, die sich bezahlt macht: In nunmehr fast 14 Jahren haben die Männer der i.b.s. unzählige Schiffe und Yachten sicher durch das Gefahrengebiet gebracht. Wirklich brenzlige Situationen gab es dabei zum Glück nicht. „Meist schießen die Piraten einen Späher voraus. Wenn der sieht, dass wir an Bord sind, vermeiden Piratengruppen die Konfrontation“, sagt Rütten. Ein Feindbild sieht er in den Piraten nicht, spricht stattdessen von „kriminellen Gegenüber“. Die Beweggründe der Piraten findet er nicht akzeptabel, aber nachvollziehbar. „Man hat ihnen die Fischgründe leer gefischt, mit Giftmüllver-

klappung verseucht und ihnen damit eine wichtige Existenzgrundlage genommen.“

| Neue Hot Spots | Heute hat sich die Lage vor Somalia weitgehend beruhigt. Militärschiffe flankieren einen dauerhaften Sicherheitskorridor, bewaffnete Teams begleiten weiterhin Handelsschiffe durch den Indischen Ozean, und viele Piraten können sich heute wieder der Fischerei widmen, da sich die Fischfanggründe zwischenzeitlich wieder erholt haben.

Die kritischen Pirateriegebiete liegen heute in der Straße von Malakka und vor Westafrika. i.b.s. konzentriert sich wieder deutlich stärker auf die professionelle Transportbegleitung an Land, hält jedoch das spezielle Know-how für Einsätze auf See bereit. „Das Problem kann jederzeit wieder auftreten, und wenn es so weit ist, werden wir ein professioneller Partner für Reedereien sein“, sagt Rütten. |●●●



Fotos: i.b.s. International Operative Services

Abwehrbereit. Für den Ernstfall sind die Sicherheitsteams optimal trainiert und ausgerüstet.



Kooperativ. Die Zusammenarbeit mit der Crew ist eng.



Weltweite Piratenaktivitäten

••• Lange Zeit waren die Piraten am Horn von Afrika unter Seeleuten besonders berüchtigt. Inzwischen werden neun von zehn Schiffsentführungen von der anderen Seite des Kontinents gemeldet: aus dem Golf von Guinea. Über 6.000 Kilometer erstreckt er sich von Angola bis nach Senegal.

Zwar werden weltweit immer weniger Besatzungsmitglieder von Piraten entführt, doch im Golf von Guinea ist der Trend gegenläufig: Dort verdoppelte sich die Zahl von 2018 bis 2019 auf 121. Im vierten Quartal 2019 entfielen alle vier der weltweit registrierten Schiffsentführungen auf die Region, außerdem zehn der elf Schiffe, die unter Beschuss geraten waren. Problem: Da sich die Überfälle in Hoheitsgewässern der westafrikanischen Staaten abspielen, sind Eskorten oder bewaffnete Teams an Bord nicht zulässig.

icc-ccs.org





Begrüßung.
Dr. Wilfried Vysložil,
Vorstandsvorsitzender
von „SOS-Kinderdörfer
weltweit“, zu Besuch
in Dschibuti.

Fotos: SOS-Kinderdörfer



Durchstarterin.

Mariam Samod qualifizierte sich
im ELC für ein Stipendium.

Eine Oase der Bildung

| Soziales Engagement | Der VDR hat das E-Learning-Zentrum der „SOS-Kinderdörfer“ in Dschibuti unterstützt. Es gibt jungen Menschen eine Perspektive. Eine von ihnen ist Mariam Samod. **Text: Norbert Robers**

Viele Häuser und Straßen sind verrottet, der Wind treibt den Müll durch die Gassen, an fast jeder Straßenecke lungern Bettler. Wer durch Dschibuti, die Hauptstadt der gleichnamigen Republik, läuft, muss viel Ungeohntes und noch mehr Armut ertragen. Natürlich gibt es in der rund 500.000 Einwohner zählenden Metropole auch bessere Viertel. Balbala zählt definitiv nicht dazu.

Etwa die Hälfte der Hauptstädter lebt in dem Elendsviertel südwestlich des Stadtzentrums. Sie fristen ihr Dasein in Wellblechhütten. Jobs? Zukunftspläne? Perspektiven? Der Großteil der Bewohner Balbalas denkt nicht weiter als 24 Stunden voraus – für die meisten von ihnen geht es allein ums Überleben. Jeden Tag.

| Oase des Lernens | Allerdings hat sich unter den Jugendlichen in Balbala herumgesprochen, dass es einen Ort der Hoffnung für sie gibt: einen Gebäudekomplex, der in den Jahren 2013 und 2014 auf einer ehemaligen Müllhalde errichtet wurde. Dahinter verbirgt sich das „E-Learning-Center“ (ELC), das „SOS-Kinderdörfer“ mit Unterstützung des Verbands Deutscher Reeder (VDR) und des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung errichtet hat. Es wirkt im tristen Balbala wie eine strahlende Oase.

Mariam Samod wusste um ihre Chance, als sie 2015 für den zehnmonatigen ELC-Kurs akzeptiert wurde. „Sie war vor allem in den Sprachkursen extrem fleißig, sie zeigte noch mehr Engagement als alle anderen“, erinnert sich ELC-Leiterin Kadia

Ali. Dabei war nicht nur ihr Mariams Talent und Einsatz aufgefallen. Auch der VDR verband war so angetan, dass er der jungen Frau ein Stipendium für eine dreijährige Schiffsmanagement-Ausbildung im Hafen der kenianischen Hauptstadt Mombasa



Tor zum Leben.
Der Hafen von Dschibuti
bietet vielen Anwohnern
eine berufliche Perspektive.

Reederverband als Hoffungsgeber

„Als ich aufgenommen wurde, war das, als würde sich der Himmel aufhellen“, erinnert sich Mariam Samod. Im E-Learning-Center (ELC) stellte die 23-Jährige die Weichen für ihre berufliche Zukunft. Das Programm ist speziell auf den Arbeitsmarkt

IT-Schulung.

Zehn Monate dauert die Ausbildung am ELC. Ein Schwerpunkt liegt auf EDV und Informatik.



Rückblick.

Die Deutsche Seeschiffahrt berichtete in der Ausgabe 03/2014 vom dem sozialen Bildungsprojekt.

rums Englisch und Französisch gepaukt, EDV- und Informatik-Grundkenntnisse erlernt und sich spezielle Berufsfelder wie etwa Logistik erschlossen – in einer Stadt mit fünf Häfen eine wichtige Qualifikation.

Unter den Abgängern sind Fensterbauer, Näherinnen, Soldaten, Techniker und Hafearbeiter. „150 von ihnen haben einen gut bezahlten Job gefunden“, sagt Dr. Wilfried Vyslozil, Vorstandsvorsitzender von „SOS-Kinderdörfer weltweit“. Für 16- oder 17-Jährige steht in diesem Land beim Übergang ins Erwachsenenleben alles auf dem Spiel. „Statt in die Kriminalität oder Hoffnungslosigkeit abzugleiten, haben manche von ihnen jetzt die Chance, zu Leistungsträgern ihres Landes zu werden“, so Vyslozil.

| Ort der Begegnung | Den Verantwortlichen ist es zudem wichtig, dass das ELC nicht zu einer abgeschotteten Festung in einem problematischen Viertel wird – es soll vielmehr ein Ort der nachbarschaftlichen Begegnung, der Ausbildung und Integration für die gesamte Gesellschaft sein. Die Leiterin wohnt mit ihren drei Kindern nur wenige Minuten entfernt mitten in Balbala, es gibt gemeinsame Open-Air- und Sportveranstaltungen, und mit den Bewohnern Balbalas will man sich um mehr Sauberkeit kümmern. „Vielleicht sollten wir das ELC in ‚Youth Power Center‘ umbenennen“, meint Dr. Wilfried Vyslozil. „Denn in zehn Jahren werden wir sehen, mit wie viel Selbstbewusstsein und Kreativität diese jungen Menschen ihr Land in eine bessere Zukunft führen.“ Sich einer Piratenbande anzuschließen, ist keine Option mehr. **|•••**

in Dschibuti abgestimmt: Die Jugendlichen werden in den Bereichen Verwaltung, Handel und Tourismus ausgebildet.

Dass es das Zentrum überhaupt gibt, ist nicht zuletzt dem finanziellen Engagement des VDR und seiner Mitglieder zu verdanken. „Die Piraterie am Horn von Afrika bereitete uns damals große Sorge. Mit dem Zentrum wollten wir dem etwas entgegensetzen – und jungen Menschen eine Perspektive geben“, sagt Präsidiumsmitglied Ralf Nagel. Die Anschubfinanzierung ist mittlerweile erfolgreich abgeschlossen.

spendierte. „Ich bin unendlich glücklich“, sagt Mariam. „Das ELC war mein Sprungbrett – und das Stipendium hat mir Möglichkeiten eröffnet, von denen ich vorher nicht mal geträumt habe.“ Im Hafen von Mombasa, dem wichtigsten Hafen in Ostafrika, hat sie alles rund um die technische und kaufmännische Betriebsführung von Seeschiffen gelernt. Ihre Sprachkenntnisse hat sie auf fünf Sprachen erweitert.

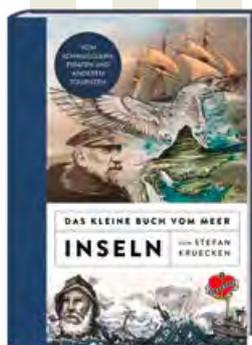
In diesem Jahr wird die 23-Jährige ihre Ausbildung abschließen und in ihre Heimat zurückkehren. Am liebsten würde Mariam dann im Tourismus arbeiten. Außerdem möchte sie sich dafür einsetzen, dass mehr Frauen die Chance auf Bildung bekommen. Denn dass sich Mariam in einer männerdominierten Gesellschaft erfolgreich durchgesetzt hat, ist nicht selbstverständlich. Im ELC kennt jeder ihren Namen – Mariam ist das Vorbild schlechthin. Auch Chechem Kasim eifert ihr nach. Wie Mariam bekam er vom VDR ein Stipendium, um sein Diplom in „Maritime Management“ zu machen. Sein nächstes Ziel: ein Studium in Nairobi.

| Wichtige Qualifikationen | Selbstbestimmt über die Zukunft entscheiden, das ist auch der Traum der anderen ELC-Schüler. Insgesamt 1.600 junge Männer und Frauen haben seit der Eröffnung des Zent-



Fotos: @homocosemicos - stock.adobe.com

| PUBLIKATIONEN |



Kleine Inselfluchten

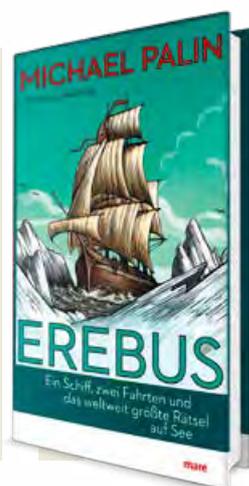
●●● Irgendwo ins grüne Meer / Hat ein Gott mit leichtem Pinsel / Lächelnd, wie von ungefähr / Einen Fleck getupft: Die Insel! So liebevoll beschreibt der Schriftsteller und Dichter James Krüss seine Heimat Helgoland. Lummen-sprung, Halunder, zollfreies Einkaufen: Was das Leben auf der Insel ausmacht, wollten die Autoren Stefan Kruecken und Olaf Kanter wissen – nicht nur auf Helgoland. Sie haben weltweit nach dem besonderen Inselgefühl gesucht.

„Das kleine Buch vom Meer“ ist ein Sammelsurium von Inselgeschichten. Von Nantucket und Key West über Spitzbergen und die Fire Islands bis ganz in den hohen Norden: Kruecken und Kanter haben so allerlei Erzählungen, Balladen, Fotos, Illustrationen, Gedichte und Fakten verschiedenster Inseln zusammengetragen. Dem Leser bieten sie so eine kleine Alltagsflucht: Buch aufblättern, eine Insel besuchen und für die Lesezeit der Geschichte in eine andere Welt eintauchen.

So unterschiedlich die Beiträge zu den Inseln auch sind, eines haben sie gemein: die liebevolle Gestaltung. So ist nicht nur das Lesen ein Genuss, sondern auch das Betrachten der bunten Seiten.

Stefan Kruecken und Olaf Kanter.

Das kleine Buch vom Meer: Inseln. Ankerherz Verlag. 234 Seiten. 24,90 Euro.



Tödliche Expedition

●●● Er kann nicht nur lustig: Michael Palin, Mitglied der legendären britischen Comedy-Truppe „Monty Python“, ist auch Buchautor. Sein neuestes Werk handelt von der Geschichte der „HMS Erebus“. Sie war das Flaggschiff der Franklin-Expedition im Jahre 1845, die endlich einen Weg durch die Nordwestpassage finden sollte. Zuvor hatte James Clark Ross mit ihr bereits erfolgreich die Antarktis erkundet.

„Erebus“ ist eine detailreich erzählte Schiffschronologie, die sich teilweise wie ein spannender Abenteuerroman liest. Man taucht geradezu ein in die Epoche der großen britischen Entdecker im 19. Jahrhundert – furchtlose Pioniere, die zu ihrer Zeit als Helden verehrt wurden. Für sein Buch hat Palin zahlreiche Stationen der „Erebus“-Expeditionen bereist – und vermittelt dem Leser damit zusätzlich Eindrücke aus erster Hand.

Das Ende der schicksalhaften letzten Reise ist bekannt: Schiffe und 129 Besatzungsmitglieder verloren den Kampf gegen das tödliche Packeis. Erst 2014 und 2016 konnten die Wracks der „Erebus“ und ihres Schwesterschiffs „HMS Terror“ gefunden werden.

Michael Palin. Erebus – Ein Schiff, zwei Fahrten und das weltweit größte Rätsel auf See. mareverlag. 400 Seiten. 28 Euro.



Auf den Grund gegangen

●●● Die legendäre „U96“ hat durch den Filmklassiker „Das Boot“ Kultstatus erlangt. Zwei Personen sind untrennbar mit dem „Star“ der deutschen U-Boot-Flotte verbunden: Kriegsberichterstatter und Erfolgsautor Lothar-Günter Buchheim sowie der ehemalige „U96“-Kommandant Heinrich Lehmann-Willenbrock, die Filmfigur „der Alte“.

Der eine erlangt durch die Verfilmung seines Bestsellers Weltruhm. Der andere heuert nach dem Krieg als Handelskapitän bei diversen Reedereien an und führt ein Leben jenseits des Rampenlichts. Doch was für ein Mensch war der echte „Alte“ wirklich? Was hat sich damals tatsächlich auf der „U96“ abgespielt? Was wurde geschönt?

Gerrit Reichert ist diesen Fragen in „U96 – Realität und Mythos“ nachgegangen. Anhand von Tagebuchaufzeichnungen, Briefen und Gesprächen mit Zeitzeugen bringt er mitunter verblüffende Erkenntnisse ans Licht. Geklärt wird auch, warum die 44-jährige Freundschaft zwischen Buchheim und Lehmann-Willenbrock am Ende zerbrach. Auch hier spielen „Realität und Mythos“ eine Schlüsselrolle – so viel sei verraten.

Gerrit Reichert. U96 – Realität und Mythos.

Der Alte und Lothar-Günter Buchheim, Mittler im Maximilian Verlag. 232 Seiten. 29,95 Euro.

Wir setzen maritime Highlights



LESEN SIE JETZT

REGELMÄSSIG DAS

PREMIUMMAGAZIN

Deutsche Seeschiffahrt

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

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



smm-hamburg.com/trailer

the leading international
maritime trade fair



driving the maritime transition

2 - 5 feb 2021
hamburg

From advanced ship operation and fleet maintenance to meeting IMO regulations, technological change in the maritime industry impacts shipping companies everywhere. At SMM, you can meet the world's leading suppliers for your business. Be there to discover solutions that make shipping greener, smarter and safer:

- 2,200+ exhibitors from the entire maritime value chain
- 50,000 industry professionals from 120+ countries
 - Hall A5 dedicated exclusively to green propulsion
 - Special theme routes for visitors, e.g. Green Route
- Top-notch conferences and first-class networking events

SMM
rescheduled for
2 - 5 feb 2021
save the date

 Hamburg
Messe + Congress



 smm-hamburg.com/news

 [linkedin.com/company/smmfair](https://www.linkedin.com/company/smmfair)

 twitter.com/SMMfair
#SMMfair

 [facebook.com/SMMfair](https://www.facebook.com/SMMfair)

 [youtube.com/SMMfair](https://www.youtube.com/SMMfair)