

Deutsche Seeschifffahrt

3. Quartal 2021

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



12 | POLITIK

Bundestagswahl: Was die Parteien mit der Schifffahrt vorhaben



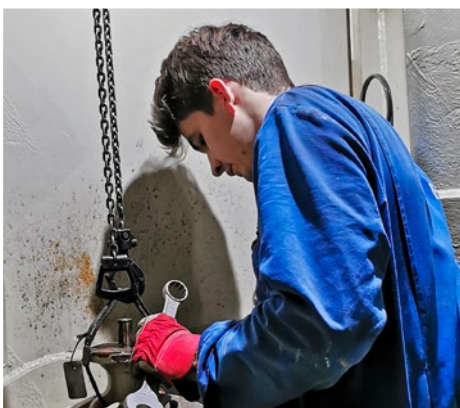
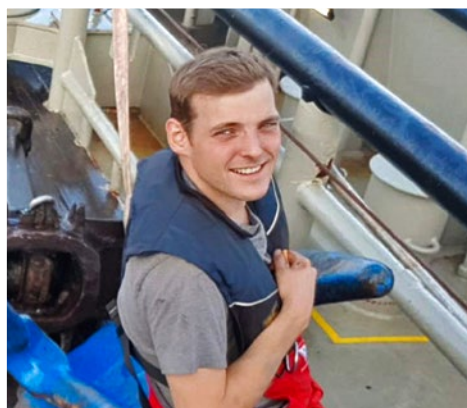
30 | OFFENSIVE

Warum die Hamburger Schulte-Gruppe ihre LNG-Kompetenz konsequent ausbaut



46 | SKANDAL

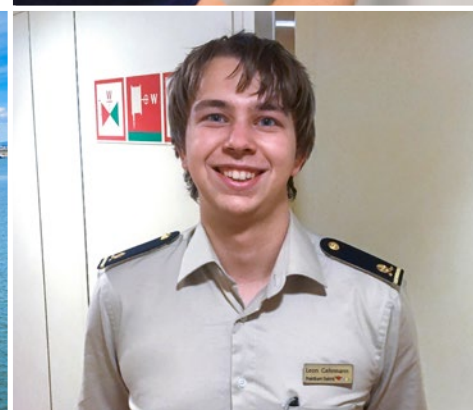
Unschuldig in Haft: Das bewegende Schicksal von Kapitän Lasota



18 | AUSBILDUNG

Meer als ein Job

Attraktive Karrierechancen an Bord und an Land





Climate Protection
CO₂ Strategy
Collective Bargaining
Arctic Shipping
Maritime Training and Know-how
Rescue at Sea
Piracy

Logistics
Legal Advice
Cyber Security
Ship Recycling Convention
Offshore Service Code
Alternative Fuels
Ship Safety
Verified Gross Mass
Sulphur Cap 2020

Funding Programmes
Free Trade
Ballast Water Convention
Sanctions
Digitalisation
Smart Shipping
Migrants in the Med
Competitive Conditions
LNG

A STRONG VOICE FOR MARITIME SHIPPING

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

VDR German Shipowners' Association

www.reederverband.de/en

Foto: Joerg Schwalfenberg



Seeleute verdienen unseren Schutz

••• Bei all den menschlichen Dramen, die wir in den vergangenen anderthalb Jahren über Seefahrer in der Coronapandemie gehört und gelesen haben: Der Fall des polnischen Kapitäns Andrzej Lasota, der fälschlicherweise des Drogenhandels beschuldigt wurde und ohne Urteil, Anhörung oder Beweise fast zwei Jahre in mexikanischen Gefängnissen verbrachte (siehe Bericht ab Seite 46), hat mich wohl am meisten bewegt.

Ich gebe zu, ich bin in diesem Fall persönlich betroffen, weil es um einen Seemann aus unserem Unternehmen geht. Ich hatte deshalb das sehr zweifelhafte Vergnügen, in so gut wie allen Details mehr oder weniger machtlos miterleben zu müssen, wie sich dieses Drama über Monate immer weiter hinzog, ohne dass ein Ende absehbar war. Wer meine Leidenschaft für Seefahrt und Seefahrer kennt, weiß, wie schwer mir das gefallen ist.

Nun endlich ist Kapitän Lasota freigekommen – ein Grund zum Feiern. Sein Fall aber wirft ein Schlaglicht auf eine unheilvolle Entwicklung in der internationalen Seeschifffahrt. Immer wieder werden Seeleute in bestimmten Staaten Opfer von Justizwillkür. Immer wieder werden sie grundlos verantwortlich gemacht für Straftaten, die sie nicht begangen haben.

Sich gegen solche Anschuldigungen zu wehren, ist mühsam. Der Seefahrer allein ist machtlos. Gegen Korruption, Vetternwirtschaft und fehlendes Rechtsstaatsbewusstsein kommt ein Einzelner nicht an. Es braucht ein breites Netzwerk aus vielen Beteiligten, es erfordert enormen zeitlichen und

teilweise auch finanziellen Aufwand, um den Betroffenen zu helfen. Wir haben es selbst erlebt und sind sehr dankbar, dass sich, im Stillen oder ganz öffentlich, so viele Menschen und Institutionen für Kapitän Lasota eingesetzt haben. Er würde sonst wohl heute noch in einem Knast in Mexiko sitzen.

Es ist gut, dass im Zuge der Pandemie Seeleute etwas mehr Aufmerksamkeit bekommen haben. Auf wenige Berufe hatte das Coronavirus so starke Auswirkungen. Auch jetzt kämpfen wir darum, Crewwechsel zu ermöglichen und Seefahrer für impfen. Die Kriminalisierung der Seeleute aber, die gab es schon vor der Pandemie, und sie wird wohl leider nicht mit dem Virus verschwinden. Nicht nur, aber auch, weil wir alle davon abhängen, dass die Männer und Frauen an Bord ihren Job unbehelligt leisten können, sollten wir uns dafür einsetzen, dass wir besser vorbereitet sind. In den konkreten Fällen – und mit Netzwerken und Maßnahmenplänen, ausgearbeitet etwa auf Ebene unserer Weltseeschifffahrtsorganisation IMO.

Es kann nicht sein, dass ein Seefahrer Sorge davor haben muss, mit seinem Schiff in einem Hafen festzumachen. Die Seeleute verdienen unseren Schutz.

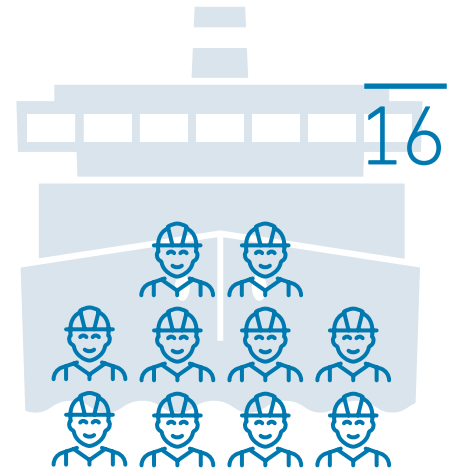
Ihr

Alfred Hartmann
Präsident, Verband Deutscher Reeder

Inhalt



Foto: © Deutscher Bundestag / MELDEPRESS/AMS

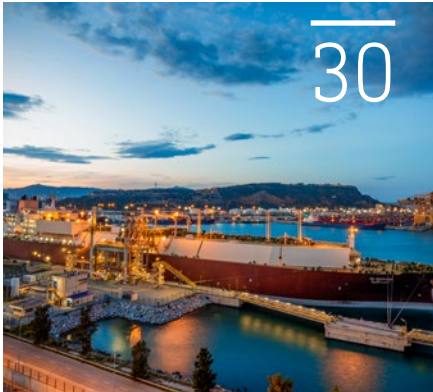


MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 12 POLITIK**
Zur Bundestagswahl: Maritime Experten der Fraktionen über ihre Agenda für die Seeschifffahrt
- 16 STANDORT**
Studie des Wirtschaftsministeriums unterstreicht die Bedeutung der Schifffahrt
- 18 EXTRA: AUSBILDUNG**
Auf See und an Land: Attraktive Karrierechancen für Nachwuchskräfte
Kommentar von Ralf Nagel
- 26 PANDEMIE**
Trotz gemeinsamer Anstrengungen von Reedereien und Gewerkschaften: Das Crewwechsel-Problem bleibt virulent

MARITIME LOGISTIK

- 28 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 30 REEDEREIEN**
Die Hamburger Schulte Group nutzt ihr Know-how und engagiert sich verstärkt im LNG-Segment
- 34 JUBILÄUM I**
Feiern trotz Krise: 25 Jahre AIDA Cruises – die Erfolgsgeschichte des Cluburlaubs an Bord geht weiter
- 38 SMART SHIPPING**
Satellitentechnik: Wie die mittelständische Reederei Held ihre Schiffs-IT fit für die Zukunft macht



MARITIMES LEBEN

44 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

46 SKANDAL

Zu Unrecht in mexikanischer Haft:
Die bewegende Geschichte von
Kapitän Andrzej Lasota

49 JUBILÄUM II

50 Jahre Reederei Claus-Peter
Offen: Der Weg zum bedeutenden
Player im Containersegment

52 PARTNERSCHAFT

Kurs Nachhaltigkeit: Warum Profi-
segler Boris Herrmann und Hapag-
Lloyd so gut zusammenpassen

PORTFOLIO

40 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

42 VERSICHERUNGEN

Schiffsversicherer unter Druck:
Steigen jetzt die Prämien?

RUBRIKEN

6 LUFTBILD

Blick aus dem All

8 PROFILE

Personalien aus der
maritimen Wirtschaft

54 PUBLIKATIONEN

Neue Bücher

43 IMPRESSUM

Herausgeber und Redaktion

Grüne Ernte in koreanischen Gewässern

••• Die weltweite Nachfrage nach Seetang steigt. Deshalb ist dieses Bild, das einen Teil von Südkorea zeigt, nicht ungewöhnlich. Schätzungen zufolge produziert das Land mittlerweile bis zu 1,7 Millionen Tonnen Seetang pro Jahr.

Der Algenanbau hat in vielen der Buchten und Meerengen, die die vielen kleinen Inseln des Wando County voneinander trennen, deutliche Spuren hinterlassen. Die Farben sind hier ein wenig bearbeitet, um die Merkmale besser sichtbar zu machen. An einigen Stellen spiegeln

die helleren und dunkleren Töne die Wassertiefe wider (dunkler ist tiefer); in Küstennähe sieht man Schwebstoffe aus Flüssen.

Mit ihren warmen Temperaturen und mäßigen Gezeiten bieten die flachen Gewässer eine ideale Umgebung für die Aufzucht von Seetang. Er wird oft an Seilen gezüchtet, die mit Bojen nahe der Oberfläche schwimmend gehalten werden. Die Technik stellt sicher, dass der Seetang nahe genug an der Oberfläche bleibt, um bei Flut genügend Licht zu bekommen,

aber bei Ebbe nicht am Bodenschrammt.

Etwa 90 Prozent aller Algen, die der Mensch weltweit etwa in Suppen oder Sushi konsumiert, werden in Farmen angebaut. Das ist für die Umwelt von Vorteil: Die Algenzucht hat einen geringen ökologischen Fußabdruck, da sie kein frisches Wasser oder Dünger benötigt.

Außerdem wird dadurch CO₂ gebunden.





Foto: NASA

| PROFILE |



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



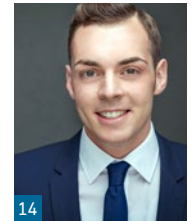
11



12



13



14

SCANDLINES

Neuer CEO der deutsch-dänischen Fährreederei Scandlines wird **1 Carsten Nørland**. Er folgt auf Søren Poulsen Jensen, der die Position über zehn Jahre innehatte. Nørland war bisher Senior Vice President für Internationales beim Brauereikoncern Royal Unibrew. Scandlines-Aufsichtsratschef Vagn Sørensen würdigte die „hervorragende Arbeit“ von Poulsen Jensen.

DAL

Die von der Familie von Rantzau geführte Hamburger Reederei Gruppe Deutsche Afrika-Linien (DAL) bekommt eine neue Geschäftsführung. Der bisherige Finanzchef **2 Dr. Michael Triskatis** übernimmt die

Verantwortung, **3 Ralf Stüwe** kümmert sich als Director Liner Services ums operative Geschäft. Der bisherige Geschäftsführer Ken Soerensen hat das Unternehmen verlassen.

ERCK RICKMERS

Neuer CEO der Hamburger Erck-Rickmers-Gruppe ist der bisherige CFO **4 Friedrich Lass-Hennemann**. Der Finanzexperte ist seit fünf Jahren bei Rickmers und war davor sieben Jahre bei Hapag-Lloyd. Sein Nachfolger als Finanzchef wird der bisherige Leiter des Controllings, **5 Jacob Isenberg**.

ICS

Nachfolger von Esben Poulsen als Vorsit-

zender des Weltree-derverbands International Chamber of Shipping wird im Juni 2022 **6 Emanuele Grimaldi**. Grimaldi ist Chef der Grimaldi-Gruppe (u.a. Fährschiffe, Autotransporter) mit Hauptsitz in Neapel und seit 2017 ICS-Vize.

ROLLS-ROYCE

Die Energieexpertin **7 Jasmin Staiblin** leitet seit Neuestem den Aufsichtsrat von Rolls-Royce Power Systems und MTU Friedrichshafen. Die Physikerin und Elektrotechnikerin war bis 2018 CEO des Schweizer Stromproduzenten Alpiq.

EMPA

Kapitän **8 Erik Dalege** ist neuer Präsident der Euro-

pean Maritime Pilots Association, des Dachverbands der europäischen Lotsen. Der Vorsitzende der Bundeslotsenkammer folgt bei der EMPA auf den Norweger Stein Inge Dahn. Der Verband vertritt die Interessen von rund 4.500 See- und Hafenlotsen.

VOITH

Neuer Chef der Division Mobility und Mitglied der Geschäftsleitung von Voith Turbo ist seit 1. Juni **9 Martin Wawra**. Er ist seit 1994 bei dem Maschinenbauer und war zuletzt China-Geschäftsführer.

ALFA LAVAL

Der Schifffahrtsbetriebswirt **10 Torben Taeger** ist neuer Ma-

rine Division Manager für Mitteleuropa bei Alfa Laval. Er kommt vom norwegischen Schiffsausrüster Wilhelmshens Ships Service. Alfa Laval produziert für die Schifffahrt u.a. Entsalzungsanlagen, Kühlsysteme und Scrubber.

UK CHAMBER

Von kleinen zu großen Schiffen: Mehr als elf Jahre war sie für die Royal Yachting Association tätig. Im Oktober wird **11 Sarah Treseder** Chief Executive des britischen Reederverbands UK Chamber of Shipping. Sie übernimmt damit die Nachfolge von Bob Sanguinetti.

BOLUDA

12 Mark van Dongen steigt als Chief Com-

mercial Officer bei Boluda Towage, der Schlepperreederei der spanischen Boluda-Gruppe, ein. Er verfügt über 25 Jahre Erfahrung im maritimen Sektor.

VDR

Neu an Bord beim Verband Deutscher Reeder sind **13 Christian Naegeli** und **14 Sebastian Ebbing**. Naegeli kommt von Hapag-Lloyd. Er ist in der Nachfolge des verstorbenen Wolfgang Hintz Referent für Schiffssicherheit, Nautik, Technik und Umweltschutz. Ebbing betreut beim VDR die Themen Klimaschutz, Treibstoffe, Innovation und Förderung und war bisher für die Reederei Claus-Peter Offen tätig.



Deutsche Seeschiffahrt – ein starkes Jahrzehnt

••• „Best of Decade“ heißt die Auszeichnung, die im Rahmen des ICMA (International Corporate Media Award) in diesem Jahr erstmals vergeben wurde. Die Jury des International Editorial Design & Research Forum würdigt damit Leistungen, die auch über einen längeren Zeitraum Bestand haben. Unter den ausgezeichneten Magazinen war auch die „Deutsche Seeschiffahrt“, die in der Vergangenheit bereits zahlreiche ICMA-Auszeichnungen gewinnen konnte. In der Kategorie „Custom Media“ fand die Jury die Titelstory zum Teetransport ausgesprochen gelungen und die Fotoreportage über eine Winterpassage durch den Nord-Ostsee-Kanal „besonders spektakulär“. In der Kategorie „Cover und Coverstory“ überzeugte die Geschichte zum 100. Geburtstag der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt.



Am Bereich Seefahrt, Anlagentechnik und Logistik in Warnemünde der Hochschule Wismar ist zum 01.03.2023 folgende Stelle zu besetzen

Professur W2 „Thermische Anlagen/Verbrennungskraftmaschinen und Turbinen“

Die Ausschreibung richtet sich an Bewerberinnen und Bewerber mit einem abgeschlossenen einschlägigen Hochschulstudium, die praktische Erfahrungen in der Großmotorenentwicklung oder im Großmotorenbau vorweisen und vorzugsweise Inhaberin oder Inhaber eines Befähigungszeugnisses für den technischen Schiffsdienst auf Managementebene gemäß STCW-Übereinkommen sind oder eine vergleichbare Praxiserfahrung und Qualifikation auf diesem Fachgebiet haben. Die Bewerberinnen und Bewerber müssen über eine besondere Befähigung zur wissenschaftlichen Arbeit verfügen, die nach dem LHG M-V in der Regel durch die Qualität einer Promotion oder gleichwertige wissenschaftliche Leistungen nachgewiesen wird. Eine pädagogische Eignung wird vorausgesetzt.

Eine mindestens fünfjährige berufliche Praxis, von der mindestens drei Jahre außerhalb des Hochschulbereiches in der industriellen Forschung oder Entwicklung ausgeübt worden sind, ist nachzuweisen. Es werden fundierte theoretische Kenntnisse und praktische Erfahrungen auf dem Gebiet des Betriebes, der Entwicklung und des Baus von Großmotoren und deren Anlagen im maritimen und im industriellen Bereich besonders auf dem Gebiet der Schiffsantriebsanlagen sowie der Wärmekraftmaschinen und Stationäranlagen in der Offshore Industrie und in der Energiewirtschaft gefordert. Kenntnisse und Erfahrungen auf den Gebieten Thermodynamik, Wärmeübertragung und Maschinendynamik von Verbrennungskraftmaschinen sollen vorhanden sein.

Die Lehraufgaben für diese Professur umfassen besonders folgende für die Besonderheiten der seefahrtbezogenen Ausbildung am Standort Warnemünde relevante Systeme sowie aktuelle und zukunftsweisende Fachgebiete:

- Schiffshaupt- und Schiffshilfsantriebe insbesondere langsam laufende Zweitakt-Kreuzkopf- Dieselmotoren und mittelschnell laufende Viertakt- Dieselmotoren
- Motorbasierte Antriebs- und Energieanlagen im Offshorebereich und im industriellen Landeinsatz und Stationäranlagen, wie Spitzenlastkraftwerke und GenSet-Mehrmotorenanlagen
- Konventionelle und moderne Brennverfahren, wie Common Rail, Dual Fuel, Otto-Gas-Verfahren, Hochdruckgaseinblasung
- Konventionelle und moderne Kraftstoffe von Verbrennungskraftmaschinen, wie HFO, MDO, MGO, Biokraftstoffe, LNG, LPG, Wasserstoff und Prozessgase
- Emissionsverhalten unter Berücksichtigung von Brennverfahren, Brennstoff und Applikation
- Konstruktiver, struktureller und funktionaler Aufbau von Wärmekraftanlagen und deren Versorgungssysteme
- Interne und externe wirkungsgradsteigernde Maßnahmen, wie Wärmebilanzmanagement, Combined Cycle, Turbo Compounding und Nutzung von Gasexpandern
- Entwicklung von Anlagenapplikationen für den spezifischen Anwendungsfall unter Berücksichtigung von Anforderungsspezifikationen, Gesetzgebungen und Klassifikationsvorschriften sowie Anpassung von anlagenrelevanten Versorgungssystemen an die Anwendungsbedingungen
- Betriebsverhalten, Regelung und Dynamik von Wärmekraftmaschinen sowie ihre Integration im Gesamtsystem und ihre Interaktion mit den angrenzenden Systemen, wie Propulsion, Schiff oder Energienetz insbesondere FPP und CPP Anwendungen
- Lebenszyklusbetrachtung und ökologische Gesamtbilanzierung von Antriebsanlagen/-systemen

Durch die Professur sind ebenso besonders die nach dem STCW-Übereinkommen geforderten Inhalte zu vertreten, wie:

- Betrieb der Schiffshauptmaschinen und der damit verbundenen Leitsysteme
- Leitung des Betriebes von Schiffsantriebsanlagen
- Bedienung, Überwachung und Beurteilung der Schiffsantriebsanlagen
- Aufrechterhaltung der Sicherheit von Schiffsantriebsanlagen

Die Lehraufgaben umfassen auch die Durchführung von praktischen Laborübungen und Simulatorübungen sowie die Betreuung von Projekten, Praktika, Bachelor- und Masterarbeiten.

Die Bewerberinnen und Bewerber müssen bereit und in der Lage sein, Lehrveranstaltungen im Grundlagenstudium und in anderen Studiengängen an der Hochschule Wismar zu übernehmen. Darüber hinaus sind die Fachgebiete in der Weiterbildung und der anwendungsorientierten Forschung zu vertreten. Sie müssen befähigt sein, Lehrveranstaltungen sowohl in der Aus- und Weiterbildung als auch in internationalen kooperativen Studiengängen in deutscher und in englischer Sprache durchführen zu können.

Eine aktive Kooperation mit der regionalen Wirtschaft sowie die Bereitschaft zu interdisziplinärer Zusammenarbeit innerhalb und außerhalb der Hochschule wird erwartet. Die Bereitschaft zur Mitarbeit in der akademischen Selbstverwaltung wird vorausgesetzt. Es wird die Mitarbeit in den nationalen und internationalen maritimen und industriellen Fachgremien bei der Entwicklung von Regularien und Vorschriften gefordert. Wünschenswert sind daher Erfahrungen mit nationalen und internationalen Regularien und Vorschriften.

Nähere Auskünfte erteilt der Vorsitzende der Berufungskommission, Prof. Dr.-Ing. Achmed Omar (0381-4985852; achmed.omar@hs-wismar.de). Die Professur wird im Beamtenverhältnis auf Lebenszeit, auf Zeit oder im Angestelltenverhältnis besetzt. Die Probezeit beträgt 2 Jahre. Hinsichtlich der allgemeinen Einstellungs Voraussetzungen wird auf § 58 LHG M-V verwiesen.

Gemäß Gleichstellungsgesetz M-V sind Frauen ausdrücklich aufgefordert, sich zu bewerben. Schwerbehinderte werden bei gleicher Eignung bevorzugt eingestellt. Die Hochschule ist als Familiengerechte Hochschule zertifiziert und unterstützt die Beschäftigten bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

Bewerbungskosten werden von der Hochschule Wismar nicht übernommen. Dies gilt auch für evtl. Gespräche. Bewerbungen mit entsprechenden Unterlagen, inkl. Nachweis der wissenschaftlichen Qualifikation (insbesondere Publikationsliste), senden Sie bitte elektronisch als ein PDF-Dokument bis zum **26.08.2021** ausschließlich an: personalabteilung@hs-wismar.de, Stichwort: **78 600 011**





Flottenerneuerung. Die deutschen Reedereien Hapag-Lloyd, Essberger, Briese und Hartmann planen Schiffskäufe.

Neubauten für deutsche Reeder

●●● Die deutliche Erholung der Schifffahrtsmärkte macht's möglich: Gleich mehrere namhafte deutsche Reedereien haben in jüngster Zeit angekündigt, ihre Flotten durch Neubauten zu verstärken. So hat die Linienreederei Hapag-Lloyd weitere sechs Großcontainerschiffe mit einer Kapazität von über 23.500 Standardcontainern in Auftrag gegeben. Die Schiffe mit LNG-Antrieb ergänzen einen Vorauftrag im gleichen Umfang. Finanziert wird über einen syndizierten „Green Loan“.

Ebenfalls mit LNG betrieben werden können die vier Chemikaliertanker, die die traditionsreiche Hamburger Tankerreederei John T. Essberger geordert hat. Die Schiffe sind um 30 Prozent effizienter als ältere Designs und verfügen über

Landstromanschlüsse. Essberger hat eine Option auf vier weitere dieser Tanker mit Edelstahl tanks und 1A-Eisklasse.

Insgesamt acht Container-Feeder umfasst nun das Orderbuch der Leeraner Briese Schifffahrt bei chinesischen Werften. Die Schiffe (4 x 1.800 TEU und 4 x 1.930 TEU) sollen ältere Frachter ersetzen, die zwischen 13 und 17 Jahre alt sind.

Gleichfalls in Leer beheimatet ist die Reederei Hartmann, die Verträge über den Bau dreier 40.000 m³-LPG-Tanker mit einer chinesischen Werft abgeschlossen hat. Die Schiffe verfügen über Dual-Fuel-Antriebe. Branchenexperten schätzen den Marktwert auf jeweils gut 46 Millionen Dollar. Die Ablieferung soll 2023 erfolgen.

Foto: © MicroStudio - stock.adobe.com, Hapag-Lloyd, Essberger, Briese, Hartmann

Norwegisches Kapital für Oskar Wehr

●●● Die Hamburger Traditionsreederei hat in Norwegen eine Beteiligungsgesellschaft gegründet. In die neue Firma namens Selmer Bulk werden acht Handysize- und zwei Supramax-Bulker eingebracht.

Gesamtvolumen: gut 100 Millionen Dollar. Oskar Wehr hält 25 Prozent der Anteile und kümmert sich um das technische Management. Reederei-CEO Thomas Wehr nannte das Geschäft den ersten Schritt

zum Einstieg in den norwegischen Projektmarkt. Man wolle so die betreute Flotte ausbauen.

www.wehrship.de

Bulker. Der 2009 gebaute Frachter „Anni Selmer“ ist Teil des Deals.



Foto: Von Alf van Beem - Eigenes Werk, CC0, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Anni_Selmer.jpg, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Anni_Selmer.jpg

Brancheninitiative für Ammoniak

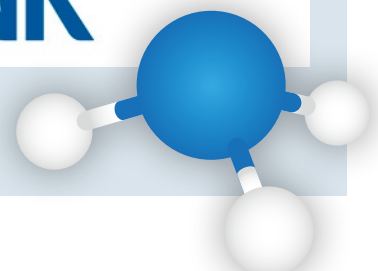
●●● ClassNK und weitere 22 Branchenvertreter haben eine „Gemeinsame Studie“ ins Leben gerufen, um gemeinsame Fragen zu Ammoniak als alternativem Schiffskraftstoff zu untersuchen und sich auf die Dekarbonisierungsziele der IMO vorzubereiten.

Dazu gehören die Bereiche Energie, Bergbau, Energieversorger, Chemie, Terminal, Schifffahrt, Schiffbau, Herstellung und Bunkerung. Mit von der Partie ist unter anderem der Motorenhersteller MAN Energy Solutions.

www.classnk.or.jp

ClassNK

Schiffsantrieb. Ammoniak gilt als eine besonders vielversprechende Treibstofflösung.

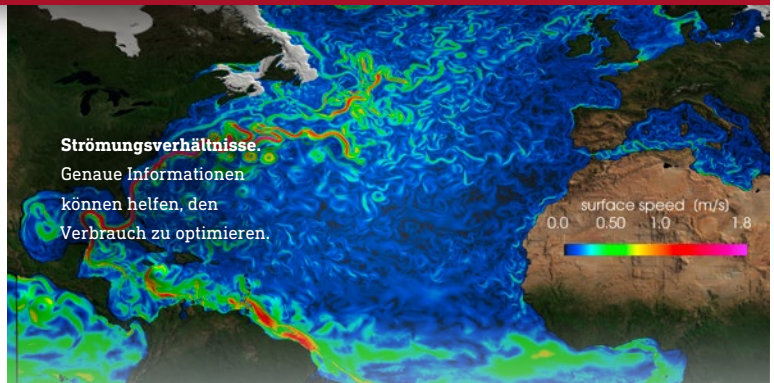


DNV hilft bei EEXI-Berechnung

••• Die Klassifikationsgesellschaft DNV hat einen EEXI-Rechner eingeführt – ein digitales Tool, das Reedereien bei der Einhaltung des kommenden Energy Efficiency Existing Ship Index unterstützt. Der EEXI Calculator wurde speziell für großvolumige Schiffssegmente wie Tanker, Bulker und Container entwickelt und kann auf Basis der vom Kunden hochgeladenen Daten eine EEXI-Berechnung und die technische Datei erstellen. www.dnv.com



Foto: DNV



Routenoptimierung mit künstlicher Intelligenz

••• Der Schiffsverkehr ist weltweit für etwa 2,5 Prozent der globalen Kohlendioxidemissionen verantwortlich. Beim RASMUS-Projekt von GEOMAR und TrueOcean geht es um die gezielte Optimierung von Schiffsrouten, um erhebliche Mengen CO₂ einzusparen. Weitere Projektpartner sind die Schulte

Group und die Briege Schifffahrt GmbH. Das Projekt wird mit 625.000 Euro gefördert. Das Kieler Cleantech-Startup TrueOcean untersucht zusammen mit Forschern und Reedereien die Optimierung von Schiffsrouten entlang kleinräumiger Wirbel, sogenannter Eddies.

www.geomar.de

Foto: GEOMAR

**PRODUKTE: MADE IN SAARLAND!
SERVICE: WELTWEIT!**

**ÖLNEBELDETEKTOREN UND
CONDITION MONITORING SYSTEME**

SCHALLER 
AUTOMATION

OUR PASSION. YOUR SAFETY.

- since 1956 -

www.schaller-automation.com



Sie haben die Wahl

| Ausblick | Ende September wählt Deutschland. Wir haben die schiffahrtspolitischen Sprecher der Bundestagsfraktionen gefragt: Was wollen Sie in der nächsten Wahlperiode durchsetzen?

Zwei Dinge sind gewiss, wenn die Bundesbürger am 26. September wählen: Die nächste Kanzlerin heißt nicht mehr Angela Merkel. Doch auch die nächste Regierung wird dafür Sorge tragen müssen, dass Deutschland einer der weltweit wichtigsten Schifffahrtsstandorte bleibt. Für das Land in der Mitte Europas spielt der internationale seewärtige Handel eine Schlüsselrolle. Die Position steht unter hohem Wettbewerbsdruck. Wer auch immer demnächst in Berlin das Sagen hat, wird die Konkurrenzfähigkeit des Standorts für die maritime Wirtschaft weiter stärken müssen.

Die Seeschifffahrt ist und bleibt für Deutschland der entscheidende Verkehrsträger zur Anbindung an den Welthandel. 60 Prozent der deutschen Warenexporte gehen über den Seeweg, 70 Prozent des innereuropäischen Warenverkehrs laufen über den Kurzstrecken-Seeverkehr. Voraussetzung für den Export deutscher Produkte in alle Welt ist insbesondere der Import von Rohstoffen und Vorprodukten. Auch die weiteren Importe kommen zu einem erheblichen Anteil ebenfalls über den Seeweg. Für unsere Industrien und die Versorgung der Bevölkerung ist gerade in Zeiten einer historischen Pandemielage

die Sicherung von Lieferketten von herausragender Bedeutung.

| Wettbewerbsfähigkeit stärken | Der Politik fällt dabei die Aufgabe zu, die Rahmenbedingungen so zu stecken, dass die Schifffahrt in Deutschland eine Zukunft hat. Um nur zwei Beispiele zu nennen: Konkret gehört dazu, die Tonnagesteuer nicht nur beizubehalten, sondern auszubauen – etwa im Bereich der Schiffsmanagement-Dienstleistungen. Zur Wettbewerbsfähigkeit gehört auch die Senkung des Steuersatzes für alle Arten der Versicherungssteuer auf Seeschiffsversiche-



rungen auf drei Prozent, um Schifffahrtsdienstleistungen am Standort zu sichern und auszubauen. Weitere wichtige Themen: die Grundlagen für Schiffsfinanzierung etwa im Blick auf Investitionen für den Klimaschutz neu zu legen und die Ausbildung zukunftsfähig auszurichten.

Folgt man den Ankündigungen der Parteien – und den aktuellen Umfragen –, werden in der nächsten Bundesregierung je nach Konstellation entweder die Union, die SPD, Bündnis 90/Die Grünen, die Linke oder die FDP vertreten sein. Vor diesem Hintergrund haben wir die schifffahrtspolitischen Sprecher der jeweiligen Bundestagsfraktion gefragt, was sie in der nächsten Wahlperiode durchsetzen wollen. Lesen Sie hier und auf der nächsten Doppelseite die Antworten – und bilden Sie sich selbst Ihre Meinung, denn: Sie haben die Wahl. |...

Die Frage: Deutsche Seeschifffahrt – was wollen Sie in der nächsten Wahlperiode durchsetzen?

CDU

„AM GESAMTPAKET ZUR STÄRKUNG DER WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT FESTHALTEN“

... In Deutschland werden die modernsten und klimafreundlichsten Schiffe der Welt gebaut. Dennoch leidet die europäische Schiffbauindustrie unter der zunehmenden Wettbewerbsverzerrung auf dem Weltmarkt durch China. Ich will mich in der nächsten Wahlperiode dafür einsetzen, dass die europäische Binnennachfrage gestärkt wird. Europa darf nicht in eine Subventionsspirale geraten. Das ist auch für die Erreichung der mittel- und langfristigen Klimaschutzziele wichtig. Schiffe fahren durchschnittlich 20 bis 30 Jahre auf den Weltmeeren.

Klar ist: Der Verkehrssektor muss einen großen Beitrag zur Klimawende leisten. Mit modernster und klimafreundlicher Technologie aus Deutschland kann das gelingen. Der Green Deal muss für die Transformation zur CO₂-neutralen Schifffahrt genutzt werden. Auch Deutschland muss seinen Beitrag zur Förderung von alternativen Antriebskonzepten leisten und bereits bestehende Förderprogramme noch weiter ausbauen. Dafür muss auch eine nachhaltige Schiffsfinanzierung aus Deutschland bereitgestellt werden.

Um international auch im Hafenbereich wettbewerbsfähig zu bleiben, muss das Projekt „German Ports“ weiter vorangetrieben werden, die erfolgreichen Förderprogramme „IHATEC“ und „Digitale Testfelder Häfen“ müssen weiterlaufen. Das während der Coronapandemie eingeführte Verrechnungsmodell zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer muss gemeinsam mit den Bundesländern dauerhaft eingeführt werden.

Um den Schifffahrtsstandort Deutschland attraktiv zu halten, muss an dem Gesamtpaket zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt festgehalten werden, konkret am Lohnsteuereinbehalt und an der Schiffsbesatzungsverordnung. Darüber hinaus müssen in einem „Round Table“ Konzepte erarbeitet werden, um die maritime Ausbildung auch in Zukunft attraktiv zu halten.

Neben der Seeschifffahrt ist die Zukunft der Binnenschifffahrt zentral. Das Ziel: Der Warentransport soll noch stärker auf die anderen Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraßen aufgeteilt werden. Die Wasserstraßen müssen deshalb in den nächsten Jahren erneuert und ausgebaut werden. Das ist ein weiterer wichtiger Beitrag zum Erreichen der Klimaziele.



Rüdiger Kruse. Der 60-jährige Hamburger ist seit 2009 Mitglied des Bundestags und u. a. Mitglied im Haushaltsausschuss. Seit 2015 ist Kruse Beauftragter für die maritime Wirtschaft seiner Fraktion.



„FÜR DIE ZUKUNFTSFÄHIGKEIT DER SEESCHIFFFAHRT BRAUCHEN WIR AUCH NEUE KONZEPTE FÜR DIE MARITIME AUSBILDUNG“

••• Als SPD bekennen wir uns ganz klar zur deutschen Seeschifffahrt. Sie ist ein Garant für unseren wirtschaftlichen Erfolg. Es wird in der kommenden Wahlperiode darauf ankommen, die Seeschifffahrt fit für die Zukunft zu machen. Der Klimawandel erfordert auch eine umfassende maritime Energiewende. Alternative Antriebe müssen noch stärker in den Fokus genommen werden und Förderprogramme noch stärker an ihre Klimawirkung geknüpft werden. Wir wollen unsere Häfen zur Drehscheibe der maritimen Energiewende machen. Dafür muss die nötige Infrastruktur geschaffen werden.

Für die Zukunftsfähigkeit der Seeschifffahrt brauchen wir auch neue Konzepte für die maritime Ausbildung. Der Einstieg in die maritime Ausbildung lief in der Vergangenheit häufig über den Beruf des Schiffsmechanikers. Durch die Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung ist dieser Beruf massiv unter Druck geraten.

Wir brauchen einen runden Tisch über die Zukunft der maritimen Ausbildung, um sicherzustellen, dass deutsches Know-how auch in Zukunft eine große Rolle im maritimen Sektor spielt. Ein besonderes Augenmerk werden wir dabei auf die Situation der Schleppschifffahrt legen müssen, die unter massiven Wettbewerbsdruck geraten ist. Die Schleppschifffahrt ist jedoch eine Frage der Daseinsvorsorge im Sinne der Funktionsfähigkeit unserer Häfen.

Diese Fragen müssen stärkere Berücksichtigung finden bei öffentlichen Ausschreibungen und in Förderprogrammen. Hier darf das Motto „Billiger ist besser“ nicht alleine ausschlaggebend sein, sondern Qualität und Beschäftigungswirkung müssen wieder stärker in den Fokus genommen werden.



Johann Saathoff. Der 55-jährige Emdener ist seit 2013 im Bundestag und sitzt u. a. im Ausschuss für Wirtschaft & Energie und im Auswärtigen Ausschuss. Er ist seit 2015 Lotse der „Küstengang“ der SPD-Bundestagsfraktion.

Foto: Marco Urban



„WIR WERDEN DER SCHIFFFAHRT IN DEUTSCHLAND EINEN FAIREN WETTBEWERB ERMÖGLICHEN“

••• Für die Freien Demokraten ist die Seeschifffahrt ein Eckpfeiler unserer exportorientierten Wirtschaft. Gerade die pandemiebedingten Verwerfungen im Güterverkehr haben deutlich gemacht, wie unverzichtbar funktionierende Handelswege, freie und faire Märkte und der schnelle und diskriminierungsfreie Zugriff auf Frachtraum sind.

Gleichzeitig sind durch Corona aber Teile der Branche in raues Fahrwasser gekommen. Diese akuten Probleme sind zusammen mit den grundsätzlichen Herausforderungen wie der Energiewende auf See, modernen Schiffsantrieben und einer harten außereuropäischen Konkurrenz zur Belastungsprobe für die Schifffahrt geworden.

Wir möchten diesen zentralen Wirtschaftszweig mit den besten Rahmenbedingungen unterstützen – auch um der wachsenden Bedeutung der Schifffahrt Rechnung zu tragen. Denn Deutschland darf beim existenziellen Zugang zum Weltmarkt nicht in Abhängigkeiten geraten. Wir werden in den nächsten vier Jahren:

- der Schifffahrt in Deutschland und Europa einen fairen Wettbewerb ermöglichen. Unfaire Handels- und Steuerpraktiken in der EU und der Welt – besonders durch staatliche Institutionen – wollen wir gezielt bekämpfen.
- den Reederei- und Unternehmensstandort Deutschland attraktiver machen. Wir wollen die Flaggenverwaltung durch eine größere Serviceorientierung auch mit privaten Partnern stärken.
- eine Fortführung und den gezielten Ausbau der Standort- und Ausbildungsförderung vorantreiben.
- für eine planbare und innovative Umweltpolitik eintreten, die auf marktwirtschaftliche Instrumente setzt. Statt kleinteiliger Vorgaben sollen ein fester CO₂-Deckel und eine Ausweitung des europäischen Emissionshandels Verlässlichkeit schaffen.
- bei alternativen Kraftstoffen europaweite Standards z.B. beim Bunkern fordern und die hierfür notwendige Infrastruktur ausbauen.
- die Rolle der maritimen Wirtschaft bei der Zukunft der Energieversorgung stärken, vor allem im Hinblick auf die wachsende Bedeutung von Wasserstoff und die dafür notwendige Importinfrastruktur.



Hagen Reinhold. Der 43-Jährige aus Wismar ist selbstständiger Maurermeister. Dem Bundestag gehört er wieder seit 2017 an und ist dort u. a. Mitglied des Bauausschusses. Er ist Sprecher für maritime Wirtschaft seiner Fraktion.

Foto: Hagen Reinhold, FDP



„DIE ATTRAKTIVITÄT DES SCHIFFFAHRTSSTANDORTS DEUTSCHLAND AUSBAUEN“

••• Wir wollen, dass das Engagement der Seeleute, die in der Pandemie außerordentliche Anstrengungen unternommen haben, auch in Zukunft gewürdigt wird. Dazu gehört, kurzfristig unbürokratisch Impfungen in deutschen und europäischen Häfen zu ermöglichen, aber auch die Rechte von Seepersonal, etwa auf Ebene der ILO, stetig weiter zu stärken. Die Pandemie hat gezeigt, dass hier, insbesondere im Bereich der Kreuzschifffahrt, noch Lücken bestehen.

Auch die Seeschifffahrt muss Klimaschutz umsetzen. Hier erwarten wir uns die zeitnahe Umsetzung eines europäischen Vorschlags sowie verstärktes Engagement der europäischen Mitgliedstaaten auf Ebene der IMO. Neben dem Klimaschutz muss sich auch im Sinne sauberer Luft und Meere die Situation weiterer Emissionen (schädliche Abgase, Lärm, Einleitungen) deutlich verbessern. Wir unterstützen daher die Sonderemissionszonen Mittelmeer und europäischer Atlantik. Auch beim Thema Schiffsrecycling muss es Fortschritte geben.

Der Schifffahrtsstandort Deutschland muss attraktiv bleiben und ausgebaut werden. Dafür muss die zukünftige Bundesregierung den Rahmen setzen: Um zu verhindern, dass Wertschöpfung und Schiffseigentum ins Ausland abwandern, muss u. a. die Schiffsfinanzierung hierzulande wieder maßvoll ausgebaut werden – auch um Modernisierungsmaßnahmen zu ermöglichen.

Auch das Know-how in der Seeschifffahrt muss zusammen mit den Küstenländern in einem Zukunftspakt maritime Ausbildung zukunftsfähig neu aufgestellt werden, im Sinne der Stärkung jeweiliger Hochschulen, Fachhochschulen und Fachschulen und Berufsschulen sowie zusammen mit einem erhöhten Engagement des Bundes zur Sicherung maritimer Berufe und der Erfüllung staatlicher Aufgaben. Dazu gehört auch die Modernisierung und Digitalisierung der deutschen Flagge, inklusive ihrer Dienstleistungen sowie einer effektiven Bündelung der verschiedenen Aufgaben von Bund, Ländern und Kommunen. Sämtliche Schifffahrtsförderungen sollen zukünftig an verbindliche und nachprüfbar Zusagen der Reederschaft geknüpft und entbürokratisiert werden sowie erforderliche Anpassungen unter besonderer Berücksichtigung des europäischen Wettbewerbs und zukünftiger Reformfähigkeit umgesetzt werden.



Claudia Müller. Die Rostockerin, Jahrgang 1981, hat Betriebswirtschaft studiert und sitzt seit 2007 im Bundestag. Die Sprecherin für maritime Wirtschaft ihrer Fraktion ist u.a. Mitglied im Ausschuss für EU-Angelegenheiten.

Foto: Arne Jerschke

DIE LINKE.

„FÖRDERUNG STÄRKER AUF ZUKUNFTSTHEMEN AUSRICHTEN“

••• Der Erhalt und Stärkung der maritimen Wirtschaft ist wichtig und notwendig für Deutschland, für die Beschäftigten in der Industrie und in der Schifffahrt. Dazu bedarf es allerdings einer veränderten strategischen und einer zukunftsorientierten Industriepolitik, die am besten europaweit koordiniert werden sollte.

In der nächsten Wahlperiode wird es notwendig sein, eine viel stärkere Ausrichtung der Schiffbau- und Schifffahrtförderung auf Zukunftsthemen wie den Spezialschiffbau, maritime Technik für erneuerbare Energie, klimaneutrale Antriebe und ein umfassendes Ressourcenschonungs- und Recyclingkonzept zu legen.

Genauso wichtig sind bessere Arbeitsbedingungen und bessere Entlohnung für die Beschäftigten und die Nutzung ihres Know-hows für die Zukunft der Schifffahrt und des Schiffbaus in Deutschland.

Im Arbeitsalltag herrschen enorme Arbeitsverdichtung, Lohndumping – auch durch das Billigflaggen-Regime – und Existenzangst. Hier müssen dringend Verbesserungen für die Beschäftigten her, auch um den Ausbildungs- und Arbeitsplatz auf See für junge Menschen wieder attraktiv zu machen.

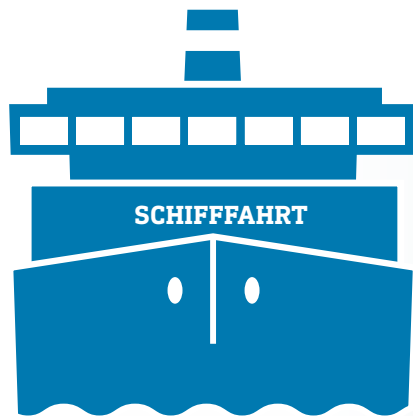
Der Erhalt und Ausbau des maritimen Know-hows kann nur gelingen, wenn Subventionen, zum Beispiel für die Reedereien, auch mit klaren Anforderungen für mehr Beschäftigung verbunden werden. DIE LINKE unterstützt die Forderung der Gewerkschaft ver.di, in der Schiffsbesetzungsverordnung eine 2-plus-2-Regelung festzuschreiben. Danach wären dann nicht nur wie bisher zwei Seeleute mit deutschem oder europäischem Pass einzusetzen. Zusätzlich sollen zwei in Ausbildung befindliche Offiziere die Chance erhalten, praktische Erfahrungen zu machen.

Beim Klimaschutz muss Schluss damit sein, dass die durch „Scrubber“ herausgefilterten Schadstoffe in flüssiger Form ins Meerwasser geleitet werden dürfen. Deutschland muss zudem in der IMO darauf hinwirken, dass zukünftig kein extrem schwefelhaltiges Schweröl mehr als Treibstoff verwendet werden darf. Die Reduktionsziele für Treibhausgase müssen sich auch in der Seeschifffahrt klar am Pariser 1,5-Grad-Ziel ausrichten.

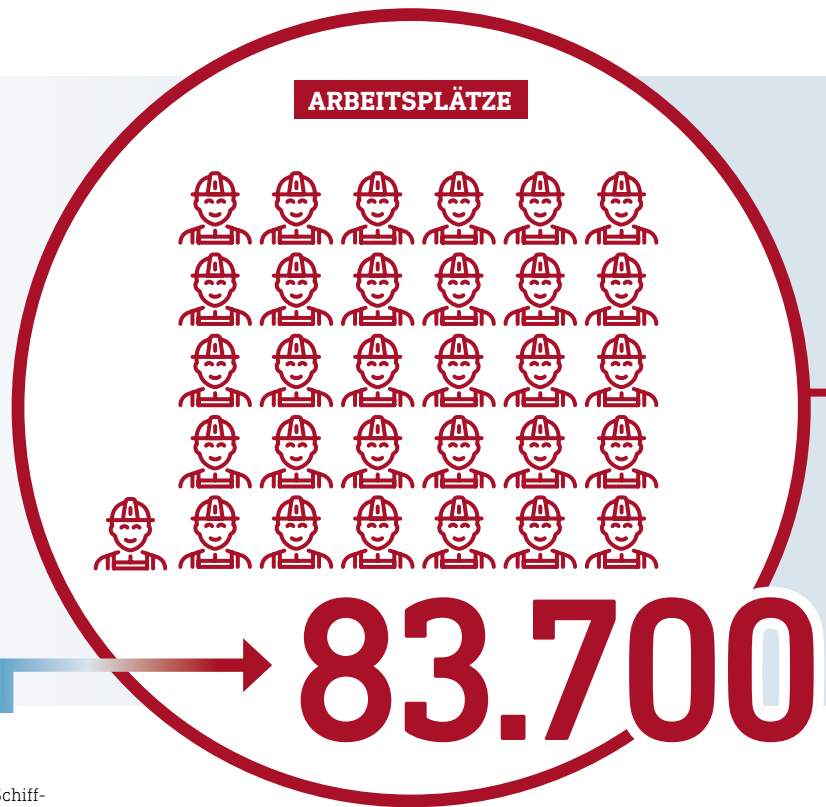


Jörg Cezanne. Der 63-jährige Soziologe zog 2017 über die Landesliste Hessen in den Bundestag ein. Dort ist er Mitglied im Finanzausschuss und im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Foto: Von Steffen Proßdorf, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=87432897>



26.700



Multiplikator. Die Beschäftigung von 26.700 Menschen in der Schifffahrt sicherte 2018 eine gesamtwirtschaftliche Beschäftigung von insgesamt 83.700 Personen.

Bedeutender Faktor

| Studie | Der umsatzstärkste Teil der maritimen Branche in Deutschland: Eine aktuelle Studie des Wirtschaftsministeriums zeigt die Bedeutung der Schifffahrt für den Standort. Text: Hanns-Stefan Grosch

Die Coronapandemie hat gerade erst eindrucksvoll unter Beweis gestellt, wie sehr es gerade in schwierigen Zeiten auf funktionierende Lieferketten ankommt, um Menschen und Unternehmen mit lebenswichtigen Gütern zu versorgen. „Wir sind weitergefahren, wir haben geliefert – im wahrsten Sinne des Wortes“, bilanziert Alfred Hartmann, Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR), die Rolle der Schifffahrt.

Deren Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland belegt jetzt auch eine aktuelle Studie im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums, die ein umfassendes Bild über die maritime Wirtschaft liefert. Die Untersuchung mit dem Titel „Mariti-

me Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland“ wurde von einem Konsortium aus ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik), Fraunhofer CML, ETR (Economic Trends Research) und DIW Econ durchgeführt und anlässlich der diesjährigen Nationalen Maritimen Konferenz vorgelegt. Eine der Kernaussagen: Trotz eines Rückgangs im Vergleich zu 2010 bleibt die Schifffahrt mit 11,2 Milliarden Euro der umsatzstärkste Bereich der maritimen Wirtschaft in Deutschland. Zulieferindustrie, Maritime Dienstleister und Schiffbau folgen auf den Plätzen. „Deutschland ist eine der weltweit führenden Schifffahrtsnationen und im internationalen Wettbewerb weiterhin erfolgreich“, heißt es in dem Be-

richt. „Mehrere Hundert Reedereien sind in Deutschland aktiv und tragen als einer der größten maritimen Wirtschaftsbereiche erheblich zu Wertschöpfung und Beschäftigung bei.“

| Positive Effekte | Gesamtwirtschaftlich würden durch die Wirtschaftsaktivitäten der Schifffahrt hierzulande demnach Umsätze in Höhe von 20 Milliarden Euro generiert, die mit einer Wertschöpfung von 5,7 Milliarden Euro einhergehen und insgesamt 83.700 Arbeitsplätze in Deutschland sichern. Die ökonomische Bedeutung der Schifffahrt ergibt sich demnach aus den Umsätzen, der Wertschöpfung, der Beschäftigung und den Investitionen der



UMSATZ

20 Mrd. €



Quelle: ETR 2020

WERTSCHÖPFUNG

5,7 Mrd. €

Wachstumstreiber. Auch Umsatz und Wertschöpfung in der deutschen Wirtschaft profitieren signifikant von der Schifffahrt.

Unternehmen. Diese lösen Effekte über die gesamte vorgelagerte Wertschöpfungskette und sogenannte induzierte Effekte über die Konsumausgaben aus (s. Schaubild unten).

Die volkswirtschaftlichen Effekte lassen sich mithilfe eines Multiplikators darstellen. Bezogen auf den Umsatz, wirken sich die Aktivitäten der Schifffahrt mit einem Multiplikator von 1,7 aus. Das heißt: 100 Euro Umsatz generieren weitere 70 Euro. Im Bereich Wertschöpfung schlagen die Aktivitäten der Schifffahrtsbranche bzw. der anhängigen Investitionsgüterproduzenten sogar mit dem Faktor 3,0 zu Buche. Positiv auch der Beschäftigungseffekt: Ein Arbeitsplatz in der Schifffahrt sichert durchschnittlich die Beschäftigung von 2,1 weiteren Menschen – Faktor: 3,1. Die Seeschifffahrt macht dabei den Löwenanteil aus. Personen- und Güterverkehr auf Binnenschiffen machen etwa beim Gesamtumsatz lediglich 15 Prozent aus.

Die Studie basiert auf Datensätzen vor Ausbruch der Coronapandemie und beleuchtet die Entwicklung aller maritimen Teilbranchen, darunter Schiffbau, Schifffahrt, Offshore, aber auch Häfen oder Fischerei zwischen 2010 und 2018.

| Neue Normalität | Gegenüber 2010 hat die Schifffahrt Federn lassen müssen,

der Umsatz ging laut Studie um gut ein Sechstel zurück. Tatsächlich hat sich die Flotte, die Deutschlands Reeder kontrollieren, innerhalb von zehn Jahren mehr als halbiert. Rund 2.000 Einheiten deutscher Eigner sind jetzt noch auf den Weltmeeren unterwegs – ungefähr so viele wie vor 20 Jahren, als infolge der Finanzierung über geschlossene Fonds ein beispielloser Boom startete.

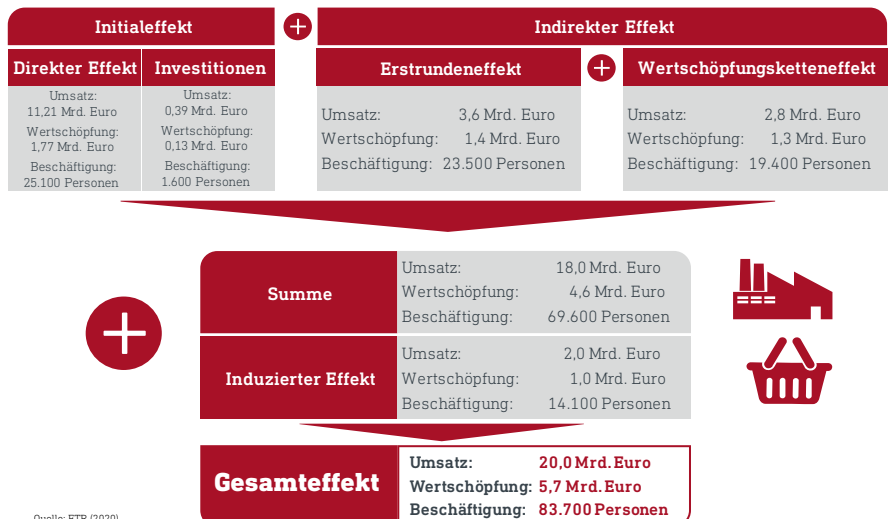
Zur Wahrheit gehört aber auch: Die Tonnage hat sich gegenüber dem 2000er-Wert mehr als verdoppelt. Es sind also zwar weniger, aber deutlich größere Schiffe im Einsatz. Und mit einem Marktanteil von 12,5 Prozent liegt Deutschland in der Containerschifffahrt gemessen an den Stellplatzkapazitäten weltweit immer noch auf Platz 2. Über alle Schiffstypen gerechnet, belegt Deutschland in der globalen Schifffahrt Rang 5. „Nach Jahren des ungewöhnlichen Wachstums haben wir jetzt eine neue Normalität: Die deutsche Flotte ist ähnlich stark, teilweise stärker als vor dem Boom“, sagt deshalb Ralf Nagel, Geschäftsführendes VDR-Präsidiumsmitglied. Und gerade in der aktuellen Situation erweist sich die Schifffahrt erneut als vitale und innovative Branche, die den Laden am Laufen hält und einen wichtigen Beitrag zum Wohlstand leistet.

Dafür ist auch immer wieder politische Rückendeckung gefragt. „Die positiven Impulse der maritimen Wirtschaft lassen sich zukünftig nur realisieren, wenn ihre Wettbewerbs- und Leistungsfähigkeit am Standort Deutschland weiterhin gewährleistet ist. Die Ergebnisse der Studie machen deutlich, was auf dem Spiel steht“, mahnt Norbert Brackmann, Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft.

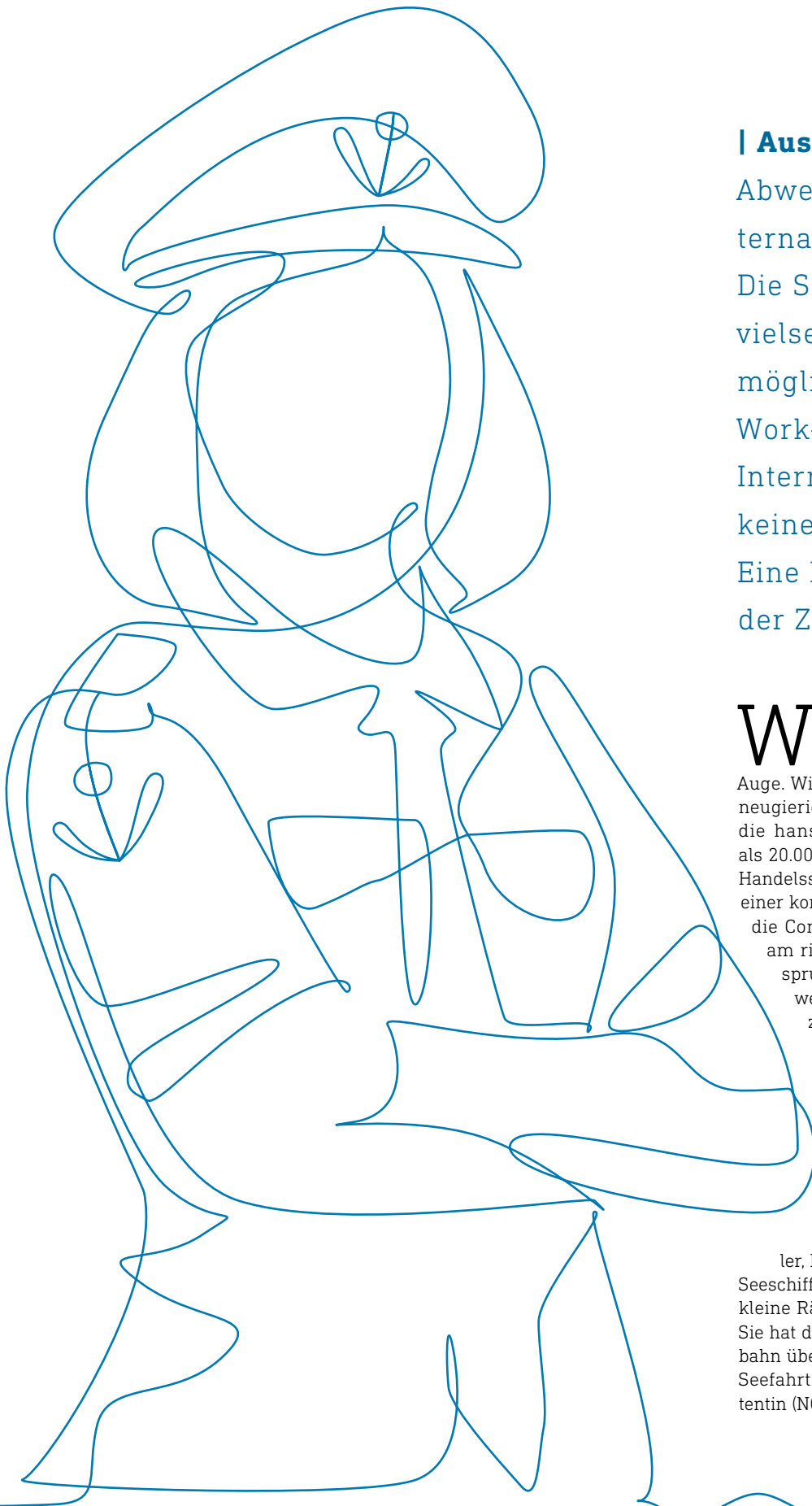
| Keine Alternative | „Die Schifffahrt ist keine Abbau-, sondern eine Wachstumsbranche“, betont VDR-Präsident Alfred Hartmann. Das bestätigen auch die Studienautoren. Zwar sehen sie etwa auf dem Gebiet von Umwelt- und Klimaschutz einige Herausforderungen für die Schifffahrt. Dennoch seien die Perspektiven gut: „Auch wenn langfristig mit einem deutlich niedrigeren Wachstum des Welthandels gerechnet wird als zu Hochzeiten der Globalisierung, ist der Marktausblick aktuell für die Schifffahrt grundsätzlich positiv.“ Der weltweite Containerverkehr habe im Jahr der COVID-19-Pandemie sogar neue Höchststände erreicht. Fazit der Studie: „Im interkontinentalen Verkehr kann einzig die Schifffahrt dieses Handelsvolumen bewältigen.“ **||•••**

Rechnung: Wie die Schifffahrt die deutsche Wirtschaft stärkt

••• Das Schaubild zeigt die direkten und indirekten wirtschaftlichen Effekte, die Aktivitäten in der Schifffahrt auslösen. Indirekt ist etwa der Kauf von Ersatzteilen bei der Industrie. Dazu kommen induzierte Effekte, also etwa Konsumausgaben der Beschäftigten von Reedereien.



Quelle: ETR (2020)



| Ausbildungs-Special |


Abwechslungsreich, international, praxisnah: Die Schifffahrt bietet vielseitige Ausbildungsmöglichkeiten. Auch Work-Life-Balance und Internet an Bord sind keine Fremdworte mehr. Eine Branche geht mit der Zeit. Text: Sabrina Junge

Wer auf der Autobahn 7 von Süden nach Hamburg fährt, dem fallen wohl zuerst die Hafenkräne ins Auge. Wie Giraffen recken sie ihre Hälse neugierig über die Stadt. Täglich hieven die hanseatischen Wahrzeichen mehr als 20.000 Container von und an Bord der Handelsschiffe. Ein wichtiger Baustein in einer komplexen Logistikkette: Nur wenn die Containerriesen zur richtigen Zeit am richtigen Ort sind, gelingt die anspruchsvolle Aufgabe, die Menschen weltweit mit Lebensmitteln und Co. zu versorgen.

Verantwortlich dafür sind auch Kapitäne und Kapitäninnen. „Dass auf Handelsschiffen noch mehr Menschen dafür sorgen, dass die Güter sicher und pünktlich im Hafen ankommen, ist nicht immer im Bewusstsein – vor allem bei jungen Leuten“, sagt Sabine Zeller, Leiterin der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt (BBS). Zeller weiß, wie viele kleine Rädchen dabei ineinandergreifen: Sie hat den Einstieg in die nautische Laufbahn über die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als Nautische Offiziersassistentin (NOA) geschafft. Bei der BBS will sie

Meer

als
ein
Job



nun mehr Jugendlichen zeigen, wer das Logistikensemble an der Kaikante, an Bord und in der Reederei am Laufen hält – und sie für die spannenden Jobs in der Schifffahrt begeistern.

| Neue Website | „Die meisten, die auf uns zukommen, haben im familiären Umfeld oder im Bekanntenkreis jemanden, der zur See fährt oder gefahren ist. Wir wollen aber auch diejenigen ansprechen, die bislang mit Seefahrt nichts zu tun hatten“, so Zeller. Wie ist es, so lange auf See zu sein? Gibt es Internet an Bord? Was kann man in seiner Freizeit machen? Sie kennt die Fragen, die die jungen Menschen beschäftigen. Aufregend, international, herausfordernd: „Auf der Website **machmeer.de** →



Schwimmende Vielfalt. Neben Containerreedereien bieten auch andere Schifffahrtssparten attraktive Ausbildungsplätze – auf See und an Land.





Wegbereiterin. Sabine Zeller (BBS) gibt jungen Menschen in der maritimen Branche Starthilfe.

→ klären wir auf, wie Leben und Arbeiten an Bord aussieht."

| Unter Deck | Den Geschmack von Meer-salz auf der Zunge, Wind im Haar und Öl an den Händen: Gelebter Alltag für Julia Scholten. Die 24-Jährige hat Schiffsmechanikerin gelernt. Aktuell fährt sie im Rahmen eines dualen Schiffsbetriebstechnik-Studiums als Technische Offiziersassistentin (TOA) an Bord von AIDA-Schiffen. Dort sorgt sie dafür, dass die Motoren einwandfrei laufen. Vor öligen Aufgaben scheut sie sich nicht – im Gegenteil. „Ich war schon immer begeistert von großen Maschinen – je größer, desto besser.“ Ihr gefällt, dass sie sich nicht nur beruflich weiterbildet, sondern auch sich selbst und die Welt besser versteht. „Ich habe nirgendwo so viel gelernt wie auf den verschiedenen Schiffen“, so Scholten. Das liege besonders an den Crewmitgliedern, die ihre Erfahrungen und ihre Geschichten mit ihr teilen.

| Auf der Brücke | Zu den rund zwei Dutzend Leuten an Bord gehören auch die Nautischen Offiziersassistenten (NOA). Blick über die bunten Containerstapel, die Steueranlage und sämtliche Instrumente direkt vor der Nase: Die Brücke ist ihr Revier. Von dort aus unterstützen sie den Kapitän beim Navigieren, überprüfen die Route – und manchmal dürfen sie auch selbst ans Ruder. „Es war unglaub- →

Mehr Infos zur Ausbildung:
www.machmeer.de



Julia Scholten

Alter: 24 | Reederei: AIDA Cruises | Ausbildung: Schiffsmechanikerin (abgeschlossen) und Technische Offiziersassistentin (TOA) | Aktueller Stand: duales Studium der Schiffsbetriebstechnik (Fachschule Warnemünde)

Mir war es wichtig, dass im späteren Berufsleben kein Tag wie der andere ist und ich ständig neuen Herausforderungen gegenüberstehe. Genau das habe ich durch meine Ausbildungen beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bremerhaven und AIDA Cruises erreicht: Jetzt erlebe ich jeden Tag Neues und Aufregendes, bin mal in Singapur, mal in Lima, mal in Stavanger. So habe ich die Chance, die ganze Welt kennenzulernen. Grundsätzlich kann man sagen, dass meine Kollegen und ich an Bord dafür zuständig sind, dass der Laden läuft. Wir machen Wachrundgänge durch die Maschine, sorgen für

eine reibungslose Trinkwasserproduktion, reparieren alles von der kleinsten

Dichtung eines Ventils bis zu größeren Schäden an der Hauptmaschine, die das Ziehen von Kolben und Laubuchse erfordern. Wir sind gleichzeitig Heizungstechniker, Schlosser, Mechaniker,

Elektriker und Spezialisten für Sanitär- und Kläranlagen. Darin liegt aber auch die größte Herausforderung: Kein Problem ist wie das andere,

manche Ersatzteile stellen wir an Bord selbst her. Das erfordert ein hohes Maß an Kreativität und Ideenreichtum.

Könnte ich etwas an der Ausbildung ändern, würde ich Ausbildungsoffiziere einführen, die sich speziell um die Belange der Schiffsmechaniker, TOAs und NOAs kümmern.



Technische/r Offiziersassistent/in (TOA)

AUFGABEN: Sie assistieren den Offizieren bei Sicherheit an Bord, Bedienung der Maschinen, Überwachung und Instandhaltung sowie Pflege und Reparatur der Anlagen, Kraftstoffversorgung und -bevorratung

AUSBILDUNGSDAUER: mindestens 18 Monate auf See, Voraussetzung für das weiterführende Studium

VORAUSSETZUNGEN: (Fach-)Hochschulreife oder Abschluss der Berufsfachschule zum/r Schiffsbetriebstechnischen Assistenten/in oder eine abgeschlossene Ausbildung in einem Metallberuf. Gute Kenntnisse in Mathe, Englisch und Physik. Ausgeprägtes Verantwortungsgefühl und Teamfähigkeit sind ein Muss.

AUSBILDUNGSGEHÜLTER: 1.346 Euro (1. Ausbildungsjahr; nach Heuertarif-Vertrag HTV-See 2020)

KARRIEREMÖGLICHKEITEN: Chief oder Leiter/in der Maschinenanlage (Studium der Schiffsbetriebstechnik)

Meer Infos:





„Immer wieder klarmachen, wie faszinierend Schifffahrt ist“

●●● Thomas Pawlik ist Professor für Maritimes Management und Koordinator für Studium und Lehre an der Hochschule Bremen.

Durch die Schifffahrtskrise hat die Branche an Attraktivität verloren. Wie sind die Ausbildungschancen?

Thomas Pawlik: Schifffahrt ist und wird auch immer ein zyklisches Geschäft bleiben – gerade hier kann es eine Chance sein, eine Marktlaute in der Schifffahrt für die eigene Weiterbildung zu nutzen. Mit den internationalen Studiengängen Shipping and Chartering und Ship Management Nautical Studies sowie Schiffbau und Meerestechnik an der Hochschule Bremen bieten wir hier ein hochwertiges Qualifizierungsangebot. Auch an den anderen Küstenstandorten gibt es attraktive maritime Ausbildungsmöglichkeiten für die zukunftsorientierte Schifffahrtsbranche.

Zuletzt ist vor allem die Zahl der Ausbildungsplätze an Land zurückgegangen. Was ist der Hintergrund?

Pawlik: Diese Statistik für den Landbetrieb bezieht sich lediglich auf den Ausbildungsberuf Schifffahrtskaufmann/-frau. Neben dieser unverändert außerordentlich spannenden Ausbildung gibt es aber eine Reihe von weiteren interessanten landseitigen Ausbildungsberufen bei den Schifffahrtsunternehmen – beispielsweise die Ausbildung für Kaufleute für Büromanagement oder auch Ausbildungsberufe rund um das Themenfeld Digitalisierung.

Sie haben ja selbst einen maritimen Hintergrund: Was macht die Faszination der Schifffahrt aus?

Pawlik: Als ehemaliger Hapag-Lloyd-Mitarbeiter beschreibt für mich das Motto „Mein Feld ist die Welt“ von

Albert Ballin am allerbesten die Faszination der Schifffahrt. Sie verbindet Moderne gekonnt mit Tradition. Im beruflichen Alltag wird immer wieder deutlich, dass die Schifffahrt eine unglaublich gut vernetzte Branche ist, in der man sich kennt.

Unsere Studierenden sind vor allem fasziniert von den nahtlos ineinandergreifenden Prozessen in der Logistikkette sowie von den gigantischen Dimensionen von Gütern, aber auch der Schiffe selbst, die durch einige wenige Entscheidungen rund um den Globus bewegt werden. Von den damit verbundenen Geldwerten ganz zu schweigen. Und dass die Branche in den vergangenen Jahren deutlich Fahrt aufgenommen hat in Richtung mehr Nachhaltigkeit, empfinden Studierende als außerordentlich wichtig.

Was sollten junge Leute für eine Laufbahn in der Schifffahrt unbedingt mitbringen?

Pawlik: Sicherlich nicht die Erwartung, einen Nine-to-five-Job ausüben zu wollen. Begeisterungsfähigkeit, Weltoffenheit, verbunden mit guten bzw. ausbaufähigen englischen Sprachkenntnissen und Freude am interkulturellen Austausch sowie Flexibilität sind unabdingbar. Eine große Portion an Resilienz, also die Widerstandsfähigkeit in Krisen, ist ebenfalls unerlässlich, denn die gibt es angesichts der hohen Volatilität der Schifffahrtsmärkte immer wieder. Hier darf man nicht zu schnell den Kopf in den Sand stecken, sondern muss proaktiv die Zukunft mitgestalten.

Engagieren sich die Unternehmen ausreichend?

Pawlik: Nicht immer wird die Ausbildung von Nachwuchs als unerlässliche Investition in die Zukunft gesehen. Es gibt aber – gerade bei den VDR-Mitgliedern – löbliche Ausnahmen, die sich hier stark engagieren. Unsere

Studiengangseleitungen sind ebenfalls permanent auf der Suche nach Betrieben, die Praktika an Land oder Angebote für Fahrtzeiten bieten. Am Ende profitieren davon alle.

Wie kann die Branche attraktiver für den Nachwuchs werden – auch für Frauen?

Pawlik: Sicher ist für viele Nachwuchskräfte das Image einer Branche und eines Unternehmens ein wichtiger Aspekt bei der Berufswahl. In der Öffentlichkeit immer wieder zu kommunizieren, wie spannend die Schifffahrtsbranche ist, bleibt daher eine Daueraufgabe. Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ist ja heutzutage für alle Arbeitnehmende, egal welchen Geschlechts, zum Glück gleichermaßen ein wichtiges Thema. Für das seefahrende Personal gibt es hier naturgemäß andere Herausforderungen als für Arbeitskräfte an Land. Durch Mitreisemöglichkeiten von Familienangehörigen und 1:1-Rhythmen zwischen Einsatz- und Urlaubszeiten kann man diesen Herausforderungen zumindest teilweise begegnen. Von unseren Studierenden hören wir zudem immer wieder, dass eine gute Internetanbindung an Bord sehr geschätzt wird.

Wie wichtig ist maritimes Know-how für Deutschland?

Pawlik: Verlorenes Know-how ist immer nur mit viel Zeit oder Geld wiederzuerlangen. Als eine so große und vom Export abhängige Volkswirtschaft kann es sich Deutschland schlicht nicht leisten, hier hinter andere Nationen zurückzufallen. Letztlich ist Schifffahrt auch immer ein erheblicher Teil der Wertschöpfung in der gesamten internationalen Logistikkette. Warum sollten wir dieses Feld anderen überlassen?

→ lich spannend, das erste Mal das Schiff auf der Nock zu steuern“, sagt Ole Feldtmann, der seine Fahrtzeit an Bord mehrerer Containerfrachter von Hapag-Lloyd absolvierte.

„Die Schiffsmechaniker-Ausbildung ist so beliebt, weil sie die perfekte Basis für die maritime Karriere bildet: Ich kann mich entscheiden, ob ich weiterhin als Facharbeiter/in an Deck und in der Maschine arbeiten oder die maritime Karriereleiter auf der Brücke oder im Maschinenkontrollraum noch weiter hinauf will“, sagt Ausbildungsexpertin Zeller. Und die ist steil: „Fast nirgendwo kann man so schnell Karriere machen wie an Bord. Wer motiviert ist, zügig studiert und sein Patent ausfährt, hat auch später an Land beste Chancen“, betont Reeder Rörd Braren, der Vorsitzender der Berufsbildungskommission beim Verband Deutscher Reeder ist.

| Andere Generation | Die weite Welt zu Füßen, doch die Enge im Herzen: Monatelang fernab der Heimat auf große Fahrt zu gehen – das ist nicht für jeden etwas. Das zeigt sich auch beim Nachwuchs: So sucht die Branche händierend vor allem Elektrotechnische und Technische Offiziere (ETOA und TOA). Braren macht dafür auch einen Mentalitätswandel verantwortlich: „Die jungen Leute schauen nicht mehr nur auf das Geld, dafür spielt das Thema Work-Life-Balance zunehmend eine wichtigere Rolle – die zeitweise Abwesenheit von Freunden und Familie nehmen nicht mehr viele auf sich, da waren frühere Generationen robuster.“

Für Tim Corleis von AIDA Cruises ist das kein Thema. „Ich kenne eher das Fernweh. Ich wollte schon immer auf einem Schiff an den technischen Anlagen arbeiten“, sagt der 25-Jährige. Von kleinen Wartungsarbeiten an Aufzügen bis hin zu großen Reparaturen an Fahrmotoren oder Generatoren: Die Ausbildung zum ETOA habe ein solch breites Einsatzfeld, das finde man kaum an Land, so Corleis.

| Alle Strippen in der Hand | Vom Land kommt allerdings andere unverzichtbare Unterstützung: Ohne die Schifffahrtskaufleute in den Reedereizentralen käme kein Container dort an, wo er hinsoll. Sie jonglieren mit Zahlen, buchen Container und verhandeln Preise mit den Kun- →



Ole Feldtmann

Alter: 21 | **Reederei:** Hapag-Lloyd |
Ausbildung: Nautischer Offiziersassistent |
Aktueller Stand: Seefahrtzeit beendet, Studienbeginn an der FH Flensburg

An der Ausbildung zum NOA gefällt mir besonders, dass man eigenverantwortlich für die Ausbildung ist: Man kann alles lernen, wenn man will und vor allem fragt. Meine Freizeit verbringe ich meist gemeinsam mit meinen Kollegen auf dem Schiff. Eingeeengt fühle ich mich nicht an Bord. Selbstverständlich ist das Gewöhnungssache, aber man merkt doch schnell, dass man mit Schreibtisch und Bett doch alle notwendigen Dinge hat, die man braucht. Und ich glaube, dass man auch immer Abstand findet, wenn man diesen mal braucht. Als wegen Corona meine Abmusterung nicht mehr stattfinden konnte, habe ich sehr viel mit meinen Freunden daheim telefoniert, das hat echt geholfen. Wirklich Heimweh hatte ich aber noch nie. Es hilft, dass ich Internet an Bord habe. Und sonst bleibt bei einem straff gefüllten Tag auch kaum die Zeit, zu sehr darüber nachzudenken.

Nautische/r Offiziersassistent/in (NOA)

AUFGABEN: Assistieren bei der Umsetzung der Sicherheit an Bord (z.B. plant und führt Sicherheitsübungen durch), Schiffe navigieren, Logbuch führen, Be- und Entladung von Containern überwachen, Maßnahmen im Brandfall, bei Unfällen oder Krankheiten an Bord

AUSBILDUNGSDAUER: 12-18 Monate auf See, Voraussetzung für das Nautik-Studium

VORAUSSETZUNGEN: (Fach-)Hochschulreife oder Abschluss der Berufsfachschule zum Schiffsbetriebstechnischen Assistenten. Gute Kenntnisse in Mathe, Englisch und Physik. Verantwortungsbewusstsein, Teamfähigkeit, Menschenkenntnis

AUSBILDUNGSGELDER: 1.346 Euro (1. Ausbildungsjahr nach HTV-See)

KARRIEREMÖGLICHKEITEN: 3., 2., 1. Offizier/in, Kapitän/in

Meer
Infos:





Schiffsmechaniker/in

AUFGABEN: Instandhaltung, Bedienung und Wartung sämtlicher Anlagen und des Antriebs, Wachdienste auf der Brücke und im Maschinenraum, Bedienen der Ladeeinrichtung

AUSBILDUNGSDAUER: 3 Jahre

VORAUSSETZUNGEN: guter Hauptschulabschluss, gute Leistungen in Mathe, Englisch und Physik, Sorgfalt und körperliche Fitness

AUSBILDUNGSHUEBER: 1.020 Euro (1. Ausbildungsjahr nach HTV-See)

KARRIEREMÖGLICHKEITEN: Abschluss an Fachschule oder (Fach-)Hochschule, Nautische/r, Technische/r oder Elektrotechnische/r Schiffsoffizier/in, Kapitän/in oder Leiter/in der Maschinenanlage

Meer
Infos:



Tassilo Peter Mohr

Alter: 25 | **Reederei:** Bugsier- Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG | **Ausbildung:** Schiffsmechaniker | **Aktueller Stand:** 3. Lehrjahr

Ich bin an der Nordseeküste groß geworden – schon als Kind war ich von Schiffen begeistert. Deswegen habe ich mich für die Ausbildung zum Schiffsmechaniker entschieden. An Bord gleicht kein Tag dem anderen: Mal assistiere ich im Maschinenraum bei der Instandhaltung der komplexen Anlagen, mal kümmere ich mich um die Gerätschaften an Deck. Täglich gibt es Einsätze, in denen ich die Schleppverbindung zu großen Anhängen herstelle und dabei helfe, das Schiff ab- und anzulegen. Hin und wieder überlässt der Kapitän mir sogar das Steuer – das macht mir besonders viel Spaß. Wenn wir kurzfristig einen Einsatz bekommen, sind Willenskraft und Stressresistenz gefragt. Dann ist es wichtig, schnell bereit zu sein und seine Arbeit trotzdem sicher zu erledigen. Vor allem Wind, Wetter und Seegang können einem dabei das Leben manchmal schwer machen.



Meer
Infos:



Leon Gehrman

Alter: 20 | **Reederei:** AIDA Cruises | **Ausbildung:** Elektrotechnischer Offiziersassistent (ETOA) | **Aktueller Stand:** Studium der Schiffselektrotechnik an der Hochschule Wismar

Ein Job im Büro kam für mich nie infrage. Ich wollte immer was machen, das Körper und Geist fordert – genau das wird mir an Bord geboten. Die Crewsprache ist Englisch. Das hat mich am Anfang etwas verunsichert. Aber die Aufregung hat sich schnell gelegt. Heute träume ich sogar auf Englisch. Mit jedem Tag an Bord werde ich sicherer. Das Einzige, was mich zum Nachdenken bringt, ist das Heimweh, das ab und zu aufkommt. Die Entscheidung, an Bord zu gehen, bereue ich aber überhaupt nicht. Ich genieße meine Kadettenzeit, solange ich kann.

Elektrotechnische/r Offiziersassistent/in (ETOA)

AUFGABEN: Assistieren bei der Bedienung und Wartung sämtlicher elektrotechnischer Anlagen und des Antriebs

AUSBILDUNGSDAUER: mind. 12 Monate auf See, Voraussetzung für das weiterführende Studium

VORAUSSETZUNGEN: (Fach-)Hochschulreife oder abgeschlossene Berufsausbildung in anerkanntem Beruf der Elektrotechnik. Gute Kenntnisse in Mathe, Englisch und Physik. Logisches und analytisches Denkvermögen

AUSBILDUNGSHUEBER: 1.346 Euro (1. Ausbildungsjahr nach HTV-See)

KARRIEREMÖGLICHKEITEN: Studium der Elektrotechnik, Elektrotechnische/r Schiffsoffizier/in

Tim Corleis

Alter: 25 | **Reederei:** AIDA Cruises | **Ausbildung:** Elektrotechnischer Offiziersassistent (ETOA) | **Aktueller Stand:** Studium Schiffselektrotechnik (6. Semester) an der Hochschule Wismar

Die größte Herausforderung ist die erste Orientierung auf dem Schiff: Wo finde ich was? Wie sind die Systeme aufgebaut? Welche Ersatzteile werden wo eingesetzt? Selbst auf Schwesterschiffen gibt es Unterschiede. Aber gerade dieses hochmoderne und komplexe Umfeld gefällt mir so gut. Im Studium haben wir manchmal Vorlesungen zu dritt – inklusive Professor. Klar hat man so einen kurzen Draht zum Prof, über ein paar mehr Kommilitonen würde ich mich da schon freuen.



→ den. Sie sind die Strippenzieher im Hintergrund. Doch gibt es immer weniger Kandidaten, die die Strippen ziehen wollen: „Leider haben wir im vergangenen Jahr erneut einen Rückgang bei den Auszubildendenzahlen für junge Schifffahrtskaufleute beobachtet. Mit bundesweit nur 191 Neuanmeldungen blieb der Sektor deutlich unter seinen Möglichkeiten. Bislang war die Zahl der Anmeldungen nur im Krisenjahr 2000 niedriger“, sagt Alexander Geisler, Geschäftsführer des Zentralverbands Deutscher Schiffsmakler.

Die Gründe: vielschichtig. So hätten die Einschränkungen durch die Pandemie für einen Einbruch bei den Rekrutierungs-

aktivitäten in Schulen und auf Ausbildungsmessen gesorgt. Viele junge Menschen zögen außerdem ein Studium der dualen Ausbildung vor.

| Auf der Suche | Auch auf See ist die Ausbildungslage angespannt: Heuerten im Boomjahr 2005 noch 894 Auszubildende an, waren es 2020 nur noch 409. „Das ist nicht zuletzt eine Folge von zehn Jahren Schifffahrtskrise“, so Braren. Mit der geschrumpften Flotte fielen logischerweise auch Arbeits- und Ausbildungsplätze weg.

Ein weiterer Punkt ist die demografische Entwicklung – geeigneter Nachwuchs



Wer sich noch nicht sicher ist mit der maritimen Karriere, kann bei den „Ferienfahrern“, einer Initiative des Reederverbands, auch erst mal reinschnuppern. Für bis zu sechs Wochen dürfen Schüler und Schülerinnen ab 16 Jahren mit auf große Fahrt gehen. In diesem Jahr nehmen 24 Schüler am Programm teil. „Insgesamt sind wir mit diesem Ergebnis sehr zufrieden, vor allem wenn man bedenkt, dass die Pandemielage nach wie vor besteht und insbesondere im asiatischen Raum die Crewwechsel immer noch erschwert sind“, sagt Wiebke Petersen vom VDR.

Infos zum Ferienfahrer-Programm des VDR bekommen Sie bei joergens@dmz-maritim.de

Schifffahrtskauffrau/ Schifffahrtskaufmann

AUSBILDUNGSGEHÄLT: betriebliches Rechnungswesen, Kosten- und Leistungsrechnung, Containerlogistik, Klärung, Stückgutfrachtverträge, Reise- und Zeitcharter sowie Seeverversicherungen, Know-how in Linien- oder Trampfahrt

AUSBILDUNGSDAUER: 3 Jahre (Verkürzung auf 2 Jahre möglich)

VORAUSSETZUNGEN: Kommunikationsfähigkeit, Durchsetzungsvermögen, Verhandlungsgeschick und Organisationstalent

AUSBILDUNGSVERGÜTUNG: 755 Euro (1. Ausbildungsjahr)

KARRIEREMÖGLICHKEITEN: Studium (z.B. HSBA), Managementposition in der Schifffahrt



Meer Infos:



Alina Schröder

Alter: 20 | Reederei: NSB Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG |

Ausbildung: Schifffahrtskauffrau | Aktueller Stand: 2. Lehrjahr

Mein Arbeitsalltag bei NSB ist sehr vielfältig. Flotte, Crewing, Einkauf, Versicherung: Ich durchlaufe verschiedene Abteilungen und lerne so ganz unterschiedliche Dinge. Das Hauptziel: gewährleisten, dass die Schiffe sicher fahren und auch sicher bemannt sind. Denn die Schiffe müssen immer betriebsbereit sein – 365 Tage im Jahr. Am Anfang war es für mich eine kleine Herausforderung, so viel zu telefonieren, da ich privat nicht wirklich gern telefoniere.

Plötzlich musste man unglaublich viele Anrufe entgegennehmen, und das auch noch auf Englisch – aber daran habe ich mich schnell gewöhnt. Mir gefällt, dass es kein reiner Bürojob ist: Die Kollegen nehmen einen oft mit auf die Schiffe, um Sicherheitsübungen, Audits oder technische Inspektionen durchzuführen. Generell fasziniert mich an der Schifffahrt die Internationalität, die große Vielfalt innerhalb der Branche, und es gibt so viele verschiedene Arbeitsbereiche, in denen man nach der Ausbildung arbeiten kann. In meinen Augen ist die Branche eine „kleine bunte Welt“ für sich, und es macht einfach extrem viel Spaß, in diese Welt einzutauchen und jeden Tag etwas Neues darüber zu lernen.



Foto: Simple Line - stock.adobe.com; Privat

wird rar. „Aber wir haben ja alle mal die Chance bekommen, in diesem Metier Fuß zu fassen. Da empfinde ich es als Verpflichtung, der jungen Generation dieses Angebot zu machen. Aber der Kampf um die guten Köpfe wird jeden Tag härter“, so Braren. Seine Reederei wurde 2019 als exzellenter Ausbildungsbetrieb ausgezeichnet. Für ihn sind die Auszubildenden ein unerlässlicher Pool, um geeigneten Nachwuchs für die Führungspositionen an Bord zu gewinnen. „Ich muss jeden Tag eine gute Performance abliefern – das kann ich nur mit Top-Personal.“

Der Bedarf und die Plätze sind also da – die Neugier der Jugend auch? Wer sich traut, erlebt die faszinierende Welt der Schifffahrt und wird Teil einer Branche, die so international ist wie kaum eine andere. Wusste doch schon der französische Schriftsteller André Gide: „Man kann keine neuen Ozeane entdecken, wenn man nicht den Mut hat, die Küste aus den Augen zu verlieren.“ |•••

Bewährte Ausbildungsförderung

••• Die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland fördert jedes Jahr mit rund 20 Millionen Euro die nautische und technische Ausbildung von Seeleuten. Die Förderung der Stiftung ist ein etabliertes Instrument zur Unterstützung der Ausbildungsanstrengungen der deutschen Reedereien und damit ein wichtiger Baustein zur Sicherung des maritimen Know-hows in Deutschland. Das funktioniert so: Für die Ausflagung von Schiffen müssen Reedereien Ablösebeträge entrichten. Diese fließen in einen Topf, aus dem Unternehmen eine finanzielle Unterstützung für die Berufsausbildung von Schiffsmechanikern, Technischen



Offiziersassistenten und Nautischen Offiziersassistenten sowie die Qualifizierung von Offizieren (sog. „Ausfahren der Patente“) erhalten können. Voraussetzung: Das Ausbildungsschiff fährt unter deutscher Flagge bzw. unter EU-Flagge und ist im deutschen Schiffsregister eingetragen.

www.stiftung-schifffahrtsstandort.de



Alles andere als einfach: die hohe Ausbildungsquote halten

••• Eine Nachricht hat mich dieser Tage besonders gefreut: Es gibt diesen Sommer, nach einem Jahr Pause, wieder ein Ferienfahrer-Programm – trotz Corona. Eine tolle Gelegenheit für junge Menschen, das Leben an Bord kennenzulernen. Und für Reedereien, potenziellen Nachwuchs zu sichten.

Nach unserer Kenntnis engagieren sich derzeit etwa 70 Schifffahrtsunternehmen im Bereich der nautisch-technischen Berufsausbildung in Deutschland – bei der Ausbildung von Schiffsmechanikern, Nautischen und Technischen Offizieren oder der Qualifizierung von Offiziersnachwuchs, dem Patentausfahren. Die Ausbildungsquote in der Schifffahrt ist im Vergleich zu anderen Branchen überdurchschnittlich hoch. Und trotz Corona ist zum Beispiel die Zahl der See-Azubis 2020 gegenüber dem Vorjahr konstant geblieben.

Doch schauen wir der Realität ins Auge: Es wäre vermessen zu glauben, wir könnten zu Ausbildungszahlen wie Anfang der 2000er-Jahre zurückkehren. Wir haben nach Zeiten des ungewöhnlichen Wachstums vor allem in der Containerschifffahrt und dem darauffolgenden Rückgang jetzt eine neue Normalität in der deutschen Seeschifffahrt. Die deutsche Flotte ist ähnlich stark, in großen Teilen stärker als vor diesem Boom. Das betrifft etwa die Zahl der Schiffe in verschiedenen Segmenten, die der Seeleute – aber eben auch die der Auszubildenden.

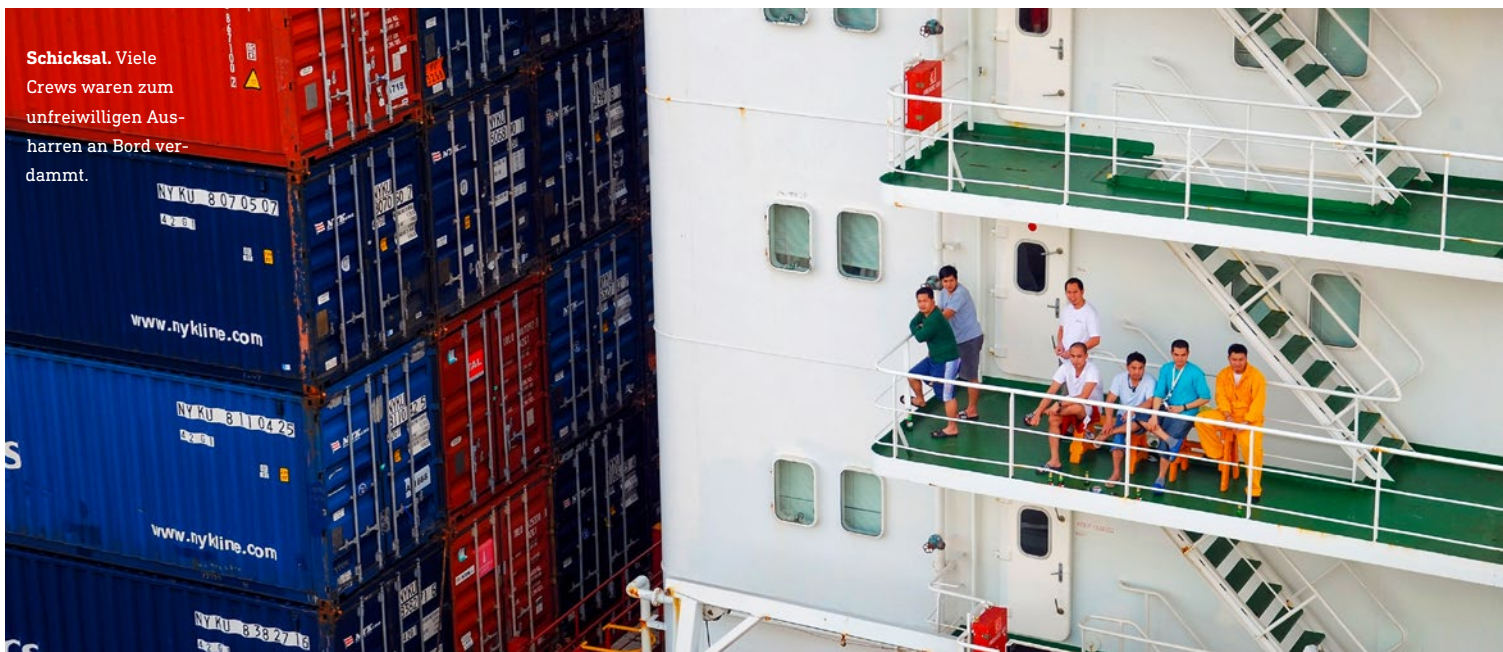
Künftig jedoch werden Ausbildungsbetriebe stärker denn je den demografischen Wandel erleben – wie der gesamte Dienstleistungs- und Industriesektor. Um diese Herausforderung zu meistern, müssen wir unsere Kräfte und Ideen bündeln. Wir sind deshalb gern bei einem Dialog etwa mit der Politik und den Sozialpartnern dabei, um auszuloten, wie wir die Ausbildung für Land und See so attraktiv gestalten, dass wir als Schifffahrt im Kampf um die Talente vorn dabei sind.

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR



Nur nicht krank werden

| Pandemie | Trotz der vereinten Bemühungen von Reedereien und Gewerkschaften sind Crewwechsel, Landgänge und Behandlungen für Seeleute immer noch ein Thema. Immerhin kommt in die Impfkampagne Bewegung. Text: Max Johns



Schicksal. Viele Crews waren zum unfreiwilligen Ausbarren an Bord verdammt.

Es gibt Probleme, an die man sich gewöhnt, ohne es wirklich zu merken. Der Crewwechsel ist so ein Fall. Das Problem ist weiter da, der Organismus an Bord und an Land hat sich damit arrangiert. Vor allem dort, wo man die Seeleute nicht sieht, erscheint alles wieder normal. Reisebeschränkungen, Quarantäne, Landgang, normaler Arztbesuch: Die Hürden sind unverändert groß, kaum etwas hat sich in nunmehr 15 Monaten verbessert. Die Leidtragenden sind die Seeleute.

Dabei haben die Reedereien und Gewerkschaften weltweit mehr bewegt als je zuvor. Im Dezember 2020 hat sich zum

ersten Mal in ihrer Geschichte die UNO in einer Debatte mit Seeleuten – und eben dem Crewwechsel – beschäftigt. Die Appelle waren klar und bewegend. Die Weltarbeitsorganisation ILO hat im April zwei eindrucksvolle Resolutionen verabschiedet. Eindrucksvoll deshalb, weil sie von den 183 Mitgliedstaaten, Reedern und Gewerkschaften mitgetragen wurden.

Unmittelbar erfolgreich war die eine ILO-Resolution: Sie rief die Staaten auf, alle Seeleute in ihren Häfen zu impfen, unabhängig von Nationalität und Flagge der Schiffe. Schon kurz darauf konnten sich Seeleute in den USA impfen lassen. Inzwi-

schen haben Indien, Holland, Belgien, Italien und zuletzt Deutschland nachgezogen.

| Vorbild | Deutschland hat sich beim Impfen der Seeleute erneut als weltweites Vorbild erwiesen. Schon in den Monaten zuvor hatte die Verwaltung nicht nur Empathie für die Seeleute gezeigt, sondern auch mit pragmatischen Lösungen vielen Tausend Seeleuten zur Heimreise verholfen. Nun ging die Politik noch einen Schritt weiter. Fest zementiert war eigentlich die Impfpriorität – es war also genau definiert, wer wann „dran“ ist. Details durften die Länder festlegen. Und hier hatten pfiffige Köpfe



Impfstart in Hamburg am Tag der Seeleute. Hamburgs Sozialsenatorin Leonhardt mit Wirtschaftssenator Westhagemann, VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel, Diakonin Anke Wibel und Christoph Ernst, Generalsekretär der Seemannsmission, vor dem „Duckdalben“ (v.l.). Rechts: Die Neptun-Deklaration – mehr als 800 Unternehmen setzen sich hier mittlerweile global für Erleichterungen beim Crewwechsel ein.



im Hafenzärztlichen Dienst in Hamburg eine kleine Lücke entdeckt: Denn es war den Ländern durchaus freigestellt, nach eigenem Ermessen einzelne Gruppen hinzuzufügen. Hamburgs Senat nutzte das – und am Tag der Seefahrer standen nicht nur die ersten Impfdosen für Seeleute im „Duckdalben“ bereit, sondern mit Melanie Leonhardt und Michael Westhagemann begleiteten auch gleich zwei Senatoren VDR-Chef Ralf Nagel zum Ortstermin. So viel Pragmatismus gebührt Respekt.

| Verweigerung | Ernüchternd dagegen ist die Bilanz der zweiten ILO-Resolution. Darin ging es darum, dass die Staaten ihrer Pflicht nachkommen sollen, Landgang zu gestatten, medizinische Versorgung zu ermöglichen und natürlich den Crewwechsel zu erleichtern. Verbessert hat sich kaum etwas, aber jedes Fehlverhalten wird jetzt noch vehementer bestritten.

Auch auf deutschen Schiffen wurde akut erkrankten Seeleuten die Behandlung verweigert. Nicht genug damit: Auch von Bord durften sie nicht, um in die Heimat zu kommen. Entzündete Zahnwurzeln, gebrochene Arme und Beine, Schlaganfälle, Suizidgefahr. Oft wurden Seeleute wochenlang in immer neue Häfen weitergeschickt, bis sie endlich aussteigen und behandelt werden konnten. Mit konkreten Fällen konfrontiert, streiten die Staaten sie einfach ab. Kein Wunder, schließlich verstoßen sie eklatant gegen internationales Recht, festgelegt in der Maritime Labour Convention (MLC). Und selbst wenn: Gegen Staaten gibt es keine Sanktionen. Nur Reedereien können bei Fehlverhalten bestraft werden, indem man etwa Schiffe an die Kette legt.

Nur ein Mal schreckte die Öffentlichkeit kurz auf, als der Zynismus kaum mehr zu überbieten war. Der Kapitän des Frachters „Ital Libera“, Angelo Capurro, war im April im Dienst verstorben. Zahllose Häfen verweigerten die Repatriierung. Schließlich musste das Schiff aus Asien nach Italien fahren, um der Familie endlich Ende Juni den Sarg übergeben zu können.

Die Hoffnungen ruhen jetzt vor allem auf der umfassenden Impfung von Seeleuten mit global gültiger Zertifizierung. Aber auch hier sind noch Hürden zu überwinden. So könnte Streit um die Akzeptanz von Impfstoffen entbrennen: Chinesische Seeleute etwa können sich nur mit Stoffen impfen lassen, die (noch) nicht von der WHO anerkannt sind. Das gilt auch für das russische Sputnik. China stellt das größte Kontingent an Seeleuten weltweit, Russland steht nach den Philippinen und Indonesien auf Platz 4.

Aus Angst vor der Delta-Variante haben viele Staaten erneut Grenzen und Häfen abgeschottet. Nun aber wird das anders kommuniziert und subtiler praktiziert. Daher wird das Schicksal der Seeleute auch weniger wahrgenommen.

Dabei lässt sich die Lage an nackten Zahlen ablesen. Der „Crew Change Indi-

cator“, den das Global Maritime Forum veröffentlicht, zeigt eine alarmierende Tendenz: Im Juli sind danach 8,8 Prozent aller Seeleute an Bord über ihren Vertrag hinaus beschäftigt – rund die Hälfte mehr als im Mai. Und die Anzahl derjenigen, die sogar über die maximal erlaubten elf Monate an Bord sind, hat sich mehr als verdoppelt. Schuld sind allein die Staa-

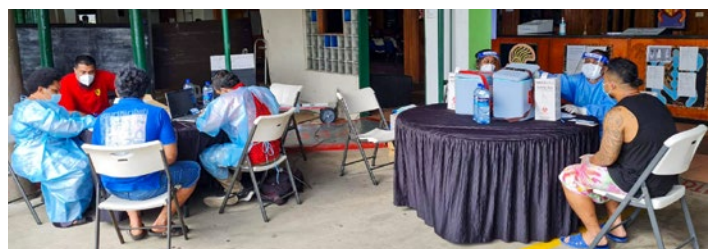
ten, weder Reedern noch Seeleuten nützt das. Erschöpfung und Frustration erhöhen die Gefahr für Crew, Schiff und Ladung.

Eine besondere Situation betrifft gleich mehrere deutsche Reedereien. Wie berichtet, sind einige Hundert kiribatische Seeleute auf einer endlosen Heimreise. Wochenlang hatte eine große Gruppe den Hamburger Winter ertragen, um endlich weiterreisen zu können. Doch kaum waren sie auf Fidschi gelandet, brach dort erneut die Epidemie aus. Einige konnten mit dem ersten und einzigen Flug noch knapp nach Tarawa reisen. Aber nun sitzen rund 200 von ihnen weiter in Fidschi fest – und die Regierung in Kiribatis weigert sich, die Grenzen aufzumachen. Manche waren seit über zwei Jahren nicht zu Hause.

| Partnerschaft | Die Crewchange-Krise hat zwei Dinge gezeigt: Auf viele Staaten ist in der Pandemie kein Verlass, wenn es um die Einhaltung der MLC geht. Die weitreichenden Konsequenzen werden noch zu diskutieren sein.

Wirklich an einem Strang gezogen haben Gewerkschaften und Arbeitgeber. Gerade an den schwierigsten Stellen wie in Manila ist es gelungen, Crewchange mit speziellen Quarantänehotels zu ermöglichen. Da waren die Sozialpartner aktiv, nicht die Staaten. Auch darauf lässt sich nach der Krise aufbauen. |●●●

Impfkampagne.
Einzelne Staaten haben damit begonnen, Seeleute bevorzugt zu impfen. Doch nicht alle Vakzine sind anerkannt.



Rotterdam: Güterumschlag wieder im Plus

••• Die Umschlagmenge im Rotterdamer Hafen belief sich im 1. Quartal 2021 auf 115,8 Millionen Tonnen. Das sind 3,0 Prozent mehr als im selben Zeitraum des Vorjahres. Damit macht der Rotterdamer Hafen nach dem Rückgang 2020 aufgrund der COVID-19-Pandemie Boden gut. Die größten Mengensteigerungen waren beim Umschlag von Biomasse (+ 36,7 Prozent), Kohle (+ 25,2 Prozent) und Mineralölprodukten (+ 19,7 Prozent) zu verzeichnen. Es wurden auch erheblich mehr Container umgeschlagen (+ 4,5 Prozent). Rückgänge gab es u. a. bei LNG (- 26,8 Prozent).

www.portofrotterdam.com

Abfertigung. In Europas Hafen Nummer 1 gingen mehr Container über die Kaikante.



Foto: Port of Rotterdam/Damit Corenlissen



Foto: Hapag-Lloyd

Zuwachs. Reederei erhöht Bestand an Boxen.

Hapag-Lloyd kauft Container

••• Hapag-Lloyd hat in seine Containerflotte investiert und insgesamt 60.000 TEU Standardcontainer in China bestellt. Der Großteil der Boxen wird im 3. Quartal ausgeliefert. „Die Nachfrage ist weiterhin sehr hoch, die Bereitstellung von Container-Equipment ist aktuell eine der größten Herausforderungen unserer Industrie. Um unseren Kunden einen besseren Service zu bieten, haben wir wiederholt seit Beginn der Pandemie in unsere Containerflotte investiert“, so CEO Rolf Habben Jansen. Bereits im April hatte die Reederei Bestellungen von insgesamt rund 150.000 TEU Standard- und Reefercontainern für 2021 verkündet. www.hapag-loyd.com

Panamakanal: Höhere Gebühren, längere Schiffe

••• Seit dem 1. Juni ist die Passage durch den Panamakanal deutlich teurer geworden. Die zuständige Behörde hatte die ursprünglich für Mitte April geplante Erhöhung verschoben – nicht zuletzt wegen eines gemeinsamen Protests des Weltreederverbands ICS mit den Reederverbänden Asiens (ASA) und der EU (ECSA), die darin angesichts der Corona-Verwerfungen ein falsches Signal sahen. Der Preis einer Transitbuchung steigt nun

beträchtlich. Hintergrund: Allein die Gebühr für ein voll beladenes 12.000-TEU-Containerschiff beläuft sich auf mehr als eine Million Dollar.

Unterdessen hat die Behörde die zulässige Gesamtlänge von Schiffen für die Neopanamax-Schleusen um gut drei Meter auf 370,33 Meter erweitert. Damit könnten 96,8 Prozent der weltweit operierenden Containerschiffe den Kanal nutzen, hieß es. www.pancanal.com

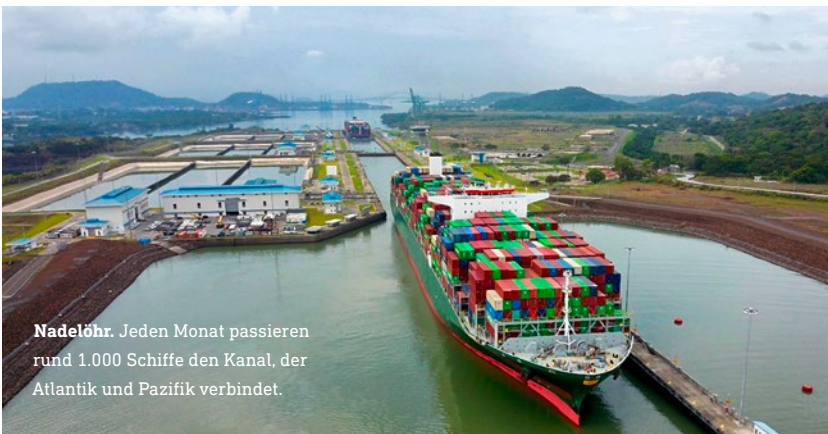


Foto: Panama Canal

Nadelöhr. Jeden Monat passieren rund 1.000 Schiffe den Kanal, der Atlantik und Pazifik verbindet.



Hafen von Corpus Christi bietet LNG

••• Corpus Christi, bedeutender Umschlagplatz für Rohöl im US-Bundesstaat Texas, bekommt eine LNG-Bunkerstation. Damit lassen sich dort Schiffe betanken, die mit Flüssigerdgas fahren. Der Hafen sieht darin einen wichtigen Schritt in Richtung Dekarbonisierung und Verbesserung der Luftqualität.

Foto: Jay Phagan from Taf., Texas, CC BY 2.0 <https://creativecommons.org/licenses/by/2.0>, via Wikimedia Commons

Ruth Lee Übungspuppe Offshore

- robuste Übungspuppe für verschiedene Bereiche wie Rettungsübungen im Wasser, normale Übungen oder Übungen in Maschinenräumen



- PVC Körper
- Stürze aus 5-6 Meter ins Wasser sind kein Problem
- treibt wie eine lebende Person
- Transportschlaufe
- leicht zu trocknen und zu reinigen
- Reflexstreifen am Kopf

Gewicht: 60 kg

Größe: 1,80 m

AU-02060

€ 1.349^{00*}



Übungspuppen

Wasserrettung

*Preis inkl. MwSt.

rescueteec
... mein persönlicher Ausrüster

rescue-tec GmbH & Co. KG

Oberau 4-8 · 65594 Runkel · Germany

Tel.: +49 6482 6089-00 · info@rescue-tec.de

www.rescue-tec.de

Foto: Port of Kiel



Kiel. Neben den Fähren (u. a. Stena Line) sollen künftig auch Kreuzfahrtschiffe wie hier von AIDA Cruises ihren Energiebedarf im Hafen klimaneutral decken können.

Landstrom: Nordrange-Häfen ergreifen die Initiative

••• Fünf Seehäfen in Nordwesteuropa haben eine Zusammenarbeit für mehr Umweltfreundlichkeit in der Schifffahrt vereinbart. Es wird angestrebt, 2028 große Containerschiffe in den Häfen von Rotterdam, Antwerpen, Hamburg und Bremen sowie Le Havre mit Landstrom zu versorgen, sodass die Schiffsgeneratoren nicht verwendet werden, wenn die Schiffe am Kai liegen. Die Stromversorgung erfolgt dann über ein Stromnetzka-
bel. Dies kommt der Luftqualität und dem Klima zugute, da weniger Stickstoff und CO₂ ausgestoßen wird.

Die beteiligten Häfen wollen das Vorgehen in Sachen Landstrom aufeinander abstimmen. Ziel sind eine Standardisierung, geringere

Kosten und eine Beschleunigung der Nutzung von Landstrom unter Beibehaltung fairer Bedingungen", sagt Allard Castelein, Chef des Hafensbetriebs Rotterdam. Die Nutzung von Landstrom ist komplex. So besteht Unklarheit über die künftige (EU)-Politik in der Frage, ob die Nutzung von Landstrom vorgeschrieben werden soll. Internationale Regeln sind erforderlich, um zu vermeiden, dass sich die Wettbewerbsposition der in puncto Nachhaltigkeit führenden Häfen verschlechtert. Es sind hohe Investitionen in die Infrastruktur erforderlich, Derzeit ist außerdem nur eine begrenzte Zahl von Containerschiffen mit einem Landstromanschluss ausgerüstet.

Hamburg.

Am Cruise Center Altona ist seit 2016 Landstrom verfügbar.

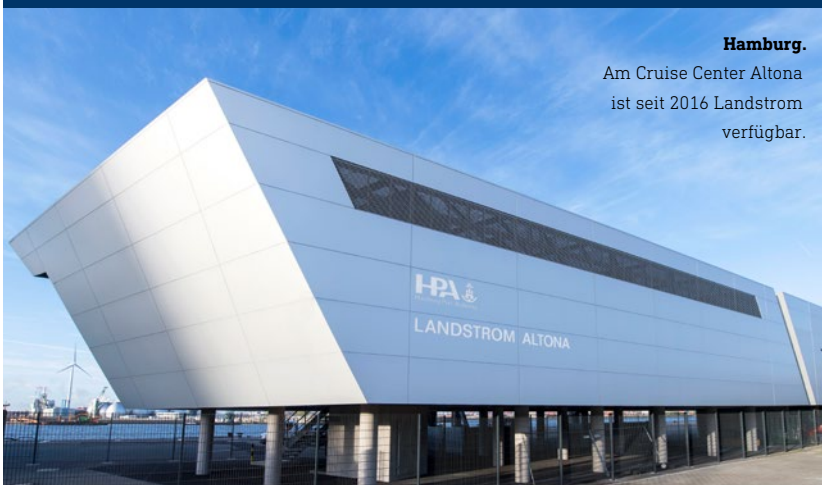


Foto: Hamburg Port Authority/Andreas Schmidt-Wriethoff

Scout

für die „Pathfinder“-Technologie



Energie. LNG-Tanker transportieren Erdgas, das u. a. zum Heizen und zur Stromerzeugung dient.

| Strategie | Die Hamburger Schulte Group weitet ihr Engagement in Sachen LNG aus. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf der Ausbildung von Fachkräften. Text: Hanns-Stefan Grosch

Die Hamburger Schulte Group setzt verstärkt auf LNG. Um die Wachstumsstrategie in dem Segment zu begleiten und das spezifische Know-how zu bündeln, hat das Unternehmen ein LNG-Kompetenzzentrum geschaffen, an dessen Spitze Felix Leggewie steht. Die Personalie unterstreicht die Bedeutung des Themas für die maritime Unternehmensgruppe. Der Routinier war bis Ende 2020 immerhin rund 13 Jahre lang Chief Operating Officer der Reederei Bernhard Schulte und damit für die rund 100 eige-

nen Schiffe verantwortlich. Nun ist der LNG-Markt sein neues Steckenpferd. „Der Bedarf an Flüssigerdgas wächst weltweit stark, und wir wollen hier unsere Kompetenzen nutzen und vertiefen“, sagt Leggewie. Das Thema LNG sei sehr reizvoll: „Was die Sicherheits- und Qualitätsstandards betrifft, ist das die Champions League der Transportschifffahrt.“

Gasproduzenten nutzen zunehmend Tanker als flexiblere und kostengünstigere Alternative zur Pipeline (s. Kasten „Tankermarkt“). Das Erdgas wird für den

Transport durch Kühlung auf etwa minus 162 Grad verflüssigt und hat so nur noch rund ein 1/600 des ursprünglichen Volumens. Das erfordert allerdings spezielle Schiffe mit besonders konstruierten Tanks, die auch entsprechend teuer sind: Ein typischer LNG-Tanker mit 174.000 Kubikmetern Ladekapazität kostet an die 200 Millionen Dollar.

| Flexibler Antrieb | Doch nicht nur der Tanker-Markt boomt, auch als Brennstoff für Schiffe wird Flüssigerdgas immer beliebter. So hat die Hamburger Liniereederei Hapag-Lloyd kürzlich einen 14.500-TEU-Frachter auf LNG umgerüstet und sechs Frachter in der Größenklasse 23.500 TEU mit Dual-Fuel-Motoren zum Einsatz von LNG bestellt. „Rund 20 Prozent aller von Januar bis Mai bestellten Schiffe haben einen Dual-Fuel-Antrieb“, berichtet Leggewie. In zwei Jahren dürfte sich die Zahl der Schiffe in Fahrt, →



INFRASTRUKTUR: HENNE-UND-EI-PROBLEM ÜBERWUNDEN

●●● Es war die typische Crux: Weil zunächst nur wenige LNG-betriebene Schiffe in Fahrt kamen, lohnte es sich für Häfen nicht, in den Aufbau der notwendigen Infrastruktur zu investieren. Anfangs erfolgte die Bunkertankung im Hafen deshalb meist über

Lkws. 2013 wurde das weltweit erste LNG-Bunkerschiff in Dienst gestellt – mittlerweile sind 21 in Fahrt, innerhalb der nächsten zwei Jahre könnte sich die Zahl verdoppeln. Außerdem verfügen mittlerweile viele wichtige Häfen über LNG-Bunkerkapazitäten.

Nach Angaben der Initiative „Sea-LNG“ kann man aktuell in rund 96 Häfen Flüssigerdgas bunkern, in weiteren 55 sind entsprechende Anlagen in Vorbereitung. „Nur Südamerika ist noch ein weißer Fleck auf der LNG-Landkarte“, sagt Schulte-Experte Felix Leggewie.

→ die LNG als Brennstoff nutzen, auf 460 mehr als verdoppelt haben. „Damit ist auch das Henne-Ei-Problem bei der Infrastruktur überwunden.“ (s. S. 31)

Die Schulte-Gruppe hat im Gas-Segment viel Erfahrung: Die Hamburger übernahmen bereits 1968 den ersten Gas-tanker ins Management und managen seit 1990 auch den Transport von Flüssigerdgas. Ein wichtiger Schritt nach vorn war hier der Zukauf des auf LNG-Tanker spezialisierten Hamburger Schiffsmangers Pronav im Jahr 2018. „Das Unternehmen ist bei Energiekonzernen, LNG-Chartern und -Eigentümern sowie Terminalbetreibern auf der ganzen Welt für seine makellose HSE-Bilanz (Health, Safety, Environment) sowie für seine Qualität, Zuverlässigkeit und Effizienz des Betriebs hoch anerkannt“, sagt Leggewie, der für die Integration von Pronav in die Schulte-Gruppe verantwortlich war.

Im gleichen Jahr stellte Schulte gemeinsam mit einem Partnerunternehmen den ersten Flüssigerdgasversorger, die „Kairos“, in Dienst. Das Schiff war seiner-

zeit mit einer Kapazität von 7.500 m³ das größte seiner Art. Damit lassen sich LNG-betriebene Schiffe in Häfen betanken, die über keine eigene LNG-Infrastruktur verfügen – auch dies ein Wachstumsmarkt.

| Fachleute gefragt | Von entscheidender Bedeutung für das professionelle Handling des verflüssigten Gases sind exzellent ausgebildete Crews. In seinem Maritime Training Centre auf Zypern hat Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) deshalb eigens einen neuen Simulator installiert, an dem Seeleute den Umgang sowohl mit LNG-Tankern als auch mit Schiffen, die LNG als Brennstoff nutzen, üben können. „In Kombination mit einem strukturierten Karrieremodell wollen wir so sicherstellen, dass die LNG-Besatzungen von BSM bestens ausgebildet und verfügbar sind, um den wachsenden LNG-Markt zu unterstützen“, sagt Leggewie.

Die neue virtuelle Umgebung ist Teil eines umfassenden LNG-Trainings im gesamten Unternehmen, das die steigende Nachfrage der Branche widerspiegelt.

Schulte-Gruppe

●●● Die Hamburger Schulte Group ist eine internationale, familiengeführte Unternehmensgruppe, die sich auf die Bereiche Reederei, Schiffmanagement, maritime Dienstleistungen und Asset Management spezialisiert hat. Die Gruppe verfügt über eine moderne und vielseitige Flotte aus 90 Schiffen, die sich ganz oder teilweise in ihrem Besitz befinden, sowie rund 600 Schiffen im Management. Das Unternehmen ist in allen wichtigen Segmenten aktiv – also außer bei Tankern auch bei Containerschiffen, Massengutfrachtern, Kreuzfahrtschiffen sowie Offshore-Versorgern. Die Gastanker-Sparte umfasst aktuell mehr als 100 Einheiten, darunter 19 eigene. Rund 50 der von Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) bereederten Schiffe sind LNG-Tanker. Damit ist das Unternehmen in dem Segment der weltweit führende Third-Party-Manager.

Flaggschiff. Die 2018 ausgelieferte „Marvel Hawk“ ist der modernste LNG-Tanker in der Schulte-Flotte.



Der LNG-Tankermarkt

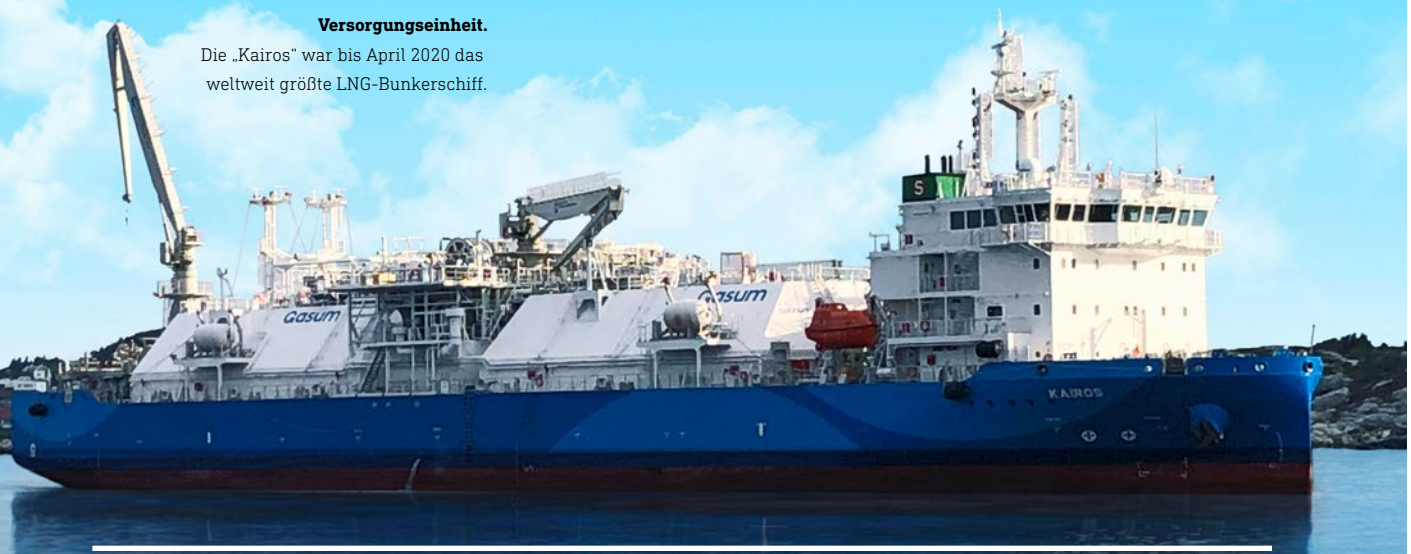
●●● In den vergangenen drei Jahren wurden 134 LNG-Tanker in Dienst gestellt, die Zahl der Schiffe, die auf den Weltmeeren unterwegs sind, stieg damit auf über 600. Der Trend setzt sich fort, weil die Schiffe die Energie dorthin liefern, wo es an Pipelineverbindungen fehlt. Mindest-

tens 142 LNG-Tanker, die in letzter Zeit bestellt wurden, kommen zwischen 2021 und 2025 in Fahrt, knapp ein Drittel davon noch in diesem Jahr. Gut zehn Prozent der aktuellen Flotte ist vor der Jahrtausendwende in Dienst gestellt worden, also mehr als 20 Jahre alt. Eine Sonderrolle

nimmt das Scheichtum Katar ein, das im vergangenen Jahr allein Verträge über 100 neue LNG-Tanker abgeschlossen und sich damit 60 Prozent der weltweiten LNG-Tanker-Schiffbaukapazität bis 2027 gesichert hat. Qatar Gas arbeitet beim Shipmanagement mit BSM zusammen.

Versorgungseinheit.

Die „Kairos“ war bis April 2020 das weltweit größte LNG-Bunkerschiff.



LNG und die Umwelt: zwei kritische Punkte

●●● **Methanschlupf:** Der Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) als Treibstoff reduziert Schwefel-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen signifikant und führt zu einem etwa 20 Prozent geringeren Kohlendioxidausstoß im Vergleich zu herkömmlichen Kraftstoffen. Aber: Unter bestimmten Umständen blasen LNG-Motoren unverbranntes Gas in die Atmosphäre – überwiegend in Form von Methan. Das ist deshalb problematisch, weil

Methan auf 100 Jahre gerechnet eine etwa 25-mal so große Treibhausgaswirkung wie CO₂ hat. Allerdings haben Motorenhersteller wie MAN Energy Solutions mittlerweile Zweitakt-Motoren im Programm, die den Methanschlupf nahezu vollständig vermeiden.

●●● **Boil-Off-Gas:** BOG ist ein Nebenprodukt, das beim Transport von Flüssigerdgas (LNG) auf Tankern und bei der Entladung und Speicherung in Anlande- und Rückverdampfungsterminals entsteht. In modernen LNG-Tankern wird überschüssiges BOG rückverflüssigt und wieder in den Kreislauf geleitet, um Kosten zu sparen und die Umwelt zu schonen.



Fast alle alternativen Brennstoffe, über die wir derzeit in der Schifffahrt diskutieren, lassen sich mit LNG-erprobter Technologie leichter umsetzen

Felix Leggewie

Leiter des LNG-Kompetenzzentrums
der Schulte-Gruppe

„Die Crew ist derzeit der größte Engpass“, berichtet Leggewie. Der Wettbewerb zwischen den Third-Party-Managern um gut ausgebildete Seeleute mit spezifischem LNG-Know-how ist stark – gut, wenn man da auf eigene Trainingsressourcen zurückgreifen kann.

Ziel des LNG-Kompetenzzentrums ist es, die Schulte Group insgesamt in dem Segment weiter nach vorne zu bringen. Dazu gehört zum einen, die hauseigene bzw. betreute LNG-Flotte zu erweitern; zum anderen, spezifische Beratungsleistungen auch externen Kunden anzubieten. „Wir bekommen zunehmend Anfragen von Unternehmen, die in das Geschäft einsteigen wollen, aber nicht über das notwendige Know-how verfügen“, berichtet Leggewie.

Er und sein Team können bereits für die Projektphase wertvolle Hinweise geben: Welche Antriebstechnologie ist am besten geeignet? Welche Tankvariante passt? Lohnt sich der Einsatz von Innovationen wie Wellengeneratoren oder „Luftschmierung“ zur Widerstandsreduzierung?

LNG ist für Leggewie die „Pathfinder“-Technologie zur emissionsfreien Schifffahrt. „Methanol, Ammoniak, Wasserstoff: Fast alle alternativen Brennstoffe, über die wir derzeit in der Schifffahrt diskutieren, lassen sich mit LNG-erprobter Technologie leichter umsetzen“, sagt Leggewie. Bis die neuen Brennstoffe verfügbar seien, empfehle er für Neubauten LNG: „Damit lassen sich sofort rund 20 Prozent CO₂ einsparen. Und das sollten wir tun.“

Auch wenn in der Branche so etwas wie Goldgräberstimmung zu herrschen scheint – Experte Leggewie dämpft die Erwartungen: Zwar erzielten moderne LNG-Tanker in der 174.000-m³-Klasse aktuell rund 65.000 Dollar Charter am Tag, aber der Druck auf die Betriebskosten wachse – gerade wegen der Crew-Problematik.

Doch die Schulte-Gruppe sieht sich hier insgesamt gut aufgestellt. Dass das Unternehmen eine eigene LNG-Flotte betreibe, sei auch gegenüber potenziellen Drittkunden ein starkes Argument, so Leggewie. „Die wissen: Wir kennen die Eigner-Perspektive.“ ●●●

Feiern trotz Krise



| **Jubiläum** | AIDA Cruises erlebt wie die ganze Kreuzfahrtbranche derzeit schwere Zeiten. Doch im Jahr seines 25-jährigen Bestehens blickt das Unternehmen, das Kreuzfahrten völlig neu interpretiert hat, optimistisch in die Zukunft. Text: Hanns-Stefan Grosch



Herzlichkeit. Mit dem familienfreundlichen Cluburlaub an Bord hat AIDA die Kreuzfahrt revolutioniert.

Die Schiffe sind echte Hingucker: 14 elegante Cruiselineer mit jeder Menge Komfort, am Bug jeweils der charakteristische Kussmund, der für die Sympathie und Lebensfreude steht, die das AIDA-Team den Passagieren an Bord vermitteln will. „Mit AIDA gehen Ihre Sinne auf Weltreise“, verspricht das Unternehmen – und der Erfolg gibt ihm recht: Die Rostocker sind seit Jahren die größte Kreuzfahrtreederei Deutschlands und auch größter Arbeitgeber in Mecklenburg-Vorpommern. 2019 gingen rund 1,3 Millionen Reisende mit AIDA auf Tour – das macht die Reederei zur unange- →



1996
38.600 BRZ

Mutterschiff. Die „AIDAcara“, mit der alles anfang, wurde kürzlich nach 25 Dienstjahren verkauft.



2021
182.200 BRZ

Kapazitätssprung. Die nagelneue „AIDAcosma“ mit LNG-Antrieb geht im Dezember erstmals auf Tour.



Meerblick. Der Urlaub an Bord macht auch der jüngeren Generation Laune.

→ fochtenen Nummer 1 der Branche in Deutschland.

| Das DDR-Erbe | Umso bemerkenswerter, dass dieses Unternehmen seine Wurzeln in der ehemaligen DDR hat: Es war eine Investorengruppe um Horst Rahe und den Reeder Nikolaus Schües, die 1993 in die „Deutsche Seereederei“ (DS) einstieg. Die Treuhandanstalt hatte die DSR, die zur Wende 1989 noch über mehr als 150 Schiffe verfügte, zum Verkauf gestellt. Die Frachtsparte wurde mit der F. Laeisz Schiffahrtsgesellschaft zur Reederei F. Laeisz verschmolzen.

Doch zur Flotte gehörte auch die „Arkona“, das ehemalige Urlauberschiff

des Feriendienstes des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes – und damit die Keimzelle des Kreuzfahrtgeschäfts. Originell: Die „Arkona“ fuhr erst seit 1985 für die DDR und war zuvor unter dem Namen „Astor“ als „Traumschiff“ in der gleichnamigen ZDF-Serie unterwegs.

Doch bis die Flotte mit dem Kussmund so richtig loslegt, sollen noch einige Jahre vergehen: Am 26. August 1994 ist es so weit: Der Bauvertrag für das Urschiff der Reederei, die spätere „AIDAcara“, wird unterzeichnet. Beworben wird es zunächst als „Das Clubschiff“ – ein klarer Hinweis darauf, wohin die Reise gehen soll: entspannter Urlaub mit Erlebnischarakter, quasi ein Robinson Club auf See.

Die Taufe am 7. Juni 1996, also vor einem Vierteljahrhundert, markiert den Beginn einer neuen Ära. Der Grafiker Feliks Büttner hat das Markenzeichen entworfen: Der „Kussmund“ mit großen Augen und blauem Lidstrich als Rumpflackierung kennzeichnet seitdem alle AIDA-Schiffe. Der Name ist eine Reminiszenz an die nubische Königstochter und Heldin der gleichnamigen Verdi-Oper.

| Auf Wachstumskurs | Im Jahr 2000 wechselt das Unternehmen den Besitzer. Die britische Reederei P&O übernimmt und bestellt zwei weitere Schiffe. 2003 kommt AIDA Cruises durch eine Fusion zu Carnival Cruises, den Erfindern der „Fun

AIDA auf Kurs Nachhaltigkeit

●●● Es war 2012 mehr als ein geschickter Schachzug, die profilierte Umweltpolitikerin Monika Griefahn ins AIDA-Management zu holen. Das Unternehmen unterstrich damit auch, wie ernst es ihm mit dem Thema ist. In der Folge wurde an

allen möglichen Stellschrauben gedreht, um den ökologischen Fußabdruck der Kreuzfahrer kleiner zu machen: Wasser- und energiesparende Systeme an Bord, Recyclingkreisläufe zur Müllvermeidung und nicht zuletzt effiziente Antriebstechnologien. So verfügen die 2016 und 2017 abgelieferten „AIDAprima“ und „AIDAprila“ über ein Luftschmierungs-system für den Rumpf, das den Strömungswiderstand reduziert.

Auch nach Griefahns Ausscheiden 2018 blieb die Reederei auf Kurs: Die beiden neuesten Zugänge der Flotte, „AIDAnova“ und „AIDAcosma“, fahren mit Flüssigerdgas (LNG) und sind so erheblich sauberer unterwegs als mit konventionellem Antrieb. Außerdem testet die



Betankung. Dank LNG-Antrieb ist der Schadstoffausstoß der AIDA-Flaggschiffe gering.

Reederei den Einsatz von Batterietechnik. Und nach der Pionierin „AIDAsol“ in Hamburg nutzt AIDA nun auch in Kiel einen Landstromanschluss. Und so soll es weiter gehen: Bis 2030 will AIDA Cruises das erste komplett emissionsfreie Kreuzfahrtschiff in Betrieb nehmen und „2040 den ganzen Flottenbetrieb emissionsneutral darstellen“, sagt CEO Felix Eichhorn.

AIDA-Chef.

Felix Eichhorn



Ships“ – dem ursprünglichen Vorbild für AIDA. Der Kreuzfahrt-Weltmarktführer und seine Europa-Leitmarke, die italienische Costa Crociere, entwickeln AIDA seitdem kontinuierlich weiter. Allein zwischen 2007 und 2013 investiert Carnival mehr als zwei Milliarden Euro in den Ausbau der AIDA-Flotte, in diesem Zeitraum wird jedes Jahr ein neues von der Meyer Werft in Papenburg gebautes Schiff in Dienst gestellt. Und die Erfolgsgeschichte geht weiter: In diesem Jahr startet Schiff Nummer 15, die „AIDAcosma“, auf eine Reise rund um die Kanaren.

Moderne Schiffe, komfortable Kabinen, abwechslungsreiche Gastronomie, ausgefeilte Unterhaltungskonzepte, interessante Routen, perfekter Service: Viele AIDA-Urlauber sind Wiederholungstäter. „Unser erfolgreichstes Marketing-Tool sind zufriedene Gäste“, sagt AIDA-Präsident Felix Eichhorn, der seit 1999 im Unternehmen ist. Nachdem die Schiffe coronabedingt über ein Jahr mehr oder weniger vollständig pausieren mussten, geht es jetzt langsam wieder los (s. Kasten „Neustart“) – und viele Stammkunden sitzen schon auf gepackten Koffern.

| Mit einem Lächeln | Quasi als Einstand zur Rückkehr in normales Fahrwasser hat AIDA Cruises im Juni seinen 25. Geburtstag mit einer virtuellen Jubiläumsshow gefeiert. Ein Highlight: Ausnahmesportlerin Kristina Vogel wird Taufpatin der „AIDAcosma“. Ihre Geschichte ist beeindruckend: Mit zwei olympischen Goldmedaillen und elf Weltmeistertiteln ist sie 2018 die erfolgreichste Bahnradsportlerin der Welt. Kurz nach ihrem doppelten Weltmeistertitel passiert ein tragischer Trainingsunfall – Kristina Vogel kämpft ums Überleben und ist querschnittsgelähmt. Voller Willenskraft und Optimismus arbeitet sie sich zurück ins Leben und wird mit ihrer Energie zum Vorbild für unzählige Menschen. Vincent Cofalka wird als Kapitän die Taufe und Indienststellung begleiten. Ab Dezember erwartet die Gäste an Bord eine Vielfalt an Urlaubserlebnissen: der Beach Club, ein Funpark mit Wasserrutschen und Boulderwand, das Ocean Deck über die gesamte Schiffsbreite, 17 Bars und 17 Restaurants, Body & Soul-Bereich, das Theatrium – und das freundliche Team.

Den speziellen Spirit der „AIDA-Familie“ über die Krisenzeit zu retten, war dem Chef ein besonderes Anliegen: „Der ganze Erfolg basiert auf unseren Mitarbeitern“, sagt Felix Eichhorn. |●●



Sicherheit. Die Expeditionsschiffe von Hapag-Lloyd Cruises fahren mit halber Auslastung.

KREUZFAHRTEN

Vorsichtiger Neustart

●●● Langsam geht es wieder los. Bereits im vergangenen Sommer hatten die deutschen Kreuzfahrtreedereien einzelne Reisen angeboten und dabei ihre ausgeklügelten Hygienekonzepte getestet. Mit Erfolg. Dann kam der erneute Lockdown. Nun also der „Neustart 2.0“: So brach die „AIDAsol“ von AIDA Cruises von Kiel aus zu Kurzturen in die Ostsee auf. Auch TUI Cruises bot mit der „Mein Schiff 1“ zunächst „Blaue Reisen“ ohne Landgang an. Die TUI-Tochter Hapag-Lloyd Cruises startete wenig später mit dem kleineren Neubau „Hanseatic inspiration“ in die deutsche Saison. Mitte Juni markierte das Schwesterschiff „Hanseatic nature“ den Auftakt in Hamburg. Statt mit 230 ging es aber nur mit 90 Gästen auf Fjordtour, weil die norwegischen Behörden die Zahl der Passagiere begrenzen. Außer der Ostsee gehören auch die Kanaren und Griechenland zu den angebotenen Destinationen.

Überall sind die Kapazitäten begrenzt, und es gelten strenge Regeln: Die Besatzungen wurden isoliert und mehrfach getestet und sollen möglichst bald geimpft sein. Passagiere werden vor Abfahrt des



Infektionsschutz. Auch bei AIDA gelten strenge Hygieneregeln.

Schiffes und später auch an Bord getestet. Dort gilt in den Kabinengängen Einbahnverkehr und an Engstellen Maskenpflicht. TUI Cruises bot in den vergangenen zwölf Monaten durchgehend Kreuzfahrten an und fährt seit Mitte Juni wieder mit vier von sechs Schiffen. „Mit unserem Hygienekonzept haben wir bewiesen, dass Kreuzfahrten auch in Pandemiezeiten sicher sind“, sagt Unternehmenssprecherin Godja Sönnichsen. Und das Publikum steht bereit: „Für 2021 haben wir sehr große Unsicherheiten“, sagt Helge Grammerstorff vom internationalen Branchenverband Clia. „Für 2022 – unterstellt, wir kommen in einen Normalzustand – ist die Nachfrage bemerkenswert hoch.“



Vorreiterin. Die „Mein Schiff“-Flotte von TUI bot das ganze Jahr über Kreuzfahrten an.



Socket. Der beste Platz für die spätere Satellitenschüssel ist gefunden.



Digitale Aufrüstung mit System

| Digitalisierung | Wie die mittelständische Reederei Held ihre Schiffe modernisiert und welche Vorteile die neuen VSAT-Anlagen für das Shipmanagement bringen. Ein Musterbeispiel für eine effiziente Flottenoptimierung. Text: Gunther Meyn

Es ist ein ambitioniertes Projekt: Held Shipping verpasst den 30 Schiffen seiner Flotte ein umfangreiches technisches und digitales Upgrade. Als Partner für die Umsetzung hat die Reederei mit Sitz in Haren die Netzwerk-spezialisten von Marlink ins Boot geholt. Herzstück der Umbauarbeiten ist die Installation von leistungsstarken VSAT-Anlagen. Sie sind die Voraussetzung für die Nutzung von IT-Systemüberwachung und Cyber-Detection-Services der neuesten Generation. Spezielle Wartungsdienstleistungen übernimmt künftig Telemar Deutschland.

Die Flotte des Unternehmens besteht aus weltweit operierenden Feederschiffen, Minibulkern, Mehrweckschiffen und Containerschiffen – vor dem Upgrade waren die Frachter ausschließlich mit Iridium-Systemen ausgestattet, die lediglich einfachen E-Mail-Verkehr ermöglichten.

„Inzwischen sind Schiffe echte Daten-Hubs geworden“, erklärt der Projektverantwortliche Laurenz Held die Motive für die Umrüstung. „Satellitenkommunikation via VSAT verbessert die notwendige Konnektivität, sodass die Menge und Qualität der

übertragenen Daten gesteigert, die Automatisierung von Prozessen vorangetrieben und Kosten reduziert werden können.“ Das mache die Schiffe in Zukunft noch sicherer, wirtschaftlicher und umweltfreundlicher.

Im Interview mit der „Deutschen Seeschifffahrt“ spricht der jüngste Bruder der beiden Reedereichefs Jan und Bernhard Held über aktuelle Herausforderungen und Vorteile der VSAT-Nutzung.

Interview Laurenz Held

? Wie genau erfolgt die VSAT-Installation, und wie lange dauert die Umrüstung?

Laurenz Held: Zunächst wird bei einem Besichtigungstermin die optimale Position für die Antenne ermittelt. Wichtig ist eine möglichst unverbaute Ausrichtung zum Satelliten, um Störungen über Radare oder andere technische Einheiten oder auch Schornsteine zu vermeiden. Dort wird dann die Antennenhalterung installiert und die notwendige Verkabelung mit der Bordelektronik und dem Standort des Servers hergestellt. Im letzten Schritt schließt

dann ein Servicetechniker die Antenne sowie die notwendigen Hardwarekomponenten an und stellt die nötigen physikalischen und technischen Verbindungen her. Dann erfolgt die Übergabe an Bord. In der Regel dauert eine Neuinstallation etwa ein bis zwei Tage.

? Ist die bei älteren Schiffen aufwendiger?

Held: Nein. Das Alter des Schiffes spielt üblicherweise keine große Rolle. Entscheidend sind immer die Vorbereitungen.

? Welche konkreten IT-Anwendungen werden nach der Umrüstung implementiert, und welche Vorteile ergeben sich dadurch?

Held: Die Onboard Devices – also die technischen Systeme an Bord – können nun aus der Ferne (Remote access) überwacht und gewartet werden. Via TWS-Managementplattform haben künftig alle unsere Schiffe Zugang zu einem 24/7-Fernservice-Support. Ein verschlüsselter Zugang erhöht zudem das Sicherheitsniveau. Im Notfall, etwa bei schlechter VSAT-Konnektivität, kann von der VSAT-Anlage auf das



Upgrade. 14 von 30 Held-Frachtern wurden bereits mit VSAT-Anlagen ausgerüstet (hier: die „UML Veronica“).



Montage. Das VSAT-System von Held schafft bis 1 Mbit/s Download – für die Schiffs-IT mehr als genug.



Herzstück. Schiffsserver als neuer Knotenpunkt für sämtliche webbasierten Dienste an Bord.



Balanceakt. Schutzglocke mit neuem Sat-System. Die alte Iridium-Antenne dient künftig als Back-up.



Projektleiter. Laurenz Held verantwortet als Logistik-Chef die technische Aufrüstung der Flotte.

Back-up-System (z.B. Iridium) gewechselt werden. Und: Auch Crewmitglieder können über einen separaten Netzzugang das Internet für die private Kommunikation nutzen – ein immer wichtigerer Faktor, um qualifizierte und motivierte Besatzungsmitglieder zu gewinnen.

? Wie lässt sich durch die Maßnahmen die Effizienz der Schiffe konkret verbessern?

Held: Zunächst sind da die technischen Vorteile der Fernwartung via Onlineverbindung: So gibt es z.B. deutlich weniger Ausfälle der Onboard-Systeme durch Remote Monitoring und regelmäßige Updates. Außerdem können die Systeme permanent wichtige Echtzeitdaten vom Schiff an die Charterer bzw. die operativen IT-Abteilungen an Land schicken, um unsere Kunden bei der Digitalisierung bzw. der Nutzung von Daten zu unterstützen. Künftig wollen wir auch Systeme zur Echtzeiterfassung des Kraftstoffverbrauchs einsetzen.

? Welche Schiffstypen aus Ihrer Flotte profitieren am meisten vom technischen Upgrade?

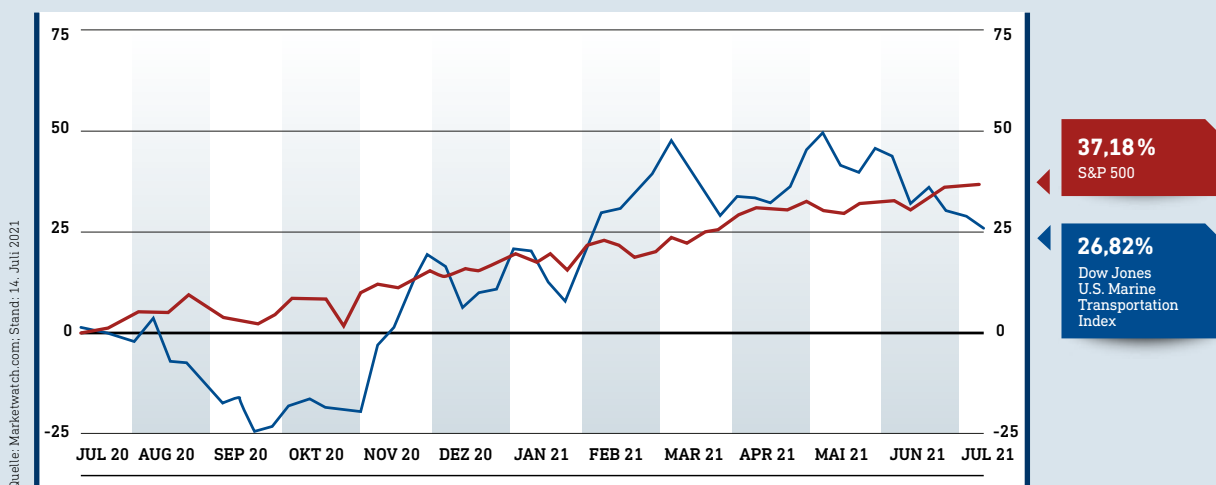
Warum VSAT?

••• VSAT (Very Small Aperture Terminal) ist ein mobiles, selbstausrichtendes Antennensystem für die satellitengestützte Kommunikation. Aufgrund seiner kompakten Bauweise und hohen Leistungsfähigkeit ist es ideal für die Schifffahrt. Je nach Hardwarekonfiguration können VSAT-Anlagen auf zahlreiche Satellitensysteme, darunter die Marktführer Eutelsat und Astrasat, zugreifen.

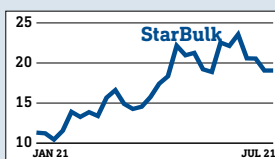
Held: Von unserer Seite gibt es hier keine Vorgaben. In der Regel gilt: Je mehr Mitarbeiter (Crew, Offiziere etc.) auf die Konnektivität zugreifen und/oder je mehr technische Systeme an Bord verbunden sowie per Fernzugriff gewartet werden müssen, desto mehr profitieren die Reedereien bzw. deren Flotte von einer Breitbandlösung. Es geht also eher um eine Nutzenabwägung seitens der Reederei. |•••



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



Schifffahrtsaktien weiter im Höhenflug – auch das zweite Quartal endet stark



Star Bulk

●●● Gut erkennbar, warum Star Bulk noch im zweiten Quartal eine Kapitalerhöhung durchgeführt hat, auch wenn der Verwendungszweck zunächst obskur blieb. Der gute Aktienkurs musste genutzt werden.



Carnival Corp.

●●● Der Kreuzfahrt-Branchenführer erlitt einen Rückschlag: Die Hoffnungen auf eine halbwegs normale Saison mussten begraben werden, der Kurs gab nach.

Quelle: Yahoo; Stand: 14. Juli 2021

Die Nachfrage nach Schifffahrtsaktien hat sich nach den spekulativen Wochen wieder normalisiert. Das erste Halbjahr hatte Rekorde an den Börsen gebracht, der Jefferies Shipping Index war um 60 Prozent nach oben geklettert. Schifffahrtsaktien lassen damit alle anderen Indizes weit hinter sich.

Investoren gehen jetzt wieder selektiver vor und setzen auf fundamentale Daten. Eher spekulativ aufgeblähte Kurse etwa von Aktien im Kreuzfahrtsektor haben sich daher wieder abgeflacht.

Für einen Adrenalinstoß sorgten Ende Juni Äußerungen von US-Präsident Joe Biden. Es klang zunächst, als ob die Regierung Transportkosten regulieren wollte. Doch es scheint eher bei der luftigen Ermahnung zu bleiben, ohne dass regulatorische Konsequenzen folgen.

TANKER IM WARTEMODUS

Die Erwartung einer erstarken Nachfrage nach Öl einerseits und die zuletzt reichlich

chaotische Preispolitik der OPEC andererseits haben die Werte der Ende 2020 stark gebeutelten Tankreedereien im abgelaufenen Quartal nach einem Zwischenhoch nur so eben stabilisieren können.

Nach dem ungelösten Streit zwischen Saudi-Arabien und den VAE ist der Ölpreis überraschend in die Höhe geschossen, da man sich nicht über das Ankurbeln der Ölförderung einigen konnte. Gebrauchte Tanker momentan daher wenig, die Aussichten sind unklar. Die Raten für Öltanker sind wieder auf ein historisches Tief gerutscht – zeitweilig lagen sie sogar im Minusbereich. Die Kurse gaben entsprechend nach.

BULKER BERUHIGEN SICH

Die Aktien der Bulkerreedereien erlebten im zweiten Quartal ein fulminantes Kursplus, im April und Mai hatten sich viele Werte verdoppelt. Die meisten konnten die neue Flughöhe in einem überwiegend optimistischen Umfeld mit etwas Mühe halten, aber nicht ausbauen.

Der globale Aufschwung und umfangreiche Programme zum Ausbau der Infrastruktur helfen dem Sektor. Für einen weiteren starken Kursaufschwung wäre ein echter Super-Cycle nötig, der nicht auf kurzfristigen Phänomenen, sondern auf großflächigen Investitionen beruht. Für **Safe Bulkers** und **Star Bulk** sind immerhin Kurszuwächse um 40 Prozent hängen geblieben. Star Bulk nutzte das Zwischenhoch, um am Markt 150 Millionen Dollar frisches Kapital einzuwerben – mit unklarem Ziel.

Experten sehen bereits einen weiteren Aufschwung voraus: Die stark gestiegene Nachfrage für Forward Freight Agreements (FFAs) zeigt, dass Rohstoffe wie Erz und Kohle in den kommenden Monaten begehrt sind. Das erste Halbjahr war das bislang stärkste, berichtet die Baltic Exchange.

CONTAINER IM AUFWIND

Containerlinien und Vercharterer entwickeln sich weiter euphorisch. Besonders fällt erneut die deutsch-norwegische

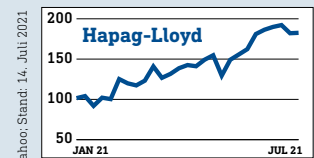
MPCC auf – zeitweilig hatte die Aktie um 350 Prozent zugelegt. Die historisch hohen Frachtraten stabilisieren die Aktien von Linienreedereien wie **Maersk** (+18 Prozent) und → **Hapag-Lloyd** (+26 Prozent) auf sehr hohem Niveau – mit Tendenz nach oben. Besonders positiv für den deutschen Standort: Die Vercharterer können das anhaltende Hoch mitnehmen und in immer mehr hohe Langfristcharter übersetzen.

So legten in diesem Quartal **GSL** um 36 Prozent zu, **MPCC** hat sich mehr als verdoppelt.

KREUZFAHRER HOFFEN

Die Kreuzfahrtlinien haben seit März 2020 die Kapitalmärkte aufgemischt. Im Ergebnis haben die drei großen börsennotierten Häuser (**Carnival, Norwegian, Royal Caribbean**) zweistellige Milliardenbeträge zu horrenden Konditionen aufgenommen und sie oft nach

wenigen Monaten deutlich günstiger umgeschuldet. Über die titanischen Leistungen der Finanzabteilungen inmitten der Pandemie sind bereits die ersten Case Studies veröffentlicht. Die Anleger haben sich aus den Aktien im letzten Monat eher wieder zurückgezogen – noch immer sind die Szenarien für den Wiedereinstieg zwar operativ wohlorganisiert, kommerziell bleiben sie aber noch allzu nebulös.



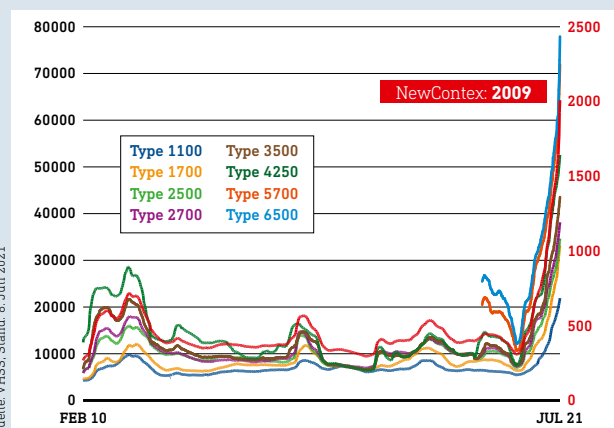
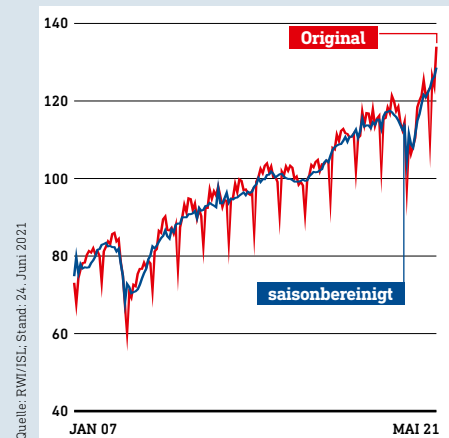
Hapag-Lloyd AG

••• Auf der Grundlage glänzender Zahlen und der Hochstufung durch Moody's und S&P hat Hapag-Lloyd neue Großschiffe geordert.

RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

Containerumschlag weiterhin deutlich im Plus

••• Der Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist saisonbereinigt im Mai leicht von 126,3 auf 128,6 gestiegen. Der weltweite Containerumschlag steigt seit Jahresbeginn deutlich. Insbesondere in den chinesischen Häfen hat der Umschlag gegenüber dem Vormonat kräftig zugelegt. Der Wert stieg um 5,8 auf 137,8 Punkte. Der Nordrange-Index, der Hinweise auf die wirtschaftliche Entwicklung im nördlichen Euroraum und in Deutschland gibt, ist zeigt ebenfalls weiterhin deutlich nach oben. Er ist im Mai gegenüber dem Vormonat von 117,0 auf 120,2 gestiegen. Darin dürfte die konjunkturelle Erholung der Länder des Euroraums zum Ausdruck kommen. Brems Spuren durch die weltweiten Lieferengpässe waren kaum spürbar. www.isl.org/www.rwi-essen.de



NEW CONTEX

Rekord: 2.000-Punkte-Marke überschritten

••• Mitte Juli hat der NewContex die Marke von 2.000 Punkten durchbrochen – und sich damit gegenüber dem Vorjahr mehr als versechsfacht. Die höchsten Zuwächse auf Monatsbasis gab es in den Größenklassen 1.700 bis 3.500 TEU – insbesondere bei den kürzeren Laufzeiten. Hier ragen vor allem die 2.700 TEU mit einem Plus von 42,7 Prozent heraus. Ein aktueller Abschluss hat hier die Fantasie im Markt beflügelt: Der Verloader hat das Schiff für eine Tagesrate von rund 70.000 Dollar auf ein Jahr eingearbeitet. Das Rateniveau bleibt also weiter hoch – ebenso wie der Bunkerpreis und die Wartezeiten vor den Häfen. 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

P&I-Clubs deutlich unter Druck

| Markt | Etlichen Versicherern machen ihre schlechten Bilanzen zu schaffen – das könnte zu Prämien-erhöhungen führen.

Reedern drohen in den nächsten Jahren weitere Prämien-erhöhungen für ihre P&I-Deckung. „Wir möchten zwar den Markt nicht nach oben reden, aber es gibt ohne Zweifel eine starke Wahrscheinlichkeit, dass die P&I-Prämien in den kommenden Jahren weiter steigen werden“, teilte der Makler Aon in seinem aktuellen P&I-Bulletin mit. In der vergangenen Erneuerungsrunde im Februar hatten einige Clubs bereits eine harte Linie eingenommen, um höhere Prämien durchzusetzen.

Der Makler, der die Kunden gegenüber den Versicherungsvereinen vertritt und im Allgemeinen versucht, die Prämien möglichst niedrig zu halten, sieht nach den miserablen Zahlen für das vergangene Geschäftsjahr bei einer Reihe von Clubs Handlungsbedarf.

Angesichts der COVID-19-Pandemie und hoher Pool-Schäden war ein schlechtes Jahr für die Clubs der International Group (IG) zu erwarten gewesen. Die Underwriting-Ergebnisse fielen entsprechend aus: Die Schaden- und Kostenquote der IG-Mitglieder verschlechterte sich im Durchschnitt von 117 auf 122 Prozent. Das heißt, für jeden

eingenommenen Prämien-euro gaben die Clubs im Schnitt 1,22 Euro für Schäden und Kosten aus – sie machten also einen Verlust im Versicherungsgeschäft.

Am deutlichsten ins Minus rutschten der UK P&I Club mit 149,6 Prozent und West of England mit 139,8 Prozent. Für West of England bedeutet dies einen technischen Verlust – also ohne das Kapitalanlageergebnis – von 80 Millionen Dollar, schätzt Aon. Der UK P&I Club landet bei einem Minus von 110 Millionen.

Sechs Clubs, u. a. London, Standard, Steamship und Swedish Club, erzielten Schaden- und Kostenquoten von 120 Prozent oder höher. Kein Club unterschritt die 100-Prozent-Marke, ab der das Versicherungsgeschäft profitabel verläuft.

Ausgleichen konnten viele Clubs die schlechten Underwriting-Ergebnisse mit Kapitalanlagegewinnen. Dabei kam ihnen die Börsenrallye Ende des vergangenen und Anfang dieses Jahres zugute. Das führte dazu, dass die meisten Clubs mit guten Investmentergebnissen glänzen konnten.

Marktführer Gard erzielte 112 Millionen Dollar Invest-

mentgewinn. Britannia, North, Shipowners, Skuld, Steamship und der UK P&I Club lagen allesamt über 50 Millionen. Für einige Clubs wie Britannia, North, Gard, Shipowners und Swedish reichten die Kapitalanlageergebnisse aus, um die technischen Verluste zu über-treffen – sie konnten ihre freien Reserven sogar steigern.

| Kritisches Rating | Das Leiden vieler Clubs ist den wach-samen Augen der Ratingagen-tur S&P – deren Bewertungen für die Clubs sehr wichtig sind – nicht entgangen. Schon Ende vergangenen Jahres versah S&P die Clubs Standard, Gard, UK und North mit einem negativen Ausblick. Nach den Ergebnissen für 2020 könnte dieses Schicksal noch wei-teren Clubs drohen – West of England ist das schon passiert.

Wie dieses Jahr für die Clubs laufen wird, hängt zum Großteil von der Schadens-situation ab. Von der COVID-19-Pandemie erwartet Aon dank Impfungen und strenger Risikomanagementprotokolle keine großen Belastungen mehr für die Branche.

Auch wenn es noch zu früh für ein Fazit ist: Das Ge-schäftsjahr 2021/2022 hat für

die Clubs schon mit einigen Großschäden begonnen. Die Havarie der „Ever Given“, die mehrere Tage den Suezkanal blockierte, ist ein Großschaden für die IG und den UK P&I Club.

Dazu kommt das Feuer auf dem 2.742-TEU-Container-schiff „X Press Pearl“ vor der Küste von Sri Lanka, das zu einer Forderung der Regierung in Höhe von 40 Millionen Dollar geführt hat. Mit den Kosten für Bergung und Beseitigung des Wracks wird der Schaden noch deutlich höher ausfallen. Hier steht der London P&I Club in der Pflicht.

Der P&I Club Skuld wurde doppelt getroffen mit dem Kentern der „Seacor Power“ vor Louisiana und dem Untergang der Ölbohrplattform „Naga 7“ vor Malaysia. Ein weiterer po-tenzieller Großschaden ist die schwimmende Wohneinheit „Papaa 305“, die während eines Zyklons im Arabischen Meer unterging.

Die hohen Schäden belas-ten auch den Rückversiche-rungsvertrag der IG. Die De-ckung ist nach einer Laufzeit von zwei Jahren am 1. Januar 2022 zur Erneuerung fällig. Be-obachter rechnen bereits mit harten Verhandlungen für die IG-Mitglieder.





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

Rettingsaktion.

Großereignisse wie das Kentern des Autotransporters „Golden Ray“ 2019 sind ausgesprochen selten.



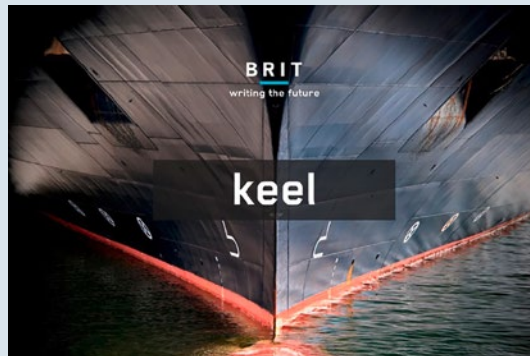
Die Clubs tragen Schäden von mehr als 10 Millionen Dollar über einen Pool gemeinsam. Ab 100 Millionen kommt ein Rückversicherungsprogramm zum Tragen, das eine Deckung von bis zu 3,1 Milliarden Dollar bietet. Die Rückversicherer der Clubs mussten in den vergangenen Jahren für hohe Schäden geradestehen.

| Harte Verhandlungen | Zu einer besonderen Belastung hat sich der Untergang des Autotransporters „Golden Ray“ im September 2019 entwickelt. Ursprünglich betrug der Schaden 115 Millionen Dollar. Im Februar 2020 waren es schon 440 Millionen. Mittlerweile geht die Branche von knapp unter 800 Millionen aus.

Die Wrackbeseitigung, die sich als äußerst schwierig erwiesen hat, ist damit die zweit teuerste der Geschichte – nach der des Kreuzfahrtschiffs „Costa Concordia“. Auch die Blockade des Suezkanals durch die „Ever Given“ wird in den Verhandlungen mit den Rückversicherern wohl eine Rolle spielen. Hinzu kommt deren generelle Marktsituation. Die Anbieter versuchen seit zwei Jahren, die Prämien deutlich zu erhöhen. |●●

Axa XL: Sundeep Khera steigt auf

●●● Der Industrie- und Spezialversicherer Axa XL befördert Sundeep Khera zum weltweiten Leiter für die Seekasko und zum Leiter der Transportversicherung im britischen und im Lloyd's-Markt. Zurzeit leitet Khera aus Singapur das Marine-Geschäft in der Asien-Pazifik-Region. Für seine neue Rolle zieht er nach London. Khera ist seit acht Jahren bei Axa. Er startete als Regionalmanager in Asien für Schiffs- und Transportrisiken. Zuvor war er sechs Jahre bei Emirates Shipping Line im Management tätig. Davor fuhr Khera, der auch einen MBA hat, als Kapitän zur See.



Brit erleichtert Reedereien die Absicherung von Kriegsrisiken

●●● Der Versicherer und Rückversicherer Brit hat ein neues Konsortium namens Keel gegründet, das die Kriegsversicherung stark vereinfachen soll. In der Kriegsversicherung, die auf Jahresbasis abgeschlossen wird, sind üblicherweise Hochrisikogebiete ausgeschlossen.

Will ein Reeder sein Schiff durch diese Zonen fahren lassen, muss er das dem Versicherer melden, die sogenannten Breach Calls. Hier will Brit den Reedereien das Leben einfacher machen. Bislang seien die Fahrten oft schon beendet gewesen, bevor alle Anträge abschließend bearbeitet wurden. Der neue Anbieter Keel soll diese Dienstleistung nun in Sekunden erledigen, verspricht Brit. Keel bietet pro Risiko bis zu 152,2 Millionen Dollar an Kapazität.

Foto: Brit

IMPRESSUM

Deutsche Seeschifffahrt

Verlag/Herausgeber

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

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

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

Redaktion

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

Anzeigen

printprojekt – Media/Anzeigenmarketing
Bastian Hebbeln
Tel.: 040/43 21 34-15
Gunther Meyn
Tel.: 040/43 21 34-16
E-Mail: media@deutsche-seeschifffahrt.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2021

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

Lohregel Mediendesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

Hochschule Wismar; Kalyakan/Simple
Line - stock.adobe.com; Privat (4),
Ole Feldtmann

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



„Sea Cloud Spirit“ – sanfter Tourismus der Extraklasse

●●● Neustart nach der Corona-Zwangs-pause: Am 14. September geht der neue Luxus-Windjammer „Sea Cloud Spirit“ von Rom aus auf Jungfernfahrt. Zuvor startet die „Sea Cloud“ – sie wird im Spätherbst 90 Jahre alt – am 6. August von Piräus aus zu ihrer ersten Reise nach 17 Monaten Pause. Die „Sea Cloud II“ setzt erstmals am 30. August vor Nizza

wieder Segel. Als erster deutscher Seereisen-Veranstalter hat die Hamburger Reederei eine generelle Impfpflicht für Neubuchungen eingeführt. „Für uns steht Sicherheit im Vordergrund“, sagt Geschäftsführer Daniel Schäfer, „deshalb haben wir uns auch für den recht späten Re-Start entschieden.“ Mit der Indienstellung der 138 Meter langen „Sea Cloud

Spirit“ endet für Sea Cloud Cruises ein mehr als zwölfjähriger Bau- und Planungsprozess. Wie die beiden Schwestern ist das neue Dreimast-Vollschiff mit einer Kapazität von maximal 136 Passagieren für einen überschaubaren Kreis von Mitreisenden konzipiert. Eine Besonderheit sind die vielen Balkonkabinen.

www.seacloud.com

Foto: Sea Cloud

Smartes Bezahlen bei BSM

●●● Bernhard Schulte Shipmanagement bringt eine digitale Bezahlplattform für Seeleute. Mit BSM NiumPay können Seeleute in Echtzeit Geld empfangen und nach Hause senden, es zu Handelskursen umtauschen sowie an den meisten Geldautomaten weltweit Bargeld abheben. Die App erlaubt es, den Bargeldverkehr deutlich zu reduzieren. Das Bordpersonal erhält außerdem eine kostenlose Visa-Kreditkarte. In dringenden Vorschuss-Fällen kann der Kapitän einfach die digitale Geldbörse (eWallet) aufladen.



Foto: BSM

„Stena Germanica“ tankt recyceltes Methanol

●●● Seit 2015 ist die „Stena Germanica“ als weltweit erste methanolbetriebene Fähre zwischen Kiel und Göteborg unterwegs. Nun hat das Schiff zum ersten Mal recyceltes Methanol aus der Stahlproduktion getankt. Der Treibstoff wird aus CO₂ hergestellt, das aus Hochofengasen

der Fabrik von SSAB in Luleå zurückgewonnen wurde. Methanol ist ein fossiler Brennstoff, jedoch mit 90 Prozent weniger Schwefel- und Partikelemissionen sowie 60 Prozent weniger Stickstoffemissionen deutlich sauberer als konventioneller Sprit.

www.stenaline.de



Fortschritt. Die Reederei Stena Line ist Partnerin des EU-Recycling-Projekts FReSMe.



Foto: Stena Line



Abenteurer. Arved Fuchs und sein Team beim Ablegen der „Dagmar Aaen“.

Arved Fuchs und GEOMAR kooperieren bei „OceanChange2021“

••• Die „Dagmar Aaen“ ist kein typisches Forschungsschiff. Doch Arved Fuchs setzt den 1931 gebauten Haikutter seit mehr als 30 Jahren für seine Expeditionen ein. Seit Mitte Juni ist der 68-jährige Abenteurer wieder unterwegs. Ziel seiner dreimonatigen Reise ist der nördliche Nordatlantik. Im Rahmen von „OceanChange 2021“ will Fuchs auf die in hohen Breiten rasch fortschreitende Klimaerwärmung aufmerksam machen. Im Rahmen einer Kooperation mit GEOMAR wird er dabei kontinuierlich Messungen im Ozean durchführen. Die Daten stehen über die GEOMAR-Plattform „Beluga“ live zur Verfügung.

Foto: A. Villwock, GEOMAR

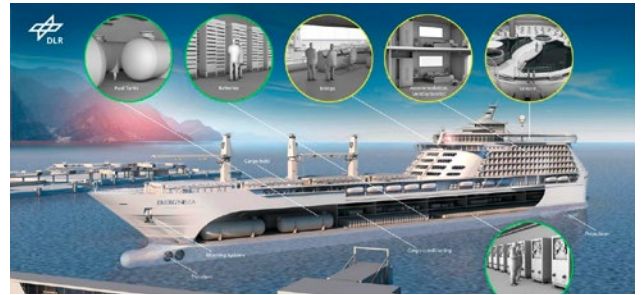


Dynamik. Die „Levante Jet“ bringt Gäste und Ladung mit bis zu 40 Knoten (knapp 75 km/h) ans Ziel.

Schnelle Fährverbindung

••• Die Flensburger Fährreederei FRS ist weiter auf Wachstumskurs. Jüngster Flottenzugang ist die Schnellfähre „Levante Jet“ für die spanische Tochter FRS Iberia. Der 85 Meter lange Katamaran ist 2015 in Australien gebaut worden und bietet Platz für 692 Passagiere und 151 Fahrzeuge. Die moderne und besonders verbrauchsoptimiert designte Fähre soll im August im Hafen von Algeciras eintreffen. www.frs.de

Foto: FRS



Projekt. Ein schwimmender Demonstrator soll die Entwicklung von Systemen und Komponenten für die Schifffahrt so weit voranbringen, dass sie in naher Zukunft eingesetzt werden können.

Neues Institut für Maritime Energiesysteme

••• Das Institut für Maritime Energiesysteme im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) entwickelt Technologien für eine Dekarbonisierung der Schifffahrt – für alle Schiffstypen. „In unserem neuen Institut in Geesthacht werden die Weichen gestellt für den Seeverkehr der Zukunft. Dieser soll möglichst wenig Emissionen verursachen und über einen geschlossenen Stoffkreislauf verfügen“, erläutert DLR-Vorstandschefin Prof. Anke Kaysser-Pyzalla.

„Dabei wird das gesamte System der Infrastruktur betrachtet, vom Hafen bis hin zur Energieerzeugung auf dem Schiff. So wird das Institut neben der Nutzung alternativer Treibstoffe unter anderem die Versorgung und den Antrieb mit Wasserstoff untersuchen.“ Langfristig soll das Institut 250 Mitarbeitende in den vier Abteilungen Energiekonverter und -Systeme, Energie-Infrastrukturen, Virtuelles Schiff und System-Demonstration beschäftigen. www.dlr.de



Fotos: DLR

Standort. Das DLR-Institut hat seinen Standort im Innovations- und Technologiezentrum (GITZ) auf dem Gelände des Helmholtz-Zentrums Hereon in Geesthacht.



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

Tatort. Im Laderaum entdeckt die Crew der „UBC Savannah“ 225 kg Kokain, abgepackt in 227 Säcken (siehe Kreis).



Unter falschem Verdacht



| Skandal | 592 Tage war Kapitän Andrzej Lasota nach einem Drogenfund in mexikanischer Haft – ohne Beweise, ohne Anhörung. Der Kapitän eines Schiffs der Hartmann-Gruppe ist ein weiteres Opfer von Willkürjustiz. Text: Gunther Meyn

Hafen von Altamira, Mexiko, 27. Juli 2019. Diesen schicksalhaften Tag wird Andrzej Lasota wohl nie vergessen. Es ist der Tag, an dem der erfahrene polnische Kapitän und seine Crew 225 Kilogramm Kokain im Frachtraum ihres Mehrzweckfrachters „UBC Savannah“ entdecken. Das Schiff gehört zur Reederei Intership (ISN), einer Tochter der Hartmann-Gruppe. Umgehend und ordnungsgemäß meldet Lasota den Fund an die örtlichen Behörden. Eigentlich ein klarer Fall von untergeschobener Schmuggelware. Eigentlich. Doch zwei Tage später werden Kapitän Lasota und seine Mannschaft festgenommen,

das Schiff festgesetzt. Man wirft ihnen „illegale Einfuhr von Kokain nach Mexiko“ vor und durchsucht ihre Kabinen. Dabei sind die Ordnungskräfte wenig zimperlich. Brecheisen kommen zum Einsatz, Teile des Inventars werden zerstört, die Crewmitglieder körperlich attackiert und persönliche Gegenstände sowie Bargeld beschlagnahmt. Durchsuchungsbefehl? Fehlanzeige!

Für den zweifellos unschuldigen Kapitän ist es der Beginn einer fast zweijährigen Leidenszeit aus Justiz-Willkür und lähmender Ungewissheit. Und es ist ein erschreckendes Beispiel für die Kriminalisierung unbescholtener Seeleute.

Rückblick: Einige Tage zuvor im Hafen von Barranquilla, Kolumbien. Die 172 Meter lange „Savannah“ wird mit Koks- und Kohle beladen. Nach einem anonymen Hinweis auf Drogen an Bord untersuchen Beamte der kolumbianischen Polizeibehörde zusammen mit der Crew mehrmals das Schiff und die Frachträume. Sie finden nichts. All das wird transparent dokumentiert und an die Behörden in Mexiko weitergeleitet, dem nächsten Ziel der „Savannah“. Dort erst kommen am zweiten Tag die insgesamt 227 Säcke mit Kokain zum Vorschein, versteckt unter Tonnen von Koks. Kapitän Lasota will kein Risiko eingehen,



Fundstelle. Der Mehrzweckfrachter der Reederei Intership Navigation verfügt über fünf große Laderäume. Die Drogen waren im Cargo Hold 3 versteckt (markierte Stelle).

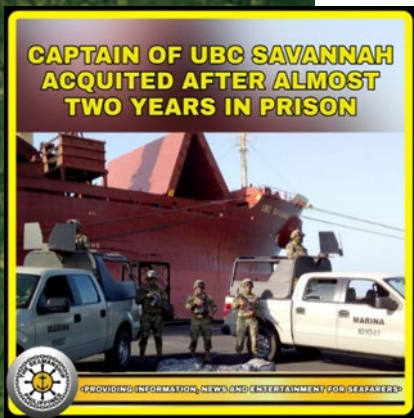


Foto: Twitter

macht Fotos und Videos der Fundstelle. Anschließend informiert er seinen Agenten, der die Informationen an die örtlichen Behörden weiterleitet.

Doch für den Staatsanwalt zählt das alles nicht. Er ignoriert die entlastenden Beweise und verdächtigt die gesamte Schiffsbesatzung – obwohl nichts auf deren Schuld hindeutet. „Nirgendwo ist es so schlimm wie in Mexiko“, wird Lasota später im Interview mit der DS sagen. „Hier kann der Staatsanwalt schon bei einem bloßen Verdacht ohne Beweise die Haft anordnen. Man muss dann seine Unschuld nachweisen. So lange gilt man als schuldig.“

| Harte Haftbedingungen | Selbst nach der Festnahme erhält Lasota keine ordentliche Anhörung, in der er seine Sicht der Dinge hätte erklären und falsche Anschuldigungen klarstellen können. Stattdessen buchtet man ihn und seine Crew im Staatsgefängnis von Victoria ein. Dort herrschen

menschenunwürdige Haftbedingungen. 22 Mann sind in einer 6er-Zelle untergebracht. „Eingepfercht wie die Heringe in der Dose“, so Lasota. Es gibt keine Decken, alte Kartons dienen als spärliche Unterlage auf dem nackten Betonboden. Die Männer müssen das tragen, was sie zuletzt an hatten. Erst ein Repräsentant von Intership versorgt sie mit Decken, Bekleidung, Schuhen und Verpflegung.

Auch Lasotas Crewmitglieder erhalten kein ordentliches Verhör. Stattdessen sollen sie „zugeben“, dass nicht sie, sondern die mexikanischen Behörden die Drogen gefunden haben. Von einer rechtsstaatlichen Behandlung sind sie so weit entfernt wie von ihrer polnischen oder philippinischen Heimat. Doch die Besatzung hält dem Druck stand. Diplomatischen Beistand leistet in dieser Zeit insbesondere der polnische Konsul.

Nach mehr als zwei Monaten werden die Männer entlassen – nur um kurze Zeit später als „illegal immigrants“ erneut inhaftiert zu werden. Die Begründung gleicht einer Posse: Während der Haftzeit waren ihre Visa abgelaufen. Erst nach weiteren sechs Wochen in Gewahrsam dürfen sie nach Hause.

Für ihren Chef hingegen, einen Kapitän, der seit 52 Jahren zur See fährt, ist die Haft noch lange nicht beendet. „Ich wusste von Anfang an, dass ich mindestens ein Jahr lang im Gefängnis bleiben würde,“ erzählt er im Rückblick. Lasota erinnert sich vor allem an einen polnischen Kapitänskollegen, der nach einem ähnlichen Vorfall acht Monate unschuldig im Gefängnis saß – bei Weitem nicht der Einzige (siehe S. 48).

Nun muss er selbst eine solch schwere Zeit durchmachen. Weil man ihm die notwendigen Herzmedikamente →



Fotos: Reederei Hartmann

Happy End. Intership-Seniorchef und VDR-Präsident Alfred Hartmann (2. v. r.) hat Kapitän Lasota und seine Familie im Juni nach Zypern eingeladen, dem Sitz der Reederei. „Nach der schlimmen Zeit, die unser Kapitän durchgemacht hat, soll dies eine kleine Geste der Anerkennung sein“, so Hartmann. Das Bild zeigt (v. r.) Intership-CEO Dieter Rohdenburg, Vassilis Demetriades (Schiffahrtsminister, Zypern) sowie Lasota mit Frau und Tochter.



Foto: Reederei Hartmann

Heimkehr. Nach fast zwei Jahren Zwangstrennung ist der Kapitän endlich wieder zu Hause bei seiner Ehefrau Mariola.

→ verwehrt, verschlechtert sich sein Gesundheitszustand, und er wird vorübergehend in eine Privatklinik eingewiesen. Zwischenzeitlich steckt sich der zu Unrecht Inhaftierte mit dem Zika-Virus an, leidet unter 42 Grad Fieber und verliert 40 kg an Gewicht. „Ich habe in dieser Zeit eine vier-tägige Erinnerungslücke“, so Lasota.

| Willkür-Opfer | Doch der 66-Jährige ist ein Kämpfer. Vor allem die Familie gibt dem zweifachen Großvater Kraft. Dazu gehören auch die regelmäßigen Telefonate mit seiner Frau Mariola.

Längst schlägt der skandalöse Fall um den inhaftierten Seemann international hohe Wellen. Der polnische Botschafter

in Mexiko macht sich für ihn stark, auch der Rechtsausschuss der IMO beschäftigt sich mit dem Fall Lasota. Das Management von ISN und die Hartmann-Gruppe setzen ebenfalls alle denkbaren diplomatischen Hebel in Gang, kontaktieren Beamte auf Zypern und in Deutschland. ISN-Kapitänskollege Piotr Rusinek wendet sich auf Bitten der Familie und mit deren Unterstützung mit einer Petition sogar direkt an den polnischen Präsidenten Andrzej Duda. Allein, auf mexikanischer Seite stoßen die Bemühungen auf taube Ohren.

Für Lasota werden die Haftbedingungen nach seiner Verlegung in das Hochsicherheitsgefängnis Tepic indes noch strapaziöser. Hier herrschen noch stren-

gere Regeln, Telefonate ins Ausland werden untersagt. Die Zelle teilt er sich mit einem berüchtigten Kriminellen. Erst am 17. März 2021, nach anderthalb Jahren Haft, beginnt der Prozess. Schlimmstenfalls drohen Lasota 20 Jahre Gefängnis. Doch von der Anklage bleibt am Ende nicht mehr viel übrig. Zwei Tage später spricht der Richter dann das erlösende Urteil: „No Culpable“, nicht schuldig.

Trotz allem: Die Erlebnisse haben dem Kapitän die Lust an seinem Job nicht genommen. „Ich hoffe, dass ich bald wieder in See stechen kann“, sagt er mit einem Funkeln in den Augen. Lediglich seine Frau dürfte wohl etwas dagegen haben. |●●



Gefahrenzone. Route der „UBC Savannah“: Mexiko gilt als internationaler Umschlagplatz für den illegalen Handel mit Drogen aus Südamerika.

SCHIFFSBESATZUNG ALS SÜNDENBOCK

Willkürliche Anklagen, unfaire Prozesse – Unrecht an Seeleuten ein weltweites Problem

●●● Der Fall Lasota ist leider keine Ausnahme. Immer wieder werden Kapitäne und Besatzungsmitglieder von Handelsschiffen zu Unrecht beschuldigt und in fragwürdigen Gerichtsverfahren verurteilt. 2015 kam es in Nigeria zur Verhaftung einer neunköpfigen Besatzung aus philippinischen und bangladeschischen Seeleuten. Wegen fehlender Dokumente warf man ihnen vor, die Ladung an Bord ihres Frachters geschmuggelt zu haben – und das, obwohl große Teile der Crew erst

nach der Beladung an Bord gingen. Ein Jahr später dann das skandalöse Urteil: fünf Jahre Haft.

Am bekanntesten dürfte der Eklat um die 2003 havarierte „Prestige“ sein. Der griechische Kapitän weigerte sich damals zunächst, den leckgeschlagenen Öltanker in einer waghalsigen Aktion auf offene Meer hinausschleppen zu lassen. Dort zerbrach das Schiff schließlich in zwei Teile und verursachte die bislang schlimmste Ölpest Europas. Als Sünden-

bock wurde der Kapitän vom spanischen Obersten Gerichtshof zu zwei Jahren Haft verurteilt. Sowohl die Europäische Transportarbeitergewerkschaft (ETF) als auch der Europäische Reederverband (ECSA) übten scharfe Kritik an dem Urteil.

Angesichts dieser und ähnlich gelagerter Fälle hat der ICS jüngst eine Initiative zur Entwicklung von international einheitlichen Guidelines für die faire Behandlung von beschuldigten und inhaftierten Seeleuten ins Leben gerufen.

Offen für Neues

| Jubiläum | In diesem Jahr feiert die bedeutende Containerreederei von Claus-Peter Offen ihr 50-jähriges Bestehen. Gleichzeitig kündigt der Gründer seinen Rückzug aus dem operativen Geschäft an. Text: Hanns-Stefan Grosch

Das 50-jährige Jubiläum feiern wir groß", hatte Claus-Peter Offen 2018 aus Anlass des Reederporträts in der „Deutschen Seeschifffahrt“ versprochen. Am 9. Juni wäre es so weit gewesen, doch coronabedingt musste das Event aufs kommende Jahr verschoben werden. Rechtzeitig fertig geworden ist aber ein großes Buch zum Jubiläum, das auf 250 Seiten die Entwicklung der Reederei seit ihrem Start 1971 nachzeichnet.

Angefangen hat die Geschichte der Reederei vor 50 Jahren mit einer Versteigerung: Claus-Peter Offen, Jahrgang 1943, schnappt anderen Bietern für knapp eine Million Mark den Frachter „Annie Hugo Stinnes“ weg. Der zwölf Jahre alte 3.500-Tonner wird auf den Namen „Holstein“ umgetauft – und Offen verkündet: „Jetzt bin ich Reeder, ich habe ein Schiff. Nun gucken wir mal, wie es weitergeht.“ Ziemlich erfolgreich, lässt sich heute Zwischenbilanz ziehen. Der gelernte →

Symbolik. Im Juni 1971 übernimmt Claus-Peter Offen das Ruder bei seiner eigenen Reederei.



Foto: Offen Group



Einstieg. Der 1959 gebaute 3.500-Tonner „Holstein“ (hier ein Gemälde von Uwe Lütgen) bildet den Grundstein für die Reederei.

→ Schiffahrtskaufmann, der schon damals über mehr als zehn Jahre maritime Erfahrung verfügt, hat seine Reederei über fünf Jahrzehnte durch sämtliche Krisen gesteuert und zu einem bedeutenden Faktor in der globalen Containerschiffahrt gemacht. Mitte der 1970er-Jahre sieht Offen als einer der ersten Marktteilnehmer den Siegeszug des Containers voraus und ordert von da an kontinuierlich neue Schiffe – häufig die größten ihrer Zeit.

| Enormes Wachstum | Zwischen 2000 und 2012 liefern südkoreanische Werften insgesamt über 100 Neubauten bei Offen ab – darunter auch Tanker und Bulker. Ein besonderes Jahr ist 2008, als die Hamburger elf Schiffe mit einer Ladekapazität von jeweils 14.000 Standardcontainern (TEU) bestellen. „2010 waren wir der weltgrößte Anbieter von Containerschiffs-Tonnage, unsere Flotte summierte sich auf rund 10 Millionen dwt“, erzählt Offen. Doch die Aus-

wirkungen der Weltfinanzkrise gehen auch an der Reederei nicht spurlos vorüber. Die Märkte brechen ein, die Banken senken vor allem bei Schiffen, die über geschlossene Fonds finanziert sind, den Daumen. In den Folgejahren verkauft die Reederei zahlreiche Schiffe, insbesondere in der Größenklasse unter 5.000 TEU.

Die Strategie, sich auf größere Einheiten zu konzentrieren, geht auf: „Weil wir viele Großschiffe mit langen Zeitchartern haben, sind wir nicht so abhängig von den Spotmärkten“, sagt Offen. Das verschafft ihm 2017 die Gelegenheit, die Branche noch mal mächtig aufzumischen: Er übernimmt die Münchner Conti-Gruppe und vergrößert seine Flotte damit kurzzeitig auf rund 170 Schiffe, darunter auch jeweils 37 Massengutfrachter und Produktentanker.

| Gesunde Größe | Der bislang letzte Akt in der bewegten Geschichte des Unternehmens ist die sukzessive Bereinigung der

Aktivitäten. Die Flotte schrumpft dadurch drastisch. Die Tankersparte geht an die Zeaborn-Gruppe, die Bremer Bereederungsgesellschaft (BBG), die über den Conti-Kauf zu Offen kam, wird mit ihren Bulkern im Rahmen eines Management-Buy-outs in die Selbstständigkeit entlassen. Weil die technische Betreuung, das sogenannte Third-Party-Management, nicht lukrativ ist, trennt sich Offen von Schiffen, die sich nicht im Eigentum der Gruppe befinden. Übrig bleiben aktuell rund 50



Festakt. Claus-Peter Offen und seine Frau Katharina 2011 bei der Taufe der „CPO Toulon“ heute als „CMA CGM Nevada“ unterwegs.



Profil

Claus-Peter Offen

- geboren 1943 als fünftes Kind des Hamburger Reeders Emil Offen
- 1960: Lehre bei einem Schiffsmakler
- Auslandsaufenthalte
- verschiedene Posten bei Reedereien
- 1971: Unternehmensgründung – erstes eigenes Schiff
- 1976: erstes Containerschiff-Neubauprogramm
- 2000: Großer Neubauftrag (19 Schiffe) nach Südkorea
- 2008: Bestellung von elf 14.000-TEU-Schiffen
- 2014: Umstrukturierung – CPO Holding
- 2017: Übernahme der Münchner CONTI-Gruppe (68 Schiffe, rund 2.000 Mitarbeiter)
- 2019/2020: Verkauf der Tanker- und Bulksparte, Reduktion der Flotte
- 2021: Die Reederei wird 50, Neuordnung der Führungsstruktur
- Präsident der Yacht-Vereinigung International Maxi Association
- verheiratet, drei Kinder
- Die Offen-Gruppe verfügt über rund 50 Containerschiffe mit einer Tragfähigkeit zwischen 4.255 und 14.036 Standardcontainern.

www.offengroup.de



Führungswechsel. Ex-Hamburg-Süd-Chef Dr. Arnt Vespermann übernimmt den Chefposten bei CPO.

Containerschiffe, überwiegend in der am Markt besonders begehrten Größenklasse von 5.500 bis 14.000 TEU. „Wir haben damit immer noch Deutschlands größte Charterflotte und gehören weltweit zu den Top-Five“, sagt Offen. Die modernen Schiffe werden in absehbarer Zeit schuldenfrei sein und können noch eine Reihe von Jah-

Größenvorteil. Super-Postpanamax-Schiffe wie dieser 12.552-TEU-Frachter bilden den Schwerpunkt der Flotte.

ren profitabel eingesetzt werden. Insofern sieht Offen seine Reederei „langfristig gut aufgestellt“.

| Adieu, Alltag | Das passt zur grundsätzlichen Ausrichtung: „Wir wollen ein Unternehmen sein, das eine große Flotte betreibt“, hatte Offen 2018 gegenüber der „Deutschen Seeschiffahrt“ gesagt. Darum sollen sich zumindest operativ vom kommenden Jahr an aber andere kümmern. Anfang 2022 wechselt Claus-Peter Offen mit seinen Topmanagern in den neu gegründeten Verwaltungsrat des Unternehmens. Neben ihm sind das der bisherige CFO Ralf Jung und sein ältester Sohn Claus-Oliver Offen. „Alle strategischen Fragen werden künftig dort entschieden. Den Rest schaue ich mir in Ruhe aus der Ferne an“, sagt Offen.

Das Tagesgeschäft übernimmt ein sechsköpfiges Team unter Führung des früheren langjährigen Hamburg Süd-Chefs Arnt Vespermann. Als Chief Commercial Officer ist Offens Neffe Jan Hendrik an Bord, als einziges Familienmitglied. Das muss aber nicht so bleiben. Die jüngsten Kinder sind 25 und 22 Jahre alt und noch im Studium. „Ich hoffe, sie werden in einer späteren Lebensphase zur Gruppe stoßen und die Reederei Claus Peter-Offen als Familienunternehmen erhalten“, sagt der Senior. ■■■



Teamwork. Die Reederei gehört im Containersegment nach wie vor zu den größten Charterreedereien.

Fotos: Hamburg Süd, Joerg Schwalenberg, Offen Group (2), Orwin Muehr/CPO Containerschiffreederei (2)

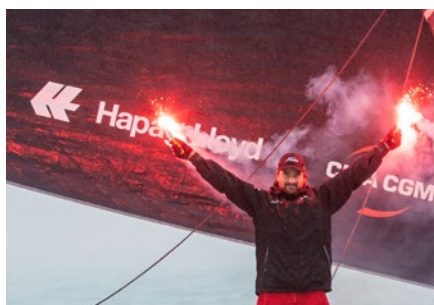
Der tapfere Mann und das Meer. Bei der „Vendée Globe“ meisterte Boris Herrmann widrigste Seegebiete.

Zukunft liegt in der Luft

| Team | Der berühmteste Skipper Deutschlands und eine der größten Linienreedereien der Welt: Warum Hapag-Lloyd Boris Herrmann bei seinen Abenteuern auf den Weltmeeren unterstützt. Text: Sabrina Junge

Oscar machte hoch oben auf dem Mast keinen Mucks, als es 90 Seemeilen vor dem Ziel schepperte. Das mit dem Autopiloten gekoppelte Kamerasystem hatte den Fischtrawler nicht ausgemacht. Der Crash machte Boris Herrmanns Chancen auf einen Podestplatz bei der „Vendée Globe“, der härtesten Einhand-Regatta der Welt, zunichte. Gewonnen hat der 40-Jährige trotzdem – neben dem 5. Platz an Sympathien und an Erkenntnissen über den Zustand der Ozeane.

| Wettlauf gegen die Zeit | In den 80 Tagen, die er um die Welt segelte, hatte Herrmann von seiner Rennyacht „Seaexplorer“ Einblicke in das Leben an Bord mit all seinen Widrigkeiten gegeben – und damit Menschen deutschlandweit begeistert. Auch weil er ein großes – für alle bedeutsames – Thema auf seine Flagge geschrieben hat: den Klimaschutz. „A race we must



Geschafft. Nach über zweieinhalb Monaten trifft Herrmann im französischen Les Sables-d'Olonne ein.

win“ prangte auf den schwarzen Segeln der „Seaexplorer“. Um das wichtigste Rennen, den Wettlauf gegen den Klimawandel, zu gewinnen, hat sein Team Malizia ein Minilabor auf der 18 Meter langen Rennyacht installiert. Unaufhörlich pumpte das Ozeanlabor der norddeutschen Firma SubCtech Wasser aus dem Kiel und maß

den CO₂-Gehalt. Die Werte gingen an das Max-Planck-Institut in Hamburg. Zusätzlich setzte Herrmann auf seinem Rennen quer durch die Ozeane Floater aus, die in verschiedenen Tiefen pendeln und so Aufschluss über Salzgehalt und Wassertemperaturen aus den entlegensten Teilen der Welt geben sollen. Diese Daten helfen Forschern, die Auswirkungen des Klimawandels auf die Ozeane zu verstehen. „So umfassende Datensammlungen rund um die Welt hat es noch nie gegeben. Daher ist dieser Beitrag für die Wissenschaft extrem wichtig. Mir persönlich ist das genauso wichtig wie der sportliche Erfolg bei der „Vendée Globe“, sagte Herrmann während des Rennens.

| Kooperation mit Hapag-Lloyd | Das nächste Abenteuer im Namen der Wissenschaft ist die Teilnahme an „The Ocean Race“, einem Teamrennen mit Zwischen-



Rolemodel. Rolf Habben Jansen will mit der Kooperation mehr Leute für den Klimaschutz begeistern.

stopps, das einmal um die ganze Welt verläuft. Dafür haben Herrmann und Co. neue Sponsoren an Land gezogen – darunter auch Hapag-Lloyd. Für fünf Jahre wird die Hamburger Reederei das Team Malizia unterstützen.

Ein ungleiches Paar? Im Gegenteil: „Wir teilen die gleichen Werte, denn gemeinsam wollen wir dabei helfen, Lösungen zu finden, die einer Klimakrise entgegenwirken. Wir glauben fest daran, dass wir gemeinsam viel erreichen können. Während Boris und sein Team sich weiter-

hin auf das Gewinnen der Rennen, auf die Meeresforschung und die Bildungsinitiativen konzentrieren, wollen wir einen Beitrag zum Klimaschutz in der Schifffahrtsindustrie leisten“, sagt Rolf Habben Jansen, CEO von Hapag-Lloyd. So rüstet die Reederei sukzessive ihre Flotte auf alternative Brennstoffe um. Der Umbau der „Brussels Express“ auf das Flüssigerdgas LNG markierte hier einen Meilenstein.

| Faszination Meer | Habben Jansen ist selbst ein großer Anhänger des Segel-

sports und hat Boris' Rennen während der „Vendée Globe“ verfolgt. Besonders fasziniert ist der 54-jährige Niederländer von der unermüdlischen Motivation und dem Optimismus des Skippers. Darin sieht er auch Parallelen zum Kampf gegen den Klimawandel: „Geduldig zu sein und einen Schritt nach dem anderen zu machen, das ist ganz ähnlich wie bei der ganzen Dekarbonisierungsreise. Denn es geht nicht so sehr darum, was man gestern oder vor zehn Jahren getan hat. Es geht nur darum, was man morgen und übermorgen tut“, so Habben Jansen.

Das wird Herrmann auch bei „The Ocean Race“ im Herbst 2022 versuchen. Momentan entsteht in Frankreich die neue Yacht. Sie wird ebenfalls „Seaexplorer“ heißen. „Ich bin extrem glücklich, die volle Unterstützung von Hapag-Lloyd zu bekommen“, so Herrmann. „Im letzten Jahr haben wir bereits eine starke Partnerschaft entwickelt, und ich kann die Entschlossenheit von Hapag-Lloyd spüren, ein Vorreiter in Sachen Dekarbonisierung zu werden.“ Denn auch er weiß: Ob Regatta oder Klima – ein Rennen kann man nur mit vereinten Kräften gewinnen. **|•••**

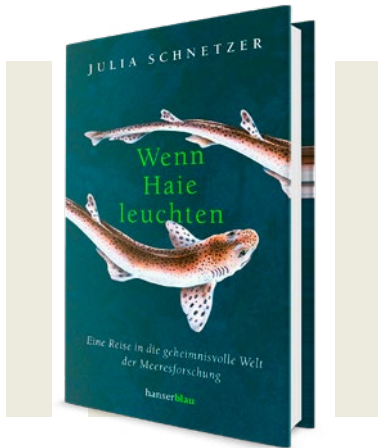


Erfolg. Herrmann ist es gelungen, mithilfe von starken Partnern eine langfristige Kampagne zu finanzieren.

Boris' 5-Jahres-Plan

••• Zwei Rennen mit einer Yacht: Mit der neuen Rennyacht, die 2022 vom Stapel laufen soll, will Herrmann an gleich zwei prestigeträchtigen Rennen teilnehmen: „The Ocean Race“ 2022 und „Vendée Globe“ 2024/25. Hinter ihm steht sein Team Malizia, das er 2016 mit dem monegassischen Adelsspross Pierre Casiraghi gegründet hat.

| PUBLIKATIONEN |



Belesener Tauchgang

●●● „Es gibt Schätzungen, die besagen, dass der Ozean für drei Milliarden Menschen die Lebensgrundlage bildet. Trotzdem behandeln wir ihn manchmal etwas stiefmütterlich“, schreibt Julia Schnetzer in ihrem Debüt „Wenn Haie leuchten“. Die Meeresbiologin und Science-Slammerin nimmt die Leser in ihrem Sachbuch nicht nur mit in die dunklen Tiefen des größten und diversesten Habitats der Erde – sie konfrontiert sie auch mit verschmutzten Ozeanen und den Folgen der großen Plastikflut. Schnetzer verbindet dabei gekonnt aktuelle Forschungserkenntnisse, eigene Erlebnisse und kuriose Geschichten aus der Tierwelt – und ermuntert unter anderem zur Erhaltung des sensiblen Ökosystems samt der maritimen Naturwunder.

So lernt man auf diesem informativen Lese-Tauchgang unter anderem, was sich die Schifffahrt von leuchtenden Haien abgucken kann, wie sich Delfine unterhalten und wo sich regelmäßig große Haigruppen im Café treffen. Kleine liebevolle Zeichnungen begleiten den Leser durch das kompakte Büchlein. Und am Ende ist die Aqua incognita, das Meer voller Rätsel, selbst für uns Laien ein wenig besser erklärbar.

Julia Schnetzer. Wenn Haie leuchten. Eine Reise in die geheimnisvolle Welt der Meeresforschung.
hanserblau. 240 Seiten. 18 Euro.



Kühle Schönheiten

●●● Sie transportieren frische Lebensmittel und andere verderbliche Waren über die Ozeane der Welt. Sie sorgen dafür, dass wir das ganze Jahr über Bananen, Orangen, Kiwis und Zitrusfrüchte auf dem Speiseplan haben. Und sie galten lange Zeit als beliebte Verkehrsmittel bei abenteuerlustigen Frachtschiffreisenden.

Gemeint sind natürlich Kühlschiffe, englisch „Reefer“. Vom Ende des 19. Jahrhunderts bis heute wurden rund 400 dieser Schiffe von deutschen Reedereien betrieben. Die „Bananenjäger“ mit ihrem yachtähnlichen Aussehen erregten in jedem Hafen besondere Aufmerksamkeit. Inzwischen ist die Zeit der eleganten Dampfer (fast) vorbei. Schnöde Containerschiffe mit Kühlboxen haben ihnen im Laufe der Jahre den Rang abgelassen. Mit ihrem Buch „Die deutsche Kühlschiffahrt“ setzten Karl-Heinz Hilbig und Karsten Kunibert Krüger-Kopiske dieser ganz besonderen Epoche ein Denkmal.

Herausgekommen ist eine lückenlos recherchierte Chronologie. Neben Fotos und Skizzen enthält sie historische, technische und wirtschaftliche Hintergründe, die zum Verständnis der Branche beitragen.

Karl-Heinz Hilbig, Karsten Kunibert Krüger-Kopiske. Die deutsche Kühlschiffahrt – Geschichte, Reedereien und Schiffe. Koehler Verlag, 400 Seiten, 23,95 Euro.



Alte Dame

●●● Als Kind konnte sich Emmy nicht sattsehen am Hafen mit seinen hölzernen Hebekränen und den riesigen Dampfschiffen. Doch ihre behütete Kindheit auf einer kleinen Nordseeinsel ist jäh zu Ende, als der Erste Weltkrieg ausbricht. Alles, was ihr bleibt, ist ein Leben als Dienstmädchen im Tollhaus der 1920er-Jahre: Berlin. Schnell lernt sie Hauke, einen Sohn aus reichem Hause, kennen. Der eingebildete Fatzke zeigt ihr das Leben und so einiges mehr. Es folgen drei Kinder und die harten Jahre des Zweiten Weltkriegs. Doch auch in schwersten Zeiten verliert Emmy nie den Humor – und jetzt, im reifen Alter von 86, schon gar nicht. Bis ihre erwachsenen Kinder auf mysteriöse Aktenordner im Keller stoßen und zu ahnen beginnen, dass Emmy womöglich nie das kleine naive Mädchen von der Insel gewesen ist, für das sie immer gehalten wurde.

Die Autorin und Psychotherapeutin Manuela Golz verwebt in ihrem Roman gekonnt die Vergangenheit und Gegenwart der Protagonistin Emmy. Mit viel Liebe zum Detail beschreibt Golz die Charaktere. Inspirationsquelle ist die eigene Familie: Emmy war die Großmutter der Autorin. Fazit: perfekte Lektüre für ein Wochenende an der See.

Manuela Golz. Sturmvoegel.
DuMont Verlag,
336 Seiten. 22 Euro.

Wir setzen maritime Highlights



LESEN SIE JETZT

REGELMÄSSIG DAS

PREMIUMMAGAZIN

Deutsche Seeschiffahrt

Maritime Wirtschaft, maritime Logistik, maritimes Leben: Umfassend wie kaum ein anderes deutschsprachiges Magazin widmet sich die „Deutsche Seeschiffahrt“ den Themen rund um den Transport übers Meer – in hoher redaktioneller Qualität und mehrfach ausgezeichnete 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 —