

Deutsche Seeschifffahrt

4. Quartal 2019

VDR Verband
Deutscher
Reeder

www.reederverband.de



14 | RECYCLING



Wie sich Indiens Abwrackwerften verändert haben

22 | SERIE



Wie Tim Ponath die Buxtehuder Reederei NSB in die Zukunft steuert

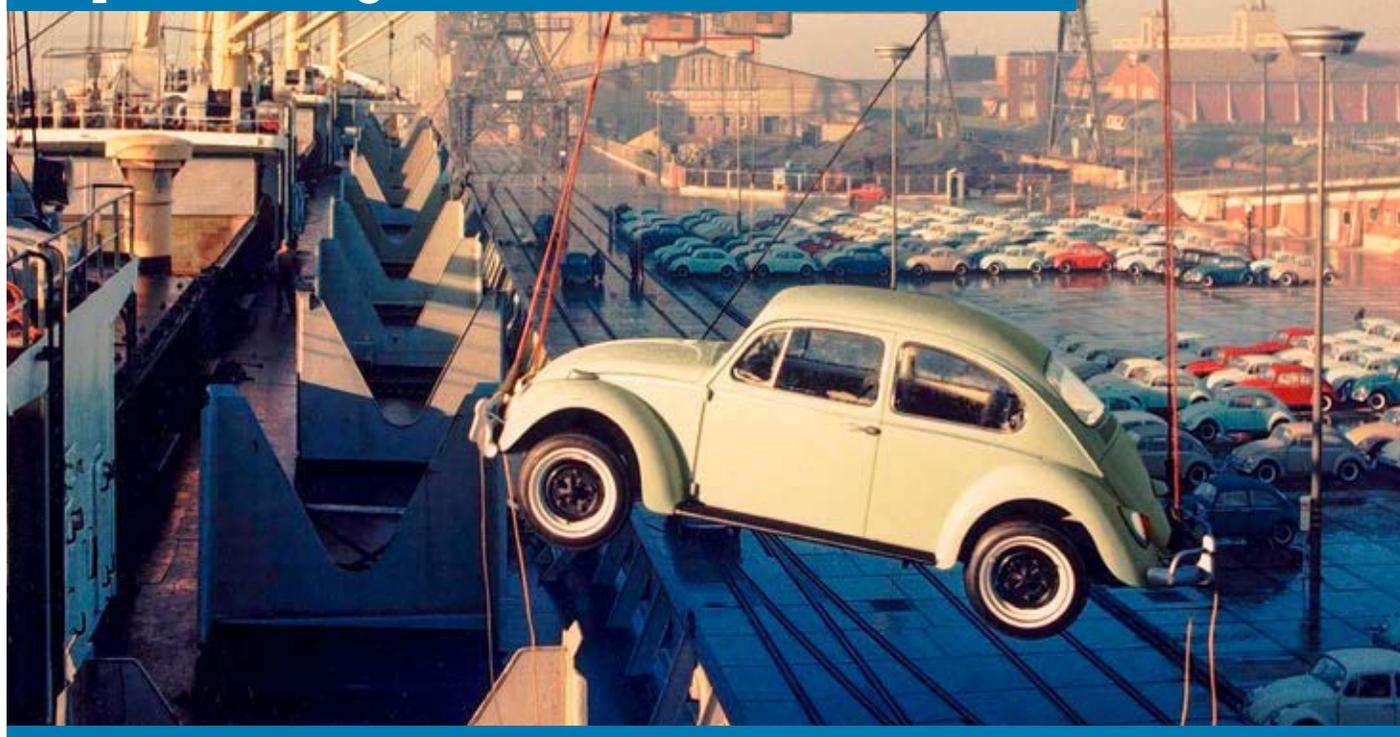
50 | UMWELT



Wie die deutsche Kreuzfahrtbranche in Klimaschutz investiert

34 | LOGISTIK

Autotransport: Wie Deutschlands Exportschlager nach Übersee kommt



IMO 2020.

Wir haben die passende Pumpe!

- Schwefelarme Kraftstoffe.
- Marinedieselöle.
- Scrubber Retrofit.



KRAL

www.kral.at

Foto: Joerg Schwalfenberg



Mehr Tempo, bitte

••• Die deutsche Seeschifffahrt verändert sich. Weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit vollzieht sich im Norden Deutschlands ein tief greifender Strukturwandel in enormer Geschwindigkeit. Die Nord/LB verkauft ihre Schifffahrtskredite ins Ausland. 1.100 finanzierte Schiffe hat die Bank seit 2011 aus dem Portfolio bekommen. Sie geht damit den Weg, den die HSH Nordbank und die Commerzbank schon vor ihr gegangen sind. Das ist eine unheilvolle Entwicklung.

Es gibt weitere Beispiele, die ebenfalls Anlass genug zum Handeln für jeden sein sollten, dem der Schifffahrtsstandort Deutschland am Herzen liegt. Nehmen wir die Erhebung von Versicherungsteuer auf Prämienzahlungen für Seeschiffsversicherungen. Nicht nur, dass wir generell eine höhere Steuerlast als andere Standorte zu stemmen haben – in Deutschland sollen jetzt nach Auffassung der Finanzverwaltung von Schiffsmannern 19 Prozent Versicherungsteuer fällig werden, auch wenn die Seeschiffe nicht in deutschen Registern eingetragen sind. Das klingt nach einem Detailproblem. Aber es trifft einen wichtigen Nerv der deutschen Schifffahrt, die vermehrt Schiffe anderer managt. Es macht ihr erneut das Leben schwer. Denn die internationale Konkurrenz kennt solche Regeln nicht.

Ganz ähnlich sieht es aus bei der Förderung einer Zukunftstechnologie, dem LNG-Antrieb für Seeschiffe. Seit Monaten sprechen die beteiligten Behörden davon, die Förderrichtlinie zu überarbeiten. So, wie sie jetzt ist, hilft sie einigen wenigen – bleibt aber eine Nischenförderung. Das kann nicht gewollt sein.

Diese Themen, und es gibt noch weitere, sind den politisch Verantwortlichen – ob in Niedersachsen, Berlin oder anderswo – natürlich bekannt. In vielen Gesprächen setzen wir uns als Verband für Veränderungen ein. Unsere Argumente werden auch verstanden. Aber dann – passiert zu wenig. Es dauert lange, bis Absichten in konkretes Handeln umgesetzt werden. In alternative Konzepte zur Schiffsfinanzierung, in ein Umdenken der Steuerverwaltung, in eine zügige Korrektur von Richtlinien.

Die Politik muss schneller werden und mit den Veränderungen einigermaßen Schritt halten. Sonst ist es eines Tages zu spät für den Schifffahrtsstandort Deutschland.

Ihr

Alfred Hartmann
Präsident, Verband Deutscher Reeder

Inhalt



14



20



22



28

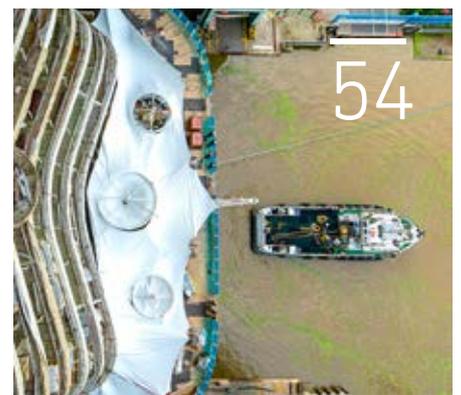
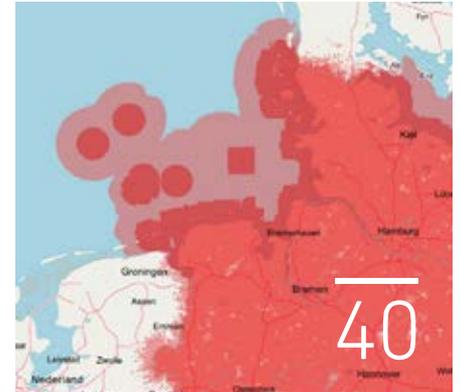


MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 14 SCHIFFSRECYCLING**
Ein neuer Blick auf Alang: Viele indische Abwrackwerften haben massiv in Sicherheit und Arbeitsschutz investiert
Kommentar von Ralf Nagel
- 20 JUBILÄUM**
Die Bremer Reederei F. A. Vinnen feiert ihr 200-jähriges Bestehen
- 22 REEDERPORTRÄT**
Tim Ponath markiert den Generationswechsel an der Spitze der Reederei NSB
- 28 FLAGGENSTAAT**
Interview mit Adam und Elan Cohen, den Chefs des liberianischen Schiffsregisters

MARITIME LOGISTIK

- 32 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 34 AUTOTRANSPORT**
Parkhaus nach Übersee: Autos sind ein wichtiger Exportschlager Deutschlands. Reedereien wie Laeisz managen speziell auf den Kfz-Transport ausgelegte Schiffe
- 40 SMART SHIPPING**
Daten-Ebbe an der Küste: Die maritimen Akteure leiden unter der schwachen Breitband-Abdeckung an Nord- und Ostsee



MARITIMES LEBEN

48 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

50 NACHHALTIGKEIT

Ausgezeichnetes Engagement:
Was Kreuzfahrt- und Fährreedereien
für den Umweltschutz tun

52 GESCHICHTE

Eine Ausstellung in Lübeck
beleuchtet das Treiben von Piraten
in Vergangenheit und Gegenwart

54 PORTRÄT

Maßarbeit: Werftkapitän Wolfgang
Thos manövriert große Kreuzfahrt-
schiffe über die Ems in die Nordsee

58 INTERN

Nach 15 Jahren gibt Max Johns
die Verantwortung für die
„Deutsche Seeschifffahrt“ ab

PORTFOLIO

43 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

46 VERSICHERUNGEN

Straße von Hormus: Höhere
Risikoprämien für Krisenregionen

RUBRIKEN

6 LUFTBILD

Blick aus dem All

8 PROFILE

Personalien aus der
maritimen Wirtschaft

57 IMPRESSUM

Herausgeber und Redaktion

56 PUBLIKATIONEN

Neue Bücher

Schmelzendes Eis

••• Ende Juli hat sich eine Menge Schmelzwasser auf dem grönländischen Inlandeis ausgebreitet. Milliarden Tonnen strömten den ganzen Monat über in den Atlantik und trugen so unmittelbar zum Anstieg des Meeresspiegels bei. Der Schmelzprozess wurde durch einen Schwall warmer Luft hervorgerufen, der sich über Grönland bewegte, nachdem er Europa ungewöhnlich warme Temperaturen beschert hatte. Durch die kurzfristige Temperaturanomalie wurde der zentrale Teil des Eisschildes in warme Luft getaucht.

Es gibt in der Region nur wenige Geräte, die Messungen am Boden durchführen – darunter eines in der Summit Station. Da sie auf der höchsten Erhebung der Insel im zentralen Teil des Eisschildes liegt, erreichen die Temperaturen an der Station selten 0 °C. Am 30. Juli blieben die Lufttemperaturen aber mehr als elf Stunden lang auf oder über dem Gefrierpunkt. Das ist fast doppelt so lang wie während des letzten großen Schmelzereignisses im Sommer 2012.

Bei hohen Temperaturen sammelt sich Schmelzwasser auf der Oberfläche des Eisschildes. Das Satellitenbild zeigt solche Seen im Nordwesten Grönlands nahe dem Rand der Eisschicht. Typisch ist das sommerliche Schmelzen entlang der Peripherie. Dagegen ist eine Schmelzfläche von fast einer Million Quadratkilometern wie am 30./31. Juli ungewöhnlich. |•••





Foto: NASA

| PROFILE |



IACS

Der Executive Chairman des Indian Register of Shipping, **1 Arun Sharma**, ist neuer Vorsitzender der International Association of Classification Societies (IACS). Bei seiner Benennung unterstrich Sharma das herausragende Wirken der Klassifikationsgesellschaften auf dem Gebiet der Schiffssicherheit. Diesen hohen Standard gelte es zu erhalten.

DAL

Jobwechsel innerhalb Hamburgs: **2 Dr. Michael Triskatis** geht von Hamburg Süd zur Unternehmensgruppe DAL/JTE Group (Deutsche Afrika-Linien/John T. Essberger). Dort ersetzt

er Lutz Weber als Finanzvorstand.

BBC

3 Ulrich Ulrichs zeichnet bei BBC Chartering als CEO verantwortlich. Ulrichs ist Branchenkenner: Während seiner 20-jährigen Tätigkeit in der Schifffahrt war er für AAL und Rickmers tätig. „Wir haben volles Vertrauen, dass er BBC Chartering auf seinem stetigen Kurs halten wird“, sagte Reeder Roelf Briese.

OLDENDORFF

Der Ex-LISCR-Chef **4 Scott Bergeron** hat bei Oldendorff Carriers angeheuert. Als Director of Business Development and Strategy soll er von Washington aus das

Amerika-Geschäft vorantreiben.

ZEABORN

Der Mitbegründer der Bremer Reederei-Gruppe Zeaborn, **5 Ove Meyer**, hat sich aus der Geschäftsführung der operativen Beteiligungen zurückgezogen. Er bleibt geschäftsführender Gesellschafter.

BREMEN

6 Claudia Schilling ist neue Senatorin für Häfen in Bremen. Die Sozialdemokratin wird sich künftig außerdem um den Bereich Wissenschaft kümmern.

DFV

Das Präsidium des Deutschen Verkehrsforums (DFV) hat **7**

Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner zum neuen Präsidiums-vorsitzenden gewählt. Klinkner ist geschäftsführender Gesellschafter beim Institute for Management Excellence.

HEMPEL

Personalwechsel beim globalen Lackhersteller Hempel: **8 Nigel Shewring** übernimmt das Amt des Forschungs- und Entwicklungsleiters. Er wird weltweit 15 F&E-Zentren des Unternehmens leiten.

ICS

Beim Jahresmeeting der International Chamber of Shipping (ICS) wurde **9 Alfred Hartmann**, Präsident des VDR, erneut ins

ICS-Board gewählt. Konferenzthemen waren insbesondere die Klimaziele der IMO sowie der Global Sulphur Cap, der ab Anfang 2020 gilt.

BMVI

Personalrochade beim Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI): Ministerialdirektor **10 Reinhard Klingen**, langjähriger Leiter der Abteilung „Wasserstraßen und Schifffahrt“, wird Chef der Zentralabteilung. Für ihn rückt der bisherige Leiter der Grundsatzabteilung, **11 Norbert Salomon**, an die Spitze der für die maritime Wirtschaft besonders bedeutenden Abteilung. Salomon war bisher auch für die Nationale Plattform

„Zukunft der Mobilität“ zuständig.

DORNACH

12 Dr. Christopher Quandt ist als geschäftsführender Partner bei der interdisziplinären Sozietät Dornbach eingestiegen. Quandt ist auf das Midcap-Transaktionsgeschäft und gesellschaftsrechtliche Restrukturierungen spezialisiert. Er berät u.a. auch Reedereien.

WISTA

Neues Gesicht im Vorstand der Women's International Shipping & Trading Association: Die Kapitänin **13 Nicole Langosch**, Projektmanagerin bei Carnival Maritime, ist zur zweiten Vorsitzenden gewählt worden.



Schiffahrtsnachwuchs. Hapag-Lloyd bildet seit August 63 neue Azubis aus.

AUSBILDUNGSSTART: IHR FELD IST DIE WELT

••• Beim Hamburger Traditionsunternehmen Hapag-Lloyd haben im August 63 junge Frauen und Männer ihre Ausbildung begonnen. Darunter sind 30 Azubis, die Schiffsmechaniker, Nautischer oder Technischer Offizier werden wollen. Die restlichen 33 haben hingegen den Weg zum/zur Schifffahrtskaufmann/frau eingeschlagen.

Je nach Schulabschluss dauert die vielseitig angelegte

kaufmännische Ausbildung zweieinhalb bis drei Jahre. Lokale Besonderheit: In Hamburg können sie auf ihre kaufmännische Grundausbildung noch eine Art betriebswirtschaftliche Zusatzausbildung draufsetzen. „Ich freue mich sehr, dass sich unsere Azubis für Hapag-Lloyd als Ausbildungsunternehmen entschieden haben“, sagte Hapag-Lloyd-CEO Rolf Habben Jansen. www.hapag-loyd.com

DEUTSCHLANDS TOP-SCHIFFSMECHANIKER

••• Die Stiftung Deutsche Seemannsschule Hamburg hat die drei besten Schiffsmechaniker Deutschlands ausgezeichnet: Die jeweils mit 3.000 Euro dotierten Stipendien gingen an Julia Scholten, die ihre Ausbildung beim Wasserstraßen- und Schiffsverkehrsamt Bremerhaven absolviert

hat, sowie an Lukas Eller und Carl Mennerich von Hamburg Süd.

Zur Auswahl der Stipendiaten erhält die Stiftung eine Bestenliste der Ausbildungsabsolventen von der Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt.

www.seemannsschule-hamburg.de



Zeremonie. Annette Suhrbier (stellv. Vors. Stiftung Deutsche Seemannsschule Hamburg), Carl Hendrik Mennerich, Julia Scholten, Lukas Eller, Richard von Berlepsch (Vors. Stiftung Deutsche Seemannsschule Hamburg) und Henrich Brandt von Fackh (Schatzmeister Stiftung Deutsche Seemannsschule Hamburg) (v.l.n.r.)

Hochschule Bremen City University of Applied Sciences



Über uns

Weltoffen, Wissenschaft für die Praxis: Mit mehr als 60 überwiegend internationalen Studiengängen und innovativen, lebensbegleitenden Studienformen bietet die Hochschule Bremen rund 8.500 Studierenden Perspektiven für ihre persönliche Entwicklung und einen erfolgreichen Karrierestart. Mit unserem internationalen Profil haben wir seit Jahrzehnten eine Spitzenstellung unter den Hochschulen. Darüber hinaus gehört die Hochschule Bremen zu den drittstärksten Hochschulen in Deutschland. Mit ihrem Anwendungsbezug ist sie wichtiger Partner für Unternehmen. Ein starkes, inspirierendes Netzwerk, das Verstärkung sucht!

Zum nächstmöglichen Termin ist, vorbehaltlich der Freigabe der Haushaltsmittel, folgende Professur zu besetzen:

Professur

**- Besoldungsgruppe W 2
für das Fachgebiet „Maritime Navigation und Digitalisierung“
Kennziffer: FK5-N 1/19**

Bewerberinnen und Bewerber sollen insbesondere

- die Grundlagen der Navigations- und Kommunikationstechnik,
- die Theorie und Anwendung aller Gebiete der Navigation und nautischer Kommunikation sowie maritimer Meteorologie,
- die schiffsbezogene Informatik und das nautische Datenmanagement sowie
- die Digitalisierung der nautischen Anwendungen und autonomer Systeme auf jeweils aktuellem Stand der Wissenschaft und Schiffspraxis in der englischsprachigen Lehre, weiterbildenden Kontaktseminaren und Forschung vertreten.

Ihr Profil

Nach Abschluss eines einschlägigen Studiums der Nautik und einer aussagekräftigen Promotion haben Sie mehrjährige wissenschaftliche und praktische Erfahrungen in Unternehmen der maritimen Wirtschaft oder Verwaltung gesammelt. In begründeten Einzelfällen kann von der oben genannten Einstellungs voraussetzung abgewichen werden, wenn gleichwertige wissenschaftliche Leistungen nachgewiesen werden. Wir erwarten ein nautisches Befähigungszeugnis auf Führungsebene und Erfahrungen in einer verantwortlichen Stellung als Nautiker*in an Bord von Seeschiffen.

Es gelten im Übrigen die sich aus § 116 Absätze 1 bis 5 Bremisches Beamtengesetz ergebenden gesetzlichen Einstellungs voraussetzungen. Die Voraussetzungen sowie erläuternde Hinweise dazu können unter www.hs-bremen.de/internet/de/hsb/struktur/dezernat/d1/stellenausschreibungen/professuren/ abgefragt werden.

Darüber hinaus erwarten wir:

1. die Übernahme von Grundlagenlehrveranstaltungen und weiterführenden Lehrveranstaltungen in Bachelor- und Master-Studiengängen zur Erfüllung der Lehrverpflichtung und zur Erweiterung des Lehrangebotes, sowie die Betreuung von Studierenden im Auslandsstudium und im Praxissemester und bei den Thesen,
2. die aktive Beteiligung an der weiteren Entwicklung des Bereiches Blue Sciences in Studium, Lehre und Forschung,
3. die aktive Gestaltung des Technologietransfers der Hochschule,
4. die Bereitschaft zur Weiterentwicklung der internationalen Beziehungen der Fakultät,
5. die aktive Mitarbeit in den Gremien der Selbstverwaltung,
6. eine aktive Beteiligung an den Forschungscusername der Hochschule,
7. die Fähigkeit und Bereitschaft, englischsprachige Lehrveranstaltungen anzubieten sowie,
8. die uneingeschränkte Umzugsbereitschaft an den Hochschulort.

Erwünscht sind darüber hinaus solide Kenntnisse in der allgemeinen Organisation von Forschung und Lehre und des Wissenschaftsmanagements.

Bewerbung

Die Hochschule Bremen hat es sich in ihren Gleichstellungsmaßnahmen zum Ziel gesetzt, den Anteil der Frauen bei den Professuren bis zum Jahr 2022 auf 35% zu erhöhen. Entsprechend freuen wir uns über die Bewerbungen von Frauen. Das Büro der Zentralen Frauenbeauftragten, Telefon 0421-5905 4866, gibt gerne weitere Auskünfte. Personelle Vielfalt in der Wissenschaft ist eine Bereicherung. Schwerbehinderten Bewerberinnen und Bewerbern wird bei im Wesentlichen gleicher fachlicher und persönlicher Eignung der Vorrang gegeben. Bewerbungen von Menschen mit Migrationshintergrund werden begrüßt.

Bitte richten Sie Ihre Bewerbung mit den üblichen Unterlagen **unter Angabe der o. g. Kennziffer bis zum 29.11.2019** per E-Mail als zusammengefasste PDF-Datei (Größenbegrenzung 25 Mbyte) an das Dezernat Personalangelegenheiten (sabine.topp@hs-bremen.de)

Hochschule Bremen, Neustadtswall 30, 28199 Bremen



AIDA Cruises: Kadetten auf großer Fahrt

••• 22 Kadetten von AIDA Cruises haben bis Anfang September an Bord des Segelschulschiffes „Großherzogin Elisabeth“ die seemännische Grundausbildung absolviert. Neben den Studierenden von AIDA Cruises sind in diesem Jahr zwölf Kadetten von Costa Crociere dabei.

Der mehrwöchige Praxisexkurs an Bord der „Lissi“ gehört zum umfassenden Ausbildungsprogramm von AIDA Cruises und bereitet die Studenten optimal auf ihr Seefahrtsstudium und ihren ersten

Bordeinsatz bei AIDA vor. Dabei kooperiert die Reederei seit acht Jahren mit dem Schulschiffverein „Großherzogin Elisabeth“ e.V. Während der Ausbildungsreise werden Kenntnisse wichtiger nautischer Fachbegriffe, Grundkenntnisse im Segeln und vor allem Teamgeist vermittelt. Weitere Ausbildungsinhalte sind insbesondere Navigation, Kartenarbeit, Wetterkunde, Maschinendienst sowie Knoten und Spleißen. Die neuen Kadetten gehören zu den 114 Studenten, die derzeit im Rahmen der Zu-

sammenarbeit mit der Hochschule Wismar, Fachbereich Seefahrt, bei AIDA Cruises ein Studium mit nautisch-technischer Ausrichtung durchlaufen.

Rund 15.000 Mitarbeiter aus 50 Nationen arbeiten derzeit an Land sowie an Bord der 13 AIDA-Schiffe. Bis 2023 wird die Reederei drei weitere Kreuzfahrtschiffe in Dienst stellen. Das Unternehmen bietet im nautisch-technischen Bereich die Studiengänge Nautik, Schiffselektrotechnik und Schiffsbetriebstechnik an. www.aida.de



Fotos: AIDA Cruises

Fotos: Harig, Flöwe, W

Neues Multitalent für Fairplay

••• Die Schlepperreederei Fairplay Towage hat ein neues Flottenmitglied gechartert. Die „Fairplay XV“ verfügt über eine Leistung von rund 4.200 kW, die von zwei CAT-Motoren stammt. Der flexibel einsetzbare Schlepper kommt auf insgesamt 70 Tonnen Pfahlzug. Als Feuerlöschschlepper schafft der Neuling zweimal 1.200 Kubikmeter pro Stunde und eine Wasserwurfweite von 120 Meter bei 50 Meter Wurfhöhe. Fairplay Geschäftsführer Walter Collet betonte den Bedarf an starken und flexibel einsetzbaren Schleppern.

www.fairplay-towage.group

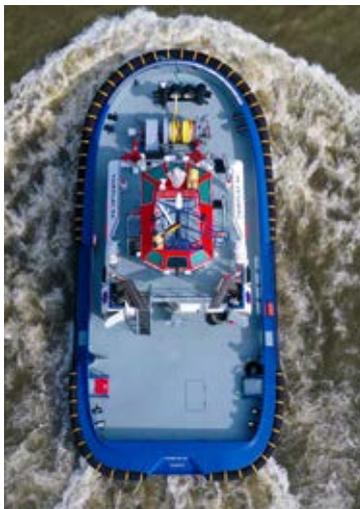


Foto: Hasenpusch

Kraftpaket. Die „Fairplay XV“ ist knapp 25 Meter lang und gut 11 Meter breit.

BSM: 40 Jahre Crew Service

••• Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) hat in Manila das 40-jährige Bestehen seines Crew Service Centers auf den Philippinen (BSM CSC PH) gefeiert. Das Management um Dr. Heinrich Schulte dankte den Seeleuten und Mitarbeitern an Land für ihren Einsatz. Das 1979 gegründete BSM CSC PH ist das älteste und größte der 24 Crew Service Center von BSM. www.bs-shipmanagement.com



Jubiläum. Reeder Dr. Heinrich Schulte (3. v. l.) feierte mit dem Management und seinen Söhnen.

Foto: Bernhard Schulte Shipmanagement

Terrorlage auf der Nordsee – gemeinsame Übung von Polizei und Bundeswehr

••• Novum im Anti-Terror-Kampf: Im August hat die Polizeidirektion Oldenburg eine praktische Großübung zur Abwehr von terroristischen Gefahren in der Nordsee durchgeführt. Bei der Übung unter der Bezeichnung NITEX (Niedersächsische Terrorismusabwehr Exercise) sah das Szenario einen geplanten Anschlag auf die Hafenanlagen in Wilhelmshaven vor – dabei wurde die Polizei erstmalig bei der Bewältigung einer angenommenen terroristischen Bedrohungslage im maritimen Bereich von der Bundeswehr unterstützt.

In dem Übungsszenario war ein Frachtschiff unter deutscher Flagge von Terroristen gekapert worden. Dabei handelte es sich um die „Cap San Diego“, die für gewöhnlich als Museumsschiff im Hamburger Hafen liegt. Um an das Zielschiff heranzukommen, wurden Spezialeinsatzeinheiten der Polizei vom

Einsatzgruppenversorger „Bonn“ zu Wasser gelassen. Die SEK-Kräfte nahmen die „Cap San Diego“ ein und sorgten mit ihren Zugriffsmaßnahmen für die Wiederherstellung der Sicherheit an Bord. „Die Übung hat gezeigt, dass die niedersächsische Polizei für den Ernstfall sehr gut aufgestellt ist“, bilanzierte Niedersachsens Innenminister Boris Pistorius (SPD). www.pd-ol.polizei-nds.de



Einsatz. Innenminister Pistorius (oben, 2. v. l.) lobt die Übung auf der „Cap San Diego“.

Foto: Polizeidirektion Oldenburg

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



Global Sulphur Cap: neue ICS-Leitlinien

••• Noch knapp drei Monate bis zur Einführung des schärferen Grenzwerts für Schwefel im Schiffsbrennstoff. Der Weltreederverband International Chamber of Shipping (ICS) hat dazu kürzlich aktualisierte Leitlinien herausgegeben, um Reedereien bei der Einhaltung der neuen IMO-Vorschriften zu unterstützen. Ab dem 1. Januar 2020 ist es vorgeschrieben, Kraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von weniger als 0,5 Prozent oder alternative Minderungstechnologien zu verwenden. ICS-Ge-

neralsekretär Guy Platten sagt: „Die neuen Vorschriften sind gut für die menschliche Gesundheit und die Umwelt. Wir empfehlen den Reedern dringend, für jedes ihrer Schiffe einen Ausführungsplan nach dem von der IMO vereinbarten Muster zu erstellen.“

Die Leitlinien helfen Reedern und Schiffsbesatzungen, Schwierigkeiten bei der Hafensaatkontrolle zu vermeiden und die praktischen Herausforderungen dieses Multi-Fuel-Szenarios zu bewältigen.

www.ics-shipping.org



Auf Kurs.

Die neuen ICS-Empfehlungen stehen zum kostenlosen Download bereit.

Foto: ©kalyakan - stock.adobe.com



Foto: ICC, CCS

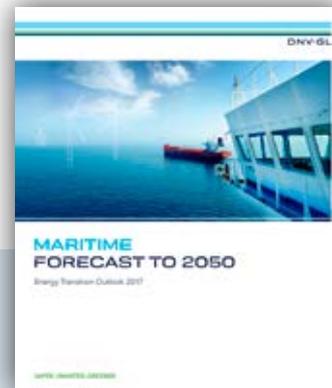
Kriminalität. Die Karte des IMB zeigt die weltweiten Piraterie-Hotspots.

Piraten: Hochrisikogebiet Westafrika

••• Das Meer vor Westafrika ist für die Schifffahrt nach wie vor am gefährlichsten, wie der jüngste Piraterie-Bericht des International Maritime Bureau (IMB) der internationalen Handelskammer ICC zeigt. Von den 75 Seeleuten, die in diesem Jahr weltweit als Geiseln genommen oder wegen Lösegeld entführt wurden, wurden 62 im Golf von Guinea gefangen genommen – vor den Küsten Nigerias, Guineas, Togos, Benins und Kameruns. Von den neun Schiffen, auf die geschossen wurde, befanden sich acht

vor der Küste Nigerias. Die Angriffe fanden im Schnitt 65 Seemeilen vor der Küste statt – sie gelten folglich als Piraterieakte. Im ersten Halbjahr 2019 hat das IMB weltweit insgesamt 78 Fälle von Piraterie und bewaffneten Raubüberfällen gegen Schiffe verzeichnet. 57 Schiffe wurden erfolgreich geentert, was 73 Prozent aller Angriffe ausmacht. Piraten töteten eine Person, nahmen 38 Besatzungsmitglieder als Geiseln und entführten weitere 37, um Lösegeld zu erpressen (s. S. 52).

www.icc-ccs.org



Prognose. Die Experten von DNV GL wagen einen Blick in die Zukunft.



CO₂: DNV GL rät zu Flexibilität

••• DNV GL – Maritime hat die dritte Ausgabe des „Maritime Forecast to 2050“ veröffentlicht. Der Bericht untersucht die Zukunft der Schifffahrtsindustrie in einer sich schnell verändernden globalen Energielandschaft. Der diesjährige Bericht konzentriert sich auf die von der Weltschifffahrtsorganisation IMO gesetzten ambitionierten Ziele zur Senkung der Treibhausgasemissionen. „Eine der wichtigsten Komponenten zur Bewältigung des Problems der Dekarbonisierung ist die Brennstoffflexibilität“, so DNV GL-Spartenchef Knut Ørbeck-Nilssen. Langfristig setzen die Experten u.a. auf LNG und Ammoniak. www.dnvgl.com/maritime

Foto: DNV GL

Boom beim Abwracken

••• Der vom 1. Januar 2020 an geltende verschärfte Grenzwert für Schwefel-emissionen könnte die Verschrottungsaktivitäten in der Containerschiffsflotte angeheizt haben. Laut dem aktuellen Marktbericht von Clarksons Platou traten im ersten Halbjahr bereits 70 Schiffe ihre letzte Reise an. Das entspreche nach Anzahl einer Verdreifachung, nach Stellplatzkapazität sogar einer knappen Vervierfachung gegenüber dem Vorjahreszeitraum (s. auch S. 14). Ebenfalls einen positiven Effekt auf die Charterrentenentwicklung könnte die Installation von Scrubbern haben – das Retrofit auf der Werft entzieht dem Markt Kapazität.

www.clarksons.com

Abwrackwerft. Alte Tonnage wird ausgemustert, statt sie teuer umzurüsten.

Fotos: International Maritime Organization - flickr, CC BY 2.0

Wichtige Unterstützung für die Branche

••• Der europäische Reederverband ECSA hält die Leitlinien für staatliche Beihilfen im Seeverkehr („European State Aid Guidelines“, SAG) für sehr erfolgreich – und für entscheidend, um einen starken europäischen Schiffahrtssektor zu erhalten. Der Verband reagiert damit auf einen aktuellen Bericht des Internationalen Verkehrsforums (ITF) über die Schiffahrtförderung in OECD-Ländern. Dessen wesentliche Schlussfolgerungen beziehen sich auf die SAG und ihre Anwendung in den EU-Mitgliedstaaten. Der ITF-Bericht hinterfragt die Wirksamkeit und gibt Empfehlungen für Verbesserungen.

Die ECSA widerspricht dieser Einschätzung. Insbesondere habe das ITF den globalen Charakter der Branche unzureichend berücksichtigt.

Die SAG seien ein äußerst wirksames Instrument, um den europäischen Schiffahrtssektor in einem hart umkämpften globalen Umfeld zu stärken. Diese Position werde durch Studien wie die von Oxford Economics zum Beitrag der Schiffahrt zu Europas Wirtschaft gestützt. Auch die EU-Kommission sei bei ihrer Bewertung der SAG zu dem Schluss gekommen, dass sie fortgesetzt werden sollten.

www.ecsa.eu

Riffe könnten Tunnelprojekt untergraben

••• Neu nachgewiesene Riffe entlang der Trasse des geplanten Fehmarnbelt-Tunnels werden nach Ansicht des NABU zum Problem für das Großprojekt. Eine von der Umweltorganisation selbst vorgenommene Biotopkartierung habe ergeben, dass der Ostseeboden in dem Seegebiet zwischen Deutschland und Dänemark nicht aus Schlick und Sand bestehe – wie in der Umweltverträglichkeitsstudie ausgewiesen, die der Planfeststellung zugrunde liegt. Es gebe dort mehrere Quadratkilometer große und artenreiche Riffe, sagte der Leiter Meeresschutz beim NABU, Kim Detloff. Solche „Oasen der Meere“ seien streng geschützt. Für das Milliardenprojekt, an dem auch wirtschaftliche Zweifel bestehen, könnte das gravierende Folgen haben.

Foto: NABU



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

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

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

ma-co
maritimes
kompetenzzentrum

Ein neuer Blick auf Alang

| **Abwrackwerften** | In Indien gibt es heute Dutzende Orte, an denen Schiffe sicher und sauber recycelt werden. Jetzt sollten die Investitionen dort belohnt werden. Text: Christian Denso





Fotos: Byanilic.patel, CC BY-SA 3.0



Vergangenheit. Früher herrschten beim „Beaching“ an Indiens Stränden oft gefährliche Bedingungen, denen die Arbeiter schutzlos ausgeliefert waren.



Augenschein. Expertendelegationen aus Europa haben sich in den vergangenen Jahren mehrfach vom Zustand der Werften überzeugen können.

Flipflops trägt hier keiner mehr. Sondern feste Arbeitsschuhe, dazu Schutzkleidung, Helm und, wenn nötig, Atemmaske. Die Böden des Werftareals in Alang sind mit Beton versiegelt. Gelbe Markierungen zeigen an, wo was gelagert werden darf. Der Boden ist gefegt, quasi besenrein. So sieht es heute aus in Shree Ram, auf einer der größten Abbruchwerften in Indien. Hier an den Golf von Khambhat nördlich von Mumbai führt für Dutzende Schiffe die letzte Fahrt. Hier werden Containerschiffe, Tanker und Auto-transporter recycelt, in Einzelteile zerlegt. Mit dem Trennschleifer zerteilen die Arbeiter die Riesen am Strand Stück für Stück.

| Positive Entwicklung | Alang, das war einst eine Chiffre. Bilder und Berichte von hier gingen um die Welt. Die indische Küstenstadt ist eines der wichtigsten Zentren des weltweiten Schiffsrecyclings. 95 Prozent der Schiffe weltweit werden in diesen Ländern abgewrackt. Eine ganze Recyclingindustrie wartet darauf, so gut wie alle Rohstoffe wiederzuverwerten.

Lange stand diese Industrie dort in Indien, aber auch in Pakistan und Bangladesch in der Kritik, beim Zerlegen der Schiffe Umwelt- und Arbeitssicherheitsstandards nicht hinreichend zu beachten. Auf den Abbruchwerften hat sich in Südasien jedoch mittlerweile viel geändert – zum Positiven. Davon konnten sich Delegationen aus Europa in den vergangenen Jahren und zuletzt in diesem Frühjahr vor Ort überzeugen.

Die indische Seite gewährte den Besuchern jeweils vollen Einblick in die Recyclingabläufe – nicht nur bei den von verschiedenen Klassifikationsgesellschaften mittlerweile auf Übereinstimmung mit den Standards des Hongkong-Übereinkommens zertifizierten Werften, sondern auch bei einer Vielzahl von Recyclingbetrieben, die bislang auf herkömmliche Weise ohne entsprechende Statements of Compliance arbeiten. Die EU-Delegation besuchte auch das zentrale Trainingszentrum für Werftarbeiter sowie Gefahrgutsammelstellen. Die Werftbetriebe in Alang mit einem Statement of Compliance haben sichtbar in die

Infrastruktur investiert und mittlerweile hohe Standards.

In vielen Arbeitsbereichen gibt es betonierete Böden mit Drainagen und Auffangvorrichtungen, um Teile aus den Schiffen umweltgerecht zerschneiden und reinigen zu können. Die Strandberührung abgetrennter Schiffsteile wird auf ein Minimum reduziert. Die meisten Arbeiten werden nicht am Strand, sondern auf nachgelagerten, versiegelten Flächen vollzogen.

Die Männer in Shree Ram sind geschult in Arbeitssicherheit und Umweltstandards. Sie arbeiten und leben oft auf dem Gelände, in Unterkünften für mehr als 500 Arbeiter. Regelmäßig trainiert wird der Umgang mit Gefahrstoffen. Sie werden auf solchen Werften inzwischen nicht nur getrennt und zwischengelagert, sondern im Nachlauf in einer eigens geschaffenen Gefahrgutstelle im Hinterland fachgerecht gesammelt und verwertet. In den Betrieben gibt es Sicherheitsbeauftragte, die Arbeitsabläufe kontrollieren. Staatliche Stellen prüfen regelmäßig den Umweltzustand von Wasser und Strand vor den Werften. Optisch wirken die →

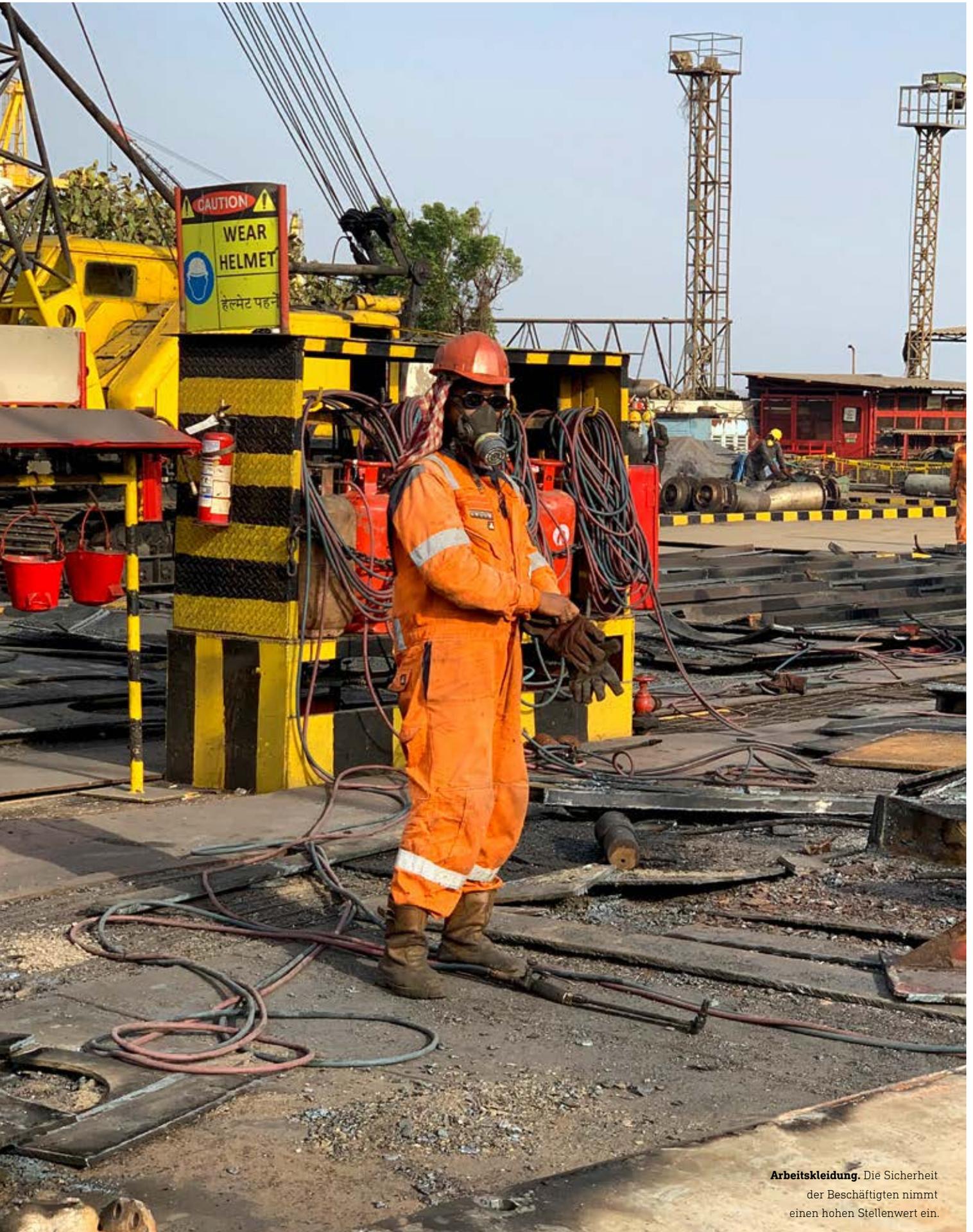


Fotos: Martina Kröger/VDR

Sondermüll. Hinter den gut gesicherten Türen sind die unterschiedlichen Gefahrstoffe gelagert – bis sie ordnungsgemäß entsorgt werden.

Indien. Die überwiegende Mehrzahl der weltweiten Abwrackungen findet auf dem Subkontinent statt. Wichtiger Standort: Alang (Pfeil).





Arbeitskleidung. Die Sicherheit der Beschäftigten nimmt einen hohen Stellenwert ein.



Retten. Krankenwagen stellen sicher, dass Verletzte im Notfall schnell Hilfe bekommen.



Löschen. Wenn's brenzlich wird, stehen zahlreiche Feuerlöscher zur Verfügung.



Schweißen. Ausgerüstet mit Helm, Schutzmaske und Handschuhen, zerteilen Arbeiter die Stahlteile.

→ zertifizierten Werften sauber und geordnet und scheinen längst auf Augenhöhe mit europäischen Betrieben zu sein.

| Weltweite Standards | Fortschritte, die beispielsweise auch Maersk, die größte Linienreederei der Welt, anerkennt. Seit Sommer 2016 recyceln die Dänen hier wieder Schiffe – nach Jahren der Abstinenz. Den Verantwortlichen war klar geworden: Es ist nachhaltiger, in Zusammenarbeit mit einzelnen Werften Standards zu verändern, als lediglich Kritik aus der Distanz zu üben.

Ein Grund für die positiven Veränderungen ist die schon 2009 von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO verabschiedete, sogenannte Hongkong-Konvention mit internationalen Vorschriften zum umweltgerechten und sicheren Recycling von Seeschiffen, die vor allem auf Werften zielt (siehe Kasten unten). Seit

Verabschiedung der Konvention setzt sich die Schifffahrtsindustrie und mit ihr auch der VDR für das zügige Inkrafttreten des Übereinkommens ein: Weltweite Standards sind auch für die deutsche Schifffahrt wichtig. Denn dann müssten sich alle Beteiligten danach richten. Zwar ist die Konvention noch immer nicht in Kraft getreten. Doch in Alang erfüllen schon heute 77 von insgesamt etwa 120 Werften die Vorgaben und haben sich freiwillig zertifizieren lassen.

Also eigentlich alles auf dem besten Weg? Leider nein – und das Problem liegt ausgerechnet in Europa. Denn auch die Europäische Union ist in der jüngeren Vergangenheit aktiv geworden.

So hat sie eine regionale Regelung erlassen, die EU-geflagten Schiffen ein Recycling nur noch auf solchen Werften erlaubt, die EU-Standards entsprechen und auf einer speziellen europäischen Lis-

te geführt werden. Diese Regelung, die sich im Wesentlichen mit der Hongkong-Konvention deckt, gilt seit Ende vergangenen Jahres – und betrifft zum Beispiel fast die Hälfte der von Deutschland aus gemanagten Handelsschiffe, da an deren Heck die Flagge eines EU-Landes weht.

Und: Die EU-Kommission hält sich noch bedeckt, inwieweit auch Werftbetriebe außerhalb Europas auf diese Liste kommen können. Bislang gibt es nur 34 EU-zertifizierte Betriebe – bis auf einen in den USA und drei in der Türkei liegen alle in EU-Ländern und sind schon wegen ihrer Kapazität nicht für große Containerschiffe geeignet. Zwei Betrieben in Alang, darunter Shree Ram, hat die EU kürzlich die Aufnahme in die Liste verweigert. Begründung unter anderem: Schiffe würden zum Verwerten zunächst auf einen Strand aufgesetzt (Beaching) – und nicht zum Beispiel auf Beton (Lan-

HONGKONG-KONVENTION

Wichtiger Beitrag zu Umweltschutz und Arbeitssicherheit

••• Als bislang letzter Staat hat Deutschland in diesem Sommer die sogenannte Hongkong-Konvention anerkannt. Reinhard Klingen, seinerzeit Leiter der Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt des BMVI, übergab dazu die Beitrittsurkunde in London an IMO-Generalsekretär Kitack

Lim. Der Bundestag hatte das Abkommen im vergangenen Herbst ratifiziert.

In der „Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships“ haben 67 Mitgliedsstaaten der Welt-schifffahrtsorganisation IMO schon 2009 weltweite Verbes-

serungen für umweltfreundliches Recycling von Schiffen und für die Arbeitsbedingungen in den Abbruchwerften vereinbart. Bislang sind insgesamt 13 Staaten beigetreten, die 29,42 Prozent der Welthandelstonnage repräsentieren. Die Konvention tritt aber erst zwei Jahre, nachdem folgende Kriterien er-

füllt sind, in Kraft: Mindestens 15 Staaten müssen sie ratifizieren, die mindestens 40 Prozent der Welthandelstonnage und nicht weniger als drei Prozent Recyclingkapazität (gemessen am Durchsatz der vergangenen zehn Jahre bezogen auf die 40 Prozent der Welthandelstonnage) vertreten. www.imo.org



Foto: Martin Kröger/VDR

ding). „Das war eine Enttäuschung“, sagt Martin Dorsman, Generalsekretär der europäischen Schifffahrtsvereinigung ECSA, der auch der VDR angehört: „Die große Frage ist doch, wie wir die Entwicklung dieser Werften unterstützen und sicherstellen, dass die Eigentümer für Verbesserungen belohnt werden.“ Auf den Werften in Alang kann man die Entscheidung der Europäer jedenfalls nicht nachvollziehen.

| Run aufs Recycling | Die Sache drängt: Würde die EU generell eine Nutzung von Werften ausschließen, die nach der Beaching-Methode Schiffe recyceln, wäre gesamt Südasiens und damit mehr als drei Viertel aller weltweiten Recyclingkapazitäten von heute auf morgen für Schiffe unter EU-Flaggen nicht mehr nutzbar. Außerdem ist zu erwarten, dass im Zuge der IMO-2020-Umstellung auf schwefelarmen Brennstoff zur Jahreswende bald eine ganze Reihe von älteren Schiffen dem Recycling zugeführt werden, weil sie nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben sind. Schiffseigner zahlen dabei kein Geld, sie bekommen welches – insbesondere für den Stahl ihrer Schiffe.

Natürlich sieht es nicht überall in Asien schon so aus wie auf den zertifizierten Werften von Alang. Betriebe, die bislang ohne ein sogenanntes Statement of Compliance arbeiten, haben noch einen langen Weg vor sich, um ihr Werftgelände so umzurüsten und zu organisieren, dass die Standards des Hongkong-Übereinkommens erfüllt sind. Dieser Weg aber, da sind sich Schifffahrtsorganisationen weltweit einig, sollte auch aus Brüssel unterstützt werden – und nicht erschwert. |•••



Gut gemeint, aber nicht gut gemacht

••• „Ich meine es doch nur gut mit dir.“ Schon als Kind war man besser vorsichtig, wenn Erwachsene das sagten. Ganz ähnlich verhält es sich mit der Politik der EU-Kommission beim Schiffsrecycling. Es ist richtig, die Standards beim Schiffsrecycling verbessern zu wollen. Aber deshalb eine auf Europa limitierte Recycling-Konvention zu verabschieden und nur europäische Abwrackplätze zuzulassen, ist eben nur gut gemeint – aber nicht gut gemacht.

Die Folgen sind insbesondere bei einem Aspekt fatal, der Europa (zu Recht) so am Herzen liegt: der Verbesserung der Arbeitsbedingungen vor Ort. Die EU-Recycling-Konvention gefährdet die Jobs der Werftarbeiter von Alang, wenn sich die EU weiter dagegen sperrt, die großen Fortschritte dort anzuerkennen. Das wirkt mit Verlaub postkolonialistisch.

Angesichts der großen Nachfrage nach Stahl in den sich entwickelnden asiatischen Volkswirtschaften hat die Recyclingindustrie eine enorme ökonomische wie auch soziale Bedeutung in Ländern wie Indien, Bangladesch und Pakistan. So leben auf dem indischen Subkontinent ganze Regionen und Wirtschaftszweige, die auf das Schiffsrecycling ausgerichtet sind, von der Stahlverwertung oder vom Weiterverkauf von Schiffsteilen und Schiffsmobiliar. Allein in Alang sind direkt bei den Werften 66.000 Menschen angestellt.

Die EU sollte ihren eigenen, hehren Prinzipien folgen, Fortschritte vor Ort anerkennen und die nachhaltige Entwicklung in der Region weiter fördern. Wir sollten die Werften mit internationalen Standards dort unterstützen, und zwar jetzt. Die Betriebe in Alang und anderswo in Asien brauchen Anreize, um dem guten Beispiel der bereits zertifizierten Werften zu folgen. Ohne ein deutliches Zeichen aus Europa, die erreichten Veränderungen der zertifizierten indischen Werften zu honorieren, wird der Schritt zur Transformation aller Werften erheblich schwieriger werden – in Indien, aber auch anderswo. Verbote aus Brüssel sind der falsche Weg.



Ralf Nagel,
Geschäftsführendes
Präsidiumsmitglied
des VDR

Stolzes Jubiläum

| Geburtstag | Das Bremer Unternehmen F. A. Vinnen & Co. feiert im Oktober 200-jähriges Bestehen. Der Familienbetrieb ist damit die zweitälteste Reederei Deutschlands. Text: Hanns-Stefan Grosch

Vinnen: Das ist eine Institution am Schifffahrtsstandort Bremen. Ihren Sitz hat die traditionsreiche Reederei – natürlich – im Vinnen-Haus, einem repräsentativen Gebäudeensemble mit Weserblick. Das hatte der Urgroßvater des aktuellen Firmenchefs, Friedrich Adolf Vinnen, 1912 zum Kontorhaus umbauen lassen. Da war das Unternehmen schon fast ein Jahrhundert alt: Denn die ursprünglich unter dem Namen E. C. Schramm & Co. firmierende Reederei wurde schon 1819 gegründet – und damit vor genau 200 Jahren.

Gründer Ernst Christian Schramm hat später die ältere Firma seines Schwiegervaters, C. C. Hucke & Co., integriert. So steht auch deren Gründungsdatum 1797 auf der Fassade des Vinnen-Hauses. Den Vorläufer eingerechnet, kommt man auf die Schnapszahl 222. Vinnen ist damit die älteste Reederei Bremens – und nach Rob. M. Sloman in Hamburg die zweitälteste Deutschlands.

| Eingehiratet | Auch in der weiteren Firmengeschichte spielen die Schwiegersöhne eine Schlüsselrolle. Als Schramm 1832 stirbt, führt sein Schwiegersohn Carl Diedrich Westenfeld das Unternehmen fort – und nennt das erste ei-

gene Schiff nach seiner Frau „Susanne“. Westenfelds Tochter Jenny heiratet Johann Christopher Vinnen. Christel, wie er kurz genannt wird, übernimmt nach dem Tod seines Schwiegervaters 1865 die Verantwortung für die Firma. Fässer mit Öl lösen Tabak als wichtigstes Transportgut ab.

Von da an geht es in direkter Linie weiter: Friedrich Adolf Vinnen, zweitgeborener Sohn, steigt 1886 als Juniorpartner ein. 1890 erwirbt er mit der 1874 in England gebauten „Adolf“ das erste eiserne Schiff der Reederei. F. A. Vinnen ist ein dynamischer und vielseitig aktiver Unternehmer und gehört u.a. zu den Mitbegründern der Deutschen Dampffischerei-Gesellschaft „Nordsee“, die heute noch als Fischrestaurantkette erfolgreich ist. Als sein Vater Christel 1909 in den Ruhestand geht, bekommt Friedrich Adolf zwar Grund-

ei- gentum und Reederei – die Schiffe gehen aber an seine Geschwister. Er ist gezwungen, wieder eine eigene Flotte aufzubauen – was ihm unter anderem mit vier stähler- nen Viermast-Barken aus Liverpool und der Übernahme von acht Schiffen aus dem Portfolio der Hamburger Reederei Rob. Sloman gelingt. In diese Zeit fallen auch der Namenswechsel der Reederei in „F. A. Vinnen & Co.“ und der



1921. Die „Magdalene Vinnen“, das größte Segelhandelsschiff der Welt, ist als „Sedov“ noch heute unterwegs.

1886. Friedrich Adolf Vinnen ist ein vielseitiger Unternehmer. Nach dem Tod des Vaters muss er wieder eine eigene Flotte aufbauen.

1832. Carl Diedrich Westenfeld tritt in die Fußstapfen seines Schwiegervaters und erwirbt das erste eigene Schiff, den Schoner „Susanne“.

1819. Der Firmengründer Ernst Christian Schramm startet von Bremen aus u.a. mit dem Import von Tabak.



1955. Bremischer geht's nicht: die „**Adolf Vinnen**“, gebaut in Bremerhaven, von Vinnen betrieben und 1979 in Bremen abgewrackt.

Umzug ins Bürohaus am Altenwall

– beides hat bis heute Bestand. Als F. A. Vinnen 1926 überraschend stirbt, übernimmt sein erst 21-jähriger Sohn Werner – und muss die Firma durch Wirtschaftskrise, Kriegszeit und Wiederaufbau manövrieren. Von 1959 an begleitet ihn sein Sohn, der wie sein Großvater Christel heißt, dabei, seit 1965 als Managing Partner.

| Zurückgekauft | 1980 steigt das Hamburger Handelshaus Wünsche ins Unternehmen ein. Die Reederei nutzt die Chancen des stark wachsenden Containerverkehrs und ordert immer wieder Neubauten. 2001 wird Christels Sohn Michael Geschäftsführer des Unternehmens. 2016 kauft er die Wünsche-Anteile zurück – die Reederei wird in der siebten Generation wieder zum Familienunternehmen. Neun Containerschiffe fahren aktuell unter der Ägide der Bremer, der Schwer-



1959. **Christel Vinnen** tritt als sechste Generation ins Unternehmen ein. Er bestimmt mehr als vier Jahrzehnte die Geschicke der Firma mit.



1981. Die „**Merkur Lake**“ ist eines der neun auf der Neptun Werft in Rostock gebauten Containerschiffe, mit denen die Reederei ins Containerzeitalter durchstartet.



2014. Die aktuelle Flotte umfasst u.a. die **MV „Leonido“** im modernen Widebeam-Design.

2019. Gemeinsam mit **Bernd Hein** steht **Michael Vinnen** (r.) auch im Jubiläumsjahr an der Spitze der Reederei – in nunmehr siebter Generation.

punkt liegt auf 2013 und 2014 in Dienst gestellten Widebeam-Schiffen mit einer Ladekapazität von 4.000 bis 5.000 Standardcontainern. „Wir denken als Reeder – und das bedeutet: langfristig“, umreißt Michael Vinnen die Firmenphilosophie.

Beim Bremer Rhederverein ist er seit einigen Jahren Vorsitz, beim Verband Deutscher Reeder (VDR) engagiert er sich im Verwaltungsrat. „Wir gratulieren der Reederei Vinnen zu ihrem stolzen Jubiläum“, sagt Alfred Hartmann, Präsident des VDR. „Es ist eine wirklich außerordentliche

Leistung, sein Unternehmen über zwei Jahrhunderte erfolgreich durch so viele Veränderungen zu navigieren.“ |●●●





Tradition. Einige historische maritime Exponate schmücken das hochmoderne Gebäude, von dem aus Tim Ponath die NSB steuert.



Deutsche Reeder im Porträt

„Veränderung ist Teil unserer DNA“

| Teil 20 | Nach dem Generationswechsel treibt Tim Ponath den Wandel der Buxtehuder Reederei NSB voran. Dabei greift er auch Ideen aus anderen Branchen auf.

Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg

Wir sind ja eigentlich keine Reeder“, sagt Tim Ponath gleich zur Begrüßung im modernen Bürokomplex der NSB in Buxtehude. Deshalb hätten sie überlegt, ob die Rubrik „Reederporträt“ überhaupt auf sie zutreffe. Andererseits: Der Begriff Reeder sei inzwischen ja recht vielschichtig und umfasse weit mehr als den klassischen Schiffseigner. Insofern sei der Chef einer Unternehmensgruppe, die rund 80 Schiffe betreut, wohl irgendwie ein Reeder.

Die NSB Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft war und ist in erster Linie Bereederer, also Shipmanager. Nur, dass zum Start des Unternehmens in den 1980er-Jahren tatsächlich der Großteil der bereederten Schiffe von Eignern kommt, die seit 2000 auch die Gesellschafter der Reederei sind – CIM (München), Gebab (Mönchengladbach), Norddeutsche Reederei Holding (Hamburg) so- →

→ wie Buxriver, deren Gründer Helmut Ponath ist, langjähriger NSB-Chef und Vater von Tim Ponath.

Hervorgegangen ist das Unternehmen 1986 aus der Insolvenz der Yorker Reederei Jonny Wesch. Deren technischer Inspektor Ponath wird Geschäftsführer von NSB, in die der Werftkonzern Bremer Vulkan zwei Neubauten einbringt. Anschließend beginnt ein stürmisches Wachstum, getrieben von Containerisierung und Globalisierung. In Deutschland wirken die Finanzierung über das KG-Modell und die Tonnagesteuer zusätzlich stimulierend.

Eine Dynamik, die auch die Familie zu spüren bekommt: „Er war immer der Vater, der als Letzter zu Hause war“, erzählt Tim Ponath und räumt ein: „Dasselbe müssen meine Kinder wohl auch von mir sagen.“ Unregelmäßige Arbeitszeiten, viele Reisen: Das Familienleben von Leuten, die in der Schifffahrt tätig sind, sei nur schwer planbar. „Gefühlt gibt es keinen Feierabend. Das Telefon klingelt, wenn das Problem da ist.“

| Im zweiten Anlauf | Schifffahrt? „Davon rate ich dir ab“, habe auch sein Vater damals gesagt. Allerdings aus anderen Gründen: „Die werden dich immer mit mir vergleichen.“ Der Sohn macht erst mal eine solide Ausbildung. Tim Ponath lernt Industriemechaniker und setzt auf sein Maschinenbaustudium in Kiel noch den Wirtschaftsingenieur drauf. „Das war hochinteressant, man bekommt eine ganz andere Perspektive auf die Zahlen.“ Und im Gegensatz zum Ingenieurwesen bot der BWL-Part genug Freiraum, um nebenher einen Käfer Cabrio zu restaurieren.

Danach also etwas anderes als Schifffahrt: Erneuerbare Energien. Ponath heuert Anfang der 2000er-Jahre als Vorstandsassistent bei einem Windanlagenbauer an – und landet gleich im Krisenmodus: Der Chef geht, die Unternehmensberater kommen. Ponath ist oft nicht vor Mitternacht zu Hause und bekommt das Thema Restrukturierung hautnah mit. „Eine wilde Zeit“, wie er im Rückblick sagt.

2005 klopft der Vater dann aber doch noch an. Die Reederei ist rapide gewachsen, der Gesellschafterkreis hat einen Technischen und einen Kaufmännischen Geschäftsführer installiert, Helmut Ponath will aber nicht nur auf Externe setzen. NSB ist zwar kein Familienunternehmen, hat aber eben doch einen familiären Bezug. Sein Sohn fängt als Assistent des Technischen Geschäftsführers an: „Erster Arbeitstag: Samstagvormittag am Flughafen – es geht nach Korea.“ Anschließend ist sein Platz ein kleiner Beistelltisch im Chefzimmer.

In der Folgezeit lernt Tim Ponath verschiedene Bereiche kennen. 2007 wechselt er in die Inspektion. Als der Technische Geschäftsführer überraschend ausfällt, übernimmt er die Neubauabteilung. Das Programm umfasst rund 30 Schiffe, es gibt Neubauprojekte in Rumänien, Korea und Deutschland. „Das war ein enormer Vertrauensvorschuss – aber ich konnte auf ein gutes Team zurückgreifen.“ 2010 hat die Krise die Branche im Griff, die Neubauplanung verliert an Bedeutung. Ponath bekommt die Verantwortung für eine der Containerflotten mit 21 meist größeren Schiffen – und kümmert sich parallel um ein Megaprojekt: den Bau von zwei Offshore-Installationsschiffen für den Kunden RWE. „Die Dinger schwimmen – das ist so

ziemlich das Einzige, was sie mit einem Schiff gemein haben.“ Beide Schiffe werden heute noch von der Offshore-Abteilung der NSB betreut.

| Erfolgreiche Transformation | Als letztes großes Schifffahrtsunternehmen jenseits der Linienreedereien hat die NSB die deutsche Flagge hochgehalten. „Das empfanden wir auch als Verpflichtung im Rahmen des Maritimen Bündnisses“, sagt Ponath. Wegen der damals gültigen Besetzungsverordnung bedeutet das bis zu einer halben Million Dollar Mehrkosten pro Schiff und Jahr. Das sei den Kunden vor dem Hintergrund eines schärferen internationalen Wettbewerbs nicht mehr zu vermitteln gewesen.

Ende 2014 holt NSB bei 38 Schiffen die deutsche Flagge ein und entlässt fast 500 deutsche Seeleute – überwiegend Offiziere und Kapitäne. Alles andere als eine leichte Entscheidung. Das NSB-Team hat sich seinerzeit ziemlich im Stich gelassen gefühlt – von der Politik, aber auch von der Branche. „Das war schon bitter, als dann ein paar Monate später unsere wesentlichen Forderungen erfüllt wurden“, sagt Ponath.

Den personellen Aderlass habe man aber verkraftet, zumal trotz des Aufbaus neuer internationaler Kunden die Anzahl der Schiffe etwa durch Verkäufe aus dem Gesellschafterkreis schrumpft. „Die Transformation ist uns gut gelungen, die internationalen Seeleute stellen sich den neuen Herausforderungen“, sagt Ponath. Er ist regelmäßig bei den NSB-Offizierskonferenzen dabei. „Wenn ich Schiffsmanagement anbieten will, muss ich meine Besatzung kennen.“

| Neue Generation | Weil auch die erzielbaren Bereederungsgebühren sinken, hat NSB schon im Sommer 2014 begonnen, die Landorganisation an die neuen Gegebenheiten anzupassen. Zu der Zeit hat Tim Ponath die Verantwortung für die gesamte Flotte, 2015 wird er in die Geschäftsführung berufen. Als die Hamburger Offshore-Gruppe Anfang 2017 die Münchner Conti-Reederei übernimmt, fallen einige →

Tim Ponath

- Jahrgang 1972
- gelernter Industriemechaniker
- Studium Maschinenbau in Kiel, Dipl. Wirtschaftsingenieur
- 2002 Berufsstart bei einem Windkraftanlagenhersteller
- 2005 Einstieg bei NSB (Assistent des Technik-Geschäftsführers)
- Einsatz im Neubau, in der Inspektion und als Flottenchef
- seit 2015 Mitglied der Geschäftsführung, seit 2019 CEO
- verheiratet, zwei Töchter



Unsere Kunden erwarten von uns, dass wir Mehrwert schaffen und neue Ideen einbringen.

Tim Ponath, CEO der Reederei NSB

Spezialität. Tim Ponath im firmeneigenen Schiffssimulator, wo Seeleute kritische Situationen trainieren.



➔ größere Schiffe aus der Betreuung der NSB. „Darauf kann man sich nur schwer vorbereiten, als Schiffsmanager sitzt man im Bus dann auf einmal ganz hinten“, sagt Ponath.

Den Generationswechsel hat das Unternehmen erfolgreich gemeistert: Helmut Ponath (75) ist als Gesellschafter weiterhin an strategischen Entscheidungen beteiligt – hält sich sonst aber raus. „Es haben sich viele gewundert, dass es ihm gelungen ist, sich von heute auf morgen komplett aus dem operativen Geschäft zurückzuziehen“, sagt sein Sohn.

Seit Anfang 2019 ist Tim Ponath Chief Executive Officer, flankiert von Markus Thewes (Chief Commercial Officer) und Dirk Kleinekampmann (Chief Financial Officer). Beide sind erfahrene NSBler und trotzdem noch jung. Nachhaltiges Wachstum steht auf der Agenda, und es gibt vielversprechende Entwicklungen: „Derzeit stammt die Mehrheit der Schiffe, die wir betreuen, nicht mehr von unseren Gesellschaftern.“ Und alle neuen Kunden kommen von außerhalb Deutschlands.

Das gilt auch für ein Joint Venture im Bereich Ship Management mit einem indonesischen Partner, das derzeit 29 Schiffe umfasst. Crewing, Technik, Management: In Sachen Know-how und Kosten können die Buxtehuder mit den ganz Großen der Branche mithalten. Ebenfalls erfreulich: Das Thema Neubauten kommt wieder ins Spiel. Gerade sind drei neue Produktentanker zur Flotte gestoßen, für sechs 1.800-TEU-Containerschiffe hat ein malaysischer Kunde sich die Expertise von NSB gesichert. „Da

Die Reederei

- NSB Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, gegründet 1986
- seit 2000: aktueller Gesellschafterkreis (45% CIM, 25% Buxriver, je 15% Geba und Norddeutsche Reederei Holding)
- 2012: Flottenpeak mit rund 120 Schiffen
- Ende 2014: Abschied von der deutschen Flagge
- 2019: Helmut Ponath scheidet aus der Geschäftsführung aus. Sein Sohn Tim wird zum CEO berufen
- 49 Schiffe im Management in Buxtehude, 5 in Shanghai und 29 in Indonesien – Containerfrachter, Produktentanker und Offshore-Schiffe
- Zur NSB-Gruppe zählen neben der Reederei u.a. NSB Marine Solutions (Technische Beratung), NSB Crewing Solutions und NSBacademy. Dazu kommen „ObstKINDERgarten“ und „Navigare NSBhotel“
- aktuell 150 Mitarbeiter an Land und 1.500 auf See

www.reederei-nsb.de

sind wir eine gute Adresse, schließlich haben wir seit unserem Start über 150 Neubauten betreut“, sagt Ponaths Kollege Markus Thewes. Die Buxtehuder übernehmen anschließend auch das Management.

| Nachhaltige Perspektive | „Unsere Kunden erwarten von uns, dass wir Mehrwert schaffen und neue Ideen einbringen“, sagt Ponath. Das gelingt teilweise auf spektakuläre Weise. Für Aufsehen in der Branche sorgt etwa 2015 die Verbreiterung von drei Panmax-Frachtern um jeweils sieben Meter. Die Containerkapazität der Schiffe steigt dadurch um 30 Prozent – ein enormer Effizienzgewinn. Auch die Digitalisierung kommt zunehmend ins Spiel. NSB erhält als Partner im „Digital Hub Logistics“ viele wertvolle Impulse aus anderen Branchen. Nachhaltigkeit wird ebenfalls immer wichtiger. Ponath beobachtet, dass das Interesse an Scrubbern abebbt: „Die Unsicherheit im

Markt ist weg, wir bekommen da keine Kundenanfragen mehr.“ NSB setzt im Wesentlichen auf schwefelarmen Kraftstoff, um die IMO-Regularien zu erfüllen.

Die Reederei erfasst gerade den CO₂-Fußabdruck ihrer Zentrale. Wenn NSBler etwa Kunden in Asien besuchen, wird genau auf die Emissionen geschaut. „Die Unterschiede zwischen den Fluglinien sind enorm“, sagt Ponath. Dass zwei Teslas auf dem Dienstwagenparkplatz stehen, ist quasi das Tüpfelchen auf dem i.

Die Schifffahrtskrise hat NSB ganz schön durcheinandergewirbelt. „Die letzten Jahre waren nicht einfach, das hat auch den Alltag geprägt. Wertvolle gemeinsame Familienzeit kommt oft zu kurz“, so Tim Ponaths Erfahrung. Deshalb startet die Familie zweimal im Monat mit dem Wohnmobil ins Wochenende – bei gutem Wetter Richtung Norden, bei schlechtem nach Süden.

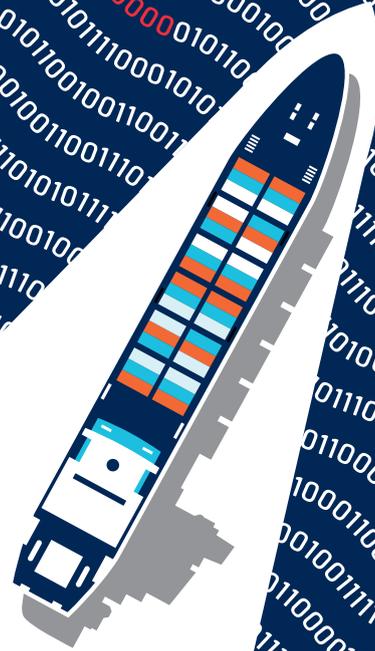
Das klappt zwar nicht immer. Doch wenn die Ponaths dann mit ihren zwei Töchtern in der rollenden Ferienwohnung unterwegs sind, staunen sie über die „vielen schönen Fleckchen, an die man sonst nie kommen würde“. Dort schöpft Tim Ponath, der sich selbst als Optimist bezeichnet, Kraft für neue Ideen, die er als frisch gewähltes Mitglied des VDR-Verwaltungsrats auch in den Verband einbringen will: „Die Welt ist voller Möglichkeiten – auch im maritimen Bereich. Und Veränderung ist Teil unserer DNA.“ ■■■



Foto: NSB

Effizienz. Mit der Verbreiterung der „MSC Geneva“ und zweier Schwesterschiffe erweist sich NSB als Schrittmacher der Branche.

PRÜFEN > ENTDECKEN > SCHÜTZEN



SICHERE FAHRT MIT FLEET SECURE

Bei der Fahrt durchs Datenmeer ist es heute wichtiger denn je, sich gegen Cyber-Angriffe zu schützen. Unsere Sicherheitsservices helfen Ihnen dabei, Cyber-Attacken vorzubeugen.

Wirksame Cyber-Resilienz auf See
inmarsat.com/fs


inmarsat
The mobile satellite company



Augen auf bei der Flaggenwahl

| Interview | Das Liberianische Schiffsregister (LISCR) ist eines der größten der Welt. Die neuen Chefs, die Brüder Adam und Elan Cohen, erklären, was eine gute Flagge ausmacht, und erläutern ihre Strategie. Fragen: Christian Denso, Hanns-Stefan Grosch

? Herr Cohen, Sie haben zusammen mit Ihrem Bruder seit einiger Zeit nun auch offiziell die Leitung des Unternehmens übernommen, das das Liberianische Schiffsregister verwaltet. Was ändert sich dadurch für Ihre Kunden?

Elan Cohen: Wir sind unter der Führung und Aufsicht unseres Vaters Yoram Cohen, der das Unternehmen gegründet hat, in dieses Geschäft hineingewachsen. Unsere Kunden können von uns als Vorstandsvorsitzenden die gleiche Servicementalität und Innovationsbereitschaft erwarten, die unser Vater uns viele Jahre vorgelebt hat.

Wir möchten unser Leistungsangebot weit über das Maß hinaus ausdehnen, was üblicherweise von einer Flagge erwartet wird, werden dabei aber unsere Kernaufgaben fest im Blick behalten. Die Branche braucht mehr denn je eine intelligente Re-

gulierung. Wir können eine Schlüsselrolle bei der Bereitstellung von Daten zu diesem Zweck übernehmen. Unsere Kunden können erwarten, dass das liberianische Schiffsregister in vielen Diskussionen, die heute in der Branche geführt werden, tonangebend mitwirkt.

? Wie haben Sie den Übergang gemeinagt?

Adam Cohen: Wir haben fast ein Jahrzehnt lang eng mit unserem Vater zusammengearbeitet. Bevor wir in die Führung des Schiffsregisters eingetreten sind, waren wir unter anderem im Private-Equity-Sektor und im Management von Unternehmensportfolios tätig. Dabei konnten wir umfangreiche Erfahrungen mit dem Management großer Unternehmen wie diesem sammeln und auch viel über

die Perspektive unserer Kunden lernen. Darüber hinaus haben wir während der Zusammenarbeit mit unserem Vater viel Kompetenz in der Zusammenarbeit mit Behörden und Führungspersonlichkeiten erworben.

? Welche Rolle soll Ihr Vater in Zukunft spielen?

Elan Cohen: Er ist für uns nach wie vor eine unerschöpfliche Quelle von Wissen und Erfahrung. So viel Kompetenz in der Verwaltung eines führenden Schiffsregisters hat kaum jemand. Er hat sich zwar aus dem aktiven Geschäft zurückgezogen, aber er gibt uns weiterhin wertvollen Rat, wie das jeder Vater tun würde, und stachelt unseren Ehrgeiz an. Dafür sind wir sehr dankbar, und wir bauen mit Stolz an dem weiter, was er angefangen hat.



Generationswechsel.

Adam und Elan Cohen haben gemeinsam das Ruder bei LISCR übernommen.

? Es gab in den Medien Irritationen über den Abgang des langjährigen operativen Chefs Scott Bergeron – was können Sie dazu sagen?

Elan Cohen: Wir wünschen ihm alles Gute für seine berufliche Zukunft. Im Rahmen unserer Strategie zur Stärkung der Marktposition des Schiffsregisters und seiner innovativen Dynamik haben wir ein fantastisches Team aufgebaut. Dieses Team hat eine gemeinsame Zukunftsvision.

? Gibt es eine Art Arbeitsteilung zwischen Ihnen und Ihrem Bruder, und wie sieht sie aus?

Adam Cohen: Als gemeinsame Vorstandsvorsitzende haben wir eine flexible Arbeitsteilung und stimmen uns laufend miteinander ab. Als Brüder und Geschäftspartner ist gute Zusammenarbeit und Kommunikation für uns eine Selbstverständlichkeit. Ich verbringe mehr Zeit mit der Regelung der finanziellen Angelegenheiten und dem allgemeinen Management, während Elan sich tendenziell mehr den Kunden widmet. Unsere Fähigkeiten ergänzen sich, wir fällen alle strategischen Entscheidungen gemeinsam.

? LISCR ist ein privatwirtschaftlich geführtes Familienunternehmen.

Inwiefern ist das für eine Flaggenstaatsverwaltung von Vorteil?

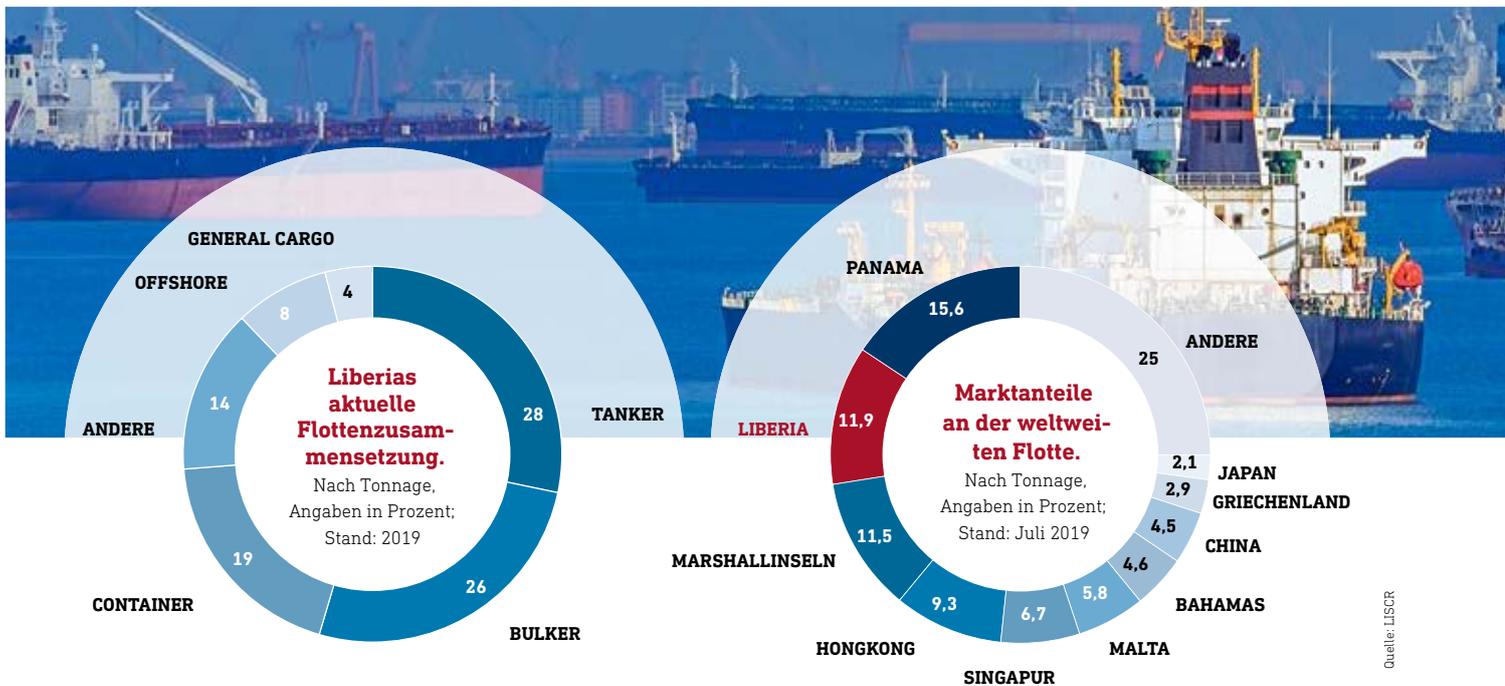
Elan Cohen: Flaggenstaaten werden manchmal durch praxisferne politische Strömungen beeinflusst oder erscheinen unpersönlich. Das kann unter den Reedereien und in der Branche für Verstimmung sorgen. Als privatwirtschaftliches Familienunternehmen denken wir in Generationen und behalten die langfristigen Geschäftsziele im Blick. Das ist ein Vorteil. Wir fühlen uns besonders unseren langjährigen Kunden eng verbunden. Die persönlichen Beziehungen mit ihnen reichen oft schon viele Jahre zurück. Solche Beziehungen sind für ein Familienunternehmen essenziell wichtig. Sie sind es, was uns von anderen Registern unterscheidet.

Die Leidenschaft und der Stolz, die wir in unser Unternehmen einbringen, sind auch die Triebfedern der ständigen Weiterentwicklung und Erweiterung unserer Dienstleistungen. Wir investieren laufend und langfristig in unsere IT-Programme, unsere weltweite Vernetzung und Präsenz sowie in unsere Belegschaft. Nicht alle Unternehmen haben diese Einstellung oder können sie sich leisten. Wir sehen darin eine Möglichkeit, Service auf höchstem Niveau anzubieten und dauerhaft zu den führenden Anbietern der Branche zu gehören.

? Liberia ist auch bei der US-Coast Guard wieder in die Liste der Qualitätsanbieter aufgestiegen. Was bedeutet dieser Erfolg für Sie? Worauf kommt es bei einer Qualitätsflagge an?

Adam Cohen: Unseren Erfolg im Rahmen des Programms Qualship 21 der US-Küstenwache verdanken wir unseren Investitionen in proaktive Technologien und Dienstleistungen, unseren qualifizierten Mitarbeitern und der Tatsache, dass wir die richtigen Schiffe und Kunden auswählen und überwachen und sie konsequent betreuen. Ohne eine qualifizierte weltweite Präsenz und ohne hochwertige Kunden kann man keine Qualitätsflagge betreiben. Wir haben bewiesen, dass wir über beides verfügen.

Hier zeigt sich der hohe Stellenwert, den die Sicherheit bei der liberianischen Flagge einnimmt, sowie unsere hervorragende Bilanz bei Hafenstaatkontrollen. Wenn eine Flagge sich auf regelmäßiger Basis für die weißen Listen von Hafenstaatkontrollen wie z.B. Qualship 21 qualifiziert und zugleich ihre Gesamttonnage auf Rekordniveau hochschraubt, dann kann man davon ausgehen, dass sie die Erwartungen der Reeder und Schiffsmakler hinsichtlich Sicherheit und Wirtschaftlichkeit erfüllt. →



? In Europa, besonders in Deutschland, spricht man in der Öffentlichkeit bisweilen von „Billigflaggen“ oder „Flags of Convenience“, wenn es sich beispielsweise nicht um die deutsche Flagge handelt. Was entgegnet Sie Kritikern – in Bezug auf Sicherheit, Umweltschutz oder Arbeitsbedingungen?

Elan Cohen: Wir denken, die Branche verdient angesichts all der Herausforderungen der Gegenwart keine Flagge, die ihr das Leben schwer macht.

Wie internationale Institutionen zeigen, steht hinter dem Wort „Convenience“ letzten Endes doch nur, dass wir uns dafür einsetzen, den besten Service der Branche zu bieten. Daraus kann man nicht folgern, dass wir die Umsetzung von Vorschriften lax handhaben. Im Gegenteil! Worauf es ankommt, ist die gleichzeitige Optimierung von Compliance und Service.

? Liberia steht aktuell auf Platz zwei der weltweiten Flaggenstaaten. Wollen Sie Nummer eins werden?

Adam Cohen: Es ist grundsätzlich unser Ziel, das größte Schiffsregister zu werden. Aber wir haben noch nie Abstriche bei der Qualität gemacht, um dieses Ziel zu erreichen, und werden das auch in Zukunft nicht tun. Wir glauben, dass unsere Kunden und Reedereien schon immer unsere Bemühungen zu schätzen wussten, ihnen Top-Dienstleistungen und beste Unterstützung zu bieten. Genau das ist unsere Basis.

Was unsere allgemeine Wachstumsstrategie betrifft: Wir versuchen, uns stärker einzubringen und uns in Gesprächen über die internationalen Vorschriften, die

die Branche und unsere Kunden betreffen, noch unüberhörbarer zu Wort zu melden. Abgesehen davon entwickeln wir laufend neue Dienstleistungen, verbessern sie und bauen gleichzeitig unser weltweites Netz an Niederlassungen aus, damit diese Dienstleistungen unseren Kunden auch überall in der Welt zugutekommen. Wir sind fast überall vertreten und tun, was in unserer Macht steht.

? Wie bewerten Sie die Stellung von LISCR in Deutschland? Sie liegen etwa gleichauf mit Antigua und Barbuda, und Portugal war zuletzt sehr erfolgreich.

Elan Cohen: Liberia ist unter deutschen Schiffen die führende Flagge, nicht nur, was die Zahl der Schiffe angeht, sondern besonders in Bezug auf die Gesamttonnage. Antigua und Barbuda besitzt ohne Zweifel einen gewissen Kernmarkt, ist aber hinsichtlich der Reichweite eher beschränkt. Unser Ansatz ist ein anderer, und als globales, expansives Schiffsregister kann man uns nur schwer mit Antigua und Barbuda vergleichen. Aufgrund unserer Größe werden wir kritischer beäugt und konzentrieren uns deshalb darauf, uns operativ zu verbessern und unsere eigenen Standards hoch zu halten.

Portugal bzw. Madeira haben als Nischen-Schiffsregister einen gewissen Erfolg; sie konzentrieren sich auf einen spezifischen Marktbereich. Die Frage lautet nur, ob sie langfristig wirtschaftlich sind und vergleichbaren Service bieten können.

? Welche Pläne haben Sie, die insbesondere für deutsche Reedereien

interessant sein könnten?

Adam Cohen: Wir kennen die Bedingungen im deutschen Markt bereits gut und bemühen uns, die Anforderungen noch besser zu erfüllen. Unsere deutschen Kunden profitieren von unseren effizienten Dienstleistungen, die ihnen helfen, ihre Kosten niedrig zu halten und zugleich den administrativen Aufwand zu reduzieren.

Wir haben proaktiv Programme eingeführt, die in wichtigen Hafenstaat-Hoheitsgebieten weltweit automatisch flaggenstaatliche Betreuung bereitstellen und somit unseren Reedereien helfen, effizient zu arbeiten. Wir arbeiten ständig an der Verbesserung unserer Programme zur Minimierung des Zeit- und Kostenaufwands für einen sicheren Schiffsbetrieb.

? Europäische Reedereien sind gehalten, einen Teil ihrer Schiffe unter EU-Flagge zu bringen. Welches Angebot haben Sie da parat?

Elan Cohen: Um für EU-Reedereien den Bedarf an EU-Beflaggung erfüllen zu können, haben wir mit der Regierung von Luxemburg eine Vereinbarung getroffen, die es uns ermöglicht, Schiffsregister-Dienstleistungen als Alternative zu sonstigen EU-Flaggen anzubieten.

In jüngster Zeit haben wir uns durch Anregung entsprechender Gesetzesinitiativen darum bemüht, das Schiffsregister wettbewerbsfähiger zu machen. Wir werden auch weiterhin mit Luxemburg zusammenarbeiten und auf der Grundlage unserer großen Erfahrung dafür sorgen, dass hier das attraktivste EU-Schiffsregister entsteht. |•••



HINTERGRUND

Von wegen „Billigflagge“

Liberia, Marshallinseln, Malta – die meisten großen Schiffsregister landen bei offiziellen Rankings auf den vorderen Rängen.

Was macht ein Flaggenstaat?

••• Gemäß Seerechtsüber-einkommen haben Schiffe die Staatszugehörigkeit des Staates, dessen Flagge sie führen: Auf See hat der Flaggenstaat die Hoheitsgewalt, seine Rechtsordnung gilt. Für die Kontrolle der Einhaltung

von internationalen Vereinbarungen ist zunächst ebenfalls der Flaggenstaat verantwortlich. Das betrifft Sicherheit, Umweltschutz und Arbeitsbedingungen, aber auch die Qualifikation des eingesetzten Personals. Außerdem muss der

Flaggenstaat Untersuchungen einleiten, sobald eines „seiner“ Schiffe an einem Unfall mit schweren Verletzungen eines Menschen oder schweren Schäden an Schiff oder Umwelt beteiligt ist. Für Reeder ist ein einwandfreier Ruf der Flagge

entscheidend, weil „schwarze Schafe“ häufiger und gründlicher untersucht werden. Das kostet Zeit und Geld und bedeutet ein schlechtes Rating der Schiffe. Zudem soll das Register unbürokratisch und serviceorientiert arbeiten.

Wozu dienen Hafenstaatkontrollen?

••• Auch in den Häfen wird kontrolliert, ob Schiffe den internationalen Standards entsprechen. Daten dazu werden nach Regionen gebündelt erhoben, etwa im Rahmen des Tokyo Memorandum of Understanding (MoU). Für Europa und den Nordatlantik ist das Paris MoU maßgeblich, in dem 27 europäische Hafenstaaten

mitarbeiten. Die Behörden haben im vergangenen Jahr knapp 18.000 Inspektionen durchgeführt, die Aufschluss über die Arbeit von Flaggenstaaten und Klassifikationsgesellschaften geben. Zwar wiesen 9.368 Schiffe Mängel auf, doch nur bei 566, also etwa jedem 30. Schiff, waren sie so gravierend, dass die

Weiterfahrt zunächst untersagt wurde. Das jährliche Ranking unterscheidet „White“, „Grey“ und „Black“ List.

Um den Listenplatz zu errechnen, wird über einen Zeitraum von drei Jahren die Anzahl der Festhaltungen in Bezug zur Anzahl der Inspektionen gesetzt. Die Weiße Liste enthält aktuell 41 Flaggen-

staaten, auf deren Schiffen es nichts oder nur wenig zu beanstanden gibt. Die größten Flaggenstaaten Liberia, Marshallinseln, Hongkong, Singapur und Malta (s. Grafik auf S. 20) landeten zuletzt in den Top-20 und konnten sich gegenüber dem Vorjahr verbessern. Von „Billigflagge“ kann also keine Rede sein.

Wo sind die Schiffe deutscher Eigner registriert?

••• Bei den deutschen Reedern nimmt nach Anzahl der ausgeflaggten Schiffe Liberia mit 578

die Spitzenposition ein, es folgen Antigua und Barbuda (566), Portugal (271) und Deutschland

(236 Schiffe). Die Flaggen stehen beim Paris MoU auf der Weißen Liste. Insgesamt bestand die

Deutsche Handelsflotte Ende 2018 aus 2.324 Schiffen mit einer Tonnage von 57,5 Millionen BRZ.

Warum nutzen deutsche Reedereien ausländische Flaggen?

••• Schifffahrt ist ein globales Geschäft. Viele Schiffe, die von deutschen Reedereien gemanagt werden, laufen nie einen deutschen Hafen an, weil sie beispielsweise im innerasia-

tischen Verkehr oder auf der Route Asien – Nordamerika eingesetzt sind. Für die Schifffahrtsunternehmen kommt es darauf an, im internationalen Wettbewerb zu bestehen – eine

flexible und serviceorientierte Flaggenstaatverwaltung ist hier ein wichtiger Aspekt. In der Vergangenheit war die deutsche Flagge mit Zusatzkosten etwa auf Personalseite verbunden

und agierte teilweise bürokratisch. Hier haben sich zuletzt viele Bedingungen verbessert, sodass Reedereien vereinzelt bereits wieder Schiffe zurückgeflaggt haben.

Deutsche Flotte.

Top-Flaggen nach Tonnage
(Quelle: BSH, Stand 07/2019)





Wettbewerbsvorteil. Die Schiffe der ZEA 14k-900-Klasse sind hochmodern und effizient.

Zeamarine sichert sich Rekordauftrag

••• Die Schwergutexperten von Zeamarine haben von Schenker Australia einen Transportauftrag für das BHP South Flank Project in Westaustralien erhalten. Dabei geht es um den Transport von rund 450.000 Frachtkontainern von China ins australische Port Hedland – im Wesentlichen schwere

und überdimensionale Module. Die Reederei setzt dafür den neuen Schiffstyp ZEA 14k-900 ein. Die Schiffe wurden zwischen 2018 und 2019 abgeliefert und gehören zur effizientesten und technologisch fortschrittlichsten Mehrzwecktonnage auf dem Wasser. „Wir sind sehr stolz auf diese

Großvergabe, die den größten Auftrag darstellt, den Zeamarine seit seiner Gründung erhalten hat. Wir freuen uns, dass unsere Kunden den Wert der modernen und umweltfreundlichen Schiffe anerkennen“, sagt Dominik Stehle, Chief Commercial Officer bei Zeamarine. www.zeamarine.com

Foto: Zeamarine



Verbindung. Felixstowe ist Großbritanniens größter Containerhafen.

Foto: Courtesy of the Port of Felixstowe

Brexit erfordert starke Häfen

••• Wirtschaftsflaute, Handelskonflikte, Brexit: Häfen müssen sich auf unsichere Zeiten einstellen. Die Experten von Drewry haben fünf Schlüsselfaktoren identifiziert, die Häfen krisenfest machen: Neben einer hohen wasser- und landseitigen Produktivität und Effizienz sind das eine aktive Rolle in der Lieferkette, der Aufbau von hafenorientierten Logistikzonen, die Schaffung von digi-

talen Plattformen zur Verbesserung von Transparenz sowie eine gute Hinterlandanbindung zu den wichtigen Bevölkerungs- und Wirtschaftszentren des Landes.

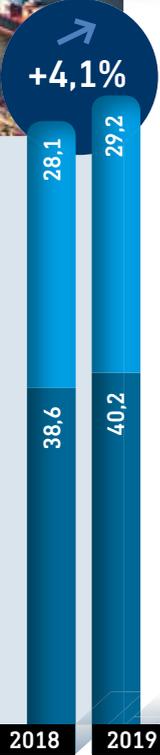
„Der Brexit und unsichere Zeiten machen starke Häfen für Großbritannien wichtiger denn je“, sagt Tim Morris, CEO der UK Major Ports Group, die Auftraggeberin der Studie war. www.drewry.co.uk

Kühlcontainer-Großbestellung

••• Hapag-Lloyd hat einen Rekordauftrag für Kühlcontainer, sogenannte Reefer, vergeben. Bereits im Juli begann die Produktion der 13.420 Container. Die Auslieferung der weißen Boxen ist für November 2019 vorgesehen. Dann beginnt in den Ländern der Südhalbkugel die Erntezeit für Obst und Gemüse wie Blaubeeren, Kirschen und Avocados. Ganzjährig werden Fleisch, Fisch und Arzneimittel gekühlt transportiert. Die Reederei verfügt über 100.000 hochmoderne Reefer. www.hapag-lloyd.com



Foto: Hapag-Lloyd



Hamburg: bessere Zahlen

••• Deutschlands größter Hafen auf Wachstumskurs: Im ersten Halbjahr 2019 stieg der Seegüterumschlag um 4,1 Prozent auf 69,4 Millionen Tonnen. Dazu trug besonders der Stückgutumschlag mit einem Plus von 6,1 Prozent auf 48,4 Millionen Tonnen bei. Der Massengutumschlag stagnierte. Der Anstieg im Containerumschlag auf 4,7 Millionen TEU (+ 7,5 Prozent) ist in erster Linie vier neuen Liniendiensten zu Häfen in den USA, Kanada und Mexiko zu verdanken.

www.hafen-hamburg.de

Steigerung. Sowohl Ex- als auch Importe legten kräftig zu (Angaben in Mio. Tonnen).

Foto: Hafen Hamburg

Antwerpen arbeitet immer nachhaltiger

••• 2018 war für Antwerpen, Europas Hafen Nummer zwei, das sechste Rekordjahr in Folge. Der Umschlag stieg um 5,2 Prozent auf 235,2 Millionen Tonnen, die Zahl der abgefertigten Container um 6,2 Prozent auf 11,1 Millionen TEU. Trotzdem ist es gelungen, die Emissionen von Stickoxiden

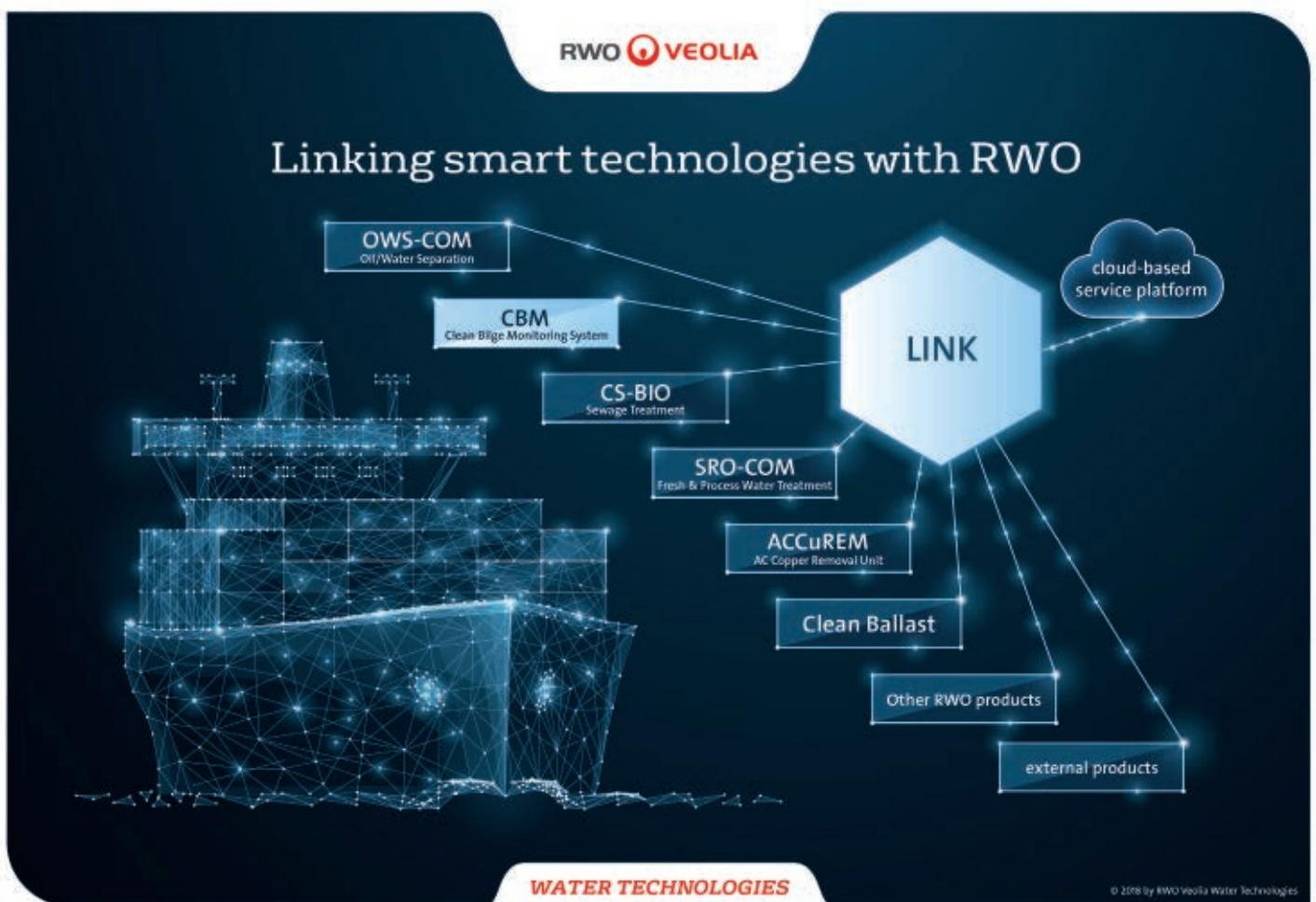
und Schwefeldioxid weiter zu reduzieren. Das zeigt der aktuelle Nachhaltigkeitsbericht des Hafens. Demnach ist der Anteil an regenerativen Quellen zur Energieversorgung gestiegen, während der Stromverbrauch insgesamt zurückging. Zahlreiche Innovationen trugen dazu bei.

www.portofantwerp.com

Foto: Port of Antwerp



Statement. Solar-Panels an den Dückdalben des Antwerpener Hafens.



Parkhaus nach Übersee

2.400.000

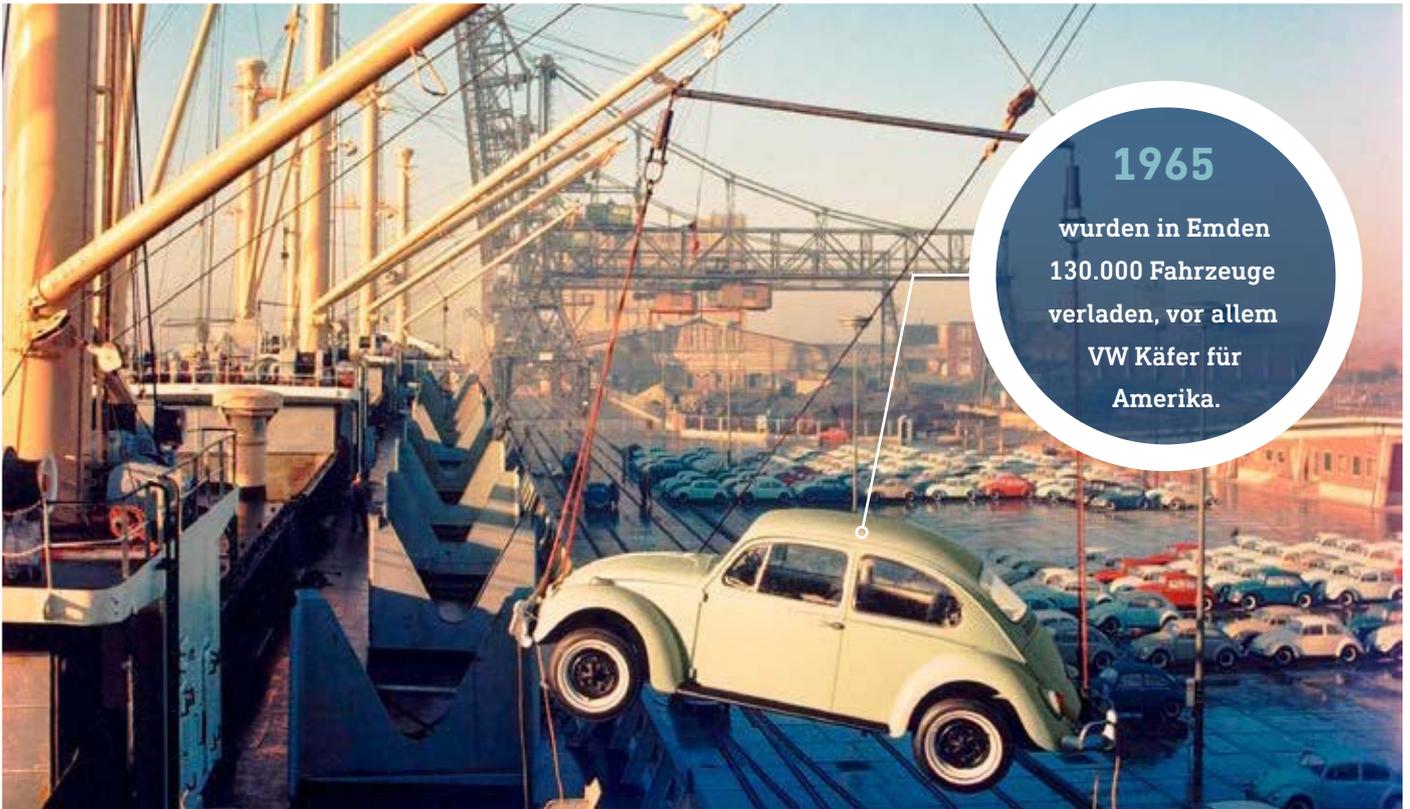
Quadratmeter beträgt
die Stellfläche am
Autoterminal in
Bremerhaven.



| Autotransport | Bevor sie über Highways oder Landstraßen rollen dürfen, haben viele Neuwagen schon eine lange Seereise hinter sich. Reedereien wie Laeisz managen speziell darauf ausgelegte Schiffe. Text: Angela Andresen-Schneehage

Transporter. Mit Car-Carriern wie der „Parana“ der Rostocker Reederei F. Laeisz werden die Fahrzeuge in alle Welt verschifft.





1965

wurden in Emden
130.000 Fahrzeuge
verladen, vor allem
VW Käfer für
Amerika.

Foto: Autoport Emden

Diesel-Skandal, drohende Strafzölle und Brexit-Sorgen belasten die Automobilindustrie. Doch auch wenn die weltweite Produktion zuletzt leicht sank: Der globale Fahrzeugbestand ist höher als je zuvor. 2018 wurden insgesamt 70,5 Millionen Pkws produziert, die Hälfte davon in Asien. Volkswagen war mit 10,83 Millionen Fahrzeugen weltweit absatzstärkster Hersteller.

In Deutschland lag der Exportwert von Kraftfahrzeugen zuletzt bei knapp 230 Milliarden Euro, importiert wurde im Gegenwert von fast 110 Milliarden. Klar, dass da der Transport wesentlicher Bestandteil der globalen Wertschöpfungskette ist.

| Spezialisierte Häfen | Wichtige Drehscheiben für den Autoumschlag liegen an der deutschen Nordseeküste. Allen voran Bremerhaven: Die 18 Liegeplätze für Autotransportschiffe mit einer Kailänge von insgesamt drei Kilometern werden jährlich von 1.400 Car Carriern angelaufen. Die Marke von zwei Millionen umgeschlagenen Fahrzeugen wurde 2011 geknackt – im vergangenen Jahr waren es gut 2,2 Millionen. Damit sind die Terminals an der Wesermündung nach dem belgischen Zeebrugge der bedeutendste europäische Verladehafen für Automobile und Sonderfahrzeuge. Dafür braucht man jede Menge Platz. Und den hat Bremerhaven: Auf einer Gesamt-

fläche von 2,4 Millionen Quadratmetern befinden sich Stellplätze für 95.000 Pkws, die Hälfte davon überdacht. Eine neue Fläche bringt weitere 1.200 Stellplätze.

„Eine besondere Stärke unseres Hafens liegt im abgeschleusten Bereich des Kaiserhafens mit seinem konstanten Wasserstand. Dadurch konnte Bremerhaven sich im Automobilbereich zu einem der führenden Häfen der Welt entwickeln“, sagt Bremenports-Geschäftsführer Robert Howe. „Weiterer Pluspunkt: Bremerhaven ist ein Eisenbahnhafen. Gemessen am Gesamtumschlag hat kein Hafen der Welt einen höheren Anteil. Acht von zehn Autos werden per Schiene transportiert.“ Derzeit



Foto: Jüdisches Museum Berlin / Schenkung R. Barnes

Historie. In den 1920er-Jahren war Autotransport noch kein Massenphänomen.

Gegenwart. Bremerhaven ist Europas Nummer 2 beim Autoumschlag.





2018

gingen in Emden

1.360.000

Neuwagen über die
Kaikante.

Foto: Autoport Emden/Andreas Kostka

arbeite man an einer umfassenden Digitalisierung der Prozesse. „Dies wird für die Kunden eine erhebliche Qualitätsverbesserung mit sich bringen“, so Howe.

Emden ist im europäischen Ranking des Fahrzeugumschlags drittstärkster Port. Die ostfriesische Erfolgsgeschichte begann in den 1960er-Jahren, als der Volkswagen-Konzern hier sein fünftes inländisches Werk eröffnete. Für VW war die direkte Hafenanbindung ein entscheidendes Kriterium bei der Wahl des neuen Produktionsstandorts. Schließlich sollten hier vor allem die Käfer für den nordamerikanischen Markt vom Band laufen. Und Deutschlands westlichster Seehafen bot den kürzesten

Weg über den großen Teich. Von Roll-on-Roll-off-Verladung war damals allerdings noch nicht die Rede. Als der norwegische Frachter „Jarabella“ Anfang 1965 die ersten im Emden produzierten Käfer nach Übersee bringen sollte, wurden sie noch mit dem Ladegeschirr einzeln an Bord gehievt – bis zum Ende des Jahres waren es rund 130.000 Fahrzeuge. Der Fahrzeugumschlag hat sich seitdem als bedeutendste Säule des Emder Hafens etabliert.

Sämtliche Modelle des VW-Konzerns und seiner Tochterunternehmen werden über Emden im- und exportiert. 2018 wurden 1,36 Millionen rollende Frachtstücke verladen. „Grund für unsere Rekordergebnisse waren unter anderem starke Importvolumina aus Mexiko sowie neue Verkehre nach Griechenland und in die Türkei“, sagt Manfred de Vries, Geschäftsführer der Autoport Emden.

Mit der Eröffnung von 10.000 neuen Pkw-Stellplätzen im Jahr 2017 hat der Autoport die Weichen für kontinuierliches Wachstum gestellt; bis 2022 soll der Hafen einen dritten Großschiffsliegeplatz erhalten, um künftig bis zu 1,5 Millionen Fahrzeuge oder mehr umschlagen zu können. Mit einer von der Hafenwirtschaft seit Langem geforderten Emsvertiefung könn-

te zudem das Tidfenster für ein- und auslaufende Schiffe vergrößert werden.

Ein weiterer deutscher Logistikknotenpunkt für die Fahrzeugverschiffung ist Cuxhaven mit einer Kapazität von immerhin auch noch 5.000 Stellplätzen. Der RoRo-Ponton bedient die Kurzstrecken: Von hier aus starten die Lieferungen nach Skandinavien; Import-Autos aus England rollen hier auf das europäische Festland.

| Besondere Schiffe | Unübersehbare Hauptakteure des Fahrzeugumschlags sind die hoch aufragenden Autotransporter, eine spezielle Bauart der RoRo-Schiffe. Ästheten empfinden sie schon mal als Beleidigung fürs Auge, doch was den Kolossen an schnittiger Eleganz fehlt, das machen sie mit ihrer Funktionalität wieder wett. Die derzeit größten für den Überseedienst gebauten Pure Car and Truck Carrier (PCTC) können mit einer einzigen Fahrt 8.500 Pkws verfrachten.

Nimmt man mal eine durchschnittliche Länge von 4,50 Metern pro Auto an und reiht alle Wagen lückenlos aneinander, ergäbe das eine Schlange von fast 40 Kilometern. Auf der Autobahn ein stattlicher Stau, doch an Bord dieser riesigen schwimmenden Parkhäuser →



Foto: bremenports



Einpacken. Zum Schutz des Lacks sind die Karosserien mit einer Transportfolie überzogen.



Einchecken. Vor der Einfahrt werden die Daten des Fahrzeugs elektronisch erfasst.



Einparken. Die Einweiser an Bord nutzen den Platz auf den Decks optimal aus.

→ verteilen sich die Karossen dicht an dicht auf 14 Decks. Verstaut wird in den Car Carriern alles, was mit eigenem Antrieb über die mächtige geöffnete Laderampe am Heck rollen kann: flaches Sportcoupé, Van, Gelenkbus oder tonnenschwere Baumaschine. Um den Schiffsrumpf je nach Fracht maximal beladen zu können, haben die Parkebenen unterschiedliche Höhen; einige der Decks sind höhenverstellbar – das bringt mehr Flexibilität.

| Anspruchsvolles Geschäft | Die größten Flotten von Autotransportschiffen sind in der Hand norwegischer oder japanischer

Reedereien. Aber auch die Rostocker Traditionsreederei F. Laeisz engagiert sich seit zehn Jahren in dem Markt. 2007 entschloss sich das Management zur Diversifizierung der Flotte durch Car Carrier.

Zwei Jahre später ging der erste PCTC bei Laeisz in den Dienst. Heute gehören zu den insgesamt fast 30 Schiffen des mittelständischen, familiengeführten Unternehmens sieben Car Carrier mittlerer Größenordnung mit einer Kapazität von jeweils 5.000 Standardfahrzeugen. „Bei Laeisz hat man immer gute Erfahrungen mit einem Flottenmix gemacht: Früher waren es Massengutfrachter und Kühlschiffe,

später Containerschiffe und Fähren, heute ergänzen Gastransporter und Car Carrier unser Programm“, sagt Nikolaus H. Schües, Vorsitzender der Geschäftsführung. „Das Containergeschäft wird mittelfristig ein schwieriges bleiben. Der Autotransport hingegen ist ein Markt, bei dem es nicht ausschließlich um Frachtraten geht. In diesem Nischensegment werden deutlich höhere Ansprüche gestellt – und das erlaubt es uns, gute und langfristige Kundenbeziehungen aufzubauen. Denn mit unserer qualitätsvollen Arbeit können wir für unsere Auftraggeber einen Mehrwert erzielen, den diese auch angemessen vergüten.“

HISTORIE

Arnold Bernstein – als die Autos schwimmen lernten

••• Der deutsche Reeder Arnold Bernstein (1888-1971), hat die Autoverladung revolutioniert. Auf die Erfolgsspur kam er 1924, fünf Jahre nach der Gründung seiner Reederei in Hamburg. Bis dahin wurden Fahrzeuge noch einzeln in Holzkisten verschifft – ein mühsames Geschäft. Bernstein baute zwei ehemalige Küstenpanzerschiffe um, ließ Ladedecks einziehen, das

Hauptdeck mit einem Schutzdach versehen und spezielle Aufzüge installieren. Zusätzlich wurden Ladepforten in die Schiffsseiten geschnitten, über die die Wagen direkt von Land aufs Schiff fahren konnten. Ohne aufwendige Holzverpackung lief die Verladung schneller und kostengünstiger.

Erste wichtige Fracht für die Reederei Bernstein war das „Model T“ von Ford. Zentraler Produktionsstandort für Nordeuropa war das neue Ford-Werk im Kopenhagener Freihafen. Von hier aus fuhren die ersten schwimmenden Garagen, wie Bernstein seine Schiffe „Odin“ und „Aegir“ nannte, mit einer Kapazität

von 320 bzw. 240 Fahrzeugen regelmäßig nach Oslo, Malmö und Helsinki. Später transportierte er mit seinen überseetauglichen Schiffen direkt aus den USA unverpackte Autos; zwischen 1928 und 1935 kamen so mehr als 93.000 Fahrzeuge nach Europa.

Bernstein galt als einer der kreativsten Unternehmer jener Zeit, seine Reederei mit über 1.000 Seeleuten avancierte zu einem der größten jüdischen Unternehmen in Deutschland. Doch auf ihrem Höhepunkt nahm die Erfolgsgeschichte ein abruptes Ende, als die Nazis Albert Bernstein 1937 wegen angeblicher Devianzen verhaften und



enteigneten. Kurz vor Beginn des Zweiten Weltkriegs wurde Bernstein aus der zweijährigen Haft entlassen und emigrierte nach Amerika, wo er in New York neu anfangen – wieder als Reeder. Mit 75 verfasste der gebürtige Breslauer einen umfassenden Lebensbericht. „Ein jüdischer Reeder“ wurde 2001 vom Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven herausgegeben.





Foto: bremenports; BLG/Hauke Dressler; Reederei F. Laeisz



Bei Laeisz hat man immer gute Erfahrungen mit einem Flottenmix gemacht.

Nikolaus H. Schües, Vorsitzender
der Geschäftsführung F. Laeisz

Zwei der Laeisz'schen RoRo-Schiffe mit dem reedereitypischen P als Anfangsbuchstaben im Namen sind heute ausschließlich für den VW-Konzern unterwegs und pendeln vorwiegend zwischen Emden, Dublin, Santander und dem portugiesischen Setúbal. Die anderen reisen um den ganzen Globus, bringen u.a. Neuwagen aus Fernost nach Europa und Südamerika, verschiffen gebrauchte Fahrzeuge aus den USA nach Afrika und transportieren Spezialfahrzeuge wie Land- oder Baumaschinen zu den gewünschten Destinationen. Rund 336.000 Fahrzeuge legen pro Jahr ihre Seemeilen an Bord von Laeisz-Schiffen zurück.

| Ausgeklügelte Logistik | Die Verladung an den Hafenterminals ist nur ein Teil der weltumspannenden Transportkette – wenn auch ein sehr personalintensiver: Jedes Auto, jeder Lkw, jeder Mähdrescher muss einzeln an Bord gefahren und an einer genau festgelegten Position abgestellt werden. Zu den führenden europäischen Automobillogistikern, die diese Dienstleistungen bieten, gehört BLG Logistics.

Mit eigenen Autozügen, einer Lkw-Flotte sowie Binnenschiffen auf Rhein und Donau gewährleistet das Unternehmen einen lückenlosen Transport vom Werk bis zum Endkunden. Allein an den 14 Bremerhavener Gleisanschlüssen rollen täglich 26 Züge mit 5.000 Neuwagen an, die von hier aus ihren Weg übers Meer starten.

Zwischen Eisenbahnwaggon und Transportschiff wartet allerdings für jedes Fahrzeug erst einmal ein eigener Parkplatz – einer von insgesamt fast 100.000! Um hier ein Auto wiederzufinden, bedarf es eines ausgeklügelten Terminalmanagements. Jedes Fahrzeug ist über einen Barcode mit einer Identifikationsnummer versehen; dank Hand-scanner und zentraler Datenbank behalten die BLG-Mitarbeiter den Überblick. Geht es dann an Bord, reicht auch das modernste IT-System nicht aus. Eine der Herausforderungen: die Autos innerhalb des riesigen Schiffsbauchs entsprechend der Reiseroute richtig zu sortieren, damit sie am jeweiligen Zielhafen zügig wieder von Bord rollen können; denn jeder Car Carrier läuft in der Regel mehrere Stationen an.

Dazu kommt die hohe Kunst des Einparkens: Bei eingeklappten Außenspiegeln darf nur eine Faustbreit Platz zwischen den Autos bleiben; die Vermeidung auch noch der kleinsten Kratzer und Dellen ist bei dieser wertvollen Fracht oberstes Gebot.

Damit die blecherne Ladung auch bei rauer See sicher steht, reicht es nicht, die Handbremse anzuziehen. Mit soliden Spanngurten wird jedes einzelne Auto mehrfach an der Bodenplatte fixiert. Ist alles festgezurt, darf die gigantische Ladelupe sich wieder schließen, und das schwimmende Parkhaus nimmt Kurs auf ein fernes Autoterminal irgendwo in der Welt. ■■■

Damit die blecherne Ladung auch bei rauer See sicher steht, reicht es nicht, die Handbremse anzuziehen. Mit soliden Spanngurten wird jedes einzelne Auto mehrfach an der Bodenplatte fixiert. Ist alles festgezurt, darf die gigantische Ladelupe sich wieder schließen, und das schwimmende Parkhaus nimmt Kurs auf ein fernes Autoterminal irgendwo in der Welt. ■■■

5.000

Pkws finden auf den Decks des Laeisz-Transporters „Patara“ mit 42.000 m² Platz.



Foto: Reederei F. Laeisz



Daten-Ebbe an der Küste



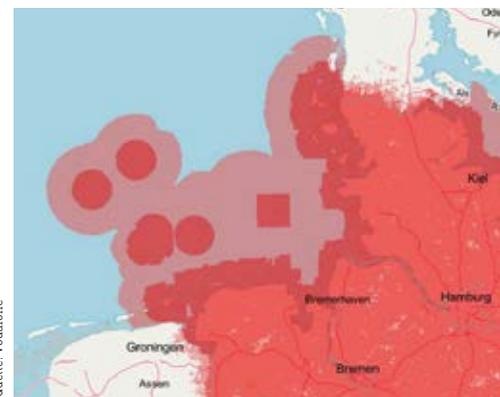
| Breitband | Kein Netz, kein Empfang: Noch immer gibt es im deutschen Teil von Nord- und Ostsee kein flächendeckendes, mobiles Breitbandnetz. Was das bedeutet – und was jetzt zu tun ist. Text: Gunther Meyn

Deutschlands LTE-Karte enthält noch jede Menge weißer Flecken. Vor allem entlang der küstennahen Gewässer hapert es mit dem Ausbau des Mobilfunknetzes. „Die breitbandtechnisch am schlechtesten versorgten Regionen Deutschlands findet man nicht im Hunsrück oder im Bayerischen Wald, sondern in den Fahrgebieten der Nord- und Ostsee“, sagt Holger Ritter, Managing Partner von Drynet. Das Unternehmen stattet Schiffe mit IT-Kommunikationstechnik aus, darunter etwa Hybrid-Router, die zwischen WLAN, Mobilfunknetz und Satellitenempfang umschalten können.

Nur mit solch teurem Equipment ist eine durchgängige Internetverbindung im Küstenbereich gewährleistet. Ein Idealzu-

stand ist das nicht. Der Verband Deutscher Reeder (VDR) bemängelt schon seit Langem die unzureichende Mobilfunkanbindung in diesen Regionen – und verweist dabei auf die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der maritimen Wirtschaft. Immerhin laufen 80 Prozent des deutschen Exports über den Wasserweg.

Frachtschiffe übermitteln heute eine immer größere Menge wichtiger Informationen an Behörden und Hafenlogistik, darunter Meldedaten, Ankunftszeiten und Ladungsangaben. Gleichzeitig empfangen sie Navigationssignale, Wetterinformationen und Passagepläne. Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR: „Eine gut ausgebaute digitale Infrastruktur ist Voraussetzung, um den Hafen-



Quelle: Vodafone

Abdeckung. Vodafone hat zwar das beste Netz an der Küste. Doch das kräftige Rot täuscht – die Bandbreite ist nicht überall ausreichend.



Fortschrittsbremse. Jenseits der Elbmündung ist schnell Schluss mit mobilem Internet.

Foto: ©Fokusiert - stock.adobe.com

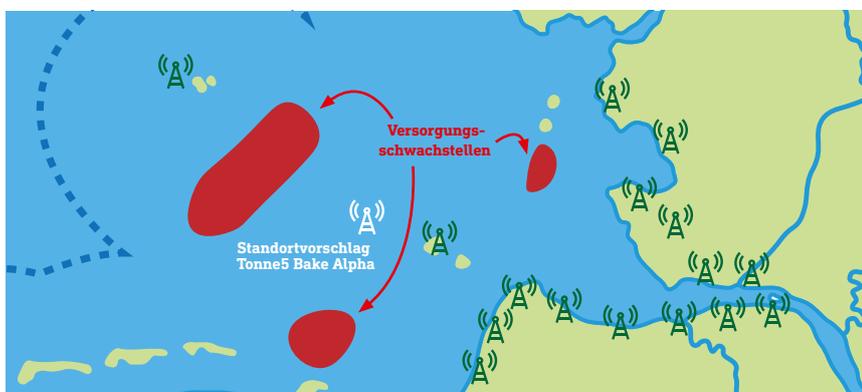
und Schifffahrtsstandort Deutschland in seinem Küstenbereich zukunftsfähig zu machen. Hier müssen wir wettbewerbsfähiger werden.“

| Offline-Revier | Das Problem der löchrigen Netzabdeckung betrifft alle Nutzer der deutschen AWZ (Ausschließliche Wirtschaftszone). So müssen auch Lotsen bei ihrer täglichen Arbeit online sein. Die riesigen Containerschiffe, die heutzutage in die Elbe einlaufen, lassen sich immer schwerer nach Augenmaß navigieren. Durch digitale Unterstützung in Form von positionsgenauen Wasserstandsdaten in Echtzeit wird die Arbeit der Revierprofis enorm erleichtert. Die notwendigen Daten werden übers Mobilfunknetz auf den Laptop des Lotsen

übermittelt. „Doch gerade in der Deutschen Bucht, wo der Empfang besonders wichtig ist, gibt es noch immer große Lücken in der Netzabdeckung“, beklagt Erik Dalege, Vorsitzender der Bundeslotsenkammer.

Auch auf Elbe, Ems und Weser ist der Mobilfunkempfang immer wieder gestört. Selbst auf dem Nord-Ostsee-Kanal – der meistbefahrenen Wasserstraße der Welt – gibt es einen Bereich ohne Netzabdeckung.

Hier rächen sich frühere politische Versäumnisse. Denn bei der Vergabe der Mobilfunkfrequenzen hat die zuständige Bundesnetzagentur eine Versorgung von Küstenregionen nicht zur Auflage gemacht – im Gegensatz etwa zum ICE- oder Autobahnnetz. →



Funklöcher. Die Karte zeigt die Bereiche, in denen Lotsen keinen Netzempfang haben. Das wird zum Problem, wenn die Revierprofis große Containerschiffe nach Hamburg lotsen und keinen direkten Kontakt zum Hafen aufbauen können. Mit der Aufstellung von LTE-Masten auf den Navigationsbaken der Deutschen Bucht ließen sich diese kritischen Bereiche abdecken.



**Everything
a ship needs**



www.kloska.com



Heligoland. Im Offshore-Bereich der Hochseeinsel gibt's derzeit nur GSM-Empfang.



Versetzschiff. Lotsen wünschen sich eine bessere Netzabdeckung ihrer Reviere.



Insel-Lösungen. Scandlines hat eigens für seine Fährverbindungen LTE-Masten aufgestellt, damit die Passagiere während der Reise schneller im Internet surfen können.

Foto: mik-perspective - stock.adobe.com, Axel Will - Lotsenbruderschaft Eibe, CC BY-SA 4.0, Scandlines

→ Dabei wären die technischen Möglichkeiten zum Breitbandausbau in der Offshore-Peripherie durchaus vorhanden. Das zeigt die deutsch-dänische Fährreederei Scandlines. Sie betreibt für ihre beiden Linien Puttgarden – Rødby (22 km) und Gedser – Rostock (48 km) jeweils zwei LTE-Masten. Passagiere können mit ihren Smartphones während der gesamten Überfahrt mit 6 MBit bzw. 12 MBit surfen. Allerdings handelt es sich hier um eine kostenspielige Individuallösung, die für einzelne Frachtreedereien wirtschaftlich nicht zu stemmen ist.

| Notwendiges Netzwerk | Ein lückenloses mobiles Datennetz wünschen sich neben Handelsreedereien, Lotsen und Fährpassagieren auch Landesbehörden und Forschungseinrichtungen. So nutzt etwa das Alfred-Wegener-Institut (AWI) hochmoderne Echtzeitsensoren zur Erfassung von Meeresströmungen oder zum Video-Monitoring der Unterwasserwelt entlang der Wasserstraßen. Dabei werden regelmäßig große Datenmengen an Land übermittelt. „Mit unseren Projekten untersuchen wir die Dynamiken im Zuge des Klimawandels“, sagt Prof. Eberhard Sauter vom AWI. Davon profitierten auch die Behörden.“

In der Offshore-Branche erweist sich die mangelnde Netzabdeckung vor allem im Bereich Telemedizin als Hindernis. Hintergrund: Hat sich ein Mitarbeiter verletzt, lassen sich mithilfe von mobilen Geräten die Vitalfunktionen des Betroffenen messen und in Echtzeit an Ärzteteams an Land übertragen. Diese empfehlen anhand der Daten, was vor Ort zu tun ist. Im Ernstfall kann das über Leben und Tod entscheiden.

Doch die Reichweite der Geräte ist begrenzt. Das wird zum Problem, wenn das Unfallopfer mit einem Transferschiff an Land transportiert werden muss. Denn je weiter sich das Schiff aus dem Mobilfunknetz des Offshore-Anbieters entfernt, desto schlechter wird der Empfang – eine stabile Übertragung der Vitaldaten ist dann streckenweise nicht mehr möglich.

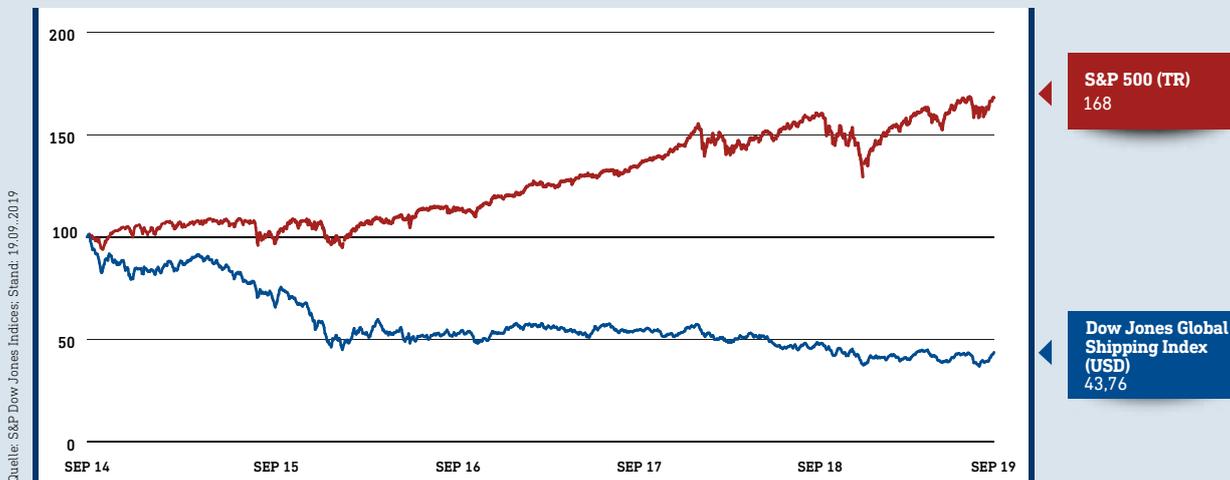
Notwendig ist daher eine einheitliche Netzinfrastruktur in der gesamten deutschen AWZ. Potenzielle Standorte für den Betrieb hoher Funkmasten gibt es reichlich. Auch Offshore-Standorte bieten sich hierfür an. In der Deutschen Bucht wäre die Aufstellung von Sendeantennen auf den Navigationsbaken Scharhorn (Bake A) und Großer Vogelsand (Bake Z) oder den Forschungsplattformen (FINO 1-3) denkbar. Bislang verhindern jedoch strukturelle Pro-

bleme die Umsetzung. Hinzu kommt das geringe wirtschaftliche Interesse seitens der Netzbetreiber. Kurz gesagt: Die Investition in küstennahe LTE-Masten rechnet sich für Telekom, Vodafone und Co. nicht. Es müssen also bessere Rahmenbedingungen geschaffen werden, etwa durch die Bereitstellung von Frequenzen fürs maritime Breitband – und das langfristig, damit die Betreiber Planungssicherheit haben.

| Starke Stimme | Diese Änderungen vollziehen sich jedoch nicht von allein. Das haben auch die maritimen Stakeholder erkannt. Sie wollen künftig ihre gemeinsamen Interessen und Forderungen bündeln und als größere – und somit auch wirtschaftlich interessantere – Nutzergruppe auftreten.

Für die Reeder steht das Thema ganz oben auf der Agenda. Der VDR sucht deshalb das Gespräch mit den politischen Entscheidungsträgern. „Wir sind gerade dabei, die maßgeblichen Ministerien und die Bundesnetzagentur an einen Tisch zu bringen, um die notwendigen Maßnahmen zum Netzausbau in den Küstenregionen voranzutreiben“, sagt Ralf Nagel.

Hoffnung also für eine bessere maritime Breitband-Zukunft. **|•••**



Aktienmärkte im Aufwind trotz globaler Unsicherheiten

Ausgerechnet um den historisch aufgeladenen 11. September begann sich die multilaterale Tankerkrise um die „Adrian Darya 1“ alias „Grace 1“ sowie die im Iran festgesetzte „Stena Impero“ zu beruhigen. Eine Sperrung der Straße von Hormus schien abgewendet. Doch dann brannten plötzlich Ölquellen in Saudi-Arabien und mindestens Teile der Ölversorgung standen infrage. Dazu kommen der Brexit, der auf staunenswerte Weise stetig chaotischer wird, und der schwelende große Handelskrieg. Alles zusammen keine gute Grundlage für stabile Aktienkurse.

Der sensationelle Outperformer des Containermarktes ist seit Juli zweifellos die

→ **Hapag-Lloyd AG**. Wenn Ankeraktionäre um größere Anteile buhlen, kann das die Kurse in die Höhe treiben. Hatten sich Anleger dauerhaft auf Werte um die 30 Euro eingepreist, so durchbrach die Ak-

tie der Hamburger in den letzten Augusttagen sogar die 60-Euro-Schwelle und erreichte sogar kurzzeitig die 70er-Marke. Damit liegt die Reederei sogar deutlich über dem Wert, bei dem die Stadt Hamburg einst eingestiegen war.

Der Kurssprung hat nicht nur die Kleinaktionäre überrascht, sondern auch die Analysten, weshalb deren mittelfristige Vorhersagen eher vorsichtig sind: Berenberg bleibt bei „Hold“ und einem Ziel von 37 Euro. Die Containerreederei sei eine der am besten geführten Schifffahrtsgesellschaften der gesamten Branche und richte ihren Fokus vorbildlich auf Erträge und Einsparpotenzial.

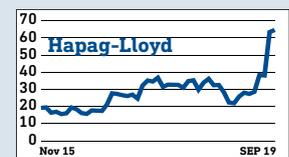
Das sonst notorisch pessimistische Investmenthaus Jefferies sieht das Kursziel bei 40 Euro. Auch HSBA und die Deutsche Bank setzen auf „Hold“. Die Frankfurter sind besonders beeindruckt vom zweiten Quartal.

Klarer ist die Linie beim Mutterhaus von Hamburg Süd, → **A.P. Møller-Maersk**. Jefferies zielt auf 10.000 Kronen, rät aber weiter zu „Buy“. Der aktuelle Abschlag zur Konkurrenz sei zu hoch. Berenberg schließt sich an und rät zum Kaufen, sieht aber nur ein Ziel von 8.700 Kronen, ähnlich wie HSBC. Und Morgan Stanley rät zum Halten der Aktie.

TANKER IM AUFSCHWUNG

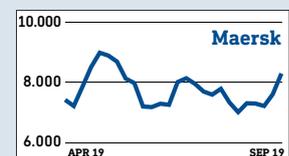
Im Gegensatz zu den relativ stabilen Containermärkten ist die Volatilität der Tankeraktien erwartungsgemäß erheblich. Frontline führt das Feld an und legte zwischen Mitte August und Mitte September um über 42 Prozent zu.

Es folgten Ardmore (+35 Prozent), Teekay Tankers (+25 Prozent), Euronav (+22 Prozent), DHT (+17 Prozent) – um nur die wichtigsten Player zu nennen. Beruhigend für die Investoren war sicherlich, dass sich über den →



Hapag Lloyd

••• Der Aktienkurs der Hamburger Reederei profitiert derzeit vor allem von den kaufwilligen Ankeraktionären. Zugleich wird ihr aber auch ein besonders smarter Kurs attestiert.



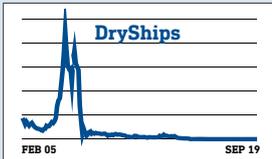
Maersk

••• Die größte Containerreederei der Welt ist trotz eines schwierigen makroökonomischen Umfeldes wieder im Aufwind. Analysten empfehlen den Kauf, weil sie die Aktie weiterhin als unterbewertet ansehen.

Quelle: Yahoo; Stand: 19.09.2019



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



DryShips

••• Wenige Investoren werden Krokodilstränen weinen, wenn „DRYS“ von den Märkten verschwindet. Der Kursverlauf war in jedem Fall spektakulär. Zahllose Aktiensplits konnten den dauerhaften Verfall aber nicht aufhalten.

Quelle: Yahoo, Stand: 19.09.2019

→ Sommer die zeitweilig beängstigenden Spannen zwischen Net Asset Values (NAV) und Firmenwerten zu schließen begannen. Es war wiederum die US-Investmentbank Jefferies, die ermittelt hatte, dass diese bei Tankern von 80 Prozent wieder auf deutlich normalere 93 Prozent angestiegen waren.

Über Follow-on-Aktivitäten in größerem Maßstab oder gar IPOs wird man allerdings erst wieder ernsthaft sprechen können, wenn die Werte der Peer-Group eindeutig über 100 Prozent liegen.

BULKER MIT JAHRESHOCH

Die NAVs waren bei den Bulker-Aktien sogar ein noch größeres Thema. Zu Mitte September hatten sie sich zumindest wieder um fast zehn Prozentpunkte auf über 80 Prozent erholt. Noch deutlicher als die NAV-Kennzahl berappelten sich allerdings in den ersten beiden Quartalen des Jahres die darniederliegenden Aktienkurse. **Scorpio Bulkers** schoss mit einem Kurszuwachs von 85 Prozent voran, gefolgt von Star Bulk (+73 Prozent), Safe Bulkers (+62 Prozent) und Genco Shipping & Trading (+40 Pro-

zent). Nach den schweren Kursverlusten im zweiten Halbjahr 2018 wurde so immerhin ein wenig Wegstrecke gutgemacht.

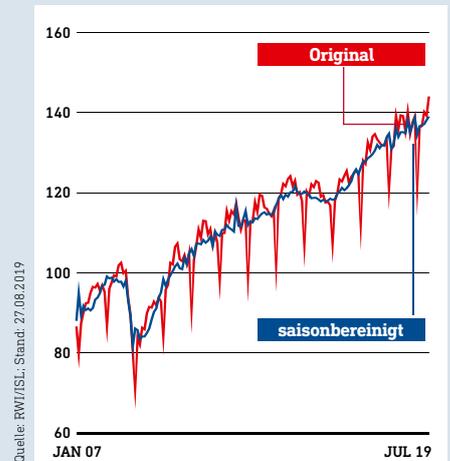
Ein Abschied steht bevor: George Economou nimmt die in New York notierte Bulkreederei → **DryShips** wieder in private Hände. Damit endet für tapfere Investoren eine legendäre Achterbahnfahrt mit einem Angebot von 5,25 US-Dollar pro Aktie. Kaum eine Reederei hatte nach dem Börsengang 2005 den Boom bis 2008 so spektakulär mitgenommen und war dann noch spektakulärer abgestürzt. |•••

RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

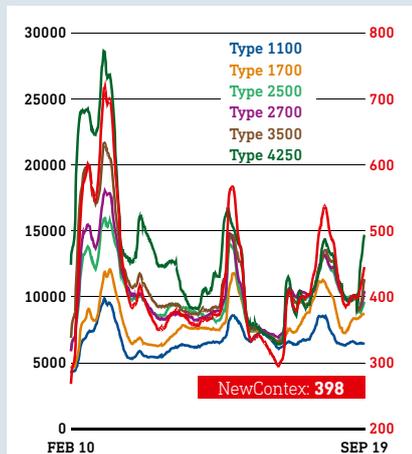
Barometer für Welthandel erreicht Höchstwert

••• Der Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist nach der Schnellschätzung im Juli überraschend auf einen neuen Höchstwert von 139,0 gestiegen. Zugleich wurde der Juni-Wert von 137,1 auf 138,0 nach oben revidiert. Wesentliche Ursache dafür waren die Angaben einiger chinesischer Häfen. Der Handelskonflikt zwischen den USA und China hat bisher noch keine tieferen Spuren im weltweiten Containerumschlag hinterlassen. Wie Zahlen aus dem jüngsten ISL Monthly Container Port Monitor zeigen, lag das Vorjahreswachstum der chinesischen Häfen und der Häfen an der nordamerikanischen Westküste allerdings im ersten Halbjahr 2019 deutlich unter dem der europäischen Häfen. Die Schnellschätzung des Containerumschlag-Index für Juli stützt sich auf Angaben von 29 Häfen, die knapp 68 Prozent des im Index abgebildeten Umschlags tätigen.

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



Quelle: RWI/ISL, Stand: 27.08.2019



Quelle: VHSS, Stand: 20.09.2019

NEW CONTEX

Angebot an größerer Tonnage wird knapp

••• Im September hat der vom Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. herausgegebene New ConTex seine positive Entwicklung fortgesetzt. Einer der Gründe war die anhaltende Nachfrage nach größerer Tonnage. Dagegen hatten die Eigner kleinerer Einheiten (1.100 und 1.700 TEU) weiter mit einem stagnierenden Markt zu kämpfen. Aufgrund einer ordentlichen Zahl von Neuabschlüssen verzeichneten das 2.500- und das 2.700-TEU-Segment weitere Ratenzuwächse. Im Vergleich dazu war das Geschäft oberhalb von 3.000 TEU zuletzt recht überschaubar. Hintergrund ist das knappe Angebot im Markt wegen der Umbaumaßnahmen für die Ausrüstung mit Scrubbern. Entsprechend vorteilhaft war die Entwicklung in den Segmenten 3.500 und 4.250 TEU für die Eigerseite. Schätzungen zufolge befinden sich derzeit Schiffe mit einer Gesamtkapazität von knapp 465.000 TEU in den Werften, was die Nachfrage nach Ersatztonnage beflügelt.

www.vhss.de

In Kürze

Steigende Kurse am Zweitmarkt

••• Die Fondsbörse Deutschland Beteiligungsmakler AG hat im August 454 Fondsanteile vermittelt – weniger als im langfristigen Durchschnitt. Entsprechend niedrig lag mit 16,1 Millionen Euro der Umsatz. Die Kurse fast aller Assetklassen legten zu. Sie lagen mit im Schnitt 76,18 Prozent deutlich über dem bisherigen Jahresmittel von 72,77 Prozent. Auch bei Schiffsfonds lag der Kurs mit 32,43 Prozent im oberen Bereich (Jahresmittel: 30,58 Prozent). Mit nur 56 Vermittlungen (Jahresmittel: 71) ergab sich dennoch ein verhältnismäßig niedriger Umsatz von 2,07 Millionen gegenüber dem Mittelwert von 2,59 Millionen Euro.

Arbeitsplatzabbau bei der Commerzbank

••• Medienberichten zufolge will die Commerzbank weitere bis zu 2.500 Stellen streichen. Die Einsparungen dürften vor allem die Zentrale betreffen. Konkret könnte es um Stabstellen aus den eingestellten Aktivitäten wie dem Investmentbanking und der Schiffsfinanzierung oder dem Personalbereich gehen.

DVB reduziert Schiffsportfolio

••• Im ersten Halbjahr 2019 hat die kriselnde DVB Bank SE ihren Bestand an Schiffskrediten um 0,9 Milliarden Euro auf 6,0 Milliarden Euro abgebaut. Rund 53 Prozent des Bestands entfallen auf Tanker, 29 Prozent auf Massengutfrachter, gut 9 Prozent auf Containerschiffe.

Nord/LB steigert Ergebnis

••• Die Nord/LB hat im ersten Halbjahr 2019 ein Ergebnis vor Steuern von 180 Millionen Euro erzielt. Das Konzernergebnis nach Steuern lag bei 149 Millionen. Die Bank hat damit das im ersten Quartal erzielte Konzernergebnis von 54 Millionen Euro weiter ausgebaut. Auch gegenüber dem ersten Halbjahr 2018 kam es zu einem deutlichen Ergebnisanstieg. „Mit dem Geschäftsverlauf in der ersten Jahreshälfte können wir durchaus zufrieden sein“, sagte Vorstandschef Thomas Bürkle. In einem herausfordernden Umfeld

sei es gelungen, das Ergebnis zu steigern. „Gleichzeitig haben wir unsere Bilanzsumme und unsere Kosten weiter verringert und damit den Prozess der schrittweisen Verschlinkung der Bank fortgesetzt.“ In den ersten beiden Quartalen ist der Zinsüberschuss von 618 auf 496 Millionen Euro gesunken. Diese Entwicklung steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Verringerung der Bilanzsumme und der Rückführung des Schiffsfinanzierungsportfolios. www.nordlb.de

Hapag-Lloyd mit guten Halbjahreszahlen

••• Hapag-Lloyd hat das erste Halbjahr 2019 mit einem deutlich höheren operativen Ergebnis abgeschlossen. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) stieg auf 389 (Vorjahreszeitraum: 91) Millionen Euro. Das Konzernergebnis erhöhte sich auf 146 (H1 2018: -101) Millionen Euro. Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (EBITDA) wuchs auf 956 (427) Millionen Euro. Der EBITDA-Anstieg enthält einen positiven



Zufrieden. CEO Rolf Habben Jansen.

Effekt in Höhe von 217 Millionen Euro bedingt durch die neuen Rechnungslegungsstandards IFRS 16. www.hapag-lloyd.com

Foto: Hapag-Lloyd



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@freireedereiinspektoren.com
Web www.freireedereiinspektoren.com

Krisengebiet: Höhere Risiken, höhere Prämien

| Preisanstieg | Die politischen Spannungen zwischen den USA und dem Iran beeinträchtigen auch den Schiffsverkehr durch die Straße von Hormus. Für Reeder ist die Durchfahrt nicht nur riskanter, sondern auch teurer geworden. Denn die Prämien für Kriegsversicherungen sind deutlich angestiegen.

Mehrere Angriffe auf Tanker in den vergangenen Monaten haben die Straße von Hormus zu einer Hochrisikozone für die Schifffahrt gemacht. Für die Reeder ist die Durchfahrt des Seewegs seitdem nicht nur riskanter, sondern auch deutlich teurer geworden. Denn die Versicherer haben schnell auf die veränderte Gefahrenlage reagiert. Die Prämien für entsprechende Deckungen stiegen im Juli deutlich an.

Die Meerenge zwischen dem Iran und der zu Oman gehörenden Halbinsel Musandam ist eine der wichtigsten Schifffahrtstrassen der Welt. Tanker, die die Ölhäfen am Persischen Golf anlaufen, müssen den Seeweg passieren. Mindestens 20 Prozent der weltweiten Öltransporte passieren diese Region. Bei Flüssigerdgas (LNG) ist es sogar ein Viertel.

| Separate Deckung | Kriegsriskiken wie Angriffe auf Tanker mit Sprengkörpern sind aus den Standardverträgen der Schiffskaskoversicherung ausgeschlossen. Dafür kaufen die Reeder eine separate Kriegsdeckung. Allerdings sind bestimmte Regionen mit besonders hohem Risiko ausgeschlossen.



Meerenge. Die Straße von Hormus ist eine der wichtigsten Schifffahrtsrouten der Welt. Sie verbindet den Persischen Golf und den Golf von Oman. Zwischen den Inseln Larak (Iran) und Great Quoin (Oman) liegen nur gut 20 Seemeilen (rund 38 Kilometer), zwischen den Festlandküsten 30 Seemeilen (55 km).

Die Schiffseigner müssen es ihren Versicherern melden, bevor sie in eine solche Zone fahren. Seit Ende Mai zählen auch die Vereinigten Arabischen Emirate, Oman, das Arabische Meer und der Persische Golf zu den Gefahrengebieten. Sie werden regelmäßig vom Joint War Committee (JWC) in London festgelegt. „Der Sinn davon ist, dass Eigner ihre Versicherer über Fahrten in diese Gebiete im Voraus informieren,

sodass diese die Möglichkeit haben, die Umstände des speziellen Schiffs, der Fahrt und der Region zu bewerten“, sagt Neil Roberts vom JWC.

In der Regel gibt der Versicherer dann gegen einen Prämienaufschlag weiteren Versicherungsschutz. Allerdings werden nicht für alle Regionen auf der Liste höhere Prämien fällig, betont Roberts. Wird das Schiff ohne Benachrichtigung an den Versicherer in

ein Gefahrengebiet gesteuert, gefährdet der Reeder seinen Versicherungsschutz. Das JWC repräsentiert die Versicherer, die im Londoner Markt Kriegsversicherungen anbieten.

| Zahlreiche Angriffe | Das JWC hatte seine Entscheidung nach einer Reihe von Angriffen auf Schiffe getroffen. Im Mai meldeten vier Tanker, sie seien bei der Durchfahrt beschossen worden. Im Juni sorgten zwei weitere Fälle für Schlagzeilen. Die Tanker „Kokuka Courageous“ der japanischen Firma Kokuka Sangyo und die „Front Altair“ der norwegischen Reederei Frontline wurden vermutlich mit Sprengkörpern angegriffen. Mehrere Staaten machen Iran für die Angriffe verantwortlich. Ende Juli stürmten iranische Revolutionsgarden einen unter britischer Flagge fahrenden Tanker der schwedischen Reederei Stena. JWC-Experte Roberts schätzt die Schäden für die beschädigten Schiffe auf 50 bis 100 Millionen Dollar.

Bei Fahrten durch die Straße von Hormus mussten Reeder für Tanker Ende Juli mehr als 500.000 Dollar Versicherungsprämie bezahlen, berichtete Bloomberg. Mittlerweile seien die Preise wieder

Karte: NordNordWest, Lizenz: Creative Commons by-sa-3.0 de, CC BY-SA 3.0 de



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

gefallen, heißt es aus Versichererkreisen. Sie seien aber immer noch deutlich höher als vor den Vorfällen.

Neil Roberts vom JWC betont, dass zwar die Zuschläge hoch seien, die Grundprämie für Kriegspolizen aber relativ niedrig. Außerdem bekommen die Reeder in vielen Fällen bis zu 50 Prozent der Prämie zurück, wenn es zu keinen Schäden kommt. Der Markt sei sehr wettbewerbsintensiv, deswegen gebe es auch eine gewisse Bandbreite bei der Höhe der Prämie.

| Geteilte Kosten | Ob der Schiffseigner selbst oder der Charterer für die Mehrkosten aufkommen muss, hängt von den Charterverträgen ab. In der Regel kauft der Eigner die Basis-Kriegsdeckung. Wenn darüber hinaus höhere Prämien fällig werden, werden diese an den Charterer weitergegeben, heißt es beim The Charterers P&I Club.

Nicht nur das Kriegsrisiko im Persischen Golf macht den Versicherern zu schaffen. Im Gegensatz zum vergleichsweise schadenarmen Vorjahr wurden die Versicherer 2019 schon in der ersten Jahreshälfte von etlichen Schäden getroffen. So gab es eine Reihe von Bränden etwa auf den Containerschiffen „Yantian Express“ von Hapag-Lloyd, der „APL Vancouver“ und „E.R. Kobe“ sowie dem Autotransporter „America Grande“ von Grimaldi.

Für Schlagzeilen sorgte im Februar das Containerschiff „MSC Zoe“, als es in der Nordsee mehr als 270 Container verlor. Allein der Warenwert habe zu einem dreistelligen Millionenschaden geführt, berichtet der Versicherungsmakler Willis Towers Watson. |●●●

Hapag-Lloyd bietet Online-Transportversicherung

●●● Die Containerreederei Hapag-Lloyd bietet ihren Kunden jetzt eine Online-Transportversicherung an. Mit Quick Cargo Insurance zielt die Reederei unter anderem auf kleine und mittlere Kunden, die bislang aus Kostengründen auf eine Versicherung ihrer Ladung verzichten. Versicherungspartner ist der Industrierversicherer Chubb. Kunden können

die Police online über die Hapag-Lloyd-Webseite abschließen. Zu Beginn steht das Angebot für Exporte

aus Deutschland, den Niederlanden und Frankreich zur Verfügung. Es soll aber ausgeweitet werden.



Foto: Hapag-Lloyd

Skuld mit deutlichem Gewinneinbruch

●●● Der norwegische P&I-Club Skuld hat im ersten Halbjahr einen Gewinneinbruch verzeichnet. In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahrs 2019/2020 erzielte das Unternehmen einen Nettogewinn von zwei Millionen Dollar – gegenüber 14 Millionen im Vorjahreszeitraum. Außer durch Schäden von Skuld-Mitgliedern wurde das Ergebnis auch durch Pool-Schäden anderer P&I-Clubs belastet. Die Schaden- und Kostenquote fürs Halbjahr betrug 112 Prozent – Skuld machte im Versicherungsgeschäft also Verluste. In der Vorjahresperiode hatte die Quote 95 Prozent betragen. Dank des

Kapitalanlageergebnisses von 26,6 Millionen Dollar reichte es zu einem kleinen Gewinn. Im vergangenen Geschäftsjahr war Skuld laut dem Makler Gallagher der einzige Club der International Group, der einen technischen Gewinn erzielen konnte.

Anfang des Jahres gab der norwegische Club außerdem eine Änderung der Strategie bei seinem Nicht-P&I-Geschäft bekannt. Skuld hat zum 1. Juli sein Lloyd's-Syndikat 1897 für das Neugeschäft geschlossen. Das Seekasko- und Offshore-Energie Geschäft läuft künftig über Skuld UK in London und SMA in Oslo.

UK P&I Club mit neuem Schadenexperten

●●● Der UK P&I Club hat Thomas Rittweger zum Senior Claims Director für seine Niederlassung in New Jersey ernannt. Rittweger wird sich in dieser Rolle vor allem um große Schäden

in Nord- und Südamerika kümmern. Er kommt von der Kanzlei Hill Betts and Nash, wo er Partner war. Dort hat er Erfahrungen in der Verteidigung von Reedern, Häfen etc. vor Gericht

gesammelt. Rittweger, der auf U-Booten der US-Marine zur See gefahren ist, war in Auseinandersetzungen über maritime Haftung, Bergung und Versicherungsfragen involviert.

Reederei Scandlines engagiert sich für Naturschutz

••• Mit der weltgrößten Flotte an umweltfreundlichen Hybridfähren mit besonders geringen CO₂-Emissionen nimmt Scandlines eine Vorreiterrolle bei der grünen Fährschiffahrt ein. Nun geht die deutsch-dänische Reederei einen Schritt weiter und eröffnet ein Insektenhotel im Hafen von Puttgarden. Insekten spielen eine unersetzliche Rolle für die Aufrechterhaltung ökologischer Artenvielfalt, weit mehr als

die Hälfte aller Tierarten gehören zu der Klasse. Doch seit Jahrzehnten gehen Artenreichtum und Bestand massiv zurück. In Zusammenarbeit mit dem NABU hat Scandlines deshalb eine Reihe von Maßnahmen umgesetzt, um gegenzusteuern.

Das neue Insektenhotel bietet zahlreichen Krabblern und Bienenarten Platz. Daneben wurde eine ein Hektar große Rassenfläche zur abwechslungsreichen Wild-

blumenwiese umgestaltet. Für Fledermäuse und Mauersegler wurden über 40 Nisthilfen und Unterschlüpfе auf dem Hafengelände bereitgestellt. Und die neu gestaltete Feuerwehrezufahrt zu einem Fährbett wurde nicht wieder versiegelt, damit die natürliche Vegetation nicht eingeschränkt wird. Außerdem kompensiert Scandlines die CO₂-Emissionen sämtlicher dienstlicher Flugreisen. www.scandlines.de



Foto: Scandlines; Pixabay/Glady

Wohlfühlort. Das Scandlines-Insektenhotel wurde von der Zimmerei Quistorf auf Fehmarn gebaut.



Reeder schlagen Banker

••• Erneuter Triumph für die Vertreter der Schifffahrt: Die Reeder um Kapitän Holger Strack (CEO von Zeaborn Ship Management) entschieden das traditionelle Fußball-Derby der Hamburger Maritimen Wirtschaft gegen die Banker erneut für sich und erzielten mit einem Endstand von 4:2 den dritten Sieg in Folge. Die Zuschauerspenden gingen diesmal an die Seemannsmission „Duckdalben“.



Foto: Pixabay

„Sonne“ erkundet unbekannte Korallenriffe

••• Das Forschungsschiff „Sonne“ ist Anfang September zu einer zweimonatigen Expedition aufgebrochen. Der Geologe Dr. Sebastian Lindhorst vom Centrum für Erdsystemforschung und Nachhaltigkeit der Uni Hamburg leitet die Fahrt. Ziel ist ein unter der Wasseroberfläche gelegenes System von Korallenriffen im Indischen

Ozean, das wegen seiner isolierten Lage bisher kaum untersucht ist. „Wir möchten wissen, wie sich die Wassermassen aus dem Süden mit dem nährstoffreichen Wasserstrom aus dem Norden mischen und wie sich das auf die Bildung der Riffe auswirkt“, sagt Expeditionsleiter Lindhorst.

www.cen.uni-hamburg.de



Forschungsschiff. Die von Briese Research bereederte „Sonne“ ist wieder auf Tour.

Foto: Jens Köstermann/CC BY-SA 2.0

Taufe des BSH-Schiffs „Atair“

••• Ende September wird die „Atair“, das neue Flaggschiff des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie, getauft. Das 114 Millionen Euro teure Forschungs-, Vermessungs- und Wracksuchschiff setzt als erstes deutsches Behördenschiff mit LNG-Antrieb „ein Zeichen für Umwelt- und Klimaschutz auf den Meeren“, so der Parlamentarische Staatssekretär im Verkehrsministerium, Enak Ferlemann. www.bsh.de



Foto: Henshi - Eigenes Werk, CC BY-SA 4.0



Simulation.
Modelle helfen dabei, die Entwicklung des Klimas besser abzuschätzen.

AWI unterstützt Weltklimarat mit Modellrechnungen

••• Klimaforscher vom Alfred-Wegener-Institut beliefern erstmals die Datenbank für den Weltklimarat direkt mit Ergebnissen aus ihren globalen Computermodellierungen. Die Daten sind von besonderem Interesse, weil das zugrunde liegende, am AWI entwickelte Modell das Meereis und die Ozeane deutlich besser auflöst als herkömmliche Verfahren. Die Ergebnisse werden

weltweit von Klimawissenschaftlern genutzt, um die Folgen des Klimawandels für Mensch und Natur zu bestimmen. Weil jedes Klimamodell Stärken und Schwächen hat, werden die Ergebnisse vieler verschiedener Klimamodelle miteinander verglichen. Daran sind weltweit etwa 50 Forschungseinrichtungen beteiligt.

www.awi.de

Foto: Martin Kuensting/AWIGrafik

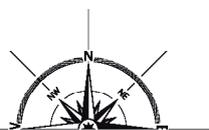
Umweltbericht: Kreuzfahrtindustrie sieht Vorreiterrolle in der Schifffahrt

••• Die Kreuzfahrtindustrie hat erhebliche Fortschritte bei der Einführung und Umsetzung nachhaltiger Technologien und Praktiken erzielt. Das zeigt der dritte jährliche Global Cruise Industry Environmental Technologies and Practices Report der Weltkreuzfahrtvereinigung CLIA. „Unsere Branche ist führend bei der verantwortungsvollen Ausgestaltung von Tourismus“, sagt Michael Thamm, Vorsitzender von CLIA Europe. „Die gesamte Schifffahrt profitiert von der frühzeitigen Einführung

innovativer Technologien von Kreuzfahrtreedereien, von denen es viele vor fünf bis zehn Jahren noch nicht gab. Darunter beispielsweise Abgasreinigungssysteme (EGCS), LNG als Treibstoff für Passagierschiffe und die Möglichkeit der Versorgung mit Landstrom“, so Thamm. Dem Bericht zufolge haben die CLIA-Mitgliedsreedereien bereits mehr als 22 Milliarden US-Dollar in neue, energieeffiziente Technologien und sauberere Kraftstoffe investiert.

www.cruising.org

Foto: Hapag-Lloyd Cruises



DIRECT CREWING
AGENTUR: FÖRSTER-HUANG GMBH

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

Die tun was

| Nachhaltigkeit | Die deutsche Kreuzfahrtbranche arbeitet intensiv daran, Auswirkungen des boomenden Sektors auf die Umwelt zu reduzieren – und erntet dafür Anerkennung. Text: Hanns-Stefan Grosch



Auf der Bordwand. Die „Green Cruising“-Initiative von AIDA wurde mit dem „Blauen Engel“ belohnt.



Auszeichnung. AIDA-Präsident Felix Eichhorn, Dr. Ralf Rainer Braun, Vorsitzender der Jury Umweltzeichen; Dr. Johanna Wurbs, Umweltbundesamt, und Manfred Osseford, Meyer Werft (von rechts).

Auf die Premiere folgte eine Premiere: AIDA Cruises hat Ende vergangenen Jahres das weltweit erste LNG-betriebene Kreuzfahrtschiff in Dienst gestellt. Nun hat die „AIDAnova“ den „Blauen Engel“ für umweltfreundliches Schiffsdesign erhalten – ebenfalls als erstes Kreuzfahrtschiff. Das Deutsche Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung und das Umweltbundesamt würdigen damit das innovative Konzept des Cruiseliners.

„Die deutschen Reeder sind Pioniere bei diesem wichtigen Thema. Der ‚Blaue Engel‘ für die ‚AIDAnova‘ ist ein überzeugender Beleg für die großen Anstrengungen der Schifffahrt, insbesondere der Pas-

sagierschifffahrt, die Meere und unsere Umwelt selbst über geltende Vorschriften hinaus zu schützen, wo es technisch möglich und wirtschaftlich machbar ist“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR).

Das Kreuzfahrtschiff ist das zehnte Schiff, das das begehrte Umweltsiegel trägt. Den „Blauen Engel“ bekamen zwei Fahrgastschiffe der Reederei Norden Frisia, eine LNG-Passagierfähre der AG EMS, ein LNG-Fahrgastschiff der Reederei Cassen Eils, drei Fähren der Wyker Dampfschiffs Reederei (W.D.R.) und zwei Forschungsschiffe von Briese – allesamt VDR-Mitglie-



Unser Ziel ist der emissionsneutrale Schiffsbetrieb.

Michael Thamm,
 Chef des AIDA-Mutterkonzerns Costa

der. „Der VDR hat uns bei der aufwendigen Zertifizierung nachhaltig unterstützt“, berichtet AIDA-Nachhaltigkeitsmanager Hansjörg Kunze. So vermittelte der Verband seinen technischen Berater Reinhard Krapp, ehemaliger Leiter der Forschung beim Germanischen Lloyd, an die Mitgliedsreederei.

Selbst Kreuzfahrtskritiker wie der NABU erkennen den Fortschritt an: Die „AIDAnova“ kam im aktuellen Kreuzfahrtranking der Umweltorganisation auf den ersten Platz, vor allem Maßnahmen zur Luftreinhaltung wurden gewürdigt – hier erhielt das Schiff vier von vier möglichen grünen Schiffsschrauben. In Sachen Klimaschutz schnitten die „Europa 2“ und die neuen Expeditionsschiffe von Hapag-Lloyd Cruises am besten ab. Auch „AIDAPERLA“ und „AIDAPRIMA“ tun sich hervor, weil sie über aufwendige Systeme zur Abgasreinigung verfügen und reibungsarm auf Luftblasen durchs Wasser gleiten. Beide können außerdem während der Liegezeit im Hafen komplett mit LNG betrieben werden.

| Nachhaltige Strategie | „Für die globale Kreuzfahrtindustrie sind der nachhaltige Umgang mit Meeren und attraktive Reiseziele nicht nur wichtige Umweltziele, sondern Voraussetzungen für ein nachhal-

tiges Geschäftsmodell“, sagt Helge Grammerstorf, Direktor der deutschen Sektion des Kreuzfahrtverbands Clia. Laut Clia sind weltweit derzeit 26 Cruiseler mit LNG-Antrieb bestellt. Auch in der fahrenden Flotte passiert einiges: Bereits Ende 2020 werden 12 von 14 AIDA-Schiffen so ausgerüstet sein, dass sie im Hafen Landstrom beziehen können – Vorbild ist hier die „AIDAsol“, die bereits seit 2017 in Hamburg-Altona an die Steckdose geht. Bis 2021 plant AIDA gemeinsam mit der Meyer Werft einen Praxistest zum Einsatz von Brennstoffzellen an Bord eines Kreuzfahrtschiffs. Das Bundesverkehrsministerium fördert das Forschungsprojekt „Pa-X-ell 2“.

Schon vorher sollen Lithium-Ionen-Batteriespeichersysteme in Betrieb gehen. Die Rostocker sind dazu eine Kooperation mit dem weltweit führenden maritimen Batteriehersteller Corvus Energy aus Norwegen eingegangen. „Unser Ziel ist der emissionsneutrale Schiffsbetrieb“, sagt Michael Thamm, Chef der AIDA-Mutter Costa. Die Elektrifizierung der Schiffe sei da ein weiterer wichtiger Meilenstein.

| Frischer Wind | Große Batterien gehören bei den Hybridfähren der Reederei Scandlines bereits zum Alltag. Gerade erst haben die Fährspezialisten 13 Millionen Euro investiert, um ihre Hybridfähren auf der Vogelfluglinie mit neuen Antriebssystemen auszustatten. Dank der neuen, effizienteren Thruster sinken die Emissionen; außerdem verursachen sie weniger Unterwasserschall, was Meeresbewohnern zugutekommt. Bei der „Copenhagen“ setzt die Reederei künftig sogar auf Windenergie. Im nächsten Jahr soll die Fähre mitt-



Vorbild. Der SCR-Katalysator des HL-Cruisers „Europa 2“ senkt die Emissionen signifikant.

schiffs mit einem 30 Meter hohen Rotorsegel mit einem Durchmesser von fünf Metern nachgerüstet werden. „Dadurch können wir die CO₂-Emissionen auf der Route Rostock – Gedser um vier bis fünf Prozent reduzieren“, sagt Scandlines-Chef Søren Poulsen Jensen. Der Segelhersteller Norsepower liefert den Flettner-Rotor, der den sogenannten Magnus-Effekt nutzt: Trifft Wind seitlich auf einen rotierenden Zylinder, erzeugt dieser Vortrieb quer zur Anströmrichtung des Windes.

Auch bei Themen jenseits der maritimen Energiewende ist Engagement gefragt: So wurde die Urmutter der aktuellen AIDA-Flotte, die 1996 ausgelieferte „AIDACARA“, gerade mit einem neuartigen, selbstreinigenden Antifouling-Anstrich versehen. „Aquaterras“ verhindert den Bewuchs des Rumpfes mit kleinen Meereslebewesen und senkt so den Brennstoffverbrauch. Die Beschichtung kommt ohne giftige Stoffe (Biozide) aus. Ebenfalls chemikalienfrei arbeitet das neue Ballastwassermanagement-System, das Hapag-Lloyd Cruises bei seinem Klassiker „Europa“ einsetzt. |●●●

Foto: AIDA Cruises (2); Hapag-Lloyd-Cruises; Costa; Scandlines; Corvus Energy



Riegel. Batterien von Corvus Energy unterstützen die Energieversorgung an Bord.



Windfänger. Der Segelrotor wird den Betrieb der „Copenhagen“ effizienter machen.

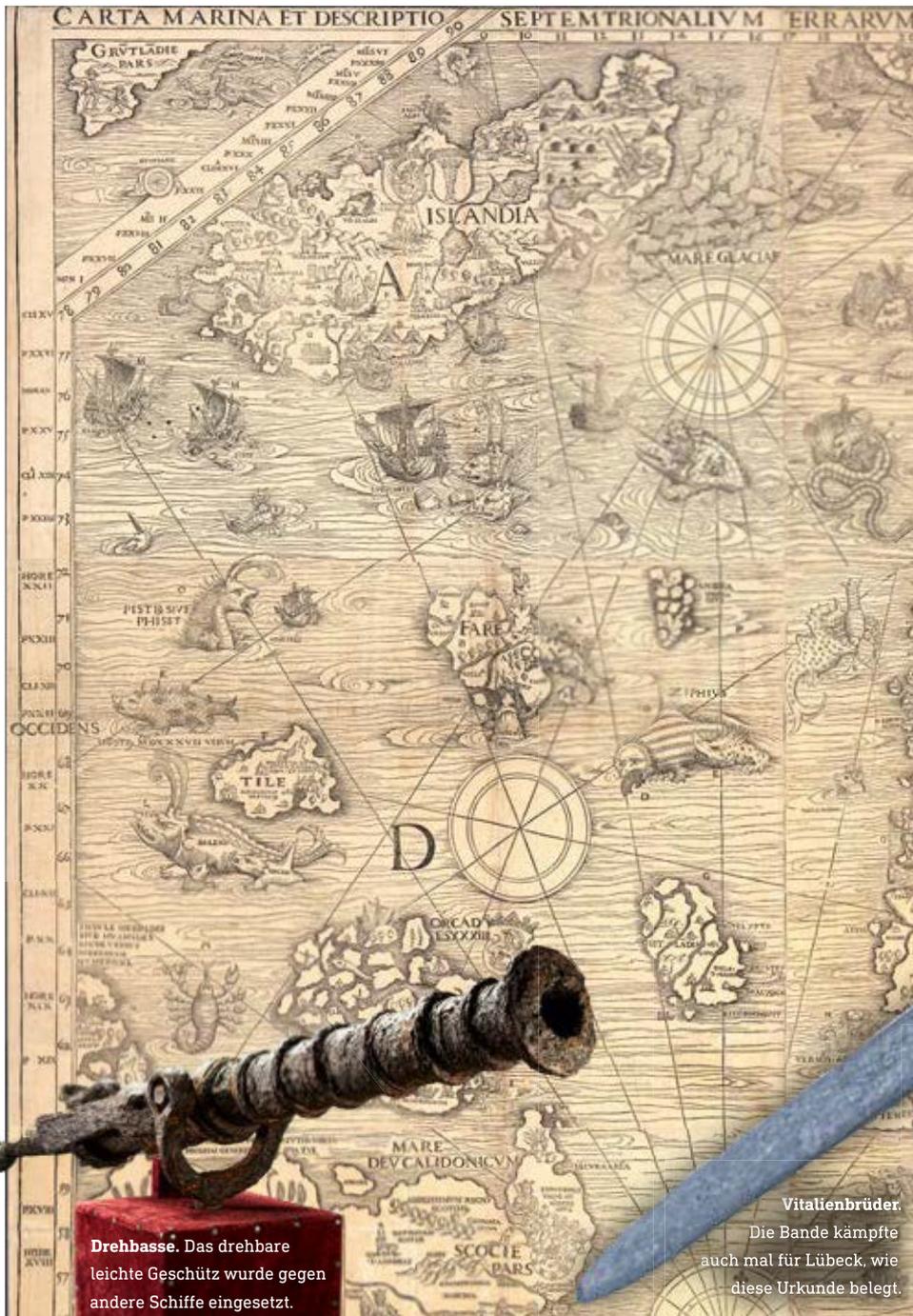


Pantoffeln. Die zierlichen Schuhe wurden lange Zeit Störtebeker zugeschrieben.

Störtebeker war

| **Piraten** | Eine neue Ausstellung im Europäischen Hansemuseum räumt mit Mythen und Legenden um die Räuber auf See auf.

Text: Hanns-Stefan Grosch



Drehbasse. Das drehbare leichte Geschütz wurde gegen andere Schiffe eingesetzt.

Vitalienbrüder. Die Bande kämpfte auch mal für Lübeck, wie diese Urkunde belegt.

Piraten? Da denken zumindest in Deutschland die meisten gleich an Klaus Störtebeker, um den sich allerlei Legenden ranken und der sogar Held eines Musicals ist. Auch die neue Sonderausstellung im Europäischen Hansemuseum in Lübeck trägt den Freibeuter in ihrem Titel, spannt den Bogen aber deutlich weiter. „Störtebeker & Konsorten“ wirft einen umfassenden Blick auf das Thema Piraterie.

| **Historische Erfahrungen** | „Wir schauen damit neu auf das Thema Seeraub und Hanse. Im Mittelpunkt steht der Nord- und Ostseeraum zwischen dem 14. und 16. Jahrhundert. Aber wir zeigen auch, was Piraterie heute bedeutet“, sagt Museumschefin Dr. Felicia Sternfeld. Auch wenn Störtebeker und seine „Vialienbrüder“ als Kämpfer gegen die gewissenlosen Kaufleute der Hanse glorifiziert werden und angeblich den Armen geholfen haben sollen – geht es nicht doch in erster Linie um ein professionelles Geschäft mit der Gewalt, im Grunde eine frühe Form organisierter Kriminalität?

Die Ausstellung widmet sich natürlich auch den Mythen und dem Phänomen Seeräuberromantik,

kein Held

Richtschwert.

Viele Piraten endeten durch die Hand des Henkers.



Skiff.

Mit solchen Booten sind neuzeitliche Piraten unterwegs.



Reeder.

Frank Leonhardt
Schiff „Hansa Stavanger“ wurde
2009 gekapert.

stellt sie aber in einen historischen Kontext: Kämpften die Piraten im Mittelalter wirklich für eine gute Sache – oder hatten sie im Wesentlichen eigene finanzielle Interessen? Wie sah die soziale Gemengelage damals aus?

| Aktuelle Bedrohung | Piraterie ist kein Phänomen der Vergangenheit. Auch heute noch werden Handelsschiffe und ihre Besatzungen bedroht – besonders etwa im Golf von Guinea. Es mag der Mangel an wirtschaftlichen Perspektiven sein, der Menschen dazu treibt, sich kriminellen Banden anzuschließen. Doch auf der anderen Seite fügen sie mit ihren brutalen Übergriffen Seeleuten körperlichen und seelischen Schaden zu.

Ein sehr prominenter Fall war die „Hansa Stavanger“, die 2009 etwa 400 Seemeilen vor der Küste Somalias Opfer von Piraten wurde. Der Containerfrachter der Hamburger Reederei Leonhardt & Blumberg befand sich auf dem Weg nach Tansania, als er gekapert wurde. Die Piraten gaben das Schiff und seine 24 Besatzungsmitglieder erst vier Monate später nach zähen Verhandlungen und einer Lösegeldzahlung frei. Der Inhaber



Eingang.

Das Museum stellt in seiner Dauerausstellung die Geschichte der Hanse dar.

Foto: Lennart-Viebahn; Ostfriesisches Landesmuseum Emden; Stiftung Historische Museen Hamburg; Upsala Universitätsbibliothek; Hansestadt Lübeck; Europäisches Hansemuseum/Thomas Radbruch; Bundespolizei See; YDR

der Reederei, Frank Leonhardt, berichtet im Rahmen der Ausstellung in einem Audiobeitrag von der schwierigen Situation und der Sorge um seine Mitarbeiter.

Spannend dürfte auch der Auftritt des Deutsch-Amerikaners Michael Scott Moore im Februar 2020 werden. Der Journalist wurde bei Recherchen zum Thema Piraterie selbst entführt und fast drei Jahre gefangen gehalten – eine existenzielle Erfahrung jenseits aller Seeräuberromantik. Die Veranstaltung mit ihm ist Teil des vielfältigen Rahmenprogramms, das die Ausstellung begleitet. Zwischen der Kinderlesung „Ostsee-Piraten“ und den Exponaten des Piraterie-Präventionszentrums der Bundespolizei in Neustadt in Holstein ist eine Menge Abwechslung für Groß und Klein geboten. |●●

Europäisches Hansemuseum

●●● Die Piraten-Ausstellung läuft vom 27.09.2019 bis zum 19. April 2020 im Burgkloster im Europäischen Hansemuseum und richtet sich samt Rahmenprogramm an die ganze Familie – sogar das Museumsrestaurant „NORD“ hat spezielle Seeräubergerichte im Angebot.

Adresse: An der Untertrave 1, Lübeck
Öffnungszeiten: täglich 10 bis 18 Uhr,
Eintritt: 8 Euro, ermäßigt: 4 Euro

www.hansemuseum.eu



Maßarbeit im Rückwärtsgang

| Werftkapitän | Wolfgang Thos überführt Kreuzfahrtschiffe über die Ems in die Nordsee. Warum er das rückwärts macht und was die Herausforderungen dabei sind. Text: Sabrina Junge

Zentimeter für Zentimeter schiebt sich das riesige weiße Schiff aus dem 75 Meter hohen Dock der Meyer Werft: bis irgendwann der große rote Kussmund am Bug des Schiffes erscheint. Schließlich ist die „AIDAnova“ in ihrer vollen Pracht zu sehen – fertig gebaut und bereit, in See zu stechen. Doch zwischen der Werfthalle in Papenburg und dem offenen Meer liegen rund 40 Kilometer: Der einzige Weg für den Stahlkoloss führt über die vergleichsweise schmale Ems. Hier kommt Wolfgang Thos ins Spiel. Der Werftkapitän hat seit

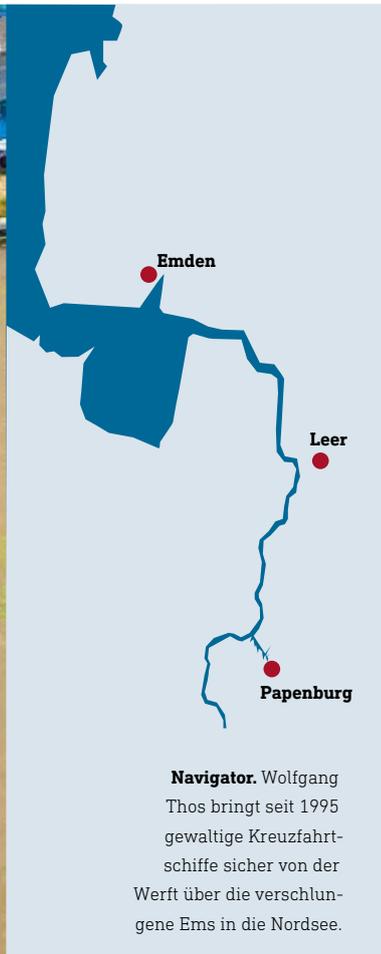
1995 bereits mehr als 70 Schiffe über die Ems überführt – und kennt jede Biegung des Flusses in- und auswendig.

Die Überführung der „AIDAnova“ im vergangenen Oktober war jedoch auch für den erfahrenen Thos und sein Team etwas Besonderes: Ausgelegt auf 6.600 Passagiere, ist das jüngste Mitglied der Kussmund-Flotte mit 42 Metern Breite und 337 Metern Länge das größte Schiff, das die Meyer Werft bislang gebaut hat. Viel Spielraum zum Manövrieren auf der Ems bleibt da nicht. Doch Thos managt die Herausforderung mit minutiöser Vorbereitung.

| Technik und Absprache | „Wir trainieren vor jeder Überführung mit einem Expertenteam eine Woche lang in einem Echtzeit-Simulator. Dort proben wir vor allem mögliche Störfälle, etwa bei grenzwertigen Wetersituationen“, sagt Thos. „Hier haben wir ganz klare Grenzen, innerhalb derer wir uns bewegen dürfen.“ Daten von Windsensoren helfen dabei, die Wetterlage exakt einzuschätzen. Instrumenten-Navigation



Ausdockung. Im Oktober 2018 verlässt die „AIDAnova“ nach 20 Monaten Bauzeit die Meyer Werft.



Navigator. Wolfgang Thos bringt seit 1995 gewaltige Kreuzfahrtschiffe sicher von der Werft über die verschlungene Ems in die Nordsee.



nach Militärstandard erlaubt es, das Schiff auf wenige Zentimeter genau zu positionieren. „Ohne Unterstützung durch das GPS-System wäre das in dieser Größenordnung gar nicht möglich“, so der 55-Jährige.

Neben der technischen Ausstattung kommt es aber auch auf genaue Absprachen mit den Teamkollegen an: „Als Kapitän habe ich einen nautischen Stab um mich herum, den ich in die Entscheidungsfindung mit einbauen kann: Einer bedient etwa die Querstrahlruder und dirigiert die Schlepper vorne und hinten am Schiff. Ein

anderer kümmert sich um die Haupttriebsanlage. Ein Dritter übernimmt die Kommunikation nach außen.“

| Spitz und Stumpf | Um eine optimale Anströmung des Hauptantriebes zu erreichen, werden die Kreuzfahrtschiffe in der Regel rückwärts die Ems hinaufgesteuert. „Mit den Querstrahlrudern lassen sich die Kurven besser beherrschen – außerdem hat man als Kapitän so die gesamte Schiffslänge vor sich. So muss man nicht über die Schulter gucken“, erklärt Thos.

Damit es durch die ungewöhnliche Fahrtrichtung bei der Verständigung nicht zu Verwirrungen kommt, nutzen Thos und sein Team eigene Richtungsangaben. „Wir sagen einfach nur, wir fahren nach Leer, nach Weener, nach See oder nach Papenburg. Dann wissen alle, wo wir hinwollen“, so Thos. „Spitz“ steht dabei für die Schiffsvorderseite, „Stumpf“ für achtern.

Präzise Kommandos braucht es insbesondere bei den zahlreichen Nadelöhrchen der Ems, etwa der Dockschleuse, die gleich auf den ersten Metern passiert werden muss. Da ist die Anspannung noch etwas größer – schließlich ist das Team ganz frisch im Einsatz. „Nach den ersten zwei Stunden macht sich dann allerdings doch etwas mehr Gelassenheit breit“, sagt Thos. Dank der guten Vorbereitung und der großen Erfahrung des Teams habe er immer ein gutes Gefühl. So auch bei der „AIDAnova“: Sie kam nach 22 Stunden – wie bislang alle Schiffe der Meyer Werft – unversehrt in der Nordsee an.

Und wenn mal kein Kreuzfahrtgigant von ihm zur Nordsee gebracht wird? „Dann arbeite ich für die Lotsenbrüderschaft in Emden – aber eben mit kleineren Schiffen und mehr Platz zum Rangieren“, sagt Thos. |●●



Fotos: Meyer Werft

Feinarbeit. Die Antriebe der kleinen Schlepper arbeiten viel genauer als der Hauptantrieb des Kreuzfahrtgiganten – sie schieben und ziehen die Cruiser in engen Passagen in die richtige Position.

| PUBLIKATIONEN |



Per Anhalter in die Antarktis

••• Es ist noch gar nicht so lange her, da trieb der Pinguin Pip auf einer Eisscholle in den Hamburger Hafen. Die Hamburger Jan und Jörn nahmen ihn auf und zeigten ihm sein neues Zuhause. Pip ist nun einige Monate in Hamburg – und es gefällt ihm sehr. Doch die Temperaturen machen ihm zu schaffen: Für seinen Geschmack ist es einfach viel zu warm.

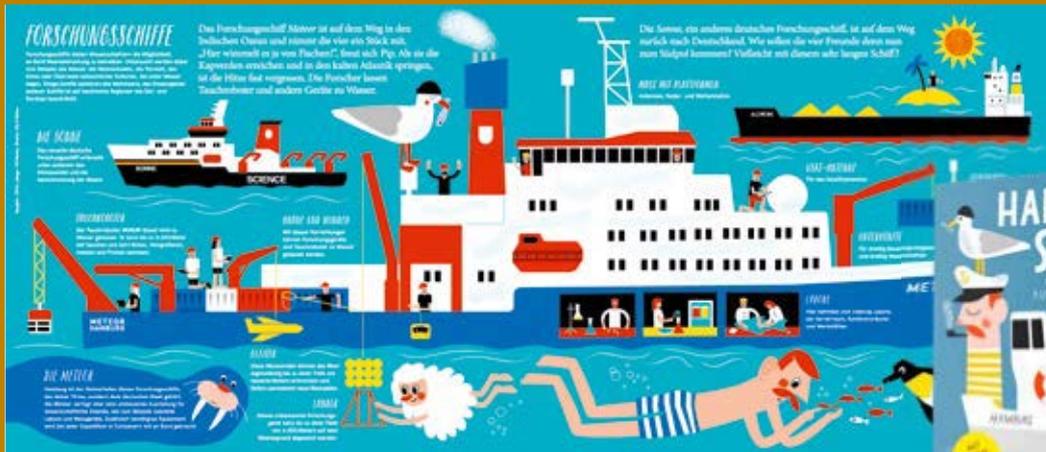
Als Hitze und Heimweh für Pip immer unerträglicher werden, beschließen Jan und Jörn, sich auf eine abenteuerliche Reise zu begeben – und ihren Freund wieder

nach Hause in die Antarktis zu seiner Familie zu bringen. Doch mit welchem Schiff kommt man da am besten hin? Und wer würde sie überhaupt mitnehmen?

Im Hamburger Hafen machen sie sich schließlich auf die Suche. Die Auswahl dort ist groß: Es gibt ganz kleine Schiffe, ganz große, ganz alte und ganz neue. Gemeinsam besichtigen sie die verschiedenen Schiffstypen und erfahren so, was sie transportieren, wo ihre Einsatzgebiete sind, was ihre besonderen Eigenschaften sind – und welche überhaupt robust genug

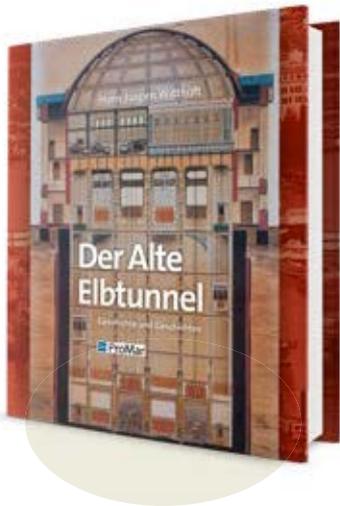
sind, um durch die kalten Gefilde der Antarktis zu fahren. Bei wem die drei Freunde wohl schließlich an Bord gehen?

Das Erzähl-Sachbuch „Hamburgs Schiffe“ von Autor und Illustrator Jan Kruse verbindet interessante Fakten zu unterschiedlichen Schiffstypen und deren Ladung mit einer fesselnden und bunt illustrierten Geschichte. Am Ende sind damit nicht nur Pip, Jan und Jörn klüger – sondern auch die kleinen Leserinnen und Leser. Prädikat: Ein Lesespaß für die ganze Familie. Für Kinder ab 3 Jahren.



Jan Kruse: Hamburgs Schiffe. Mit Jan & Jörn auf großer Fahrt. Junfermann Verlag. 32 Seiten. 18 Euro.





Historischer Tunnel-Blick

••• Hamburgs Alter Elbtunnel, früher auch „St. Pauli Elbtunnel“ genannt, zählt zu den geschichtsträchtigsten Orten der Hansestadt. Fertiggestellt im Jahre 1911, 426,5 Meter lang, verbindet er St. Pauli mit Steinwerder. Der Autor Hans Jürgen Witthöft setzt diesem architektonischen Meisterwerk in seiner bildreichen Chronik ein 168-seitiges Denkmal. Die neueste Auflage – das Buch erschien anlässlich des 100-jährigen Tunnelgeburtstags – thematisiert auch die aufwendigen Sanierungen der beiden Röhren.

Hans Jürgen Witthöft: *Der Alte Elbtunnel*. ProMar. 168 Seiten. 25 Euro.

Lehrbuch für die Profis an der Kaimauer

••• Die Hafenlogistik birgt als Schnittstelle zwischen Wasser- und Landtransport großes Potenzial für Optimierungen im Informations- und Warenfluss. Voraussetzung für eine Effizienzsteigerung ist die vorausschauende Ausbildung der Mitarbeitenden entlang der Logistikkette. Dieses Fachbuch informiert über relevante Themengebiete der Logistik von Binnen – und Seehäfen.

Gerrit Küther/Sven Hock: *Praxishandbuch Hafenlogistik*. Erling Verlag. 704 Seiten. 49,90 Euro.



Chronik eines angekündigten Massensterbens

••• Die Seefahrer vergangener Jahrhunderte haben den Europäern nicht nur exotische Waren und Kulturgüter mitgebracht. Unter ihren blinden Passagieren befanden sich auch todbringende Krankheitserreger, die zur Ausbreitung von Pest, Cholera oder Syphilis geführt haben. Das Buch beschreibt die Kulturgeschichte der Seuchen und Epidemien – fachlich, sachlich, spannend und voller skurriler Fakten.

Hans Peter Richter-von Arnould: *...und hatten die Pest an Bord*. BoD – Books on Demand. Norderstedt. 338 Seiten. 17,95 Euro.



Beeindruckende Aussichten

••• Sturmgepeitschte Inseln, surreales Farbenspiel im Wattenmeer, bizarre Geometrie von Häfen, Feldern und Siedlungen: Deutschlands bekanntester Luftbildfotograf Martin Elsen hat Bilder der deutschen Küste in einem Kalender zusammengestellt.

Martin Elsen: *Faszination Deutsche Küste 2020*.

Koehler Verlag. 12 Blätter. 24,90 Euro.



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

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2019

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

Autoport Emden

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



Gedruckte Auflage

Gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier

Das nächste Kapitel

| Wachwechsel | Nach fast 15 Jahren gibt Max Johns die Verantwortung für die „Deutsche Seeschifffahrt“ in neue Hände.

Erinnern Sie sich noch daran, dass dieses Magazin einmal „Kehrwieder“ hieß? Auf der Website des VDR finden Sie noch die Ausgaben von damals, sie waren Ausdruck ihrer Zeit. 1957 vor allem gestartet, um deutsche Besatzungen an Bord der wiederentstehenden Handelsflotte zu erreichen, hat die „Deutsche Seeschifffahrt“ in ihren bisher 62 Jahren viele Veränderungen erlebt – jetzt steht wieder ein neues Kapitel an.

Über die Jahrzehnte haben sich Zielgruppen und Themen verschoben: Heute erreicht die DS ein breites Publikum an Land, in der maritimen Wirtschaft, in Verwaltung, Medien, Politik und interessierter Öffentlichkeit. Den großen Einschnitt im Erscheinungsbild vom Verbandsheft zum maritimen Magazin hat 2005 der damals neue VDR-Pressesprecher Max Johns vorangetrieben. Der versierte Medienmacher, der vom ZDF kam, gestaltete das Magazin umfassend neu. Starke Bilder und eine lebendige Sprache vermitteln seitdem das Leben an Bord und in den Reedereien – und zeigen die Bedeutung der Schifffahrt für Deutschland.



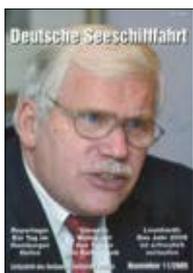
Foto: VDR/Krems

Nachfolge. Max Johns prägte die „Deutsche Seeschifffahrt“ viele Jahre. Seit Anfang 2019 hat nun der neue VDR-Kommunikationsleiter Christian Denso (rechts) die Federführung.



Fast anderthalb Jahrzehnte hat Johns als Chefredakteur und Herausgeber die „Deutsche Seeschifffahrt“ maßgeblich geprägt. Knapp 10.000 Seiten sind in 128 DS-Ausgaben und acht Jahresberichten in seiner Zeit publiziert worden. Es waren bewegte 15 Jahre, mit den besten Märkten aller Zeiten und dem größten Umschwung. Begleitet und erzählt wurden die Ereignisse in unserer Zeitschrift, die für Reportagen und stilbildendes Layout vielfach ausgezeichnet wurde. Sie ist eine feste Größe im maritimen Meinungsspektrum und schafft es immer wieder, branchenspezifische Themen einer breiteren Öffentlichkeit näherzubringen – das soll auch so bleiben.

Wie berichtet, ist Max Johns seit August nur noch als Berater des Verbandes tätig. Die Verantwortung für das Magazin liegt nun bei Christian Denso, der seit Anfang des Jahres die Kommunikation des Verbandes betreut. Seine Aufgabe wird es sein, die „Deutsche Seeschifffahrt“ kontinuierlich weiterzuentwickeln und sie noch enger mit der weiteren Kommunikation des VDR, insbesondere online, zu verzahnen. ■■■



Galerie. Die „Deutsche Seeschifffahrt“ vor (ganz links, mit dem damaligen VDR-Präsidenten Frank Leonhardt, 2005) und nach dem Relaunch (daneben). Das Magazin hat in den vergangenen Jahren zahlreiche Preise gewonnen. Neben der Zeitschrift gehörten Jahresberichte und ein Umwelt-Special zum Publikations-Portfolio des VDR.

Ihre Go-To Plattform für den Einkauf von Schmieröl.

Sie können beim Einkauf von Schmieröl bis zu 100.000 USD und mehr pro Jahr sparen. Closeslink hilft Ihnen dabei.

Kontaktieren Sie uns unter hello@closeslink.net.



CLOSELINK



**Our vision is to be the leading provider
of technology driven maritime solutions in a
customer centric and transparent manner**