

Deutsche Seeschifffahrt

4. Quartal 2020

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



22 | PORTRÄT



Hapag-Lloyd Cruises: Karl J. Pojer, der Hochsee-Hotelier

28 | FINANZIERUNG



Interview mit Philipp Wünschmann, Leiter Shipping bei der Berenberg Bank

46 | TECHNIK



Alternative Schiffsantriebe: Die Rückkehr der Segel



Viele Menschen unterstützen die sozialdiakonische Arbeit der Deutschen Seemannsmission. Seeleute aus aller Welt profitieren davon.



Seeleute erhalten Weihnachtsgeschenke der Seemannsmission Cuxhaven.
Foto: DSM Cuxhaven

Auch Sie können dabei sein:



- **ALS FREIWILLIGE ODER FREIWILLIGER**
im Rahmen eines FSJ oder eines IJFD in einer Station des In- oder Auslands
<https://freiwilligendienst.seemannsmission.org/>
- **EHRENAMTLICH**
zum Beispiel im Bordbesuchsdienst oder in den Seemannsclubs
- **FINANZIELL**
indem Sie unsere Arbeit unterstützen - wir sind für unseren Dienst auf Spenden angewiesen!
Spendenkonto:
Evangelische Bank eG, Kiel
IBAN: DE70 5206 0410 0006 4058 86
BIC: GENODEFIEKI
- **IDEELL**
indem Sie sich in Kirche und Gesellschaft für die Arbeit der Seemannsmission einsetzen
- **KONTAKT**
Deutsche Seemannsmission e.V.
Shanghaiallee 12, 20457 Hamburg
Fon: +49-40-369 002-761
Fax: +49-40-369 002-789
headoffice@seemannsmission.org
<https://www.seemannsmission.org>



Foto: Joerg Schwalfenberg



Warum die EU auf falschem Kurs fährt

••• Wenn die EU etwas für den Klimaschutz tun will, wie kann man eigentlich dagegen sein? Das bekommen wir manchmal zu hören, wenn wir Zweifel an den Plänen äußern, die Schifffahrt in einen europäischen Emissionshandel einzubeziehen. Gerade Debatten zum Klimaschutz verlaufen oft sehr emotional, getrieben vom Wunsch, etwas „Gutes“ zu tun. Dabei gibt es (auch hier) nicht nur Schwarz oder Weiß: Man kann einen möglichen EU-Emissionshandel sehr wohl kritisch sehen und trotzdem für Klimaschutz eintreten.

Schifffahrt ist wie kaum eine andere Branche international – und das meint: wirklich global. Es liegt in ihrer Natur, Kontinente zu verbinden. Entsprechend global sind die meisten Reedereien in der internationalen Fahrt aufgestellt, entsprechend global (und sportlich) ist der Wettbewerb – und entsprechend global ist der Ausstoß der Schiffsemissionen.

Schifffahrt in einen regionalen Emissionshandel einzubeziehen, beschränkt auf einen Kontinent, ist deshalb der falsche Kurs. Solch begrenzte Regelungen helfen dem Klima nicht ausreichend, weder Schifffahrt noch Treibhausgase machen an nationalen Grenzen halt. Und Geld allein in öffentlichen Kassen macht noch keinen Klimaschutz. Die EU-Ansätze schaden aber der Industrie, der deutschen wie der europäischen, bei ihren Bemühungen, den globalen Wettbewerb zu meistern.

Wir als deutsche Schifffahrt sind bereit, eine vernünftige, weltweite Regelung aktiv zu unter-

stützen. Um es deutlich zu sagen: Die Schifffahrt selbst will schnellstmöglich zu einem klimaneutralen Verkehrsträger werden.

Das geeignete Forum zur Regulierung findet sich in London: die IMO. Dass sie Schifffahrt global regulieren kann, hat sie beispielsweise erst jüngst mit der verpflichtenden Umstellung auf schwefelärmere Brennstoffe bewiesen. Sicher, ein Gremium mit 174 Staaten als Vollmitglieder ist so anspruchsvoll zu manövrieren wie ein großer Tanker. Aber es braucht (siehe Schwefel) auch nicht Jahrzehnte, um Veränderungen durchzusetzen.

Was hindert die Europäische Union, zumal mit einer so engagierten Kommissionspräsidentin wie Ursula von der Leyen, daran, über die Mitgliedstaaten die Macht Europas an der Themse auszuspielen? Wir wünschen uns dort eine verhandlungsstarke und diplomatisch versierte EU, die im Verbund mit anderen Schifffahrtsstandorten mithilft, die Ziele der IMO global voranzutreiben. Wenn es denn wirklich ums Klima gehen soll und wie wir es am nachhaltigsten schützen wollen.

Ihr

Alfred Hartmann
Präsident, Verband Deutscher Reeder

Inhalt



MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 12 TITELGESCHICHTE**
- **Frauen an Bord:** Die Schifffahrt will diverser werden
 - **Round Table:** Gespräch mit vier Seefahrerinnen über ihre Erfahrungen
- 20 THINKTANK**
Der Schifffahrtsexperte Claus Brandt baut das Deutsche Maritime Zentrum weiter aus
- 22 REEDERPORTRÄT**
Der Hochsee-Hotelier: Wie Hans J. Pojer Hapag-Lloyd Cruises durch die Corona-Krise steuert

MARITIME LOGISTIK

- 26 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 28 SCHIFFSFINANZIERUNG**
Philipp Wünschmann, Leiter Schifffahrt Berenberg Bank, über die Lage der Branche und neue Kreditformen
- 31 FÄHREN**
Umstrittene „Insel-Taxis“
- 32 UMWELTSCHUTZ**
Die AG EMS startet den Umbau der „Münsterland“ auf LNG-Antrieb
- 34 SMART SHIPPING I**
„Digital Hub“ – clevere Ideen auch für die maritime Wirtschaft
- 36 SMART SHIPPING II**
Mit intelligenter Software optimieren Reedereien ihr Personalmanagement



32



34



44



46

MARITIMES LEBEN

42 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

44 WISSENSCHAFT

Welchen Beitrag die Reederei F. Laeisz zur Jahrhundertexpedition der „Polarstern“ geleistet hat

46 ANTRIEBSTECHNIK

Rückenwind für die Umwelt: Die Rückkehr der Segelschiffe

50 PORTRÄT

Lieder für Matrosen: Der Rocksänger Achim Reichel und seine enge Verbindung zur Seefahrt

54 WERBEMITTEL

Süße Idee: Die Zuckerschiffchen der Familie Schröder

PORTFOLIO

38 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

40 VERSICHERUNGEN

Weniger Schäden: Versicherer konnten Prämienniveau stabil halten

RUBRIKEN

6 LUFTBILD

Blick aus dem All

8 PROFILE

Personalien aus der maritimen Wirtschaft

52 PUBLIKATIONEN

Neue Bücher

53 IMPRESSUM

Herausgeber und Redaktion





Mentolat-Vulkan

Puerto Cisnes

PUYUHUAPI-KANAL

Der Moraleda-Kanal

••• Ein Astronaut an Bord der Internationalen Raumstation hat dieses Bild von einem Teil der nördlichen patagonischen Anden in Chile gemacht. Die Gegend ist reich an Gletscherfjorden, komplexen Küstenlinien und aktiven Vulkanen. Mentolat ist ein eisbedeckter Stratovulkan östlich des Moraleda-Kanals. Tiefdruckwolken konzentrieren sich im Puyuhuapi-Kanal zwischen den hohen Gipfeln.

Während des letzten Gletschermaximums vor etwa 25.000 Jahren war hier alles mit Eis bedeckt. Als die Gletscher sich zurückzogen, zerklüfteten sie das Land und schufen miteinander verbundene Fjorde und Kanäle. Noch heute liegen kleine Eiskappen auf aktiven Vulkanen wie Melimoyu und Mentolat, die beide Teil des chilenischen Nationalparksystems sind.

Der Moraleda-Kanal ist ein Tor zwischen vielen kleineren Fjorden und dem offenen Ozean. Süßwasserflüsse fördern mit ihren Sedimenten besonders im Frühjahr und Herbst das Phytoplanktonwachstum. Die innerhalb des Moraleda-Kanals sichtbaren Streifen sind wahrscheinlich eine Mischung aus Sediment und Plankton – Ergebnis der hohen Chlorophyllkonzentration. Die Gewässer hier beherbergen eine reiche Artenvielfalt, darunter auch Blauwale. Der Moraleda-Kanal ist eine wichtige Schifffahrtsroute in der Region – auch für Kreuzfahrtschiffe. 1937 gab es Pläne, ihn mit dem Rio Negro und damit mit dem Messier-Kanal zu verbinden, doch das Projekt scheiterte an den Kosten. |•••



| PROFILE |



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12



13



14

BIMCO

Der internationale Schifffahrtsverband BIMCO hat **1 Nikolaus Schües** als designierten Präsidenten nominiert. Er tritt damit im kommenden Sommer die Nachfolge von Sabrina Chao (Hongkong) an, die dann auf den Präsidentenposten wechselt. Schües leitet die Rostocker Reederei F. Laeisz und ist auch im Präsidium des VDR.

HAPAG-LLOYD

Neu an Bord der Hamburger Reederei Hapag-Lloyd ist **2 Anders Boenæs**. Er leitet als Senior Managing Director die Abteilung „Network“. Der Däne kommt von Maersk, wo er 25 Jahre lang tätig war. Sein Vor-

gänger bei Hapag-Lloyd, **3 Ulf Schawohl**, übernimmt dort die Leitung der neuen Abteilung „Regulatory Affairs & Sustainability“.

V.GROUP

Neue Geschäftsführerin des Schiffsmangers V.Group Deutschland wird **4 Ulla Eithz Nielsen**. Sie folgt auf Nils Aden, der sich neuen Herausforderungen in der Branche stellen will. Nielsen wechselte 2019 von der dänischen Reederei Norden zur V.Group.

RHEDERVEREIN

Der Bremer Rhederverein setzt auf Kontinuität: **5 Michael Vinnen** (Reederei V.A. Vinnen) wurde in seinem Amt als Vorsitzter bestätigt. Pe-

ter Grönwoldt (Harrén & Partner) bleibt Stellvertreter. Wieder in den Vorstand gewählt wurden auch Dirk O. Rogge (Reederei D. Oltmann) und Joachim Zeppenfeld (Bremer Bereederungs-gesellschaft).

VLSS

Die Vereinigung Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. hat ihren Vorsitzenden **6 Philipp Geißler** für weitere drei Jahre im Amt bestätigt.

DNV GL

Neuer Aufsichtsratschef von DNV GL ist **7 Jon Fredrik Baksaas**. Der Norweger hatte seine Karriere Ende der 1970er-Jahre bei der Klassifikationsgesellschaft gestartet und war

zuletzt CEO des Telekom-Unternehmens Telenor.

LR

Die britische Klassifikationsgesellschaft Lloyd's Register bekommt einen neuen Chef: **8 Nick Brown**, bisher Direktor Marine & Offshore, folgt als Group-CEO auf Alastair Marsh, der den Posten fünf Jahre innehatte.

BSU

Der Jurist und Nautiker **9 Ferenc John** ist neuer stellvertretender Leiter der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU). John arbeitet schon seit 2003 als Untersuchungsführer für die BSU. Vorgänger Jürgen Albers geht in den Ruhestand.

BLG

Der Bremer Hafendienstleister BLG Logistics Group hat **10 Christine Hein** zur Finanzvorständin ernannt. Nach Andrea Eck (Geschäftsbereich Automobile) und Arbeitsdirektorin Ulrike Riedel ist Hein die dritte Frau im sechsköpfigen BLG-Vorstand. Sie kommt vom französischen Mineralölkonzern Total.

HEMPEL

Neue Gesichter beim dänischen Beschichtungsspezialisten Hempel: **11 Camilla Travis** wird Group-Direktorin für Marketing und soll die E-Marketing-Strategie vorantreiben. **12 Todd Cottrell** übernimmt den Posten des Group Vice President für Nordamerika. Er rückt auch in den Vorstand auf.

AWI

Der Leiter der MOSAiC-Expedition (s. S. 44) und Klimawissenschaftler am Alfred-Wegener-Institut **13 Markus Rex** ist mit dem „Seadevcon Maritime Award 2020“ ausgezeichnet worden. Der Preis wurde von Briese Research, einer Tochter der Reederei Briese, gefördert.

MCN

Das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) hat **14 Knut Gerdes** zum neuen Vorsitzenden gewählt. Er ist seit vier Jahrzehnten in der Schifffahrt aktiv, zuletzt als Leiter der nautisch-technischen Abteilung bei der Reederei AG EMS sowie als Managing Director von EMS Offshore und Windea Offshore.

WISTA Deutschland mit neuer Spitze

••• Claudia Ohlmeier, Gruppenleiterin Port State Control bei der Klassifikationsgesellschaft DNV GL, ist erneut zur 1. Vorsitzenden von WISTA Germany (Women's International Shipping & Trading Association) gewählt worden. Ebenfalls im Amt bestätigt wurde die 2. Vorsitzende Nicole Langosch. Die frühere Kreuzfahrtskapitänin (AIDA Cruises) arbeitet mittlerweile als nautische Terminal-Koordinatorin im Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC). Neu im Vorstand sind Franziska Eckhoff (Reederei Eckhoff) als Eventmanagerin und Nadine Kornblum,



Frauenpower. Der Vorstand um Claudia Ohlmeier (l.) und Nicole Langosch (r.) will das Networking von Frauen innerhalb der maritimen Wirtschaft weiter vorantreiben. Dazu dienen unterschiedliche Veranstaltungsformate.

unabhängige Surveyorin für Marine und Cargo, als Ansprechpartnerin für Mitglieder. Dr. Phanthian Zuesongtham, Head of Digital and Business Trans-



formation der Hamburg Port Authority (HPA), kümmert sich wie bisher um den Bereich Presse und Kommunikation. Martina Heinsen, geschäftsführende Gesellschafterin der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Certis, wurde als Schatzmeisterin wiedergewählt. Eva-Maria Braje, Rechtsanwältin von Ince & Co Germany LLP, verantwortet ab sofort den neuen Bereich Compliance. WISTA Germany ist Gründungsmitglied des 1974 gegründeten maritimen Frauennetzwerks WISTA, das mittlerweile 53 Landesorganisationen umfasst (s. Seite 12).

www.wistainternational.com

ClassNK is a major supporter of the Digital Era

While the maritime industry is reshaping its structure due to digitalization, ClassNK's role of ensuring the safety of ships and environmental protection as a third party organization remains the same. ClassNK is proactively applying digital technology to strengthen its services based on outcomes from a variety of research in areas including robots and analytic technology.

Further, ClassNK contributes to the digital transformation of the entire maritime industry by providing a platform for the collection and distribution of data. Together with industry players, ClassNK is promoting IoS-OP (www.shipdatacenter.com) consisting of clear rules for fair data use between data owners and users, along with a highly secured data center.



Hapag-Lloyd korrigiert Prognose nach oben

••• Angesichts erfreulicher Neun-Monats-Zahlen hat die Hamburger Containerreederei Hapag-Lloyd ihre Prognosen für das laufende Jahr angehoben. Es wird nun ein Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) von 1,1 bis 1,3 Milliarden Euro und ein Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) von 2,4 bis 2,6 Milliarden Euro erwartet. Im dritten Quartal 2020 steigerte Hapag-Lloyd auf Basis vorläufiger Zahlen das EBIT deutlich

auf rund 350 (2019: 253) Millionen Euro. Das EBITDA stieg auf rund 650 (2019: 554) Millionen Euro. Das Volumen lag zwar um drei Prozent unter dem Vorjahr, aber dennoch deutlich besser, als noch vor einigen Monaten erwartet.

„Wir haben ein starkes drittes Quartal mit einer hohen Nachfrage erlebt, insbesondere für Exporte aus Asien“, so Vorstandschef Rolf Habben Jansen. „Dank der positiven Marktentwicklung erwarten

wir ein Geschäftsjahr mit Ergebnissen, die deutlich über unserer bisherigen Prognose liegen.“ Dennoch werde die Pandemie weiterhin eine große Herausforderung bleiben und mit viel Unsicherheit für die gesamte Logistikbranche verbunden sein. „Unser Fokus in den nächsten Monaten wird weiterhin auf der Sicherheit und Gesundheit unserer Mitarbeiter, aber auch auf der Sicherung der Lieferketten unserer Kunden liegen.“ www.hlag.com

Containerschiff. Auch durch erfolgreiches Kapazitätsmanagement gut durch die Krise gekommen.

Foto: Daniel Wright/98 - Shutterstock

SMM 2021 wird Digital-Event

••• Die wegen der COVID-19-Pandemie vom September auf kommenden Februar verschobene Weltleitmesse der maritimen Branche wird nun komplett digital stattfinden. Ursprünglich hatten die Veranstalter mit einer hybriden Form mit geringerer Hallenpräsenz und zusätzlichen digitalen Angeboten geliebäugelt – angesichts der aktuellen Corona-Entwicklung erschien das zuletzt aber nicht mehr realistisch. Nun arbeitet das Team um Projektleiter Claus Ulrich Selbach intensiv an spannenden digitalen Formaten, um die wichtige Messe für die maritime Community trotzdem zu einem Erlebnis zu machen.

www.smm-hamburg.com

SMM-Auftritt.

Nicht nur vom 2. bis zum 5. Februar soll eine neue Plattform maritime Unternehmen vernetzen.

Foto: Mockups-Design. SMM



Perspektive.

Zeaborn organisiert die Arbeit in seinen Büros auf zwei Etagen im „Turm am Michel“ neu.

Modernes Arbeiten bei Zeaborn

••• Basierend auf den Erfahrungen der letzten Monate, hat der Schiffsmanager Zeaborn das Arbeitsmodell für seine Mitarbeiter in der Hamburger Zentrale umfassend angepasst. „Wir nennen es NewWork@ZEABORN“, sagt CEO Rob Grool. Die Basis ist mobiles Arbeiten. Dazu eine moderne, aufgeräumte, gemeinsam genutzte Arbeitsplatzumgebung in einem kleineren Büro mit dynami-

scheren Räumlichkeiten – ein, zwei, drei Tage pro Woche genutzt, um Kollegen zu treffen und mit ihnen zu interagieren, die kreative und innovative Seite der Arbeit zu fördern und das Büro als Drehscheibe und nicht als zweites Zuhause zu nutzen. „Ein starker Teamgeist und gegenseitiges Engagement sind heutzutage das A und O im Schiffsmanagement“, so Grool.

www.zea-ship.com

Foto: Zeaborn Ship Management



Foto: IMEC

Sicherheit. Die Seeleute werden getestet und in den Hotels unter Quarantäne gestellt.

Manila: Quarantäne-Hotels für Seeleute

••• Arbeitgeber und Gewerkschaften haben sich zusammengetan und zwei große Hotels in Manila gebucht. Ziel ist es, Seeleute im Rahmen eines Programms unterzubringen, mit dem der Covid-19-Status der Schiffsbesatzungen überprüft werden soll.

Der Umzug könnte die Bemühungen zur Entlastung von Hunderttausenden von Seeleuten, die während der Pandemie auf Schiffen gestrandet sind, möglicherweise beschleunigen. Das gilt auch vor dem Hintergrund von Vorwürfen über gefälschte Covid-19-Testzertifikate und fortgesetzte Covid-19-Ausbrüche unter Besat-

zungen, die australische Behörden erheben. Bis zu 400 Zimmer wurden zu stark ermäßigten Preisen im Manila Marriott Hotel und im St. Giles Hotel in Makati reserviert. Die Seeleute werden bei Ankunft und Abreise getestet und zwei Wochen lang unter Quarantäne gestellt. Währenddessen finden regelmäßige Temperaturtests statt. Der Covid-19-Status wird durch den „myHealth-Pass“ überprüft, das die Initiative Crew Assist entwickelt hat. Das Projekt wird vom International Maritime Employers' Council (IMEC) in Zusammenarbeit mit dem International Transport Workers' Council organisiert.

Qualitätsmanagement: BSM startet mobile App

••• Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) hat einen Meilenstein in Sachen Digitalisierung erreicht. Mit der Einführung der neuen mobilen Anwendung QDMS WIKI ermöglicht der maritime Dienstleister seinen Mitarbeitern einen synchronisierten Zugriff auf alle aktuellen BSM-Verfahren, -Handbücher und -Dokumente – überall

und jederzeit, auch in Gebieten ohne Internetzugang. „Die App ist ein wichtiger Schritt, um den Zugang zu Anleitungen und Informationen zu ermöglichen, die für die Durchführung von Aufgaben erforderlich sind, und so die Sicherheit auf unseren Schiffen weiter zu erhöhen“, erklärt BSM-Manager Frank Lasse.

www.bs-shipmanagement.com



Foto: BSM

Bordmittel. Die App erleichtert den Seeleuten von BSM die Erfüllung ihrer Aufgaben.

Integration. Thomas Rehder gliedert sein Schiffsmanagement bei Thome ein.

IHM: EU mit eigener Regelung

••• Die EU-Kommission hat auf Sorgen der Industrie reagiert: Wegen der Störungen durch die Corona-Pandemie sei es nicht zu schaffen, den Stichtag 31. Dezember 2020 für das Inventar gefährlicher Materialien (IHM) der Schiffsrecyclingverordnung der EU einzuhalten. Die neuen EU-Richtlinien geben Schiffseignern nun eine kleine Atempause, indem sie einen harmonisierten Ansatz für einen Zeitraum von sechs Monaten nach Inkrafttreten der IHM-Verpflichtungen anwenden.

www.ecsa.eu



Schiffswrack. Zahlreiche IHM-relevante Stoffe enthalten.

Foto: Kaitiakk - Shutterstock

Carsten Rehder gründet Joint Venture mit Thome-Gruppe

••• Die Hamburger Reederei Carsten Rehder und die in Singapur ansässige Thome-Gruppe haben ein Joint Venture gegründet. Im Rahmen der Vereinbarung entsteht ein neues Unternehmen. Es soll das Schiffsmanagement von Carsten Rehders eigener und von ihm gemantter Flotte von Bulk-, Container- und Mehrzweckschiffen übernehmen. Die neue Einheit soll Thome Shipmanagement Germany heißen, Anteilseigner sind die Thome-Gruppe und Carsten Rehder. Das Schiffsmanagementpersonal von Carsten Rehder wird in dem neuen Gemeinschaftsunternehmen aufgehen. Carsten Rehder bleibt als Schiffseigner und kaufmännischer Geschäftsführer unabhängig. „Die Zusammenarbeit mit Thome wird unsere Aktivitäten stärken“, sagt Carsten Rehder-Chef Thomas Rehder.

www.carstenrehder.de



Foto: Joerg Schwaltenberg



Frauen



Social-Media-Kampagne. Eine Aktion der Weltschiffahrtsorganisation IMO will Frauen in der Schifffahrt sichtbarer machen.

| Gleichberechtigung | Zur See fahren ist Männersache. Für Jahrhunderte ist das das gängige Bild. Doch einige Pionierinnen haben mit diesem Vorurteil aufgeräumt – und damit den Karrieren von Frauen in der heutigen Schifffahrt den Weg geebnet. Text: Sabrina Junge

Die Schifffahrt wird weiblicher: Das legen jedenfalls aktuelle Zahlen des Internationalen Reederverbands ICS nahe. Demnach sind immerhin 7,5 Prozent der weltweit rund 1,5 Millionen Seefahrer Frauen. Unter den mehr als 200 Unternehmen, die sich am „Diversity Tracker“ beteiligten, waren allerdings auch Kreuzfahrtunternehmen, deren Personal an Bord auch den Hotelbetrieb managt.

Die Weltschiffahrtsorganisation IMO geht von nur 2,1 Prozent Frauen an Bord aus; in Deutschland sind laut Knappschaft-Bahn-See 6,3 Prozent der Crew weiblich. Doch es sind gerade mal 13 Frauen als Kapitäninnen eingesetzt.

Dass überhaupt Frauen an Bord arbeiten, ist keine Selbstverständlichkeit. Denn ein Blick auf die Anfänge der Seefahrt zeigt: Seeleute waren früher hochgradig

abergläubisch. Und dazu gehörte der Mythos, dass es Unglück bringt, wenn eine Frau das Schiff betritt. Das fällt in die gleiche Kategorie wie der Glaube, Kratzen am Stag bringe Wind und ein Kobold schaue an Bord nach dem Rechten. Damit erklärten sich Seemänner jahrhundertlang die schier unbegreiflichen Naturphänomene und Unberechenbarkeiten der rauen See. Doch je weiter die Menschheit sich die Erde wissenschaftlich erschloss, desto mehr schwand auch solch Aberglaube.



Piratinnen. Mary Read und Anne Bonny tauchten als historische Figuren lediglich in einem Werk des „Robinson Crusoe“-Autors Daniel Defoe auf – weitere Hinweise auf ihre Existenz gibt es nicht.

| Geheime Mission | Frauen an Bord galten damit zwar nicht länger als Unglücksbringer, doch dass sie den Aufgaben auf See gewachsen sind, bezweifelten dennoch viele. Einige mutige Pionierinnen mussten Besatzung und Gesellschaft erst eines Besseren belehren. Wer waren die Pionierinnen, die das Vorurteil „Schifffahrt ist Männersache“

Fotos: IMO – International Maritime Organization/CreativeCommons (CC BY 2.0) (10); Wikimedia Gemeinfrei (3); Navios: innuerti/Adobe.stock.com



gefragt

che“
ad
acta
legten?
Die wohl
ersten Seefahre-
rinnen überhaupt
waren die Piratinnen
Anne Bonny und Mary
Read. Im 18. Jahrhundert, als

höchstens die Galionsfigur am Bug
eine Frau sein durfte, verkleideten sie sich
als Männer und segelten kapernd, plün-
dernd und mordend durch die Karibik.

Die weltweit erste offizielle Kapitänin
eines Handelsschiffes war die Russin Ana
Shchetinina. Sie erwarb 1934 das Kap-
itänspatent und war für die sowjetische
Handelsflotte unterwegs. Während des
Zweiten Weltkriegs befuhr die junge Rus-
sin die Ostsee. Sie evakuierte Bewohner
aus Tallinn und transportierte Kriegsgut
und Truppen. Nach dem Krieg arbeitete
sie als Kapitänin auf mehreren Schiffen
der Baltic Shipping Company.

Auch in Deutschland strebt zu Beginn
des 20. Jahrhunderts eine junge Frau
das Seefahrer-Patent an: Annaliese Tietz.
Die Blankeneserin heuert 1924 mit abge-
schnürter Brust und in Männerklamotten
auf einem Fischdampfer an – Frauen dür-

fen zu der Zeit nicht auf Schiffen arbeiten.
Tietz bleibt hartnäckig: Schließlich erlaubt
ihr eine Sondergenehmigung von Hitler
persönlich, an Bord zu arbeiten. 1943 über-
reicht ihr der Direktor der Hamburger See-
fahrtschule das Steuermannspatent. Doch
Kapitänin ist sie nicht. Erst 1955, noch vor
dem Gleichstellungsgesetz von 1958, er-
hält Tietz als erste Frau in Deutschland ihr
A6-Kapitänspatent.

| Große Herausforderung | Bis eine Frau
das erste Mal ein Kreuzfahrtschiff befeh-
ligte, vergingen dann noch mal viele Jahr-
zehnte: 2007 übernahm die Schwedin Kar-
rin Stahre-Janson das Kommando auf der
„Monarch of the Seas“. Damit lag erstmals
die Verantwortung für Crew und Tausende
Passagiere in weiblicher Hand.

Zimasa Mabela hatte bis zu ihrem 18.
Lebensjahr nie den Ozean gesehen – trotz-
dem entschied sie sich für eine Karriere
auf dem Wasser. 2015 wurde die Leut-
nantin der südafrikanischen Navy erste
schwarze Kapitänin in Afrika. „Es war eine
große Herausforderung, Mutter zu sein
und Kapitänin zu werden. Aber das war es
wert“, so Mabela.

| Geschäftstüchtige Reederinnen | Nicht
nur an Bord, auch an Land war die Schiff-
fahrt lange eine Männerdomäne. Eine, die

hier früh Widerstand leistete, war Lucy
Borchardt. Die gebürtige Hamburgerin
übernahm bereits während des Ersten
Weltkrieges die Verantwortung über die
Schlepperreederei Fairplay. Auch Christiane
Oldendorff bewies Führungsstärke, als sie
2003 nach dem plötzlichen Tod ihres Man-
nes bei der Reederei Nord das Sagen hatte.

Bis heute besetzen wenige Frauen
maritime Top-Positionen. Prominente Fäl-
le gibt es in Skandinavien oder Griechen-
land – bekannt ist etwa Angeliki Frangou,
Chefin der Bulk-Reederei Navios.

Auch die IMO-Verantwortlichen finden:
Das reicht nicht. Um die Gleichberechtigung
voranzutreiben, bietet die IMO den
Frauen spezielle Stipendien und Berufs-
netzwerke. Im vergangenen Jahr fand
der Weltseetag sogar zum Thema „Em-
powerment von Frauen in der maritimen
Gemeinschaft“ statt. „Die Erfahrung lehrt
uns, dass Vielfalt besser ist: Sie ist besser
für die Teamarbeit, besser für die Führung
– und besser für die wirtschaftliche Leis-
tung“, sagt Kitack Lim, Generalsekretär der
IMO. „Wir brauchen Männer und Frauen
an Bord.“

Und wie beurteilen Frauen, die bereits
an Bord arbeiten, die Situation? Der Ver-
band Deutscher Reeder hat vier Frauen
aus der maritimen Branche zum Gespräch
geladen (nächste Seite). ■■■

Pionierin. Anna Shchetinina.

Reederin. Angeliki Frangou.

| Round Table | Frauen an Bord: Das ist immer noch die große Ausnahme. Warum? Und was muss passieren, damit sich das ändert? Die *Deutsche Seeschifffahrt* hat mit vier deutschen Seefahrerinnen über Rollenbilder, Chancengleichheit und Aufstiegschancen gesprochen. Text: Sabrina Junge, Fotos: Gesche Jäger

Chefin-

1 Nicole Langosch

- 2018 auf der „AIDA Sol“ erste deutsche Kreuzfahrtskapitänin
- seit 2020 Mitarbeiterin Nautische Terminal Koordination in Hamburg am HVCC
- 37 Jahre alt, geboren im Harz
- ab 2008 bei AIDA Cruises zur See gefahren

2 Silke Muschitz

- Personalchefin Marine HR bei Hapag-Lloyd
- 34 Jahre alt, geboren in Österreich
- ab 2005 zur See gefahren
- 2018 erste Reise als Kapitän, zuletzt auf der „Chicago Express“ (Ausbildungsschiff von Hapag-Lloyd)

3 Anke Wiedau

- aktiv als Kapitänin bei Hamburg Süd/Maersk
- 44 Jahre alt, geboren in Westfalen
- ab 1999 zur See gefahren, bei Hamburg Süd und Hapag-Lloyd
- seit 2016 Kapitänin, fährt derzeit die „Rio de Janeiro“ (5.905 TEU) im Fahrtgebiet Asien, Australien und Neuseeland

4 Alina Muhl

- seit 2019 Auszubildende zur Schiffsmechanikerin bei der Fährreederei Scandlines
- 19 Jahre alt, geboren in der Altmark
- aktuelles Schiff: „Schleswig-Holstein“ auf der Route Puttgarden – Rødby



1

2

4

3

Es ist ein freundlicher Oktobernachmittag. Einige Besucher streifen interessiert über das Deck der „Cap San Diego“ an den Hamburger Landungsbrücken. Im Salon des alten Stückgutfrachters sind vier Frauen versammelt: Anke Wiedau, Kapitänin eines Containerschiffs, Silke Mutschitz, Personalchefin bei Hapag-Lloyd, Nicole Langosch, ehemalige Kreuzfahrkapitänin, und Alina Muhl, Schiffsmechaniker-Azubi.

Zu Beginn erzählt Langosch, dass sie das Museumsschiff schon als ehrenamtliche Erste Offizierin gesteuert hat. So viel seemännische Frauenpower an Bord: Das ist eine echte Seltenheit. Gerade einmal 13 Kapitäninnen gibt es aktuell in Deutschland. Doch woran liegt das? Diese und weitere Themen diskutiert die Runde angeregt. →



Gesprächsrunde. Mit dem gebotenen Abstand diskutieren die drei Kapitäninnen und die Auszubildende über die Besonderheit, an Bord in der Minderheit zu sein.

Der Einstieg in die maritime Karriere

Anke Wiedau: Bei mir war das ein Zufall: Ich habe in einem Jobcenter eine Ausstellung über Frauen in der Schifffahrt vom VDR gesehen. Das fand ich so interessant, dass ich mich für die Ausbildung zum Schiffsmechaniker entschieden habe. 1999 war ich bei Hamburg Süd eine der ersten Frauen an Bord. Für die war das ein Experiment: Entweder es klappt, und sie nehmen jedes Jahr weiterhin zwei Frauen als Azubis – oder das war's. Anscheinend habe ich das nicht so schlecht gemacht, denn es werden nach wie vor Frauen genommen.

Silke Muschitz: Obwohl ich weit weg vom Meer in Österreich aufgewachsen bin, wollte ich eigentlich schon als kleines Kind Kapitän werden. Nach dem Abi habe ich mich dann für die Ausbildung zum Nautischen Offiziersassistenten entschieden.

Am Anfang gab es an Bord schon Berührungsängste mit der Crew. Ich glaube aber, dass es Azubis generell so geht, dass sie im ersten Moment nicht wirklich ernst genommen werden und immer wieder sagen müssen: Ich will das machen! Da spielt es keine Rolle, ob man ein Mann oder eine Frau ist. Im-

mer gilt: Das Auftreten macht die Musik.

Alina Muhl: Ich bin über das Segeln zur Schifffahrt gekommen. Mit der Ausbildung zum Schiffsmechaniker möchte ich erst mal schauen, ob mir die Branche gefällt. Auf der Fähre bin ich im wöchentlichen Wechsel eingesetzt. Ich kann mir aber gut vorstellen, auf große Fahrt zu gehen.

Nicole Langosch: Eine gewisse Vorliebe fürs Wasser hatte ich schon immer. Aber erst als ein Freund der Familie begeistert von seiner Erfahrung auf

See erzählt hat, kam ich auf die Idee, Nautik zu studieren. Bei meinem Praxissemester 2004 an Bord hieß es von der Reederei, man habe schlechte Erfahrungen mit einer Kollegin gemacht. Sie wollten es mit mir aber noch einmal versuchen. Läuft es nicht, würden sie sich von Frauen ganz verabschieden.

Aber für mich lief es im Praxissemester: Mir gefiel die Arbeit an Bord. Ich glaube, das lag an meiner Abenteuerlust, am Fernweh und dem Wunsch, etwas Besonderes zu machen. Und das ist zur Seefahrt definitiv.

Die Faszination Seefahrt

Nicole Langosch: Unser Beruf ist wahnsinnig vielfältig und verantwortungsvoll, etwas Vergleichbares gibt es an Land nicht. Als Kreuzfahrtskapitän war ich quasi der General Manager einer Kleinstadt, und ein Containerschiff ist ja wie eine Fabrik.

Silke Muschitz: Der Job bringt einen auch körperlich manchmal an die Grenzen. Man ist da unter Umständen 24 Stunden auf den Beinen, wenn es zum Beispiel

durch den Panamakanal geht. Das zu schaffen, macht einen schon stolz. Das ist ein Stück weit auch eine Reise zu sich selbst.

Anke Wiedau: Ich mag mein Schiff, ich mag meine Route, ich mag die Arbeit mit der Crew. Das ist ein enorm abwechslungsreicher Job, ich kann mir keinen besseren vorstellen. Das müsste schon eine besondere Aufgabe sein, für die ich an Land gehe.

Anke Wiedau. Die Kapitänin liebt es, mit ihrer Crew auf den Weltmeeren unterwegs zu sein.



Eingefahrenere Rollenbilder

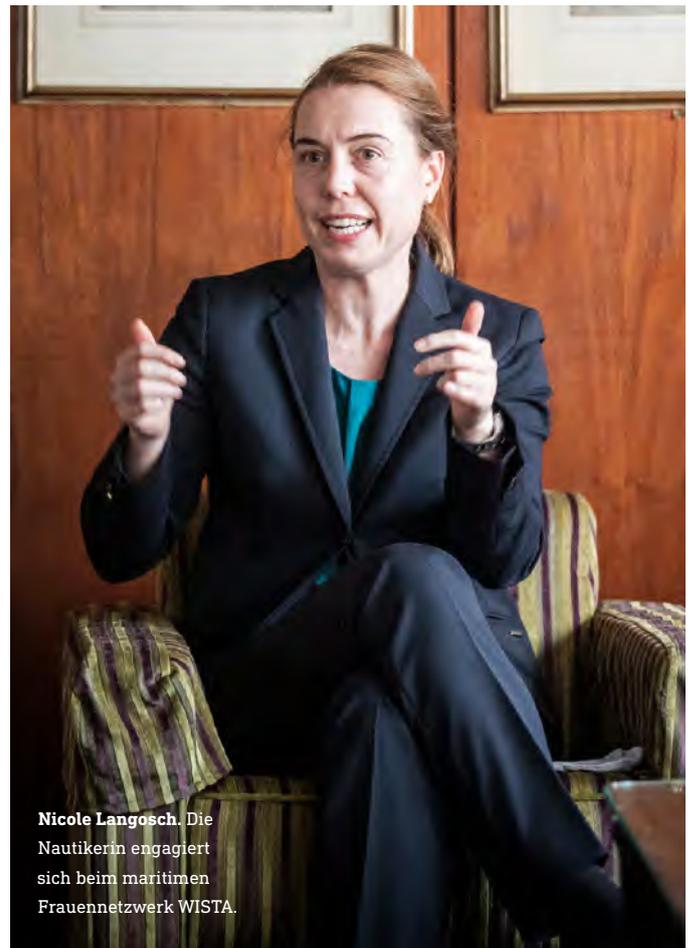
Silke Muschitz: Bei meinem letzten Einsatz – übrigens in einem europäischen Land – kam ein Agent an Bord. Er sagte: „Hier sind wichtige Papiere für den Kapitän. Die muss ich ihm jetzt unbedingt geben.“ Ich trug meine Uniform, es war also eindeutig, wer ich bin. Ich meinte dann: „Ja, das hast du ja hiermit gerade getan.“ Meine Brückencrew lag vor Lachen am Boden. Es war eine Gedankenlosigkeit des Agenten, aber man merkt daran, dass es für viele im Jahr 2020 immer noch nicht normal ist,

dass eine Frau den höchsten Rang an Bord hat.

Nicole Langosch: Als ich als Praktikantin auf einem Containerschiff mitfuhr, war für die philippinische Crew klar: Ich kann keine normale Frau sein. Die wäre ja nach klassischem Rollenbild zu Hause, gründet eine Familie und kriegt Kinder. Für sie war ich „anders“. Sie erklärten es sich damit, dass ich wohl lesbisch sein müsse. Ich dachte: Okay, wenn die das denken, rückt mir jedenfalls niemand zu nah auf die Pelle.



Silke Muschitz.
Besondere Vorbildfunktion als Kapitänin eines Ausbildungsschiffs.



Nicole Langosch. Die Nautikerin engagiert sich beim maritimen Frauennetzwerk WISTA.

Die Beförderungen

Nicole Langosch: Ich hatte auch einen Kollegen, bei dem ich damals dachte: Komisch, warum kommt der jetzt noch vor mir dran? Vielleicht finden viele Reedereiverantwortliche immer noch, dass ein zweifacher Familienvater sich besser als Kapitän macht als eine junge, ledige Frau.

Anke Wiedau: Ich habe das Gefühl, dass man als Frau deutlich mehr leisten und länger durchhalten muss, bevor man befördert wird. Als Chief Mate fand ich damals, dass viele Männer an mir vorbeibefördert werden. Dass ich dann wirklich als Kapitänin eingesetzt wurde, war einem Notfall geschuldet.



Das Verhalten an Bord

Nicole Langosch: Ich hatte schon Kolleginnen, die meinten, sie müssten sich wie ein Mann verhalten, um sich durchzusetzen – das kommt aber oft eher lächerlich rüber. Meine Erfahrung ist, dass man am besten fährt, wenn man natürlich, ehrlich und transparent bleibt – und zeigt, was man will und kann.

Anke Wiedau: Es wird immer wieder Männer geben, die meinen, Frauen hätten an Bord nichts zu suchen. Damit muss man dann klarkommen und mit Leistung kontern – dann ist das Thema auch erledigt.

Alina Muhl: Ich bin zwar noch nicht lange dabei, habe aber auch schon solche Erfahrungen gemacht. Ein Kollege, der

eigentlich sehr nett ist, sagte, er verstehe gar nicht, warum Frauen in die Schifffahrt gehen. Trotzdem hat er mir dann alles gezeigt, was im Lehrplan steht. Und ich konnte ihm beweisen, dass ich etwas von Technik verstehe. So kann ich solche Sprüche dann auch gut ignorieren.

Mir kommt dabei auch zugute, dass es schon weibliche Azubis an Bord gab, die ihre Sache gut gemacht haben.

Silke Muschitz: In der Theorie weiß man natürlich, dass das eine Männerdomäne ist. Aber so richtig klar wird einem das beim ersten Mittagessen in der Messe: nur Männer! Und die Haltung ist da schon manchmal: Was will die Frau an Bord, meint sie das ernst?

Die Familienplanung

Anke Wiedau: Ich habe den Eindruck, sobald man schwanger wird, wollen viele Reedereien nicht mehr, dass man weiterfährt. Ich habe es bei mehreren anderen Offizierinnen mitbekommen, dass ihnen nahegelegt wurde, aufzuhören. Für mich war das zwar nie ein Thema, aber dass es so etwas gibt, hat mich immer sehr genervt – Männer fragt man das nämlich nicht. Mich, seit ich über 40, bin auch nicht mehr.

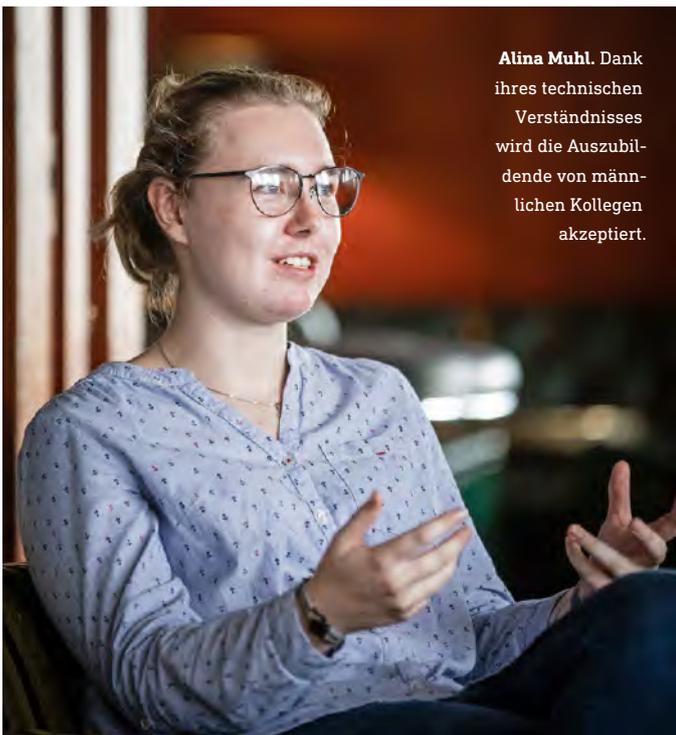
Nicole Langosch: Ich erlebe, dass Frauen, die sich eine eigene Familie wünschen, meist selbst entscheiden, dass sie nicht mehr zur See fahren wollen. Auf einem Kreuzfahrtschiff hätte man theoretisch ja die Möglichkeit, Familie und Job zu vereinen. Kindergarten, Personal, Platz: alles da. Aber als Kapitän hat man viel Verantwortung. In einer Notlage an Bord hat man dann womöglich direkt sein Kind im Kopf: Wo ist es denn gerade? Wer passt auf es auf? Ich glaube

nicht, dass man da dann differenzieren und unbelastet an eine Extremsituation rangehen kann.

Silke Muschitz: Mir fällt auf, dass die Frauen aufhören, zur See zu fahren, sobald das Kind da ist – und die Familienväter fahren einfach weiter. Und deswegen glaube ich, dass unsere Gesellschaft eine Kapitänin, die gleichzeitig Mutter ist, noch nicht akzeptiert.

Den Frauen wird suggeriert, dass sie aufhören „möchten“. Dabei haben wir Frauen gar nicht die Möglichkeit, das wirklich unabhängig zu entscheiden.

Alina Muhl: Bei Scandlines bin ich ja eine Woche an Bord, die andere an Land. Da könnte ich mir schon vorstellen, dass die Familienplanung nicht ganz so schwierig ist. Ich interessiere mich aber auch für die große Fahrt. Da müsste ich dann schauen, wie ich damit umgehe.



Alina Muhl. Dank ihres technischen Verständnisses wird die Auszubildende von männlichen Kollegen akzeptiert.

Die Frauenförderung

Nicole Langosch: Ich finde, man braucht nicht über eine Quote zu reden. Es scheint so, dass einfach wenige Frauen Spaß daran haben, in dieser Karriere so lange durchzuhalten. Oder es kommt etwas anderes dazwischen oder es steht eine Familienplanung an.

Fakt ist, es gibt nicht viele Frauen, die so viele Erfahrung in dem Beruf haben, dass sie überhaupt den Punkt erreichen, wo sie zum Kapitän befördert

werden können. Und deswegen gibt es wenige Kapitäninnen.

Silke Muschitz: Es muss mehr Frauen in der Schifffahrt geben. Dafür brauchen sie aber viel Durchhaltevermögen und müssen darin auch bestärkt werden. Allerdings sind Frauen in gehobenen Positionen auch an Land in der Branche immer noch die Ausnahme. Wieso soll das dann auf See anders sein?



Gelegenheit. Es kommt nicht oft vor, dass sich mehrere Frauen mit ausgeprägtem maritimen Know-how an Bord eines Schiffes begegnen.

Die Nachwuchsförderung

Alina Muhl: Dass die Mehrheit der weiblichen Schiffsmechanikerinnen die Ausbildung nicht zu Ende macht, mag daran liegen, dass viele sich keine Vorstellung davon machen, was auf sie zukommt – vor allem auf großer Fahrt.

Nicole Langosch: Deshalb ist das Praxissemester so wichtig – am besten ziemlich am Anfang. Dafür muss es genug Praktikumsplätze geben. Sonst wissen die jungen Leute gar nicht, wie es sich anfühlt, so lange von zu Hause weg zu

sein. Auch das VDR-Ferienfahrer-Programm ist da hilfreich.

Silke Muschitz: Wenn Sie jemanden fragen: Wie sieht denn der durchschnittliche Kapitän aus? Dann kommt als Antwort: graue Haare, männlich, Pfeife im Mund. Das ist das gängige Rollendenken. Wenn man Werbung sieht für Schifffahrt, sehe ich da keine Frau Kapitän. Das müssen wir ändern: um das Berufsfeld für Frauen attraktiver zu machen. Und um zu suggerieren: Ihr könnt es bis hier oben schaffen.



Salon. Auf der „Cap San Diego“ moderierte Redakteurin Sabrina Junge (2.v.l.) die Gesprächsrunde mit den vier weiblichen Seeleuten. Außerdem dabei: VDR-Kommunikationsleiter Christian Denso (Mitte) und DS-Redakteur Hanns-Stefan Grosch.

Die richtige **Ansprache**

Anke Wiedau: Frau Kapitän ist Quatsch. Ich bin die einzige Deutsche an Bord. Im Englischen heißt das „Captain“ und macht keinen Unterschied.

Mir ist wichtig, dass der Lotse weiß, wer ich bin. Dass

meine Crew weiß, wer ich bin. Und wenn Offizielle an Land etwas von mir wollen, stelle ich mich kurz als Kapitän vor – sonst will ich nicht als Kapitän angesprochen werden. Das brauche ich einfach nicht.

Der Entschluss, **von Bord** zu gehen

Nicole Langosch: Ich bin elf Jahre zur See gefahren. Im vergangenen Jahr war die Lust, immer unterwegs zu sein, verflogen. Da ist quasi der Schalter gekippt, dass jetzt mal Freunde und Familie Vorrang haben. In meiner neuen Position an Land kann ich besser planen – das ist mir nun wichtiger.

Silke Muschitz: Kapitän ist ein supertoller Beruf; anspruchsvoll und abwechslungsreich. Aber er bringt mit sich, dass man wenig zu Hause ist. Vieles muss man in die kurze Urlaubszeit packen. Auch für mich stand daher die Frage im Raum, wie es weitergehen soll. Als ich dann das Ange-

bot für diesen spannenden Job an Land bekommen habe, war die Entscheidung klar. Da konnte ich nicht Nein sagen. Ich möchte als Personalchefin bei Hapag-Lloyd ein paar Strukturen noch weiter aufbrechen und die Schifffahrt moderner und diverser machen – und dadurch noch mehr Frauen den Weg in die Schifffahrt öffnen. Ziel ist, dass wir Frauen nicht mehr den Stempel des Exotischen bekommen.

Anke Wiedau: Es gibt immer mal wieder Momente, in denen man überlegt, ob man noch weitermachen möchte – etwa bei schweren Krankheitsfällen in der Familie oder bei Hochzei-

ten von Freunden. Denn auf See kann man nicht einfach sagen: „Ich komm schnell vorbei.“

Man muss damit klar kommen, dass man nicht oft zu Hause und auch mal ein paar Monate mehr oder weniger allein ist. Noch ist aber die Begeisterung da – und es zieht mich nicht von Bord.

Alina Muhl: Ich ziehe meine Ausbildung auf jeden Fall durch. Wenn man Zweifel hat, sind automatisch die Gewinnchancen kleiner. Zurzeit zieht es mich aber eher in die technische Richtung. Ich könnte mir vorstellen, Chief zu werden – gern auch auf großer Fahrt.

Der **Führungsstil**

Anke Wiedau: Von Crews hört man, dass der Umgangston an Bord netter ist, wenn eine Frau das Sagen hat. Keine Ahnung, ob das stimmt.

Silke Muschitz: Ich glaube nicht, dass es einen spezifisch weiblichen Führungsstil gibt. Guter oder schlechter Chef: Das ist aus meiner Sicht eher eine Frage des Charakters als des Geschlechts.

Allerdings finden es die Seeleute wohl ganz nett, wenn mal eine weibliche Stimme über den Lautsprecher Anweisungen gibt.

Nicole Langosch: Mein Eindruck ist, dass jedenfalls gemischte Teams besser funktionieren. Das Zusammenleben an Bord ist vielleicht harmonischer, weil man einfach unterschiedliche Perspektiven hat.

WISTA



••• Die 1974 gegründete Women's International

Shipping & Trading Association ist eine maritime Organisation, die weibliche Führungskräfte und Entscheidungsträgerinnen auf der ganzen Welt verbindet. Zum WISTA-Netzwerk gehören mehr als 3.800 Frauen aus allen Bereichen der maritimen Wirtschaft. Sie wollen die Rolle der Frauen in der Schifffahrt stärken, Geschäftsbeziehungen anregen und den Austausch zwischen den einzelnen Berufsfeldern erleichtern. Präsidentin von WISTA Germany ist seit 2018 Claudia Ohlmeier. Die studierte Schiffbauingenieurin arbeitet bei DNV GL.

www.wistainternational.com

Neue Wege aufzeigen

Nach der Startphase kommt die Arbeitsphase: Das Bundesverkehrsministerium hat die Projektförderung für das Deutsche Maritime Zentrum (DMZ) bis Ende 2023 verlängert – und die drei Millionen Euro Jahresbudget beginnen Früchte zu tragen: Mittlerweile ist der „Thinktank“ auf 14 Mitarbeiter angewachsen und hat seit Sommer einen neuen Chef, der in der Branche alles andere als ein Unbekannter ist: Claus Brandt war zuletzt Leiter des Maritimen Kompetenzzentrums beim Beratungsunternehmen PricewaterhouseCoopers (PwC).

Nicht zuletzt die jährlich vorgelegte „Reederstudie“, die die Situation und Stimmung bei deutschen Schifffahrtsunternehmen analysierte, trug seine Handschrift. Weil sein Engagement bei PwC wegen der unternehmensinternen Altersgrenze für Partner endete, kann Brandt seine Expertise nun in den Dienst des DMZ stellen.

| Standort | 2017 ging das Deutsche Maritime Zentrum an den Start. Als neuer Geschäftsführer will der Branchenexperte Claus Brandt die Ideenschmiede jetzt noch breiter aufstellen.

Text: Hanns-Stefan Grosch

„Alles, was ich in der Vergangenheit gemacht habe an Projekten in der Maritimen Wirtschaft, hat mir Einblicke in die Prozesse, Strukturen und Verhältnisse am Markt verschafft, die ich in die Arbeit für das Maritime Zentrum einbringen kann“, sagt Brandt. Es sei sehr nützlich, die Player in der Branche zu kennen und zu wissen, welche Themen auf der Agenda stehen.

| Das Netzwerk nutzen | Als Konkurrenz für die maritimen Branchenverbände sieht sich das DMZ ausdrücklich nicht – im Gegenteil: „Die Verbände engagieren sich für bestimmte Teilbereiche der maritimen Wirtschaft und artikulieren deren Interes-

sen. Wir als Maritimes Zentrum sind diejenigen, die Wirtschaft, Wissenschaft und Behörden zusammenbringen“, so Brandt. Es gehe darum, das ganze Netzwerk zu nutzen, aber auch verbindende Elemente bei bestimmten Themen zu schaffen. „Wir schauen aus der Vogelperspektive auf die Branche.“ Aufgabe des Teams sei es, der maritimen Wirtschaft Steine aus dem Weg zu räumen oder – sozusagen steinfreie –



Perspektive. Branchenkenner Claus Brandt ist seit August neuer DMZ-Geschäftsführer.

Präsenz. Das DMZ ist auch in den sozialen Medien unterwegs.

neue Wege aufzuzeigen. Mit Vertretern der maritimen Verbände, die Gründungsmitglieder des DMZ sind, gibt es einen engen Austausch.

Wasserrechtliche Fragen, Klebtechnologie im Schiffbau, sicheres Betanken mit LNG: Das DMZ gibt zu verschiedenen Themen externe Studien in Auftrag. Dabei geht es vor allem darum, zu aktuellen Fragestellungen eine maritime Position zu entwickeln. „Zukünftig wollen wir uns noch etwas breiter aufstellen“, sagt Brandt.

Aktuell ist etwa eine Studie zu Finanzierungsinstrumenten in der Schifffahrt und im Schiffbau in Arbeit, in der auch die internationale Situation beleuchtet werden soll – ein nicht nur für deutsche Reedereien und Werftunternehmen hochaktuelles Thema. Ähnliches gilt für die Themenfelder „Alternative Kraftstoffe“ und „Autonome Systeme an Land und auf See“, die das Deutsche Maritime Zentrum im kommenden Jahr angehen will.

| Kompetenzen aufbauen | Grundsätzlich gehört es weiter zum Konzept des DMZ, Forschungsaufträge an Dienstleister zu vergeben, um die vorhandenen wissenschaftlichen Ressourcen im maritimen Sektor zu nutzen und zu stärken. Doch



schrittweise soll auch intern mehr Know-how geschaffen werden. Brandt will sein Team weiter ausbauen: „Je größer die Mannschaft ist, je mehr Wissen und Erfahrung wir haben, desto mehr Projekte können wir auch selbst umsetzen.“ So ist derzeit eine Stelle ausgeschrieben, bei der volkswirtschaftliche Kompetenz gefragt ist. Eine der Aufgaben: einen Datenstamm über alle relevanten volkswirtschaftlichen Fakten zur maritimen Wirtschaft aufbauen, damit auch ein Vergleich von Kennzahlen mit anderen Ländern möglich ist.

Außerdem hätte Brandt gern noch mehr juristischen Sachverstand an Bord und jemanden, der sich mit Business Development auskennt. Die Idee: einen Rahmen zu schaffen, um junge innovative maritime Unternehmen mit wichtigen Branchenplayern zu vernetzen und deren Produkte zur Marktreife zu bringen.

Insgesamt schwebt dem DMZ-Geschäftsführer in der finalen Ausbaustufe ein Team von knapp 30 Leuten vor. Die Förderung durch das Bundesverkehrsministerium läuft zunächst bis Ende 2023. „Unser Ziel ist, dass wir dann aus der Projektförderung in eine institutionelle Förderung übergehen“, sagt Brandt. Bis dahin will das DMZ zeigen, was es kann. |●●●

HINTERGRUND

Deutsches Maritimes Zentrum e.V.

- Das 2017 gegründete Zentrum, kurz DMZ, ist ein unabhängiger, öffentlich finanziierter, branchenübergreifender Think-tank mit Sitz in Hamburg. Es hat vier Arbeitsfelder definiert, auf denen es schwerpunktmäßig tätig sein will:
 - Wettbewerbsfähigkeit
 - Innovation und Technologischer Wandel

- Nachhaltigkeit und Klimawandel
 - Demografie und Nachwuchssicherung.
- Mitglieder sind der Bund, vertreten durch das Bundesverkehrsministerium, fünf Bundesländer sowie Spitzenverbände der maritimen Wirtschaft, namentlich der VDR (Verband Deutscher Reeder), der VSM

(Verband für Schifffbau und Meerestechnik), der ZVDS (Zentralverband Deutscher Schiffsmakler), der ZDS (Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe), der DBSV (Deutscher Boots- und Schiffsbauer-Verband), der VDKS (Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere) und das MCN (Maritime Cluster Norddeutschland). Zweck des

Vereins ist es, die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft des maritimen Standorts Deutschland zu stärken sowie Know-how und Berufsperspektiven in der maritimen Wirtschaft zu verbessern. Das DMZ versteht sich als Bindeglied zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Hand.

www.dmoz-maritim.de

Foto: Birna Engel/DMZ

**Vielschichtig.**

Der gelernte Touristik-
manager Karl J. Pojer
trägt seit 2013 die
Verantwortung für
„schwimmende Hotels“.



**Deutsche
Reeder
im Porträt**

Der Hochsee- Hotelier

| Teil 24 | Der erfahrene Hotelmanager **Karl J. Pojer** hält Hapag-Lloyd Cruises seit 2013 auf Erfolgskurs. Nun erlebt der Österreicher seine größte Herausforderung: Er muss die Luxus- und Expeditionsschiffe durch die Corona-Krise steuern.

Text: Hanns-Stefan Grosch; Fotos: Joerg Schwalfenberg

Ein Motto, wie gemacht für die aktuelle Situation im Kreuzfahrtmarkt: „Aufgeben tun wir nur Briefe.“ Karl J. Pojer sagt das mit charmantem österreichischem Einschlag. Der CEO von Hapag-Lloyd Cruises (HLC), einer Unternehmung der TUI Cruises GmbH, hat ein bisschen Muskelkater, weil er am Vortag zweimal um die Alster gejoggt ist. „Anderthalbmal hätte wohl auch gereicht“, sagt Pojer – nicht untypisch für ihn, dass er weitergelaufen ist. →

→ Ausdauer ist auch bei der Bewältigung der Corona-Krise gefragt. Sie hat die erfolgsverwöhnten Kreuzfahrt-Reedereien in ihren Grundfesten erschüttert. Seit dem Frühjahr liegen weltweit Hunderte von Schiffen weitgehend beschäftigungslos vor Anker. Der Pandemie-Absturz fiel für Hapag-Lloyd Cruises besonders tief aus: Denn im vergangenen Jahr hatte HLC das beste Ergebnis seiner Geschichte erzielt. „Wir waren on the move – und dann kam Corona“, sagt Pojer.

Die seinerzeit fünf Schiffe umfassende Flotte der Reederei waren wie üblich zu attraktiven Destinationen unterwegs, als wegen des Virus die Reißleine gezogen werden musste. „Das war natürlich ein Schock, wenn man wie wir mit Herzblut dabei ist“, sagt Pojer stellvertretend für sein ganzes Team. Das Management schaltete auf Krisenmodus. „Rückblickend betrachtet haben wir damals viele richtige Entscheidungen getroffen“, sagt Pojer. Die wichtigste: „Egal, was passiert, wir müssen die Gäste so schnell wie möglich nach Hause bringen.“

Ein ambitioniertes Vorhaben, wenn ein Schiff wie die „Europa“ beispielsweise gerade vor Mexiko kreuzt. Außerdem musste man Überzeugungsarbeit leisten: „Viele Passagiere wollten gar nicht von Bord“, erinnert sich Pojer. „Später haben wir Dankesbriefe von Gästen bekommen, weil wir sie mit sanftem Druck zur Heimreise bewegt haben.“ Die Organisation der Rückkehraktion war ein voller Erfolg: „Crew und Passagiere sind gesund nach Hause gekommen“, bilanziert Pojer.

| Verantwortung gezeigt | Die Gesundheit der Menschen an Bord: Sie hat auch beim zaghaften Neustart der Kreuzfahrtaktivitäten höchste Priorität. Gemeinsam mit den beiden anderen großen deutschen Kreuzfahrtreedereien AIDA Cruises und TUI Cruises, dem Verband CLIA sowie den zuständigen Behörden hat HLC ein ausgeklügeltes Sicherheitskonzept entwickelt. Herausgekommen ist ein 90-seitiger Handlungsleitfaden, der in einen 10-Punkte-Plan mündet. Schwerpunkte sind klare Hygiene- und Abstandsregeln und neuerdings auch ein verpflichtender COVID-19-Test für Passagiere und Crews. Doppelt



Markenbotschafter.

Mit seiner eleganten
Erscheinung lebt
Pojer den Stil des
Hauses vor.

Karl J. Pojer

- 1954 geboren in der Steiermark
- Hotelfachstudium, erste internationale Karrierestationen
- 1980 bis 1995 – Managementpositionen bei führenden Hotelkonzernen, u.a. in den USA, Belgien und Portugal
- 1996 bis 2003 – Chef der TUI-Tochter Robinson Club
- 2006 bis 2013 – Bereichsvorstand TUI Hotels & Resorts
- 2013 bis 2020 – Vorsitzender der Geschäftsführung von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten
- 2015 – Auszeichnung als deutscher Travel Industry Manager und „Hamburger Kreuzfahrtpersönlichkeit“
- Seit 2016 – Chairman des Leadership Council beim Kreuzfahrtverband Clia Deutschland
- 2017 – „Seatrade European Cruise Personality of the Year“

www.hl-cruises.de

hält besser: Bei HLC werden die Crewmitglieder getestet, sind dann ein paar Tage auf einem Schiff isoliert und werden vor dem Reisetart erneut getestet. „So lässt sich das Risiko von Ansteckungen weitgehend minimieren“, sagt Pojer.

Der Neustart hat eine Vorbildfunktion für die ganze Branche: „Wir haben bewiesen, dass Kreuzfahrten auch in diesen Zeiten eine sichere, komfortable und erlebnis-

reiche Reiseform sind“, sagt Pojer. Derzeit fährt Hapag-Lloyd Cruises mit zwei von aktuell vier Schiffen, die Auslastung an Bord ist auf 60 Prozent begrenzt. Der ohnehin nur auf 500 Passagiere ausgelegte Luxusliner „Europa II“ ist also mit maximal 300 Gästen unterwegs, die „HANSEATIC inspiration“ sogar nur mit 150. Lohnt sich da der Aufwand überhaupt? „Schiffe gehören nicht an die Pier, sondern auf die Weltmeer-



Wir verkaufen Erlebnisse und Emotionen, nicht Kabinen.

Karl J. Pojer, Vorsitzender der Geschäftsführung von Hapag-Lloyd Cruises

re“, sagt Pojer. Außerdem sei es betriebswirtschaftlich allemal sinnvoller, nicht nur Kosten, sondern auch Einnahmen zu generieren. Die Routen sind wegen der zahlreichen Reisebeschränkungen naturgemäß weniger exotisch als üblich – und überdies schwer planbar. „Wir müssen genau überlegen, wo wir überhaupt fahren können – und die Situation kann sich von heute auf morgen ändern.“

Doch bei den Gästen kommt das reduzierte Angebot bisher gut an: „Wir haben eine Weiterempfehlungsrate von über 94 Prozent.“ Sein Zwischenfazit sendet denn auch positive Signale in die Branche: „Der Neustart ist gelungen.“ Die Stammkunden blieben bei der Stange, und auch Neukunden interessieren sich für die Rundreisen mit den Schiffen, die so viel Platz bieten, dass Abstandsregeln leicht einzuhalten sind.

Ohnehin glaubt Pojer, dass der Kreuzfahrtmarkt mittelfristig zu alter Stärke zurückkehren wird: „Einmal Koffer packen und dann viele neue Destinationen entdecken – der Kern der Reiseform passt zu den Wünschen der Menschen.“ Entsprechend sei die Branche vor Corona mit zweistelligen Raten gewachsen. Da komme man auch wieder hin – wenn nach der Krise wieder Normalität einkehre.

| Chancen genutzt | Krise kann der gebürtige Steiermärker. Als Pojer 2013 bei Hapag-Lloyd Cruises anheuert, hat er bereits eine beeindruckende internationale Hotelkarriere hinter sich – und findet eine Baustelle vor: „Das waren schwierige Zeiten. Wir waren auf allen Pfaden unterwegs und haben hohe Verluste geschrieben. Es ging uns nicht gut.“ Gemeinsam mit seinem Team hat er das Unternehmen restrukturiert.

Dazu gehörte etwa, die „Columbus II“ abzustoßen, weil der Mainstream-Dampfer nicht mehr zur Neupositionierung des Unternehmens passte. „Wir haben uns auf die beiden Standbeine Luxus und Expedition fokussiert und auch den Vertrieb auf die anspruchsvolle Zielgruppe ausgerichtet.“ Für das Luxussegment stehen die eleganten Schiffe „Europa“ und „Europa II“, die zum wiederholten Male als weltweit einzi-

ge Schiffe mit der Topnote 5-Sterne-Plus bewertet wurden. Regelmäßige Auffrischungen gewährleisten, dass das hohe Niveau gehalten wird. Mit den neuen Expeditionsschiffen – zwei sind in Fahrt, das dritte wird im kommenden Frühjahr ausgeliefert – hat HLC quasi eine neue Klasse geschaffen. Auch hier stimmt die Qualität: Die „HANSEATIC nature“ wurde im vergangenen Jahr zum besten Boutique-Schiff mit fünf Sternen im Berlitz Cruise Guide 2020 gekürt.

Exklusives Ambiente, faszinierende Reiseziele – als drittes Charakteristikum hat sich Hapag-Lloyd Cruises Nachhaltigkeit auf die Fahne geschrieben. „Wir möchten schützen, was unsere Gäste fasziniert“, umreißt Pojer das Credo der Marke. Die anspruchsvolle und reiseerfahrene Zielgruppe schätze das Engagement für Umwelt- und Klimaschutz.

Die Schiffe sind mit modernster Abgasreinigungstechnik ausgestattet und fahren seit diesem Jahr ausschließlich mit extrem schwefelarmem Dieseltreibstoff – eine freiwillige Maßnahme, mit der die Reederei in der Branche eine Vorreiterrolle einnimmt. Die Corona-Zwangspause hat HLC genutzt, den Landstromanschluss der „Europa 2“ durch die Klassifikationsgesellschaft DNV GL zertifizieren zu lassen. Erstmals hat es eine solche Langzeiterfahrung mit einem Kreuzfahrtschiff und einer Landstromanlage in Altona gegeben. „Wer Qualitäts- und Innovationsführer ist,

sollte es auch beim Thema Nachhaltigkeit sein“, sagt Pojer.

| Engagement gefragt | Corona hat die Schifffahrt hart getroffen. „Die Pandemie ist eine enorme Herausforderung für unsere Branche“, sagt Pojer. Gerade in diesen Zeiten sei es wichtig, dass die Industrie sich klar positioniere und deutlich mache, wofür sie stehe – auch wegen der sozialen Verantwortung für die Mitarbeiter. Der Verband Deutscher Reeder, aber auch der Kreuzfahrtverband CLIA, bei dem Pojer sich engagiert, spielten hier eine bedeutende Rolle.

Im Dezember wird Pojer 66 Jahre alt. Kein Grund für den agilen Manager, kürzerzutreten. Neben dem Corona-Krisenmanagement besteht eine seiner Aufgaben darin, die Synergien zu heben, die sich aus der Zusammenarbeit mit „Mein Schiff“ ergeben. Die beiden Marken sind Teil von TUI Cruises, einem Joint Venture des Tourismuskonzerns TUI und der Reederei Royal Caribbean. „Hapag-Lloyd Cruises bleibt als Luxusmarke eigenständig, aber wir können auf einigen Feldern von der gemeinsamen starken Position im Markt profitieren.“

Pojer will bei HLC auf alle Fälle noch so lange an Bord bleiben, bis die Kreuzfahrt in ruhigeres Fahrwasser gekommen ist. „Ich liebe diese Branche. Sie hat bessere Zeiten verdient – und die möchte ich auch wieder erleben.“ Langstrecke ist schließlich eine Disziplin, bei der Karl J. Pojer sich wohlfühlt. |●●●

Klassiker.

Die „Europa“ ist mittlerweile 20 Jahre alt, spielt qualitativ aber nach wie vor in einer eigenen Liga.



Infrastruktur. Eines von drei Projekten in Deutschland: Die German LNG Terminal GmbH plant in Brunsbüttel zwei Anlegestellen für LNG-Tanker unterschiedlicher Größe.



VDR begrüßt Investitionen in deutsche LNG-Versorgungslogistik

„Deutschland als eine der größten Schifffahrtsnationen der Welt braucht eine Flüssigerdgas-Infrastruktur für die Schifffahrt, um fit für die anstehende Energiewende in der Industrie zu werden“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verband Deutscher Reeder (VDR). „Deshalb begrüßen wir es, wenn Projekte wie zum Beispiel das Terminal in Brunsbüttel schnell

Realität werden.“ Nagel hatte sich mit Rolf Brower, Geschäftsführer der German LNG Terminal GmbH, zu dem Thema ausgetauscht. Aus Nagels Sicht ist LNG der derzeit einzige marktfähig verfügbare Kraftstoff, mit dem die maritime Industrie sich ihren in der International Maritime Organization (IMO) gesetzten Klimazielen nähern sowie die gesteckten Ziele zur Luftreinhaltung erfüllen

könne. Wichtig sei langfristig, dass mit der LNG-Technik auch der Einstieg in die großflächige Nutzung alternativer, sogenannter „grüner“ Gase an Bord klimaneutral möglich werden könne. „Einen Schiffsmotor, der auf Öl basierende Brennstoffe nutzt, kann man nicht ohne hohen Aufwand auf ‚grünes Gas‘ umstellen – einen Dual-Fuel- oder LNG-fähigen Motor aber schon“, so Nagel.

Foto: German LNG Terminal

Container. Die derzeit übliche PIN-Kennzeichnung wirft auch Probleme in Sachen Datensicherheit auf.

Antwerpen: Container-Datenplattform ersetzt PIN-Codes

2021 startet im Hafen Antwerpen „Certified-Pick-up“ (CPu), eine digitale Lösung zur Containerfreigabe. Die neue Plattform soll das bisherige System per PIN-Codes ersetzen. Ziel ist ein verbesserter Freigabeprozess für die ankommenden Container, die den Hafen später per Bahn, Binnenschiff, Lkw oder Seeschiff wieder verlassen. Um einen Container an einem Terminal im Hafen abzuholen, ist derzeit ein eindeutiger PIN-Code erforderlich. CPu als eine neutrale zentrale Datenplattform verbindet alle am Container-Importprozess beteiligten Akteure miteinander. Das erlaubt es, den Prozess sicherer und effizienter zu gestalten. www.portofantwerp.com

Rotterdam spürt Krisenauswirkungen

Corona und die Folgen: Um insgesamt rund 8,8 Prozent ist der Umschlag im Rotterdamer Hafen in den ersten neun Monaten dieses Jahres zurückgegangen. Nach Angaben des Hafenbetriebs Rotterdam war der Einbruch bei Kohle (minus 30,3 Prozent auf 11,7 Millionen Tonnen) am drastischsten, während mit 10,7 Millionen

TEU nur rund 4,7 Prozent weniger Standardcontainer über die Kaikante gingen als im gleichen Vorjahreszeitraum. Sogar ein ansehnliches Plus von 11,2 Prozent verzeichneten lose geladene landwirtschaftliche Produkte (Agribulk), die so auf gut acht Millionen Tonnen kamen.

www.portofrotterdam.com

322.300.000 Tonnen

Gesamtumschlag. Diesen Wert erreichte Europas größter Hafen Rotterdam in den ersten drei Quartalen des Jahres 2020.

Foto: Giorgio Caracciolo – Shutterstock



Hamburgs Hafen leidlich stabil

••• Besser als erwartet scheint der Hamburger Hafen bisher durch die Corona-Krise gekommen zu sein. Weil sich im Sommer die Umschlagzahlen wieder erholt haben, rechnet der Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) fürs Gesamtjahr 2020 mit einem Minus von drei bis vier Prozent. Container- und Massengutumschlag hätten sich demnach erstaunlich stabil entwickelt. Hintergrund: 2019 gingen 137 Millionen Tonnen über die Kai-kanten, der Containerumschlag erreichte 9,3 Millionen TEU.

www.uvhh.de

3-4%

Umschlagrückgang erwartet der UVHH für 2020 im Hamburger Hafen.



Foto: Lukasek - Shutterstock



Megaprojekt. Die Planung der festen Fehmarnbeltquerung scheint unausgegoren.

Wird Fehmarnbelttunnel zum Milliardengrab?

••• Mindestens 400 Millionen, schlimmstenfalls bis zu 4,3 Milliarden Euro – das sind die Verluste, von denen die Wirtschaftsanalytiker von KRAKA Advisory durch die feste Fehmarnbeltquerung auf Dänemark ausgehen. Grund seien vor allem viel zu optimistische Verkehrsprognosen durch

die Planungsgesellschaft Femern A/S, die seit 2002 nicht mehr wesentlich aktualisiert wurden. Eine realistische Annahme würde den Rückzahlungszeitraum für das Projekt auf mehr als 50 Jahre verlängern. Die Experten pädieren für einen Stopp der derzeitigen Planungen. www.kraka-advisory.com

Foto: Femern A/S

ALLZEIT GUTE REISE!

Ölnebeldetektor
VISATRON® VN200



SCHALLER 
AUTOMATION

OUR PASSION. YOUR SAFETY.

- since 1956 -

www.schaller-automation.com

„Es gibt viel Gutes zu erzählen“

| **Interview** | Philipp Wünschmann, Leiter der Shipping-Sparte der Berenberg Bank, über die aktuelle Lage der Schifffahrtsbranche, neue Ideen zur Schiffsfiananzierung und die Rolle des Bankhauses.

Text: Hanns-Stefan Grosch; Fotos: Gesche Jäger

A portrait of Philipp Wünschmann, a middle-aged man with grey hair and glasses, wearing a dark suit jacket over a light blue shirt. He is seated at a table, looking slightly to the right of the camera with a thoughtful expression. The background is a bright, out-of-focus window. The image is framed by a dark, circular vignette.

Expertise. Philipp Wünschmann ist mehr als 20 Jahre im Geschäft.

? Herr Wünschmann, Sie beobachten als Banker die finanzielle Situation der Branche seit mehr als 20 Jahren. Wie steht die Schifffahrt aktuell da?

Philipp Wünschmann: Überraschend gut. Die Lage ist besser, als viele das zu Beginn der Corona-Krise für möglich gehalten hätten. Es ist eigentlich das erste Mal seit der Finanzkrise vor zwölf Jahren, dass sich die maritime Wirtschaft besser schlägt als andere Branchen.

? Worauf führen Sie das zurück?

PW: Die Schifffahrt hat sich in den letzten zehn Jahren grundlegend gewandelt. Die schwierige Lage war ja nicht nur Folge der Finanzkrise, die Branche steckte auch in einer Strukturkrise. Seitdem hat ein tief greifender Konsolidierungsprozess eingesetzt – statt 30 gibt es heute nur noch rund zehn relevante Linienreedereien. Außerdem agieren die Unternehmen viel professioneller, etwa in Sachen Reporting und Internationalisierung. Einige Linienreedereien scheinen selbst überrascht zu sein, wie gut ihr Kapazitätsmanagement in der Corona-Krise bisher funktioniert hat.

? Ist das eine neue Entwicklung?

PW: Eigentlich hat die Branche schon im vergangenen Jahr ein fundamental gutes Bild abgegeben. Es hilft natürlich, dass man nicht mehr wie in der Finanzkrise 60 Prozent der Kapazität der Weltflotte im Orderbuch vor sich herschiebt. Heute sind wir in einzelnen Segmenten eher bei zehn Prozent. Das ist deutlich gesünder.

? Gilt das auch für die typische deutsche Charterreederei?

PW: Auch die Charraten haben deutlich angezogen. Viele Schiffe, die im Frühjahr aufgelegt werden mussten, sind wieder in Fahrt. Auch die Schiffswerte steigen. Wir bewerten alle drei Monate das Portfolio der von uns finanzierten Schiffe. Und da sah es zum Stichtag Ende September schon deutlich besser aus als Ende Juni.

? Ist die Krise schon überwunden?

PW: Teile von Asien – insbesondere China – scheinen die Corona-Krise zumindest zeitweilig gemeistert zu haben, da kommen die größten Impulse her. Regional ist das noch sehr unterschiedlich, aber es gibt eine Aufwärtsbewegung und auch einen gewissen Nachholbedarf. Die Schiffe sind gut beladen. Das geht von den großen Schiffen runter bis zu den Feedern. Weil es gerade in den kleinen Schiffsklassen kaum Neubauten gibt, erleben wir da

einen positiven Kaskadeneffekt. Aber die Unsicherheit hinsichtlich der Entwicklung der Pandemie bleibt natürlich weiter hoch.

? Während viele Banken sich zurückziehen, wächst bei Berenberg die Schifffahrtsabteilung. Wie sieht Ihr Geschäftsmodell aus?

PW: Der Kern unserer Geschäftsbeziehung zu Schifffahrtsunternehmen ist die Hausbankfunktion. Das heißt, wir übernehmen für weltweit 400 Kunden aus dem maritimen Spektrum alle Dienstleistungen, für die man eine Bank braucht, etwa auf dem Gebiet des internationalen Zahlungsverkehrs. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Kunden aus Deutschland, Griechenland und Zypern, wir wollen eine relevante maritime Bank in Europa sein.



? Können das größere Banken nicht besser?

PW: Erstens haben wir damit langjährige Erfahrung – wir waren schon vor über 200 Jahren im Schifffahrtsbereich aktiv. In strukturierter Form machen wir das seit über 50 Jahren und haben zahlreiche familiengeführte Reedereien als Kunden. Zweitens hilft uns unsere internationale Orientierung mit Niederlassungen u.a. in London und New York. Eine US-Dollar-Zahlung, die durch die Welt läuft, ist in Zeiten starker Regulierung und wieder anziehender Abgrenzung von Wirtschaftsräumen alles andere als trivial, die wird an vielen Stellen gegengecheckt. Wir beherrschen das Geschäft und kennen unsere Kunden.

? Und das Thema Finanzierung?

PW: Wir hatten nie eine starke Kreditkultur mit der eigenen Bilanz. Wir kommen aktuell auf eine Bilanzsumme von

gerade mal rund fünf Milliarden Euro. Deshalb sagen wir: Wir haben die Kompetenz und das Netzwerk, aber nicht die Bilanz dafür. Als sich immer mehr Akteure aus der Schiffsfinanzierung zurückgezogen haben, sind 2014/15 Kunden mit der Frage auf uns zugekommen, ob wir da nicht mehr machen können – auch vor dem Hintergrund langjähriger Geschäftsbeziehungen.

? Und, konnten Sie?

PW: Die Idee war und ist, Kapital von institutionellen Anlegern wie Versicherungen oder Pensionskassen einzuwerben, die ja wegen der niedrigen Zinsen Schwierigkeiten haben, mit ihren Einlagen Renditen zu erzielen. Die Schifffahrt steckte in der Dauerkrise, da war die Skepsis gegenüber der Branche zunächst sehr groß, und wir mussten viel Überzeugungsarbeit leisten. Unsere Argumente: Die Kredite sind erstrangig besichert, die Beleihungsquote ist niedrig, die Marge im Vergleich zu anderen Assetklassen interessant, und die Kaufpreise sind historisch günstig, was das Verlustrisiko minimiert.

So konnten wir inzwischen schon zwei Private-Debt-Fonds schnüren. Der erste hat ein Volumen von etwa 500 Millionen Euro, damit haben wir über 120 Second-Hand-Schiffe finanziert, im Schnitt aktuell rund elf Jahre alt. Das können Handelsschiffe aller gängigen Segmente sein, auch deutsche Schiffe sind dabei. Mittlerweile läuft der zweite Fonds, für den wir sogar mitten in der Corona-Zeit Gelder gewinnen konnten. Im Grunde ähnlich wie früher über Schiffspfandbriefe können damit konservative Investoren in traditionelle Schiffsfinanzierung als alternative Anlage investieren – Asset-basiert, also mit dem Schiff als Kreditsicherheit. Schifffahrt kommt so langsam wieder auf den Radar.

? Wenn die Beleihung z.B. 50 Prozent beträgt, wie viel Eigenkapital muss der Reeder bringen?

PW: 20 Prozent ist ein guter Start. Wir erleben ganz viele Reedereien, die Joint-Venture-Partner aus dem Umfeld finden, z.B. befreundete Unternehmer aus anderen Branchen, die diversifizieren wollen und hier antizyklisch investieren können.

? Und wenn solche Partner fehlen?

PW: Dann gibt es die Möglichkeit, Private-Debt über Private-Equity-Unternehmen zu realisieren – wegen des höheren Risikos ist das dann aber teuer. Auch an solchen Konstruktionen sind wir →

„Wir brauchen für die Klimaziele eine europäische Unterstützung für Umwelttechnik.“

Philipp Wünschmann, Berenberg Bank



→ als Bank im Rahmen der Berenberg Alternative Asset Funds in begrenztem Umfang beteiligt, indem wir den Debt-Fonds eine wiederum erstrangige Refinanzierung anbieten und dabei sicherstellen, dass unsere Kunden auch weiterhin die gewohnten Bank-Services von uns im Projekt dabei haben. Der Kunde arbeitet so weiter mit uns.

? Ist das der Ausweg aus dem Dilemma Schiffsfinanzierung?

PW: Wir wollen mit unseren Fonds zwar bald in Richtung eine Milliarde Euro gehen – aber die Frage, wie die nächste Generation von Neubauten finanziert wird, löst das nicht. Das treibt die Branche mächtig um. Dazu kommt eine grundsätzliche Zurückhaltung, weil noch nicht klar ist, was die Antriebstechnik der Zukunft sein wird – auch wenn erste Reedereien sich trauen, auf LNG zu setzen. Wir befinden uns da in einer Dekade des Übergangs, bis 2030 werden wir wissen, wo es technisch langgeht.

? Wie lässt sich dann heute ein Neubau überhaupt finanzieren?

PW: Das meiste Geld kommt mit staatlicher Rückendeckung von Banken oder Leasinggesellschaften der Schiffbaunationen China, Südkorea oder Japan. Das sind strukturpolitische Maßnahmen, die der Absatzfinanzierung dienen. Da können private westliche Banken unter den heutigen Regulierungsvorgaben nicht mithalten.

? Muss Europa mehr machen?

PW: Die KfW hilft bei Projekten mit europäischer Beteiligung, aber an der Subventionsspirale sollte sich Europa nicht beteiligen. Was wir als Anschlag im Sinne der Klimaziele brauchen, ist eine starke, am besten europäische Unterstützung für Umwelttechnologien, die Schiffe noch sauberer machen. Die muss vor allem leicht zugänglich sein, damit Reeder bei Investitionen mit der Förderung kalkulieren können. Wenn der Reeder jetzt ein Schiff mit

LNG-Antrieb bestellt, kostet das deutlich mehr. Da braucht es einen Zuschuss, der den anfänglichen Wettbewerbsnachteil abfedert. Das könnte zum Beispiel über die Europäische Investitionsbank laufen.

? Setzt auch bei Investoren ein Umdenken ein?

PW: In jedem Fall spielen Umweltthemen eine immer größere Rolle, und der Druck, sich zu erklären, nimmt zu. Die sogenannten ESG-Kriterien – Umweltschutz, soziale Verantwortung, gute Unternehmensführung – sind eine wichtige Richtschnur. Wir haben uns als Bank auf die UN-Prinzipien für verantwortungsvolle Investments verpflichtet. Sicherer Recycling, Ballastwassermanagement, umweltfreundlicher Brennstoff: Schon jetzt spielen solche Faktoren in Kreditverträgen eine Rolle. Erste Bonus-Malus-Modelle bei Kreditmargen sind bereits auf dem Markt, je nachdem, wie nachhaltig man agiert. Mein Eindruck ist, dass die deutschen Reedereien mit klarer Firmenstruktur und ohne komplexe Offshore-Konstruktionen hier eine hohe Glaubwürdigkeit besitzen. ESG kann so zum positiven Standortfaktor werden, der auch wieder Kapital anzieht.

? Wo herrscht noch Handlungsbedarf?

PW: Bis Kapital auch wieder verstärkt in Neubauten fließt, sind noch dicke Bretter zu bohren. Hier ist auch ein Verband wie der VDR gefragt: Die Branche als Ganzes muss sich bei institutionellen Anlegern

PROFIL

Philipp Wünschmann

••• Jahrgang 1970, ist seit fünf Jahren „Head of Shipping“ der Berenberg Bank. Der studierte Historiker verfügt über rund 20 Jahre Erfahrung im Bereich Schifffahrt und Schiffsfinanzierung – unter anderem bei der Deutschen Schiffsbank und bei der E.R. Capital Holding des früheren Reeders Erck Rickmers.

Berenberg Bank

••• Die älteste Bank Deutschlands mit Sitz in Hamburg geht auf ein 1590 gegründetes Handelshaus zurück. Sie kommt auf eine Bilanzsumme von rund fünf Milliarden Euro und beschäftigt rund 1.500 Mitarbeiter.

www.berenberg.de

stärker und zukunftsgerichtet positionieren – und dabei helfen, das negative Bild, das von der Schifffahrt vorherrscht, zu korrigieren. Emissionsarmer globaler Transport sollte eigentlich längst ein ‚Megatrend‘ sein!

? Wird das Bild denn positiver?

PW: Eindeutig ja. Die negativen Schlagzeilen haben abgenommen. Der Markt ist auch durch den weitgehenden Abbau der großen Portfolien der ehemaligen Schifffahrtsbanken übersichtlicher. Die Zahl der relevanten Reedereien ist kleiner. Man braucht Kapital, einen professionellen Auftritt und muss sich international tummeln. Das ist bei den meisten Schifffahrtsunternehmen inzwischen der Fall. In vielen Reedereien ist eine neue Generation am Ruder, die deutlich nüchterner an die Themen rangeht. Es macht Spaß, mit denen neue Ideen zu entwickeln.

? Wie sind die Perspektiven?

PW: Ich bin optimistisch. Der Dauerrestrukturierungsmodus seit 2008 hat viel Kraft absorbiert, aber jetzt ist die Energie da, nach vorne zu blicken. Die Verantwortlichen sind krisenerprobt, internationaler und professioneller im Umgang mit Kapitalgebern. Die Märkte werden volatil bleiben, aber irgendwann ist Corona vorbei, die Produktion fährt wieder hoch, und die Welt fragt Transportleistungen nach. Die Branche muss jetzt massiv an ihrem Image arbeiten, kann das aber auch: Es gibt viel Gutes zu erzählen! •••

Rechts- freier Raum

| Inselverkehr | Die Fährn zu den Ostfriesischen Inseln haben Konkurrenz durch kleine Sportboote bekommen. Doch für das neue Angebot fehlen wichtige Sicherheits- und Umweltvorgaben.

Text: Hanns-Stefan Grosch

Der Urlaub beginnt bei uns an Bord“, verspricht die ostfriesische Reederei Norden-Frisia. Mit seinen Fährn verbindet der traditionelle Inselversorger seit fast 150 Jahren das Festland mit Norderney und Juist – und schon die Fahrt ist ein Erlebnis: „Unser Fahrtgebiet ist weltweit einzigartig und als Nationalpark und UNESCO-Weltnaturerbe besonders geschützt“, sagt Fred Meyer, Sprecher von Norden-Frisia. Entsprechend nimmt die Reederei die nationalen und internationalen Umweltvorschriften nicht nur ernst, sondern Nachhaltigkeit ist Teil der Firmenphilosophie.

Beispiel MS „Frisia III“: Die erst 2015 in Dienst gestellte, 74 Meter lange Doppelendfähre ist mit einem dieselektrischen Antrieb ausgestattet und bringt Pas-



Reaktion. Auch Norden-Frisia hat sein Fährangebot um zwei Boote ergänzt.

sagiere und Pkws mit gemächlichen zehn Knoten nach Norderney. „Wir unterstützen die Geschwindigkeitsbeschränkungen im Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer und den Schutzgedanken für Fauna und Flora unter anderem durch geringstmögliche Emissionen“, sagt Meyer. Dieses Engagement wurde bereits für zwei Schiffe der Flotte mit der Verleihung des „Blauen Engels“ für umweltfreundliches Schiffsdesign gewürdigt. Darüber hinaus fahren alle Norden-Frisia-Schiffe mit extra schwefelarmem Dieselmotorkraftstoff.

| Keine Fahrgastschiffe | In diesen umweltorientierten Ansatz der Reederei passen die neuen „Insel-Taxis“ nicht hinein: Die knapp acht Meter langen Boote, die zum Beispiel unter dem Namen „Töwerland-Express“ eingesetzt werden, bieten maximal elf Passagieren Platz. Der Außenbordmotor der „Wassertaxis“ mit teilweise über 150 PS wird mit normalem Superbenzin betrieben. Besondere Umwelt- oder Sicherheitsvorkehrungen? Fehlanzeige. Um die eigentlich für den Freizeitbereich gedachten Boote betreiben zu dürfen, genügt ein simpler Sportbootführerschein.

Ob die Boote im Nationalpark tatsächlich nur mit den zulässigen maximal 16 Knoten unterwegs sind, lässt sich selbst durch die Wasserschutzpolizei nur schwer kontrollieren. Von den Fahrgästen wird das neue Angebot zunehmend angenommen – offenbar schätzen die Kunden gerade in

Corona-Zeiten kleinere Schiffseinheiten, auch wenn es an Bord recht eng zugeht.

Nach reiflicher Überlegung hat Norden-Frisia die Herausforderung des Mitbewerbers angenommen: Seit Juli verbinden zwei kleine Aluminiumboote als „Inselexpress“ das Festland und Juist nun ebenfalls in einer Fahrtzeit von nur 45 Minuten. Doch auch wenn das Angebot gut angenommen wird, ganz glücklich ist man damit bei der Frisia nicht: „Die Boote sind keine Fahrgastschiffe in unserem Sinne“, sagt Meyer. Die Reederei wünscht sich deshalb, dass die für die Fährn geltenden umfangreichen Regularien in Sachen Schiffsicherheit, Umweltschutz und Ausbildung der Bootsführer auch auf die kleineren Bootstypen heruntergebrochen werden. Das dafür zuständige Bundesverkehrsministerium hat bereits eine entsprechende nationale Verordnung angekündigt.

Sinnvoll ist laut Norden-Frisia beispielsweise die verpflichtende Ausrüstung mit einem AIS-Transponder, um Geschwindigkeitsverstöße leichter feststellen zu können. Auch eine fundierte seemännische Ausbildung der Schiffsführer ist wichtig – schließlich geht es um Fahrgastverkehr in einem sensiblen Fahrtgebiet. Außerdem sei zu klären, ob nicht zur Sicherheit der Fahrgäste zwei Besatzungsmitglieder an Bord sein müssen. „Bei uns sind ohne Ausnahme, auf den Fährschiffen wie auch den Wassertaxen, ausgebildete Nautiker am Ruder“, so Meyer. ■■■



Hafeneinfahrt. Die traditionsreichen Fährlinien verbinden das Festland u.a. mit der Insel Juist.

Start in die Verlängerung

| Umweltschutz | Nach den guten Erfahrungen mit der „Ostfriesland“ geht die Reederei AG EMS nun auch die Umrüstung der Fähre „Münsterland“ auf umweltfreundlichen LNG-Betrieb an. Text: Peter Adryszak



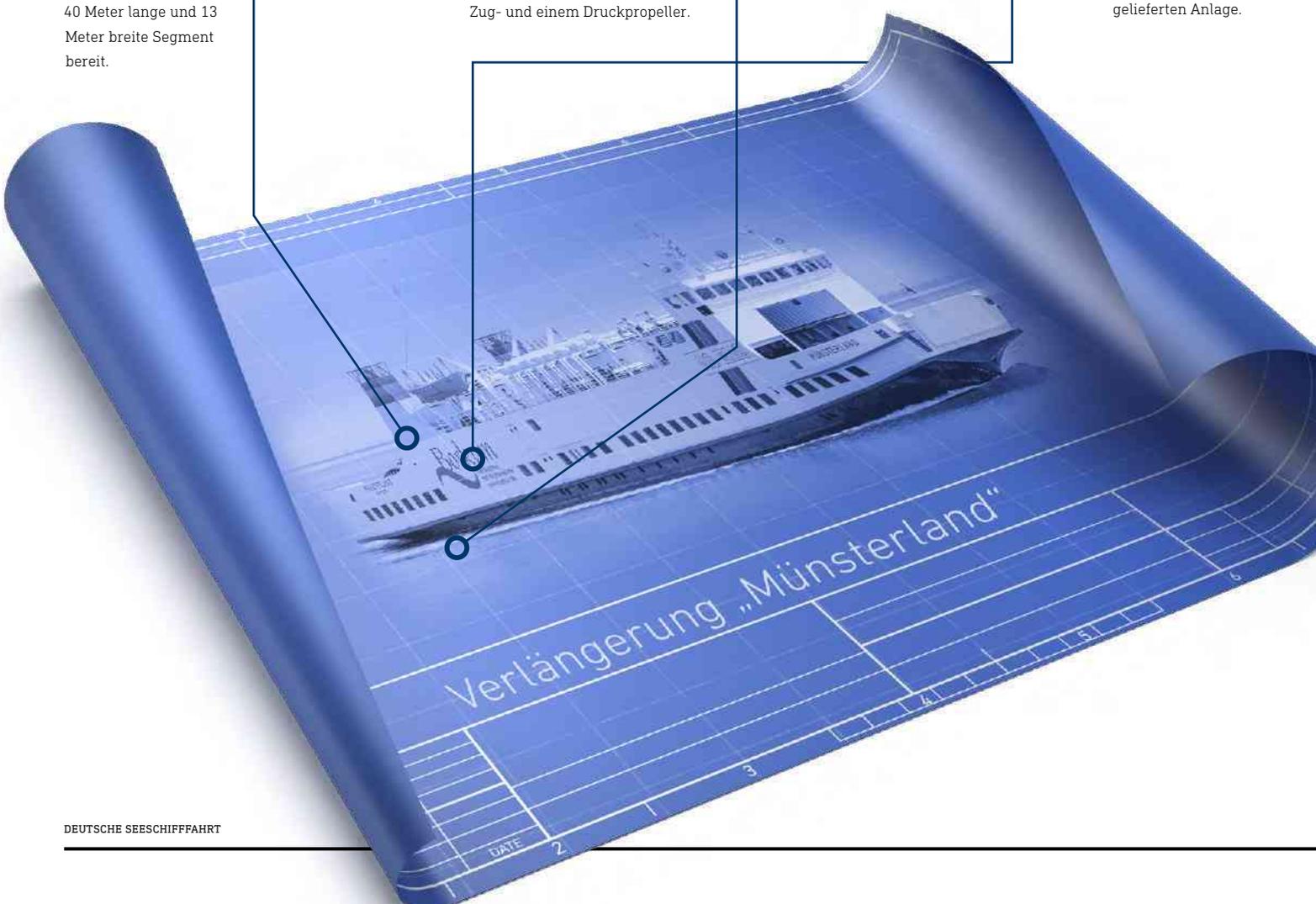
Neuheck. In der Werfthalle steht das 40 Meter lange und 13 Meter breite Segment bereit.



Rotation. Die um 360 Grad drehbaren Z-Antriebe arbeiten mit einem Zug- und einem Druckpropeller.



Treibstoff. Der LNG-Tank ist das Herzstück der von Wärtsilä gelieferten Anlage.



Ein weiteren Meilenstein in Sachen Nachhaltigkeit setzt die Emdener Reederei AG EMS nun mit ihrem Fährschiff MS „Münsterland“. Sie baut einerseits ganz neu und behält zugleich den weitaus größten Teil des gut erhaltenen Schiffes für die nächste Betriebszeit – und das können gut und gern noch einmal 30 Jahre sein. Vorbild für den Umbau mit dem Austausch des Hecks ist die MS „Ostfriesland“, die 2014/2015 auf LNG-Betrieb umgerüstet wurde. Nun soll bei ihrer ein Jahr jüngeren Schwester eine verbesserte Fortsetzung folgen. „Nachhaltiges Wirtschaften heißt auch, dass man gute Substanzen nicht einfach wegwirft“, erklärt dazu Dr. Bernhard Brons, Vorstand der AG EMS.

Nun wird nach einer EU-weiten Ausschreibung nicht nur einfach neu gebaut, sondern auch umweltschonender, komfortabler und größer. Im Mittelpunkt des rund 17,5 Millionen Euro teuren Umbaus der Doppelend-Auto- und Passagierfähre steht die Umrüstung auf Erdgas als Brennstoff. 20 Prozent weniger CO₂-Ausstoß, 90 Prozent weniger Stick- und Schwefeloxide, fast kein Feinstaub mehr und geringerer Verbrauch: starke Argumente für die nun begonnene Verjüngungskur des Schiffes.

Das Herzstück des Baugeschehens bilden die beiden Wärtzilä-Gas-Diesel (Dual Fuel)-Hauptmaschinen, die Anfang September eingebaut wurden. Bereits Mitte August erfolgte die Installation des Wärt-



Vorbild. Die auf LNG-Betrieb umgebaute „Ostfriesland“ ist seit Mitte 2015 vor allem zwischen Emden und der Insel Borkum im Erdgasbetrieb unterwegs.

silä-Flüssiggastanks vom Typ C mit einem geometrischen Raumvolumen von 53 m³, acht mehr als bei der „Ostfriesland“. Der Tank besteht aus einem inneren Behälter und einem äußeren Mantel als Schutz.

Dazwischen gewährleistet eine Vakuumisolation stabile Umgebungsverhältnisse, denn darin lagert das Flüssiggas (LNG) bei –162° C und 5 bar Druck. Das größere Volumen des inneren Tanks wurde durch eine geringere Schichtbreite der verbesserten Isolation ermöglicht. Zudem finden die Gasventileinheiten der Hauptmaschinen nun ihren Platz im Tankaufstellraum, was etwas mehr Freiheit im Maschinenraum ermöglicht als bei der älteren Schwester.

| Höherer Wirkungsgrad | Eine weitere Besonderheit stellen die beiden konterrotierenden und um 360° drehbaren elektrischen Z-Antriebe von Veth Propulsion dar. Sie arbeiten mit einem Zug- und einem Druckpropeller. Durch den gegenläufigen Drehsinn wird durch den hinteren Propeller der Propellerdrall genutzt, um den Wirkungsgrad zu steigern. Dabei tragen die niedrige Blattbelastung und die verringerte Turbulenz im Wasser zu einer geringeren Vibrations- und Lärmentwicklung bei.

Doch damit nicht genug: Die neue Unterwasserform des Hecks reduziert den Rumpfwiderstand deutlich. Das bedeutet noch einmal weniger Kraftstoffverbrauch und Geräuschentwicklung. Und anders als bei der „Ostfriesland“ können bei der „Münsterland“ zukünftig Bord- und Fahrnetz voneinander getrennt werden. „Wir haben mit dem Betrieb der ‚MS Ostfriesland‘ viele Erfahrungen sammeln können“, erklärt Claus Hirsch, Technischer Inspektor der AG EMS, „sodass wir nun mit optimierter Version erneut Maßstäbe im Bereich Umweltfreundlichkeit setzen können.“

Aber vor all dem steht erst einmal der Bau des neuen Hecks. Dabei verläuft zunächst einmal alles wie beim Bau eines vollständigen Schiffes. Anfang Juli 2019 bekam die niederländische Schiffswerft Koninklijke Niestern Sander BV/Delfzijl

den Auftrag, das alte, rund 25 Meter lange Heck durch ein neues mit mehr Platz zu ersetzen. Schon das hätte ein sehr ehrgeiziges Zeitmanagement erfordert. Und dann kam die Corona-Pandemie. „Wir müssen nun von einigen Wochen Verzögerung ausgehen“, erklärt Dr. Brons dazu. „Damit hat vorher natürlich keiner gerechnet.“

Mitte Mai 2020 war trotzdem Brennbeginn. Mittlerweile steht das aus 25 Einzelsektionen erstellte Neuheck mit seinen 40 Metern Länge und rund 13 Metern Höhe in Halle 1 der Werft. Nun kann sich das für den Umbau vorbereitete „Alt“-Schiff auf den Weg ins Dock nach Delfzijl machen, um dort innerhalb weniger Tage um rund 15 Meter verlängert zu werden. Das alte Heck mit den alten Systemen und Anlagen wird von der Werft nachhaltig demontiert und weitgehend recycelt.

In der ersten Jahreshälfte 2021 soll die „Münsterland“ in ihrer neuen Form wieder für den Fährverkehr zwischen Eemshaven und Borkum in Betrieb gehen. Und das mit einer um 20 Prozent erhöhten Ladedeckskapazität, mehr Raum und Komfort für Fahrgäste, weitgehender Barrierefreiheit und einer umweltschonenden Antriebstechnik mit weniger Emissionen und geringerem Energieverbrauch. |●●●

Der Umbau: technische Daten der MS „Münsterland“

	Vorher	Nachher
Typ	Auto- und Personenfähre	
Werft	Martin Janssen GmbH & Co. KG Schiffswerft Leer	Koninklijke Niestern Sander BV / Delfzijl
Baujahr	1986	2021
BRZ	1.859 GT	2.581 GT
Länge	78,80 m	94 m
Breite	12,60 m	12,60 m
Tiefgang	2,50 m	2,40 m
Ge-schwin-digkeit	15,5 kn	16 kn
Antriebs-leistung	2 x 956 kW	2 x 1.050 kW
Passagie-re (max.)	1.200	1.350
Pkws	60	75

Foto: Andryczak (2); AG EMS; Sashkin - Shutterstock

Reederei AG EMS

●●● Die AG EMS betreibt die Fährlinie zwischen dem Festland und der Insel Borkum und führt im Sommer auch Ausflugsfahrten durch. Zur Unternehmensgruppe gehören unter anderem die Borkumer Kleinbahn, die Emdener Hafenboote, die Ostfriesischer-Flug-Dienst GmbH (OFD), zwei Vier-Sterne-Hotels auf Borkum, die Reederei Cassen Eils, die Northern HeliCopter GmbH und die Ems Maritime Offshore GmbH.

www.ag-ems.de

Start-up-Zentrale für kreative Köpfe



| Logistik | Inspiration durch Kooperation: Wie am Digital Hub Hamburg neue und innovative Lösungen für die maritime Wirtschaft entstehen. Text: Gunther Meyn



Innovativ. Viel Raum für neue Ideen: Am Digital Hub tauschen sich Logistikexperten und Digital-Profis untereinander aus. Oft entstehen so ganz neue Konzepte.

Die Ideenschmiede ist passenderweise nah am Wasser gebaut. In einem Hafenkantor am St. Annenufer, inmitten der Hamburger Speicherstadt, hat der Digital Hub Logistics – kurz Digital Hub – seinen Sitz. Das Gründungsnetzwerk für Start-ups aus der Logistikbranche ist in seiner Form einmalig in Deutschland. Mittlerweile beherbergt das Kantor 74 Newcomer-Firmen, verteilt auf drei Konitorebenen.

Hier feilen die Start-ups an innovativen Logistikkösungen, basteln an neuen Digital-Konzepten und kreieren maritime Geschäftsmodelle für die Zukunft. „A Gigafactory for ideas“ heißt es selbstbewusst auf der Webseite des Hubs. So viel digitaler Spirit inspiriert auch etablierte Branchenplayer wie DHL und VW

Konzernlogistik, die mit von der Partie sind. Auch die HHLA etwa nutzt die Ressourcen des jungen Netzwerks. Der Terminalbetreiber lässt sich hier für sein Tochterunternehmen HHLA Sky Software für die Steuerung von Drohnen entwickeln.

| Der Mix macht's | „Wir verstehen uns als Coworking Space. ‚Co‘ steht für Cooperation, Collaboration and Connections“, sagt Johannes Berg, seit September 2018 Geschäftsführer des Digital Hub.

Know-how aus der maritimen Wirtschaft liefert die Reederei NSB. Erst kürzlich haben die Buxtehuder mithilfe der kreativen Köpfe am Digital Hub ein konkretes Projekt realisiert. „Es ging darum, die Prozesse bei der Verarbeitung von eingehenden Rechnungen zu optimieren“, so

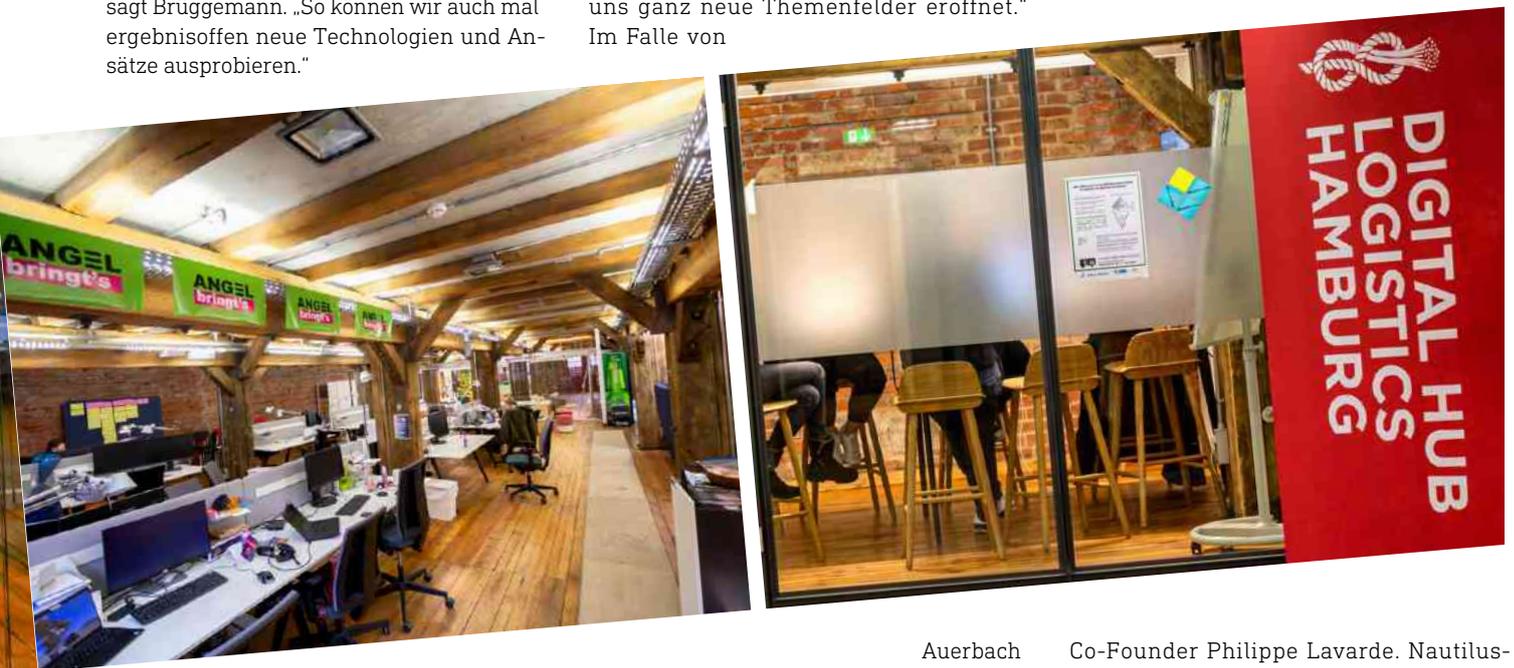
Fotos: Digital Hub (4), Gunther Meyn

Immo Brüggemann, Business Analyst der Reederei-Gruppe. „Herausgekommen ist ein Tool, das genau auf unsere Bedürfnisse zugeschnitten ist. Die Software wurde von einem vierköpfigen Start-up namens Taliobox entwickelt.“ Ein typisches Beispiel, wie durch Digitalisierung der Workflow verbessert und beschleunigt werden kann.

NSB engagiert sich seit 2019 im Digital Hub. Man schätzt dort insbesondere die Vorteile des kreativen Co-Working-Konzepts. „Viele Gewerke, die man im eigenen Unternehmen nicht hat, tauschen sich hier aus“, sagt Brüggemann. „So können wir auch mal ergebnisoffen neue Technologien und Ansätze ausprobieren.“

Neben NSB ist mit Auerbach Schifffahrt eine weitere namhafte VDR-Mitgliedsreederei in der Innovationsfabrik an der Waterkant vertreten. Das 2010 gegründete Unternehmen bereedert mittlerweile 15 Schiffe und hat die Ambition, zukünftig First Mover im Bereich Digitalisierung zu sein. „Wir sehen den Digital Hub nicht als ausgelagerte IT-Abteilung sondern eher als Netzwerk, Austauschplattform und Ideengeber“, sagt Geschäftsführer Lucius Bunk. „Durch den intensiven Dialog mit den ansässigen Start-ups haben sich für uns ganz neue Themenfelder eröffnet.“ Im Falle von

Perspektivisch. Der Digital Hub Logistics ist Teil des deutschlandweiten, vom Bundeswirtschaftsministerium initiierten de:hub Netzwerk. Es steht allen Beteiligten der Logistikwirtschaft offen. Finanziert wird die Ideenschmiede durch die Mitglieder bzw. deren Mietbeiträge.



Traditionell. Maritimes Flair im renovierten Speicher. Derzeit nutzen 74 Start-ups einen Co-Working-Space im Digital Hub. NSB hat eine alte Schiffsglocke beige-steuert. Sie wird geläutet, wenn im Hub ein Meeting abgehalten wird oder eine Konferenz ansteht.



Auerbach erwies sich der Kontakt zur kreativen Digitalisierungszone sogar als Initialzündung zur Gründung der eigenen Start-up-Schmiede „Flagship Founders“.

| Preisgekrönte maritime Start-ups | Wie viel innovatives Potenzial der Co-Working-Hub für die maritime Wirtschaft eröffnet, zeigen drei Namen: Mit Closelink, NautilusLog und HASYTEC sind dort drei Newcomer präsent, die vor zwei Jahren beim PitchBlue, dem Start-up-Wettbewerb des VDR, gewonnen haben.

Closelink sorgte damals mit einem Vergleichs- und Beschaffungsportal für marine Schmierstoffe für Furore. Inzwischen ist das Tool zur Reduzierung von Betriebskosten auf 300 Schiffen im Einsatz und das Closelink-Team von seinerzeit vier auf zehn Mitarbeiter gewachsen. „Wir profitieren vor allem von den regelmäßigen Veranstaltungen im Digital-Hub, in denen es um logistische Schwerpunkte geht“, so Closelink-Geschäftsführer und

Co-Founder Philippe Lavarde. Nautilus-Log wiederum überzeugte die VDR-Jury damals mit einem digitalen Logbuch, das die Macher um Geschäftsführer Otto Klemke regelmäßig um Schnittstellen erweitern – wie etwa einen Template zur Erstellung von IHM-Reports. Das Tool wird heute unter anderem auch von NSB genutzt. Auch das Anti-Fouling-System vom Hub-Mitglied HASYTEC erwies sich als Volltreffer – und ist auf über 250 Schiffen installiert.

„Ob Prozessoptimierung, Produktinnovation, neues Geschäftsmodell oder einfach nur Networking – durch die Kooperation mit dem Digital Hub und seinen Start-ups können sich die etablierten maritimen Player digitales Know-how ins Haus holen“, fasst Geschäftsführer Berg die Philosophie zusammen. „Dabei geht es neben dem unmittelbaren, wenn möglich auch quantifizierbaren Nutzen und Mehrwerten, auch darum, zu ergründen, was morgen und übermorgen wichtig ist oder sein kann.“ |●●



Passgenau an Bord



| Crewing | Personalmanagement bedeutet nicht nur in Zeiten von Corona häufig Krisenmanagement. Spezielle Softwaretools erleichtern Reedereien den Job. Text: Gunther Meyn

Strenge Auflagen, bürokratische Hürden bis hin zu Einreiseverboten: Wegen der globalen Corona-Epidemie sind Crewtransfers eine echte Herausforderung für Reeder und Shipmanager. Im Frühjahr, als die erste Infektionswelle einen globalen Shutdown zur Folge hatte, saßen weltweit Hunderttausende Seeleute auf ihren Schiffen fest – weil die Besatzung nicht von und die Ablösung nicht an Bord gelassen wurde.

Inzwischen hat sich die Situation immer noch kaum entspannt. Und der Aufwand ist weit höher denn je. „Es gelten jetzt überall strenge Einreiseanforderungen und behördliche Meldepflichten, die

wir akribisch einhalten müssen“, so Jens Carsten Ketels, Director Crewing bei Claus-Peter Offen (CPO).

Die Hamburger Reederei managt eine Flotte von mehr als 50 Schiffen, im Wesentlichen Containerfrachter. In der Regel sind mehr als 20 Mann Besatzung an Bord. Ein mehrköpfiges Team kümmert sich im Office um das Crewing: Auswahl von Seemännern und -frauen mit der passenden Qualifikation, Überprüfung von personenbezogenen Dokumenten wie Aufenthaltsgenehmigungen oder Visa, Buchung von Hin- und Rückflügen, Organisation von Crewwechseln etc. „Früher waren dafür viele manuelle Prozesse notwendig: Anru-

fe tätigen, E-Mails schreiben, Excel-Listen studieren, aber auch schriftliche Dokumente hin- und herschicken“ beschreibt Ketels den typischen Arbeitsalltag des Crewings. „Seit 2008 nutzen wir dafür ein spezielles Tool, das diese Prozesse standardisiert und digitalisiert und so den täglichen Workflow deutlich erleichtert.“

| Digital durchdacht | Crewing gehört zu den klassischen Kernaufgaben des Shipmanagements. Die Organisation der internationalen Schiffsbesatzungen ist heute komplexer denn je, zumal viele Aufgaben an Bord nur Seeleute übernehmen dürfen, die eine entsprechende Ausbildung oder Erfahrung nachweisen können. Falsches Timing oder ein fehlendes Dokument kann hier mitunter die gesamte Reiseplanung durcheinanderbringen. Bei größeren Flotten lässt sich dieser Aufwand ohne digitale Unterstützung kaum noch effizient bewerkstelligen.

Das Hamburger Unternehmen HanseaticSoft etwa hat mit dem CloudFleet Manager eine spezielle Software fürs Crewing entwickelt – und ist mit der webbasierten Anwendung gut im Geschäft. Das vielseitige Tool der Firma, die mittlerweile zu



Überblick. Nicht nur auf der Brücke ist digitaler Support gefragt – auch für's reibungslose Crewmanagement im Office gibt es passende Softwareunterstützung.

Lloyd's Register gehört, enthält Features wie Stammdatenverwaltung von Seeleuten, Planung der Besatzungen an Bord sowie deren Ablösung. CloudFleet Manager wird von Reedereien wie Sloman Neptun, X-Press Feeders und Oskar Wehr verwendet. Ähnliche Lösungen bieten Software-schmieden wie Seacrew oder die Klassifikationsgesellschaft DNV GL an.

Die Crewing-Spezialisten bei CPO nutzen HansaCrew, eine Software, die für Flottengrößen ab zehn Schiffen konzipiert ist. Das Prinzip ist ähnlich wie bei vergleichbaren Tools: Ein Alert-System zeigt dem Nutzer, welche Vorgänge gerade zu bearbeiten sind. Sind die Dokumente komplett? Läuft die Gesundheitsbescheinigung eines Besatzungsmitglieds aus? Wo und wann findet der nächste Crewwechsel statt? Bevor der Zeitpunkt kritisch wird, schlägt die Anwendung Alarm. Insgesamt überwacht das System für jeden Einsatz eines Seemanns bis zu 80 Abfragekriterien, sogenannte Jobs, die ein reibungsloses Crewmanagement gewährleisten – inklusive Schnittstellen zu Crewing-Agenturen und Flugbuchungsportalen. „Uns war es wichtig, eine Oberfläche zu schaffen, die alle wichtigen Informationen auf einen Blick liefert und sich von den Anwendern in der Reederei intuitiv bedienen lässt“, sagt HansaCrew-Entwickler Manfred Schreiner.

| Geldwerter Vorteil | Das Konzept geht offenbar auf: „Die Software hat unsere Arbeit



Lösungsorientiert. Softwareexperte und Geschäftsführer Manfred Schreiner („HansaCrew“).

in vielen Bereichen vereinfacht. So lassen sich jetzt etwa Flugverbindungen für die Seeleute bequem vergleichen und buchen“, sagt CPO-Crewing Chef Ketels. „Vor der Verwendung des Tools mussten wir dazu mühsam die Mails der Booking-Agenturen durchlesen und manuell vergleichen. Jetzt werden alle Angebote in einer übersichtlichen Nutzeroberfläche dargestellt. Ein enormer Vorteil, vor allem, weil wir in Zeiten von Covid-19 häufiger Buchungen canceln müssen, etwa wenn der Test eines Crewmitglieds nicht akzeptiert wird.“

Das weltweit grassierende Virus stellt die routinierten Abläufe derzeit mächtig auf den Kopf. Jedes Land hat seine eigenen Auflagen, die Bestimmungen ändern

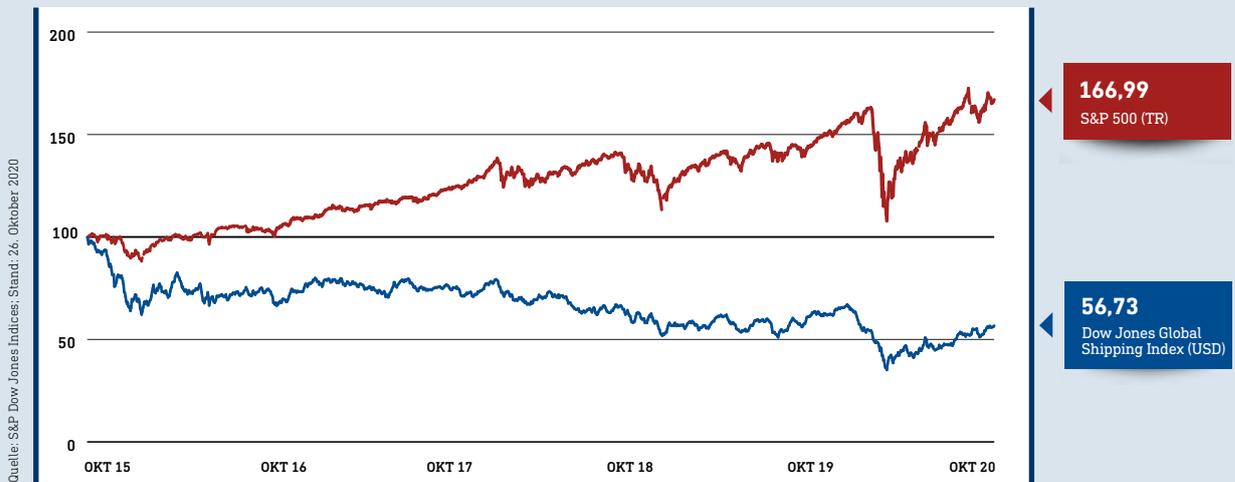
sich nahezu täglich. Immerhin hat die IMO reagiert und in Absprache mit den Mitgliedern Standardformulare mit Gesundheitsangaben entwickelt, die Seeleuten das Einreiseprozedere erleichtern. Auch diese Dokumente wurden kurzfristig in die To-do-Liste von HansaCrew integriert. „Wir konnten hier flexibel auf den Wunsch unseres Kunden eingehen und haben entsprechende Templates entwickelt“, so Schreiner.

Andere nützliche Features waren zuvor bereits „an Bord“. So erfasst HansaCrew auch die lohnrelevanten Informationen über die Besatzungsmitglieder, wie etwa Arbeitszeiten, Überstunden, Wachzeiten oder Gefahrenzulagen. „Die Seeleute an Bord können diese Angaben bequem in ein Formular eintragen und via Onlinetransfer ans Office senden“, erklärt Softwareentwickler Schreiner. „Hierzu haben wir eine kompatible Schnittstelle entwickelt, die sich nahtlos an externe Dienste anbinden lässt und dabei einfach in der Anwendung ist.“

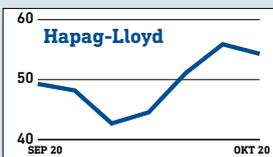
Für Ketels und sein Crewing-Team hat sich der Umstieg auf das Tool allemal gelohnt. „Es sind die vielen kleinen Erleichterungen und Standardisierungen der täglichen Arbeitsprozesse, die uns in der Summe enorm viel Zeit und somit auch Geld sparen.“ Für ihn steht fest: „Ohne eine solche Softwareunterstützung müssten wir viele Teilaufgaben an externe Dienstleister auslagern.“ |●●●



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

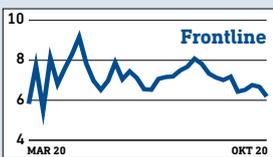


Aktienmärkte stark geteilt – Containerlinien führen Kursrallye an



Hapag-Lloyd

••• Der Aktienkurs der Hamburger Reederei wird gleichermaßen von einer sensiblen Preispolitik und von den sehr positiven Noten der Ratingagenturen untermauert.



Frontline

••• Die von John Frederiksen kontrollierte Tankerflotte hatte im April und Mai sensationelle Kursgewinne eingefahren, die Ende Oktober wieder vollständig verloren waren.

Corona schlägt sich in erheblichem Maße auch auf den Aktienmärkten nieder. Die Auswirkungen reichen von positiv (Container) bis extrem negativ (Kreuzfahrt). Die Achterbahnfahrt geht weiter.

CONTAINERLINIEN IM HOCH

Herausragend haben sich die Containerlinien in der Corona-Krise geschlagen. Viele Beobachter hatten vermutet, die globale Pandemie würde ähnlich katastrophale Schleifspuren hinterlassen wie die Finanzkrise 2008. Doch es kam anders: Ohne zu zögern, verkürzten alle Linien die angebotenen Transportplätze im Frühjahr und Sommer. Und die Preise pro transportiertem Container gingen rasant nach oben. Plätze wurden ein knappes Gut. Nicht nur das: Vor allem die Hamburger → **Hapag-Lloyd AG** setzte zugleich ein radikales Sparprogramm durch. Diese Kombination führte zu geradezu sensationellen Quartalszahlen.

Die Ratingagentur **Moody's** zeigte sich beeindruckt von der Managementleistung und

setzte das Kreditrating von Hapag-Lloyd um eine Stufe von „B1“ (mit negativem Ausblick) auf „Ba3“ mit stabilem Ausblick. Dies ist die höchste Bonitätsstufe, die Hapag-Lloyd seit der Einführung des Ratings durch Moody's im Jahr 2010 erhalten hat. Zugleich wurde das Rating für unbesicherte Anleihen von ‚B3‘ auf ‚B2‘ angehoben. Die Ratingagentur würdigt damit auch die vorsichtige Finanzpolitik, die in den letzten Jahren zu einer erheblichen Entschuldung geführt hat. Auch die Kollegen von **Standard & Poor's** hatten das Kreditrating für Hapag-Lloyd von „B+“ auf „BB-“, mit positivem Ausblick angehoben.

Die US-Bank **JPMorgan** hat ihren Anlegern empfohlen, wieder mehr Hapag-Lloyd-Aktien zu kaufen: Sie stuft die Titel von „Underweight“ auf „Overweight“ deutlich hoch und setzte ein ambitioniertes Kursziel von 48,29 auf 62,80 Euro hoch.

Das Schwergewicht unter den Schifffahrtswerten, die Kopenhagener Linie **Maersk**, zu der auch Hamburg Süd gehört,

wurde auf ähnlich wohlwollende Weise gewürdigt. Ein Teil der Aufwertung wurde hier allerdings mit massiven Entlassungen und Umstrukturierungen erkaufte.

TANKER SCHWACH

Der Tankermarkt hat sich nach dem Kursfeuerwerk des zweiten Quartals in Katerstimmung begeben. Die Nachfrage bleibt desolat. Die Raten sind erneut stark abgesackt, nun auch im mittleren Aframax-Segment. Den erdölexportierenden Staaten gelingt es nicht, die Produktion so zu drosseln, dass sie zur Nachfrage in der Pandemie passt. Denn der Verbrauch in praktisch allen Bereichen bleibt coronabedingt niedrig. Es gibt also nicht genug Ladung.

Sollte es nicht zu völlig überraschenden Entwicklungen kommen, wird der Ölkonsum 2020 um rund 10 Prozent zurückgehen, der Transport um rund 5 Prozent. Auch als schwimmende Lager sind Tanker weniger begehrt. Der Haupttrend am Markt bleibt daher weiter pessimistisch. Die

Experten von Drewry hatten sogar von einer „tickenden Zeitbombe“ gesprochen.

Eine Möglichkeit, die Flotten zu reduzieren, wären drastische Abwrackungen. Doch dafür ist das Durchschnittsalter der Flotte eigentlich zu niedrig. Im Abwärtstrend sind auch Produktentanker, denn Hiobsbotschaften von den Airlines zeigen, dass beispielsweise Kerosin kaum benötigt wird. Kein Wunder also, dass nach

den rekordverdächtigen Höhenflügen im April und Mai die Werte von **Scorpio Tankers**, → **Frontline** und **DHT** nur eine Richtung kennen: abwärts.

BULKER ERHOLEN SICH

Der Bulkmärkte scheint sich auf breiter Front in kleinen Schritten zu erholen. Das Schwergewicht **Scorpio** hat derweil einen höchst exotischen Weg gewählt und wird in einer neuen Volte in den kommenden Monaten die

ganze Flotte veräußern und auf Schiffe zur Installation von Windturbinen setzen. Die anderen großen börsennotierten Bulkreedereien ohne Strategiewechsel bewegen sich unterdessen horizontal. Immerhin haben **Star Bulk**, → **Eagle Bulk** und **Safe Bulkers** einen Teil des im ersten Quartal verlorenen Bodens gutmachen können.

Sollte die Markterholung anhalten, dürften sich die Kurse zum Jahresende stabilisieren.



Scorpio

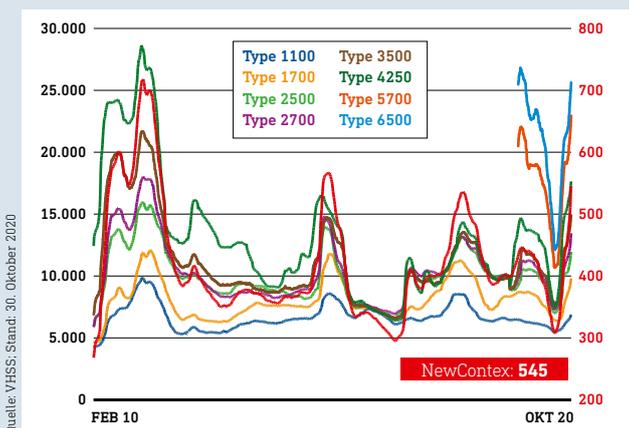
••• Das Management will die komplette Bulkerflotte verkaufen und auf die Installation von Windenergieanlagen umstellen.

RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

Welthandel legt kräftig zu, Index auf Allzeithoch

••• Der Containerumschlag-Index von RWI und ISL ist saisonbereinigt im September deutlich von 116,5 auf 119,7 gestiegen. Er erreicht damit ein Allzeithoch. Sowohl in den chinesischen Häfen als auch außerhalb Chinas nahm der Umschlag stark zu. Der Nordrange-Index, der Hinweise auf die Entwicklung im nördlichen Euroraum und in Deutschland gibt, verbesserte sich auf 111,6. Auch wenn er das mit noch nicht sein Vor-Corona-Niveau erreicht hat, setzte sich die positive Grundtendenz fort. Die Schnell-schätzung stützt sich auf Angaben von 64 Häfen, die rund 85 Prozent des im Index abgebildeten Umschlags tätigen. RWI-Konjunkturchef Torsten Schmidt: „Der Containerumschlag zeigt, dass der Welthandel weiterhin kräftig ausgeweitet wird.“

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



NEW CONTEX

Starke Nachfrage beflügelt Charraten

••• Der vom Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. (VHBS) herausgegebene Index hat im Oktober um knapp 20 Prozent zugelegt. Er steht damit aktuell sogar über dem Niveau von Sommer 2018, als die letzte Markt-Rallye zu beobachten war. Noch fünf Prozent mehr, und der Index erreicht wieder seinen vorläufigen Post-Krisen-Höchstwert im Jahr 2011. Der Zuwachs hat alle Größenklassen erfasst, gegenüber dem Vorjahr liegen die 2.700-TEU-, 3.500-TEU- und 4.250-TEU-Einheiten besonders deutlich im Plus. Bei ganz kleinen (1.100-TEU) und ganz großen Klassen (5.700/6.500 TEU) sieht es magerer aus.

www.vhbs.de



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

Versicherer in ruhigerem Fahrwasser

| Geschäftsverlauf | Die Branche profitiert unter anderem von weniger Schäden in der Seekaskoversicherung. Außerdem konnten die Versicherer das Prämienniveau über alle Sparten weitgehend stabil halten.

Die Schiffs- und Transportversicherer konnten im vergangenen Jahr von sinkenden Schäden und einer etwas besseren Prämiensituation in den wichtigsten Sparten profitieren. In der Seekaskoversicherung (Ocean Hull), der zweitgrößten Sparte, stiegen die Prämien um 0,2 Prozent auf 6,9 Milliarden Dollar – es war die erste Preiserhöhung seit Jahren, so die Internationale Transportversicherervereinigung IUMI auf ihrer virtuellen Jahrestagung.

In der Warentransportversicherung (Cargo), der mit Abstand größten Sparte der Transportversicherung, gingen die Prämien im vergangenen Jahr zwar um 1,5 Prozent zurück. Allerdings seien die Zahlen hier sehr stark durch Währungseffekte beeinflusst, sodass ein Vergleich mit dem Vorjahr nicht ohne Weiteres möglich sei. In den meisten Regionen könnten die Märkte als „hart“ oder „sich verbessernd“ beschrieben werden, sagte Sean Dalton, der das Cargo Committee der IUMI leitet. Zur Transportversicherung zählen außerdem noch

die Sparten Offshore-Energie und Verkehrshaftung (Marine Liability).

Die Prämieinnahmen in der Transportversicherung insgesamt sanken 2019 leicht um 0,9 Prozent auf 28,7 Milliarden Dollar. Die Warentransportversicherung ist mit einem Anteil von 57,5 Prozent die größte Sparte, Seekasko die zweitgrößte mit 24,1 Prozent. Dahinter folgen Offshore-Energie (11,7 Prozent) und die Verkehrshaftung (ohne die P&I-Clubs der International Group) mit 6,8 Prozent. Europa ist mit 46,3 Prozent des Prämienaufkommens immer noch der größte Markt, hat gegenüber dem Vorjahr aber leicht verloren (-0,1 Prozent). Die Asien-Pazifik-Region kommt auf 31,8 Prozent, Lateinamerika auf 10,3 Prozent, Nordamerika auf 5,3 Prozent.

WENIGER ANBIETER

Die Seekasko-Deckung (Hull Insurance), mit der Reeder das Schiff selbst und seine Maschine versichern, stand in den vergangenen Jahren unter besonderem Druck. Zahlreiche Anbieter, insbe-

sondere aus dem britischen Lloyd's-Markt, haben das Geschäft aufgegeben oder stark heruntergefahren. Auch der Allianz-Industrie- und Spezialversicherer AGCS zeichnet in Nordamerika und Asien keine Seekasko-Deckungen mehr. Dominiert wird der Markt von Anbietern aus Europa und Asien. Gesellschaften aus Skandinavien, Singapur, China und dem britischen Lloyd's-Markt sind die wichtigsten Versicherer in diesem Geschäft.

Rama Chandran, der bei der IUMI das Komitee für die Seekasko-Versicherung leitet und im Hauptberuf Head of Marine bei QBE in Singapur ist, erwartet weitere Preissteigerungen. „Ich bin überzeugt, dass das Seekasko-Segment jetzt eine Aufwärtsentwicklung nehmen wird, auch wenn die Kurve noch flach ist.“

Die Lage der Kaskosparte sei jetzt schon besser, als der geringe Anstieg um 0,2 Prozent im vergangenen Jahr vermuten lasse, sagte Chandran. „Es gibt Anzeichen dafür, dass es zuletzt eine deutlich signifikantere Marktentwicklung gegeben hat.“

Kennzeichnend für die Lage in der Seekasko-Sparte ist laut Chandran, dass immer mehr und immer größere Schiffe aus einem schrumpfenden Prämientopf versichert würden. Jetzt gebe es die Lücke zwar immer noch, sie weite sich aber nicht mehr so schnell aus.

BESSERE SCHADENQUOTE

Die Schadenquoten haben sich im vergangenen Jahr leicht verbessert, werden laut IUMI-Statistik aber mindestens 80 Prozent erreichen. Das heißt, dass die Versicherer 80 Cent von jedem eingenommenen Prämien-Euro in die Begleichung von Schäden stecken mussten. Unter Einberechnung der Verwaltungs- und Vertriebskosten dürfte das nicht für einen technischen Gewinn reichen. Allerdings hat sich die Schadenquote gegenüber den Jahren vor 2019 deutlich verbessert.

Die Zahl der Schäden ist in diesem Jahr aufgrund der Corona-Krise und der Inaktivität vieler Schiffe noch einmal zurückgegangen – das gilt für Frequenz- und Totalschäden.

Foto: Thais Moraes/Unsplash



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

Die Versicherer sind trotzdem nicht uneingeschränkt glücklich mit der Schadenentwicklung. Vor allem Feuer auf Schiffen bereiten ihnen weiterhin Sorgen.

Die geringe Auslastung der Schiffe während der Pandemie bringe auch Risiken mit sich, so IUMI-Expertein Seltmann. Dazu gehören ausgefallene Wartungsarbeiten,

Verzögerungen bei der Lieferung von Ersatzteilen und die Ansammlung von stillgelegten Schiffen in Gebieten, die durch Naturkatastrophen gefährdet sind – beispielsweise Kreuzfahrtschiffe im Golf von Mexiko.

SEELEUTE LEIDEN

Dazu kommt die Situation vieler Besatzungsmitglieder.

Mehrere Redner auf der Konferenz machten auf die Lage der Seeleute aufmerksam. Zahlreiche Crewwechsel verzögerten sich, und die Besatzung musste Monate länger an Bord ausharren, weil Häfen ihnen nicht erlaubten, das Schiff zu verlassen oder weil die Ablösecrew nicht anreisen konnte. Einige seien mittlerweile seit über

17 Monaten an Bord, sagte Rolf Thore Roppestad, der Chef des norwegischen P&I-Clubs Gard. Das sei auch eine enorme Belastung für die psychische Gesundheit und berge das Risiko, dass es mehr menschliche Fehler gibt. „Wenn man nicht die beste Version seiner selbst ist, ist man anfällig für Fehler“, sagte Roppestad. ■■■

Thomas Miller schließt Hanseatic-Übernahme ab

■■■ Zwei Jahre nach der Übernahme hat der britische Versicherungsdienstleister Thomas Miller die Integration des deutschen P&I-Festprämienanbieters Hanseatic in seinen Versicherer Thomas Miller Specialty abgeschlossen. Der Prozess war aufwendig: Zahlreiche Behörden, Klassifikationsgesellschaften und Flaggenstaaten hätten zustimmen müssen. Seit 1. Oktober wird der Name Hanseatic auf Dokumenten und in der Kommunikation nicht mehr verwendet. Vor der Hanseatic-Übernahme hat Thomas Miller bereits den britischen Fixed-Premium-Anbieter Navigators gekauft. Außerdem managt das Unternehmen den UK P&I Club.

Axis bringt neue Cyberdeckung für Reeder

■■■ Der Spezialversicherer Axis Insurance bringt eine neue Cyberdeckung für Reedereien auf den Markt. Die Deckung soll sie vor Cybergefahren sowohl an Bord ihrer Schiffe als auch in den Büros an Land schützen. In den vergangenen Jahren hat das Thema auch in der Schifffahrt an Bedeutung gewonnen. In den standardmäßigen Seekaskodeckungen sind Schäden infolge böswilliger Angriffe wie Cyberattacken in der Regel ausgeschlossen. Auch der Bremer Assekurateur Lampe & Schwartze hat eine Cyberdeckung für Reeder im Angebot, Risikoträger ist Allianz Global Corporate & Specialty.

P&I: Clubs wollen Prämien erhöhen

■■■ Die Prämien in der P&I-Versicherung werden in der kommenden Erneuerungsrunde am 20. Februar wohl auf breiter Front weiter steigen, erwarten die Ratingagentur Standard & Poor's (S&P) und der Makler Aon. Als erste Clubs haben Steamship Mutual und West of England Prämien erhöhungen angekündigt. Steamship will die Beiträge um 5 Prozent erhöhen, West hat einen Aufschlag von 7,5 Prozent angekündigt – bei Schiffseignern mit vielen Schäden sollen die Prämien noch weiter steigen.

Schon bei der vergangenen Erneuerungsrunde hatte der Großteil der Clubs Prämien erhöhungen avisiert. Die Preise stiegen aber nicht so stark, wie die Gegenseitigkeitsversicherer sich das gewünscht hätten. S&P sieht die Clubs in einer schwierigen Lage, obwohl die freien Reserven der Pools immer noch hoch seien. Im Juni hat die Ratingagentur den Ausblick für den Standard Club auf negativ gesenkt. Der Ausblick für den London Club und den Sektor als Ganzes ist ebenfalls negativ.

BREITERES PORTFOLIO IM VORTEIL

Die drei Clubs, die ihre Halbjahreszahlen veröffentlichen – Skuld, Shipowners und der Swedish Club –, gaben versicherungstechnische Verluste bekannt. S&P schätzt, dass die Lage bei den Clubs, die keine Halbjahresergebnisse berichten, im Zweifel noch schlechter ist. Clubs mit einem diversifizierten Portfolio, die etwa auch in der Seekaskoversicherung tätig sind oder einen relativ hohen Anteil Fixed-Premium-Haftpflichtgeschäft haben, sieht S&P im Vorteil.

Die Schadenlast ist in diesem Jahr deutlich angestiegen, dazu kommt die Corona-Pandemie. Sie hat bislang vor allem zu Schäden bei Kreuzfahrtschiffen geführt, trägt aber auch zum sinkenden Prämienniveau bei den Clubs bei, da viele Schiffe auflagen und nicht eingesetzt wurden. Der Makler Aon wendet sich noch einmal gegen das Mittel der General Increases. Pauschale Preiserhöhungen seien nicht für alle Mitglieder gerechtfertigt. „Es ist Zeit, nach den Mitgliedern zu schauen, die eine gute Leistung abgeliefert haben.“



Gezeitenrechner wieder in Betrieb

••• Die Restaurierung des ersten deutschen Gezeitenrechners ist abgeschlossen. Dank modernster Methodik funktioniert das 105-jährige Meisterwerk der Mechanik aus der Kaiserzeit wieder und soll regelmäßig öffentlich in Betrieb gesetzt werden. Es ist ein Exponat der Superlative: Der Gezeitenrechner ist der älteste seiner Art in Deutschland und kann ebenso als einer der ersten analogen Computer bezeichnet werden. Nur drei stationäre Gezeitenrechner

wurden überhaupt in Deutschland gefertigt. Insgesamt wurden weltweit über einen Zeitraum von fast 100 Jahren weniger als 30 jemals gebaut. Von denen, die erhalten blieben, sind nur wenige öffentlich zugänglich. Umso mehr freut sich das Deutsche Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven, dass gleich zwei dieser Schätze zur Sammlung gehören – das Modell aus dem Jahr 1915 und ein weiteres aus der DDR.

www.skm.museum

Restaurator. Die Museumsbesucher konnten Tim Lücke bei seiner Arbeit zusehen. Dazu ist online ein Film verfügbar.

Foto: DSM/Lea Heissenbüttel

Wie Plankton auf mehr Kohlendioxid reagiert

••• Marine Nahrungsnetze und biochemische Kreisläufe reagieren sehr empfindlich auf die Zunahme von CO₂ – die Auswirkungen sind aber weitaus komplexer als bisher gedacht. Das zeigt eine Studie des GEOMAR Helmholtz-Zentrums für Ozeanforschung. Die Forscher beleuchteten dabei auch die sogenannte biologische Kohlenstoffpumpe: Ein Teil der Biomasse, die pflanzliches Plankton an der Ozeanoberfläche bildet, sinkt in die Tiefe – das Meer fungiert also als CO₂-Speicher. www.geomar.de



Forscher. Prof. Dr. Ulf Riebesell, Andrea Ludwig und Dr. Jan Taucher untersuchen Plankton.

Fotos: Chokawatikorn – Shutterstock, Mar Fernandez-Mendez/GEOMAR

AIDA mit positiver Zwischenbilanz

••• Im Zusammenhang mit dem Teil-Lockdown in Deutschland hat die Reederei AIDA Cruises die vorsichtig wieder aufgenommene Kreuzfahrtsaison zunächst unterbrochen. „AIDAblu“, „AIDamar“ und „AIDaperla“ werden im November nicht zu Reisen aufbrechen. Unterdessen fällt die Bilanz der Reederei – ebenso wie die

von TUI Cruises – zum Neustart der Kreuzfahrtaktivitäten positiv aus: Man habe ausgefeilte Sicherheitskonzepte für einen Bordbetrieb entwickelt und auch erfolgreich umgesetzt. Dazu gehört etwa ein verpflichtender COVID-19-Test für Crew und Passagiere. Geplant ist nun, die Reisen ab Dezember wieder aufzunehmen. www.aida.de



„AIDAblu“. Erfolgreicher Reisestart an Italiens Westküste.

Foto: AIDA Cruises

Steuer-Übergabe.

Birte Dettmers, Tim Kunstmann (beide FRS) und Hildegard Both-Walberg (v.l.).



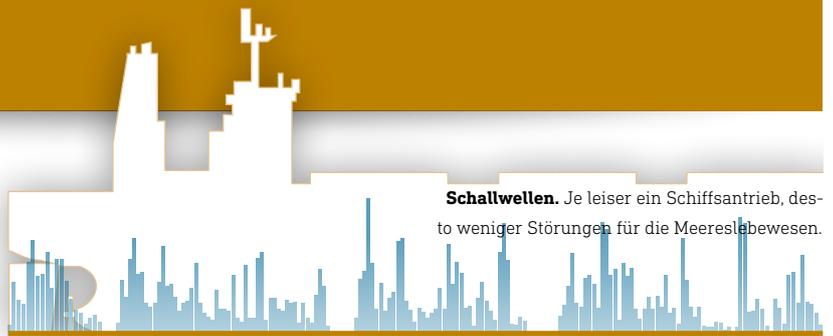
FRS übernimmt Elbfähre Glückstadt/Wischhafen

Die Flensburger Fährreederei FRS ist neuer Betreiber der traditionsreichen Fährverbindung zwischen Glückstadt und Wischhafen. Seit 101 Jahren verbindet die Elbfähre Schleswig-Holstein mit Niedersachsen. Die Überfahrt dauert rund 25 Minuten. Sie pendelt von frühmorgens bis spätabends etwa 40 Mal zwischen Glückstadt (Kreis Steinburg) und Wischhafen (Landkreis Stade). Bis zu 600.000 Fahrzeuge nutzen pro Jahr die Elbfähre.

Hildegard Both-Walberg, die die familiengeführte Reederei in dritter Generation leitete, überreichte auf der Fähre „Glückstadt“ das Steuerrad an die FRS-Manager Birte Dettmers und Tim Kunstmann. Damit tritt FRS als familiengeführtes Unternehmen mit über 150-jähriger Firmengeschichte die Nachfolge an. Zu FRS gehören u. a. die in FRS Helgoline mit ihrer Katamaran-Verbindung von Hamburg über Cuxhaven nach Helgoland sowie die FRS Syltfähre.

www.frs.world

Foto: FRS



Schallwellen. Je leiser ein Schiffsantrieb, desto weniger Störungen für die Meereslebewesen.

Praktische Lösungen gegen Unterwasserlärm

Ein internationales Forscherteam aus verschiedenen Fachdisziplinen will nach Lösungen suchen, um den durch die Schifffahrt verursachten Unterwasserlärm tiergerecht zu verringern. Dafür untersuchen Forscher aus Tiermedizin, Bioakustik, Populationsbiologie, Schiffbau und Ingenieurwesen unter anderem die Frage, welche Geräusche für Wasserbewohner am schädlichsten sind, wie sie erzeugt und wie sie verbreitet wer-

den. „Wir gehen das komplexe globale Problem des unter Wasser abgestrahlten Lärms auf eine wirklich umfassende, transdisziplinäre Weise an und hoffen, dass die Erkenntnisse und Innovationen, die wir in diesem Projekt generieren, zu intelligenten praktischen Lösungen führen werden“, sagt Prof. Ursula Siebert, Leiterin des Instituts für Terrestrische und Aquatische Wildtierforschung (ITAW).

www.tiho-hannover.de



Fernbedienung. Die Informationen, die das ROV liefert, kann der Experte ganz einfach und im Trockenen vom Display ablesen.

Foto: Hempel

Rumpfspektion: Mini-U-Boot statt Taucher

Der dänische Beschichtungsspezialist Hempel bietet künftig auch Unterwasser-Rumpfspektionen mit ferngesteuerten Fahrzeugen (Remotely Operated Vehicles, ROV) an. Dadurch kann die Rumpfbeschichtung vollständig überprüft werden, während ein Schiff im Hafen oder vor Anker liegt. Da keine Taucher erforderlich sind, müssen laut

Hempel während der Inspektionen keine Schiffssysteme abgeschaltet werden. Dadurch sei es möglich, Rumpfspektionen in zwei Stunden oder weniger durchzuführen. Der Service werde zunächst in den wichtigsten Häfen im asiatisch-pazifischen Raum eingeführt und dann auf weitere maritime Drehkreuze ausgeweitet.

www.hempel.de



Freie Reedereiinspektoren - Marine Superintendents Ltd.

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand / Germany

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

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



Back-up für die Forschung

Finale einer Jahrhundertexpedition: Nach über einem Jahr in der zentralen Arktis ist das Forschungsschiff „Polarstern“ im Oktober in seinen Heimathafen Bremerhaven zurückgekehrt. Damit endet eine Expedition der Superlative: Nie zuvor war ein Eisbrecher im Winter in der Umgebung des Nordpols, konnten internationale Forschende so umfassend dringend benötigte Klimadaten in der am stärksten vom Klimawandel betroffenen Region sammeln. Festgefroren an einer Eisscholle, trotzten sie extremer Kälte, arktischen Stürmen, einer sich ständig verändernden Meereis-Umgebung – und den Herausforderungen der Corona-Pandemie.

Die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler – allen voran vom federführenden Alfred-Wegener-Institut in Bremerhaven – haben einen exzellenten Job gemacht. Doch im Hintergrund wirkte ein weiteres Team, ohne dessen Einsatz ihre Arbeit nicht möglich gewesen wäre: „Wir kümmern uns um die gesamte Technik des Schiffes – auch um die wissenschaftliche, die fest verbaut ist“, sagt Kapitän Michael Thurmann, der in der Bremerhavener Niederlassung für die Forschungsflotte der Reederei F. Laeisz verantwortlich ist.

Ein wichtiger Part ist die Besetzung mit der geeigneten Crew – eine anspruchsvollere Aufgabe als bei „normalen“ Schiffen. Und das nicht nur, weil viel mehr

| Wissenschaft | Die MOSAiC-Expedition hat alle Rekorde gebrochen. Die Reederei F. Laeisz stellte sicher, dass mit dem Forschungseisbrecher „Polarstern“ alles glattlief. **Text: Hanns-Stefan Grosch**



Fotos: F. Laeisz

Inspektorenteam. Andreas Pluder (techn. Inspektor) Thomas Liebe (wiss.-techn. Inspektor), Michael Thurmann (Leiter Forschungsschiff-Sparte) und Moritz Langhinrichs (Kapitän, naut. Inspektor) betreuen bei der Reederei F. Laeisz die „Polarstern“ (v.l.n.r.).

Leute gebraucht werden: Insgesamt durchschnittlich 43 Mann sind im Auftrag der Reederei F. Laeisz an Bord, dazu kommen die Wissenschaftler. Für die rund 100 Personen muss ein Hotelbetrieb mit Köchen, Bäckern, Stewards sowie Wasch- und Rei-

nigungs-kraften organisiert werden. Speziell ist auch das Technik-Team: „Wir haben allein fünf Elektroniker an Bord“, sagt Thurmann. Einer stellt als Systemadministrator sicher, dass der Transfer der gewaltigen Datenmengen auf die Speichereinheiten reibungslos funktioniert. Außerdem gibt es einen Kommunikationselektroniker, der sich um die Satellitentechnik kümmert, einen Brückenelektroniker, einen Laborelektroniker – und den ganz „normalen“ für die Bordtechnik.

Eine weitere Besonderheit: Es gibt zwei Erste Offiziere. Einer ist „wachfrei“, also nicht in die normalen nautischen Dienste eingebunden. Er fungiert als Schnittstelle zum Wissenschaftsteam und ist etwa an Deck, wenn „Wissenschaft gefahren wird“, d.h., er überwacht den Einsatz der teuren und oft äußerst empfindlichen Geräte.

Der anspruchsvollste Part bei der spektakulären MOSAiC-Expedition war es, die Versorgung der „Polarstern“ über einen

Material. Für den 13 Monate langen Einsatz musste an alles gedacht werden.



so langen Zeitraum sicherzustellen und den Wechsel der Crews und Wissenschaftsteams zu organisieren. COVID-19 brachte da sämtliche Planungen durcheinander: „Es stand zwischendurch auf der Kippe, ob wir das hinbekommen“, berichtet Thurmann. Zunächst mussten sämtliche Teams vor der Abreise in zweiwöchige Quarantäne. Denn wäre das Virus auf der „Polarstern“ eingeschleppt worden, hätte das die ganze Expedition gefährdet. Für den Trans-

Hintergrund

Während der MOSAiC-Expedition erforschten Wissenschaftler aus 20 Nationen die Arktis im Jahresverlauf. Von Herbst 2019 bis Herbst 2020 driftete der deutsche Eisbrecher „Polarstern“ dazu eingefroren im Eis durch

das Nordpolarmeer. MOSAiC wurde unter Leitung des Alfred-Wegener-Instituts, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung (AWI) in Bremerhaven, realisiert. Damit dieses einzigartige Projekt gelingen und

möglichst wertvolle Daten gewonnen werden konnten, arbeiteten über 80 Institute in einem Forschungskonsortium zusammen. Das Budget der Expedition betrug über 140 Millionen Euro.

www.awi.de

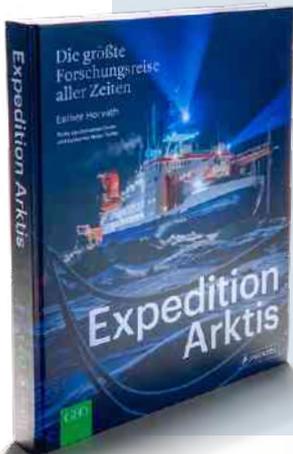
port von Mensch und Material hatte die Reederei F. Laeisz russische Eisbrecher eingearbeitet. „Das waren schwierige Verhandlungen“, sagt Thurmann. Außerdem seien die Schiffe nicht für den Transport empfindlicher Messgeräte ausgelegt. „Da mussten wir sehr sorgfältig verpacken und stauen, damit nichts beschädigt wird.“

| Großes geleistet | Als sich im weiteren Verlauf der Expedition herausstellte, dass die Eisscholle in der Nähe der „Polarstern“ keine stabile Landebahn zuließ, um Transfers per Flugzeug zu managen, musste ein Plan B her. Das AWI organisierte die Forschungsschiffe „Sonne“ und „Maria S. Merian“, die sich auf den Weg in den hohen Norden machten. Die „Polarstern“, die über die hohe Eisklasse ARC 3 verfügt, musste ihnen entgegenfahren, um ein neues Forschungsteam, eine neue Besatzung und frisches Material aufzunehmen. Weil die Aktion viel Zeit in Anspruch nahm, waren

Wissenschaftler und Seeleute deutlich länger im Einsatz als geplant. „Da haben die Kollegen an Bord Großes geleistet“, bilanziert Thurmann. Die Arbeit in Dunkelheit und Kälte sei ohnehin sehr kräftezehrend.

Nach all den Strapazen hat sich auch die alte „Polarstern“ eine Ruhepause verdient: Sie ist derzeit zu Reparaturarbeiten in der Werft. Unterdessen bereitet das Team um Michael Thurmann den anstehenden Generationswechsel vor: Die Reederei F. Laeisz ist vom Alfred-Wegener-Institut auch mit der Bereederung und der Bauaufsicht für den Nachfolger des Forschungseisbrechers betraut worden. „Im Moment wird das Konzept für die Werft-Ausschreibung überarbeitet, die im kommenden Jahr starten soll“, sagt Thurmann. Bis das neue Schiff fertig ist, wird die fast 40 Jahre alte „Polarstern“ aber noch gebraucht: Im Dezember startet sie zur Antarktisstation „Neumayer III“, die ebenfalls von der Reederei F. Laeisz betreut wird. **|•••**

Expedition Arktis – die größte Forschungsreise aller Zeiten



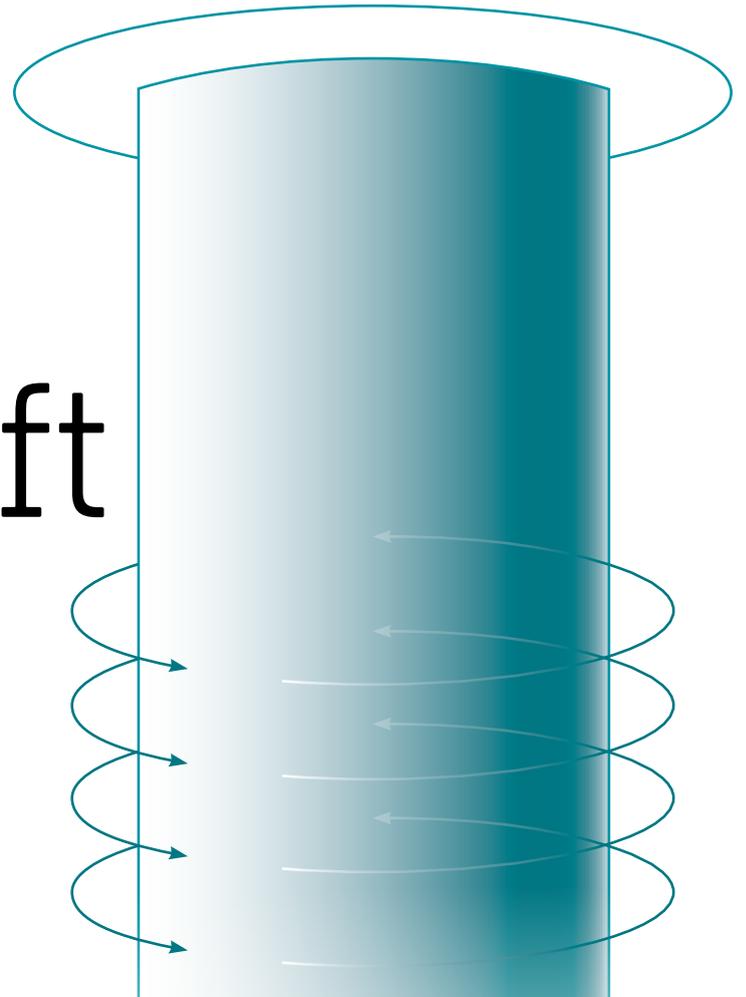
Der bildgewaltige Band dokumentiert in bisher ungesehenen Fotografien von Esther Horvath Leben und Arbeiten während der einjährigen Reise unter den extremen Bedingungen am Nordpol. Begleitet von kenntnisreichen Essays und Textbeiträgen von Experten, Wissenschaftlern und Expeditionsteilnehmern, ist der Band ein eindrucksvolles Zeugnis der wohl größten klimatischen Herausforderung unserer Zeit und bietet Einblicke in dieses einmalige Forschungsprojekt sowie die spektakuläre, schätzenswerte Polarlandschaft.

Prestel Verlag, 288 Seiten, 50 Euro



Opulent. Die Protagonisten der Expedition, darunter Kapitän Stefan Schwarz, kommen ausführlich zu Wort.

Volle Windkraft voraus



| **Innovation** | Der Klimawandel erfordert Umdenken bei den Antriebstechnologien. Zumindest als Unterstützung kommt in der Schifffahrt Wind wieder stärker ins Spiel.

Text: Hanns-Stefan Grosch



Ein wenig Wehmut kam schon auf, als die traditionsreiche Viermastbark „Peking“ nach der Komplettsanierung (s. DS Q3/20) Anfang September in ihren Heimathafen Hamburg geschleppt wurde. Das waren noch Zeiten: Jahrhundertelang transportierten stättliche Schiffe unter vollen Segeln Ladung über die Weltmeere. Doch die Ära der Frachtsegler war spätestens mit dem Untergang der „Pamir“ 1957 und der „Omega“ 1958 zu Ende. Unwiderlich? Danach sieht es derzeit nicht aus. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und des Fahrplans der IMO zur Senkung der CO₂-Emissionen in der internationalen Seeschifffahrt tüfteln Forscher an den unterschiedlichsten Systemen, die Schiffe umweltfreundlicher machen sollen. Ganz vorne mit dabei: die Windenergie.

In kaum einem Szenario allerdings spielt ein kompletter Windantrieb eine Rolle – unter anderem sind je nach Route die Windbedingungen dafür zu unzuverlässig. Die Zeitpläne in der internationalen Schifffahrt sind eng getaktet, und auch die Dimensionen der Schiffe haben sich

stark verändert. So konnte ein klassischer Frachtsegler wie die „Peking“ etwa 5.000 Tonnen Ladung transportieren, moderne Containerschiffe wie die der „Valparaiso-Express“-Klasse von Hapag-Lloyd sind nicht nur dreimal so lang, sondern laden auch etwa das 25-Fache an Tonnage.

| Deutliche Einsparung | Es läuft also derzeit im Wesentlichen auf eine intelligente Segelunterstützung hinaus, die den Verbrauch der Verbrennungsmotoren senkt. Wieder groß im Kommen ist hier der Flettner-Rotor, eine über 100 Jahre alte Idee (s. links): So hat die Reederei Scandlines erst kürzlich ihre Fähre „Copenhagen“ mit einem 30 Meter hohen, zylinderförmigen Rotorsegel nachgerüstet. Entwickler ist die finnische Firma Norsepower. Auf hoher See wird der Zylinder mit Elektromotoren automatisch in Drehung versetzt. Durch Sog- und Staudruckkräfte entsteht Vortrieb. Je stärker die Rotation, desto weniger müssen die Schiffsdiesel arbeiten.

Das funktioniert aber nur, wenn der Wind von der Seite kommt. Deshalb eignen sich die nahezu von Nord nach Süd verlaufende Route zwischen Gedser und Rostock und der vorherrschende Nordwestwind besonders gut für den Einsatz des Systems. Die Reederei will damit die CO₂-Emissionen der Hybridfähre um vier bis fünf Prozent senken. Während die „Copenhagen“ den Rotor in der Mitte trägt, ist er beim Frachter „Annika Braren“ am Vorschiff angebracht. Die Reederei Röd Braren hat das Schiff im Oktober mit einem 18 Meter hohen Rotor der Eco Flettner GmbH aus dem ostfriesischen Leer nachrüsten lassen. Sie nimmt damit am EU-Projekt WASP (Wind Assisted Ship Propulsion) teil, bei dem das Potenzial unterschiedlicher Windantriebssysteme für Schiffe analysiert werden soll.

Vorbild für die aktuellen Flettner-Installationen ist der erfolgreiche Testlauf der



Foto: Alan Jamieson from Aberdeen, Scotland – E-Ship 1, CC BY 2.0

Vorreiterin. Die „E-Ship 1“ fährt mit vier Rotoren.



Foto: Mariko

Vorbild. Die „Fehn Pollux“ auf erfolgreicher Testfahrt.



Foto: Royal Bodewes

Vorteil. Die „Annika Braren“ erhält die neue Technik.

„Fehn Pollux“. Im Rahmen des ebenfalls von der EU geförderten MariGreen-Projekts begannen Mitte 2018 ausführliche Testfahrten mit dem Frachter. Die Einsparungen übertrafen die Prognosen der Hochschule Emden/Leer aus Windkanalberechnungen bei Weitem. Je nach Einsatzgebiet und Geschwindigkeit des Schiffes und der Leistung der Hauptmaschine seien Einsparungen im Bereich von 10 bis 20 Prozent zu erwarten, so Projektleiter Ralf Oltmanns. Auch die Stabilität des Systems überzeugte selbst unter schwierigen Betriebs- ➔

Power durch Rotor

••• Der Ingenieur Anton Flettner (1885 – 1961) stellte nach dem Ersten Weltkrieg Überlegungen an, wie sich die personal- und zeitintensiven Arbeiten auf Segelschiffen reduzieren ließen. Er entwickelte den nach ihm benannten Flettner-Rotor, der den Magnus-Effekt ausnutzt: Ein der Windrichtung entgegengesetzter, rotierender Zylinder erzeugt aus dem Sog und den Staudruckkräften eine Kraft quer zur Strömung,



Pionier.
Anton Flettner.



Fotos: Scandlines (2); PD

Vortrieb. Die Reederei Scandlines rechnet für ihre Hybridfähre „Copenhagen“ durch das Rotorsegel mit signifikanten Einsparungen. Die Streckenführung ist für das System besonders gut geeignet.



→ bedingungen, die Rollbewegung des Schiffes wurde durch das Rotorsegel sogar gedämpft.

„Viele Schiffe der Welthandelsflotte könnten von einem oder mehreren Rotorsegeln profitieren – vorausgesetzt, das Rotorsegel wird optimal angeströmt“, sagt Hasso Hoffmeister, leitender Ingenieur bei DNV GL – Maritime. Auf einem hoch gestapelten Containerschiff sei das eher nicht der Fall, so der Experte. Die Klassifikationsgesellschaft bietet wie andere eine umfassende technische Beratung zu Rotorsegelprojekten an. „Auf Strecken, wo Gegenwind vorherrscht, ist ein Rotorsegel wenig sinnvoll, und schnell fahrende Schiffe werden weniger profitieren als solche im Slow-Steaming-Modus.“

Diese Vorgaben erfüllt seit vielen Jahren das „E-Ship 1“. Der mit gleich vier Rotoren ausgestattete Frachter des Windenergieunternehmens Enercon ist für den Transport großer Anlagenteile konzipiert und seit 2010 in Fahrt. Seit 2014 managt die Hamburger Reederei Auerbach den Betrieb des 130 Meter langen Schiffs.

| Luftige Unterstützung | Neben dem motorgetriebenen Festkörper-System gibt es aber auch bei „richtigen“ Segeln verschie-



Foto: bound4blue

Start-up. Das spanische Unternehmen Bound4blue verspricht eine wirtschaftliche Lösung.



Foto: Maurice/Neoline

Reminiszenz. Das „Neoline“-Design erinnert stark an klassische Frachtsegler.



Foto: Oceanbird (2)

Komplettlösung. Das ambitionierte Car-Carrier-Projekt „Oceanbird“ setzt vor allem auf Windkraft.

dene neue Anläufe: Einer der Pioniere der Technik war 2008 SkySails. Der Prototyp eines Schiffsdrachen ging mit einem Schwergutschiff der Reederei Beluga an den Start – mit zunächst vielversprechenden Ergebnissen. Brennstoffeinsparungen

von bis zu zehn Prozent waren mit dem automatisierten Lenkdrachen zu erzielen. Doch die Pleite des potenziellen Großkunden Beluga machte der Idee den Garaus – zumal niedrigere Ölpreise die Amortisationszeit des Systems verlängerten.

Doch längst sind andere Akteure in die Bresche gesprungen. So hat das spanische Unternehmen bound4blue das intelligente Segelsystem „Wingsail“ entwickelt. „Damit sparen die Reedereien bis zu 40 Prozent Brennstoff und die entsprechenden Emissionen ein“, sagt Cristina Aleixandri, COO des Unternehmens. „Grüne Technologien haben das Ziel, Emissionen und Kosten zu senken. Sie müssen von Anfang an aus eigener Kraft profitabel sein – ohne Subventionen.“ Fünf Jahre kalkuliert Aleixandri für die Amortisation der Technik.

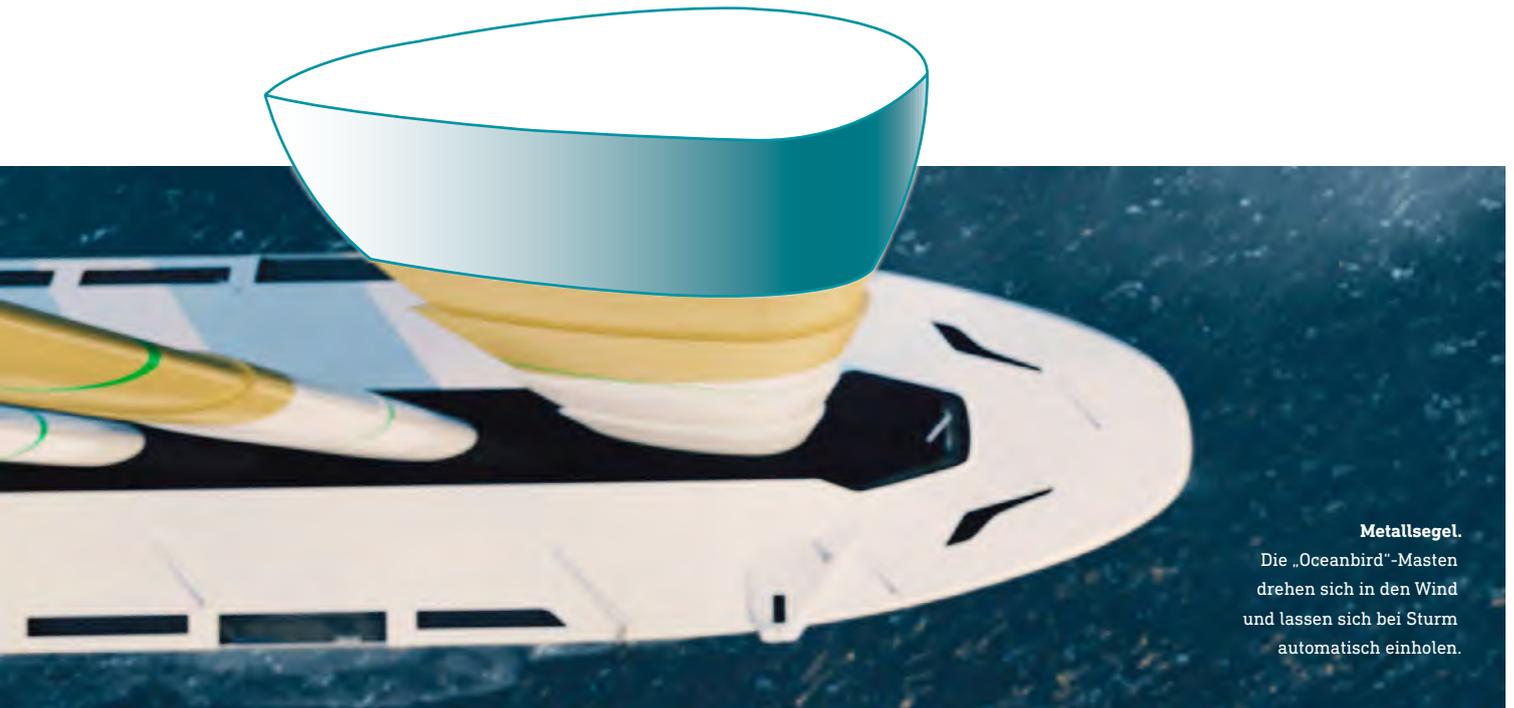
Einen großen Kunden hat Wettbewerber AirSeas an der Angel: Der Flugzeugbauer Airbus will den Komponenten-Transport von Frankreich in die USA mit Windunterstützung umweltfreundlicher gestalten: An einem 400 Meter langen Spezialseil hängend, entfaltet sich auf Knopfdruck ein riesiges Kitesegel. Eine elektronische Steuerung übernimmt anhand von Wetterdaten die Stabilisierung oder holt das Segel automatisch ein.

Auch Becker Marine Systems mischt in Sachen Wind mit. Das Hamburger Technologieunternehmen hat die Entwicklung von Lösungen zur Reduzierung des Ener-



Zugdrachen. Der Frachter „BBC Skysails“ der Reederei Brieze kann mit Windunterstützung fahren.

Foto: SkySails



Metallsegel.

Die „Oceanbird“-Masten drehen sich in den Wind und lassen sich bei Sturm automatisch einholen.

gieverbrauchs und der Schadstoffemissionen in den Mittelpunkt seines Geschäfts gestellt. Kürzlich ist es der International Windship Association (IWSA) beigetreten und hat sein Flügelsegel-Projekt „WingSail“ vorgestellt. „Entsprechend den Anforderungen der modernen Schifffahrt, haben wir eine hocheffiziente Aerodynamik mit einer benutzerfreundlichen, intelligenten Steuerung und einer wartungsarmen Struktur für sicheres und zuverlässiges Segeln kombiniert“, so Henning Kuhlmann, Geschäftsführer von Becker Marine Systems. „Um den Schiffsbetrieb nicht zu stören, haben wir besonders darauf geachtet, Faltlösungen zu entwickeln.“

| Interessante Perspektiven | Noch ambitionierter sind Projekte, in denen der Windantrieb die Hauptrolle spielen soll. Ziemlich weit fortgeschritten ist etwa der schwedische Reedereikonkern Wallenius in der Planung für einen windgetriebenen Autotransporter: Das 200 Meter lange Schiff – Projektname „Oceanbird“ – soll Platz für bis zu 7.000 Pkws bieten und mit fünf jeweils 80 Meter hohen Masten bestückt werden. Die Flügelsegel aus Metall und Verbundstoff mit einer Gesamtfläche von rund 4.000 Quadratmetern lassen sich um 360 Grad drehen und zum Beispiel bei Sturm um bis zu 60 Meter einholen. Nach Angaben des Entwicklungsteams, dem auch Experten der Technischen Hochschule Stockholm angehören, könnte der Frachter unter Segeln gegenüber her-

kömmlichen Antrieben bis zu 90 Prozent der CO₂-Emissionen einsparen.

Ebenfalls für den Autotransport – in diesem Fall für Fahrzeuge der Marke Renault – sind die Frachter des französischen Start-ups Neoline gedacht. Sie sind zwar rund 30 Prozent teurer als herkömmliche Schiffe, sollen aber mindestens 80 Prozent weniger Energie verbrauchen. Die größten Herausforderungen für das Design bestanden laut Neoline-CEO Jean Zanuttini darin, trotz einklappbarer Rigs genug Platz für die Fracht zu lassen und das Schiff mit Strom, Wärme und

Wasser zu versorgen, während es nur unter Segeln fährt. Der dieselektrische Antrieb dient nur noch als Notreserve, etwa für Manöver im Hafen.

Es gibt noch einiges zu tun, aber die alte Technik hat mächtig Fahrt aufgenommen. „Der Wind ist ein Klassiker unter den Schiffsantrieben. Und er kann im Zusammenspiel mit anderen Antriebstechnologien eine wichtige Rolle spielen, um Emissionen der Schifffahrt weiter zu reduzieren“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied beim Verband Deutscher Reeder (VDR). ■■■

Alternative Antriebe: Irrweg Atomkraft

••• Auch das klang vor 55 Jahren nach einem sauberen Antrieb: 1965 entstand in den Kieler Howaldtswerken der kernkraftgetriebene Frachter „Otto Hahn“, der 1968 erstmals in See stach.



Projekt. Die Reaktortechnik der „Otto Hahn“ verschlang etliche Forschungs-Millionen.

Doch etliche Häfen verlangten wegen der riskanten Technik für Anlaufgenehmigungen enorme Deckungssummen, sodass nur wenige Strecken befahrbar waren. Trotzdem legte das Schiff mit 65.000 Reaktorbetriebsstunden rund 650.000 Seemeilen zurück – allerdings mehr zu Forschungs- als zu Transportzwecken: Insgesamt erwirtschaftete der Frachter bei seinen Fahrten 13,7 Millionen Euro. Dem standen bis zur Stilllegung und anschließenden Dekontaminierung 1979 Kosten von rund 400 Millionen Mark gegenüber.

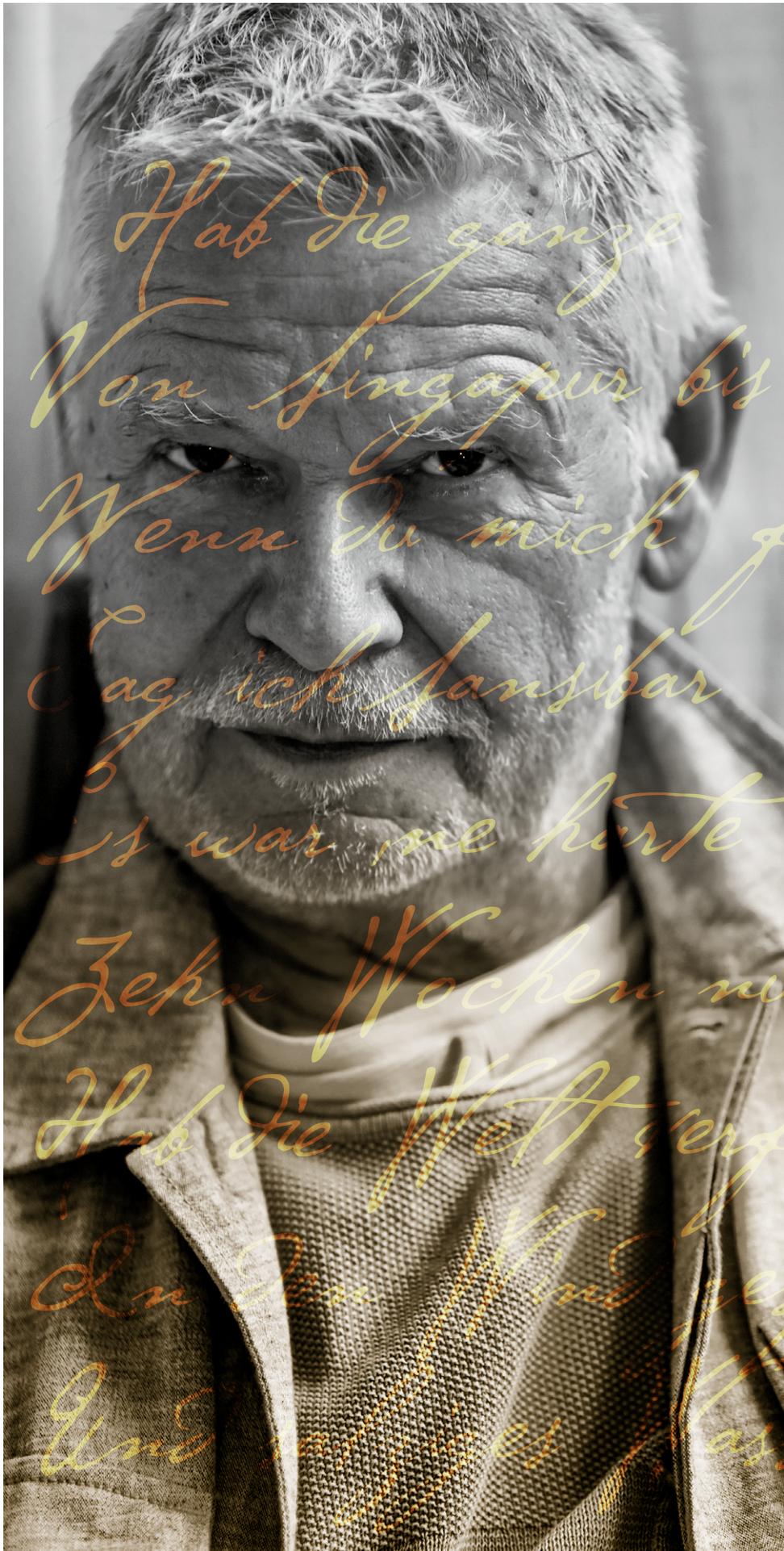
Lieder für Matrosen

| Autobiografie | Der Musiker Achim Reichel, Erfinder des Shanty-Rocks, wäre fast selbst Seefahrer geworden. Warum es anders kam, erzählt er in seinem Buch. Text: Sebastian Meißner

Eigentlich verwunderlich, dass Achim Reichel kein Seefahrer geworden ist. Schon als kleiner Schuljunge sitzt er stundenlang am Fenster der elterlichen Wohnung in der Hafenstraße auf St. Pauli und studiert mit einem Flaggenlexikon die auslaufenden Schiffe. In Gedanken folgt er dann ihren Routen bis zum Zielhafen. Das Leben an Deck, die Weite des Meeres, die exotischen Ziele: Reichel lernt das Seefahrerleben auch aus den Geschichten seiner Familie kennen.

Sein Großvater, sein Vater, der früh stirbt, und sein Onkel fahren zur See und schicken ihm regelmäßig Postkarten aus aller Welt, die er sammelt und wieder und wieder liest. „Manchmal kam es mir dann vor, als würde ich selbst auf diesen Schiffen mitfahren“, erzählt Reichel. Einmal besuchen Achim Reichel und seine Mutter den Vater an Bord in Bremerhaven. „Mein Vater trug eine weiße Jacke und roch nach großer weiter Welt“, erinnert sich Reichel.

| Musik als Anker | Das Hafenanpanorama mit dem Kräne- und Mastenwald vor dem Fenster ist einer der wenigen Farbtupfer in dieser Zeit. Reichel ist Jahrgang 1944, und der Krieg hat in Hamburg schwere Narben hinterlassen. „Im Hafen sah man zerbombte Lagerschuppen, ausgebrannte Güterwaggons und versunkene Schiffe, von denen nur der Schornstein und ein



Lebensstationen. Der heute 76-jährige Achim Reichel bei der Einschulung und in seinem Element als Musiker bei Konzerten in den 1970er-Jahren, 2003 und 2017.

paar Masten aus dem Wasser ragten“, sagt Reichel. Die Zukunft der Hansestadt sieht nicht gerade rosig aus: Durch die Kriegszerstörungen im Hafen, alliierte Beschränkungen für Schifffahrt und Schiffbau, die erst 1951 vollständig aufgehoben werden, sowie die Teilung Deutschlands in vier Besatzungszonen ist das wirtschaftliche Leben weitgehend erloschen.

Doch es sind auch erste Anzeichen für einen Aufschwung sichtbar. Eines kommt aus Übersee, heißt Rock 'n' Roll und ist der Grund, warum Reichel sich schließlich gegen die Seefahrt entscheidet: „Das war mein Urknall. Stärker als die Liebe zur See. Das hat eingeschlagen wie ein Blitz“, sagt Reichel. Von seinem schmalen Lehrgeld kauft sich Reichel einen kleinen Mignon-Plattenspieler und die ersten Singles von Little Richard, Jerry Lee Lewis und Buddy Holly, die per Mail Order aus Schweden kommen. Irgendwann tauscht er den Plattenspieler gegen eine Gitarre und mietet mit ein paar Kumpels einen Kellerraum hinterm Oase-Kino auf der Reeperbahn.

| Stars im Starclub | Es ist 1960, es ist die Geburtsstunde der ersten deutschen Beat-Band überhaupt: The Rattles. Sie spielen die Musik ihrer Vorbilder nach, die für Konzerte nun auch nach Hamburg reisen. So kommt es, dass Reichel viele seiner Stars persönlich trifft. Mit den Beatles pflegt der Blondschoopf gar eine respektvolle Freundschaft. Man leiht sich Instrumente, gibt sich Tipps und trifft sich am Tresen. Auf dem Höhepunkt der Rattles-Mania 1966



erreicht Reichel der Ruf zur Bundeswehr. Es ist das Ende der Band.

Reichel ist als „Urvater aller deutscher Rockmusik“ in die Geschichte eingegangen. Nach der Entlassung aus der Bundeswehr fremdelt er mit der Musik. Nach Monaten der künstlerischen Orientierungslosigkeit erinnert sich Reichel schließlich seiner Herkunft aus dem maritimen Milieu und stellt musikalische Bezüge dazu her. Das Ergebnis: das „Shanty Alb'm“ von 1976 mit Stücken wie z.B. „De Düvel an Bord“, „Hamborger Veermaster“ oder „Das Lied von der Hochseekuh“. „In Shantys finden sich Bruchstücke von Volksliedern aus aller Herren Länder. Die Schiffsbesetzungen klaubten sich in den verschiedenen Häfen populäre Melodien zusammen und vermengten sie. So mischten sich Sprachelemente aus England, Deutschland und Frankreich – bei uns entstand daraus das Norddeutsche Platt. Das findet sich auch auf dem Shanty-Album wieder. „Für mich sind die Seefahrerlieder so eine Art Weltfolklore. Sie haben diese wunderbare

Multi-Kulti-Attitüde“, erklärt

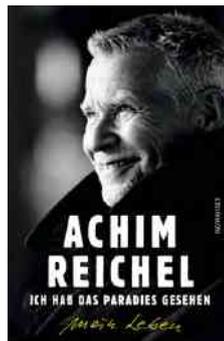
Reichel. Bei der Livepremiere im Hamburger Schauspielhaus bestand die Hälfte des Publikums aus alten Seebären. Reichel wusste, dass er auf dem richtigen Weg war.

Die Seefahrermotive und der Matrosen-

gesang sollten seine Musik fortan stark prägen. Auf den nächsten Alben vertonte er unter anderem die Geschichte des Fliegenden Holländers und die von Klaus Störtebeker. Den größten Hit seiner Karriere lieferte er 1991 mit einer eigenen Komposition, in der es um die Ankunft eines Segelschiffes in einem Paradies mit hübschen Frauen geht. „Aloha Heja He“ heißt der Titel, dessen Melodie heute in fast jedem Fußballstadion gesungen wird. Der Erfolg des Titels macht Achim Reichel zum „Hans Albers der 90er-Jahre“, wie die „Hamburger Morgenpost“ ihn nannte.

| Reise in die Vergangenheit | Nach über 60 Jahren im Musikbusiness legt der sympathische Musiker nun mit „Ich hab das Paradies gesehen“ (eine Zeile aus dem Über-Hit „Aloha Heja He“) seine Autobiografie vor. Verfasst hat er sie – wie auch sonst? – auf einem Frachtschiff. „Meine Frau las von einem Veranstalter, der Reisen auf Frachtschiffen anbietet. Ich fragte an und sah es als Zeichen: Wenn ich einen Platz bekomme, fahre ich mit. Also ging es ab Kamerunkai in Hamburg mit der 'Blue Master 2' nach Namibia.“

Wenn du dich zwei Wochen fast nur mit deiner eigenen Geschichte beschäftigst, dann funktioniert dein Kopf wie ein Türöffner in deine Vergangenheit. Faszinierend war: Mir fielen so viele Dinge, die weg waren, wieder ein“, erzählt Reichel. „Auf so einem Schiff stört dich keiner, und du kannst auch nicht wegrennen.“ Herausgekommen ist eine unterhaltsame und eindrucksvolle Rückschau auf das bewegte und leidenschaftliche Leben eines Musikers, dessen Leuchtturm immer die Seefahrt geblieben ist. |●●●



**Achim Reichel,
Ich hab das Paradies
gesehen –
mein Leben**

Rowohlt Verlag; 416 Seiten; Preis: 24 Euro

| PUBLIKATIONEN |



Aus der Tiefe: Meereswesen zum Anfassen

••• Wohl jeder kennt sie aus seiner Kindheit, als man sie mit großen Augen immer und immer wieder durchblättert und neue Details entdeckte: die raffiniert gestalteten Pop-up-Bücher. Auf jeder aufgefalteten Seite kommt eine kleine Wunderwelt zum Vorschein.

Auch bei Erwachsenen funktioniert dieser „Wow“-Effekt. Der dreidimensionale Bildband „Wunderwesen aus der Tiefe“ begeistert mit faszinierenden und liebevoll gestalteten Motiven der Meeresfauna. Ein Tintenfisch streckt seine Tentakeln empor,

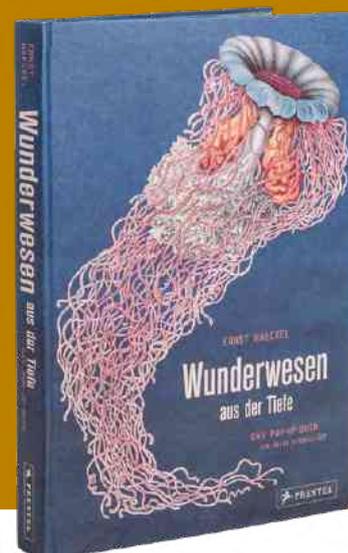
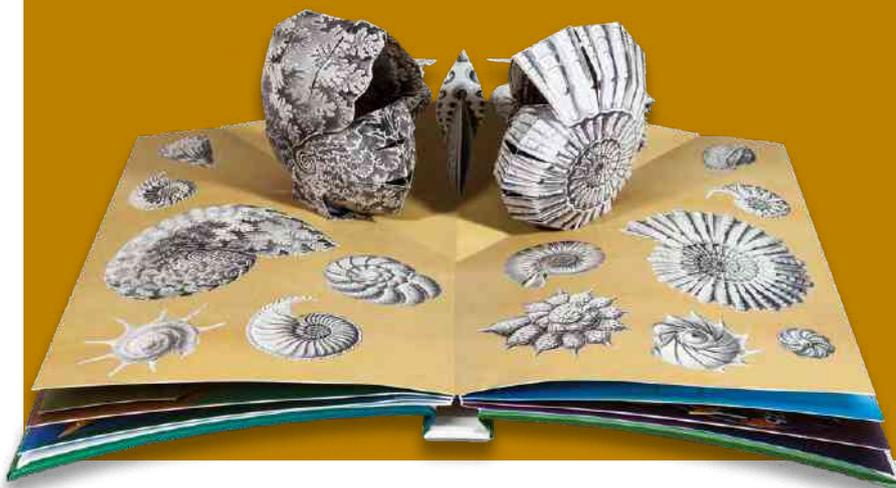
eine Seescheide formt sich zu einer bizarren Kugel auf, eine Scheibenqualle pumpt durch imaginäres Wasser – die detailgenauen Figuren bringen die Vielfalt und Schönheit der bunten Unterwasserwelt im Handumdrehen ans Licht.

Insgesamt umfasst der Bildband sieben lebensechte Darstellungen. Sie alle basieren auf den Zeichnungen der Reihe „Kunstformen der Natur“ von Ernst Haeckel (1834-1919), seinerzeit ein bedeutender Arzt und Biologe – mit ganz viel künstlerischem Talent. Der Professor für Zoologie

und überzeugte Darwinist hatte neben seinem wissenschaftlichen Forschergeist auch ein Auge für die Schönheit und Ästhetik in der Biologie. Sein Werk liefert eine unerschöpfliche Inspirationsquelle und Fundgrube für Künstler und Gestalter.

Die Pop-up-Designerin und Illustratorin Maïke Biederstädt hat den Zeichnungen mit diesem Bildband neues, dreidimensionales Leben eingehaucht.

„Wunderwesen aus der Tiefe“ ist ein Muss für große und kleine Hobbymeeresbiologen. Prädikat: besonders sehenswert.

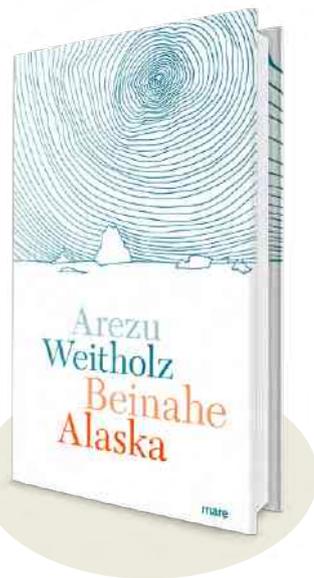
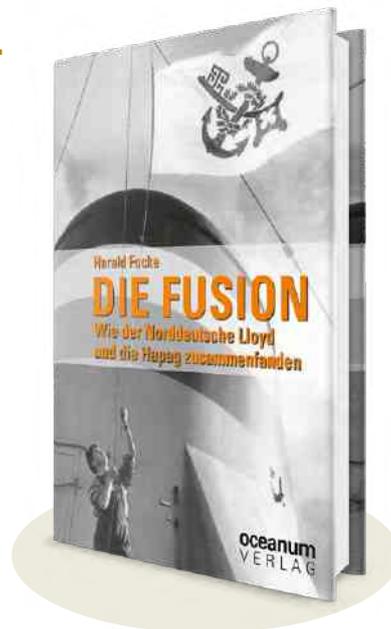


Ernst Haeckel,
Maïke Biederstädt:
Wunderwesen aus
der Tiefe. Prestel
Verlag. 16 Seiten.
24,99 Euro.

Chronik einer Megafusion

●●● Hamburg 1970: Deutschlands größte Linienreedereien, die Hapag und ihr Konkurrent Norddeutscher Lloyd, fusionieren zu Hapag-Lloyd. Die maritime Welt ist damals schwer im Wandel. Der Container erobert die Welt, die Frachtraten sinken, die Passagierschifffahrt ist am Ende – dafür entwickeln sich Kreuzfahrten für die Reedereien zu einem lukrativen Nebengeschäft. Zu dieser Zeit wird die „Elefantenhochzeit“ kammheimlich in der Blankeneser Reemtsma-Villa vollzogen. Doch wie kam es überhaupt zu dem Zusammenschluss? Warum die Geheimniskrämerei? Und was blieb vom Norddeutschen Lloyd? Autor Harald Focke erzählt in der spannenden Chronologie „Die Fusion“, was damals passiert ist und wer im Hintergrund die Fäden zog. Ein maritimes Zeitdokument mit einem kleinen Hauch von Wirtschaftskrimi.

Harald Focke: Die Fusion – Wie der Norddeutsche Lloyd und die Hapag zusammenfanden, Oceanum, 160 Seiten, 19,90 Euro.



Auf der Reise zu sich selbst

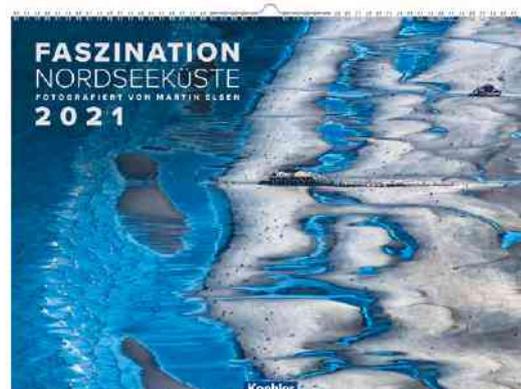
●●● „Wenn man alleine reist, fällt man auf, weil man immer aussieht wie jemand, dem etwas fehlt“: Eine Fotografin, 45, kein Partner, keine Kinder, keine Eltern mehr, geht auf eine Expeditionskreuzfahrt von Grönland nach Alaska. Die Reise ist für sie vor allem eines: die Flucht vor schmerzhaften Erinnerungen und unterdrückten Gefühlen. Die Fahrt verläuft allerdings ganz anders als geplant. Und Weitholz' Protagonistin merkt: Die weißen, weiten Eisflächen bieten ihr gar keine Möglichkeit, sich zu verstecken – vor allem nicht vor sich selbst. „Beinahe Alaska“ ist eine fein gezeichnete Geschichte über die wirren Wege des Lebens und wie befreiend es ist, sich mit dem Unperfekten auszusöhnen. Denn auch das Beinahe-Ankommen kann eine Bereicherung im Leben sein.

Arezu Weitholz: Beinahe Alaska, mareverlag, 186 Seiten, 20 Euro.

Schönheiten von oben

●●● Ob Helgoland, Sylt, Spiekeroog oder St. Peter-Örding: Aus luftigen Höhen wirken die bekannten Nordseemotive besonders beeindruckend – vor allem, wenn sie von Deutschlands bekanntestem Luftbildfotografen Martin Elsen in Szene gesetzt wurden.

Martin Elsen. Faszination Deutsche Nordseeküste 2021, Koehler Verlag, 12 Blätter, 24,90 Euro.



Deutsche Seeschifffahrt

IMPRESSUM

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.: 040/432134-10
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Anzeigen

JDB Media GmbH
Christian Priepke
Tel.: 0176 62 73 11 44
vermarktung@jdb.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2020

Abonnements und Vertrieb

AZM Gehrke GmbH
Abonnementbetreuung
Doris Krüger, Feldstraße 23,
23858 Reinfeld
Tel.: 04533/2077-12
Fax: 04533/2077-21
E-Mail: abo@deutsche-seeschifffahrt.de

Grafik und Lithografie

Lohrengeel Mediendesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

IMO - International Maritime
Organization/Creative Commons
(CC BY 2.0); Gesche Jäger

Druck

Merkur Druck GmbH
Oststraße 49, 22844 Norderstedt

Abonnementpreis

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

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

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

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Druckauflage:
6.000 Exemplare



Geprüfte Auflage
Gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier

Süße Schiffe versenken

| Werbemittel | Ob zu Wasser, zu Kaffee oder zu Tee:

Die Zuckerschiffchen von Familie Schröder aus Osnabrück

schwimmen ganz oben mit. Wie kam es dazu? Text: Claudia Behrend

Ganz genau lässt sich die Geschichte nicht mehr rekonstruieren. Die Familienmitglieder sind sich jedoch einig, dass Adrian Schröder den Einfall hatte. Ein Kunde der Werbeagentur seines Vaters Reinhard suchte nach etwas ganz Besonderem für etwas Alltägliches. Adrian Schröder faltete Papierschiffchen und schlug vor, Schiffchen aus Zucker herzustellen. Die Zuckerfirmen in Deutschland waren begeistert. „Es gab nur ein Problem: Zucker schwimmt nicht“, berichtet Reinhard Schröder. Außerdem hätten die Unternehmen für die Rechte zwar viel Geld bezahlt, es wäre aber nie zur Produktion gekommen.

| Raffiniertes Rezept | Genau das aber war das Ziel. Also beantragten die Schröders ein künstlerisches Copyright und fingen an zu tüfteln. Irgendwann wurden Verfahrenstechniker, Schiff- und Maschinenbauer sowie die Zuckerindustrie konsultiert, um auszuklügeln, wie der richtige Gewichtsschwerpunkt erreicht wird und ein Hohlraum entsteht. Der Aufwand: immens. Sie machten trotzdem weiter. „Nach einigen Jahren kam der Point of no return“, erklärt Reinhard Schröder.

Irgendwann stand dann auch die Rezeptur: „Der Zucker wird hier nicht gepresst, sondern gekocht und in Positiv-Ne-



Untergangsszenario.

Zwischen 0 und 40 Sekunden dauert es, bis der süßende Bo(ol)ten-Stoff im Heißgetränk versinkt.

gativ-Form in eine Maschine gegossen.“ Den ersten Prototyp goss ein Zuckerbäcker, und schließlich gab es tatsächlich ein Schiffchen, das oben schwamm. Gleich folgte allerdings die nächste Hürde: In Deutschland fand Reinhard Schröder keinen Partner. Doch während es hierzulande gerade mal drei Zuckerfabriken gibt, ist Indien der weltgrößte Produzent. Den Zucker einfach zu importieren, war damals nicht möglich: „Aufgrund

des Zuckerkartells hätte uns das 200 Euro pro Tonne Strafgeld gekostet“, erläutert Reinhard Schröder. „Als ‚süßes Werbemittel‘ waren es aber nur 20 Euro pro Tonne.“

| Cleveres Kalkül | Nach langen Verhandlungen entschied man sich schließlich für die Herstellung in Indien und gründete ein Joint-Venture. Die extra in Deutschland gebaute Maschine kann pro Jahr 400 Millionen Zuckerschiffchen unter Einhaltung des International Food Standard (IFS) produzieren. Bevor sie jedoch in Betrieb gehen konnte, gab es noch einige Unwägbarkeiten: „Der Strom fiel aus, und Luft und Wasser waren verschmutzt“, erinnert sich Schröder. Fünf Jahre und acht Millionen Euro später war es dann endlich so weit: Der erste 40-Fuß-HC-Container wurde nach Hamburg verschifft.

„Fans sind vor allem Frauen und Kinder“, berichtet Reinhard Schröder, der sich über Jahre intensiv weltweit um Marketing und Vertrieb gekümmert hat und diverse Deals mit großen Supermarktketten machte, dann aber schwer erkrankte und das Geschäft ruhen lassen musste. Inzwischen ist er wieder fit und der jüngere Sohn Niklas Schröder dabei, das Geschäft wiederzubeleben. „Ich setze vor allem auf neue Vertriebswege über E-Commerce“, so Niklas Schröder, „denn keiner braucht Zuckerschiffchen, aber alle mögen sie.“ ●●●

Wir setzen maritime Highlights



LESEN SIE JETZT

REGELMÄSSIG DAS

PREMIUMMAGAZIN

Deutsche Seeschiffahrt

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

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



Spende und werde ein Teil von uns.
[seenotretter.de](https://www.seenotretter.de)

OHNE
DEINE
SPENDE
GEHT'S
NICHT

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

    [#teamseenotretter](https://www.instagram.com/teamseenotretter)



— Spendenfinanziert —