

Deutsche Seeschifffahrt

4. Quartal 2021

VDR Verband
Deutscher
Reeder

www.reederverband.de



12 | ABSCHIED

Interview:
VDR-Präsident
Alfred Hartmann
zieht Bilanz



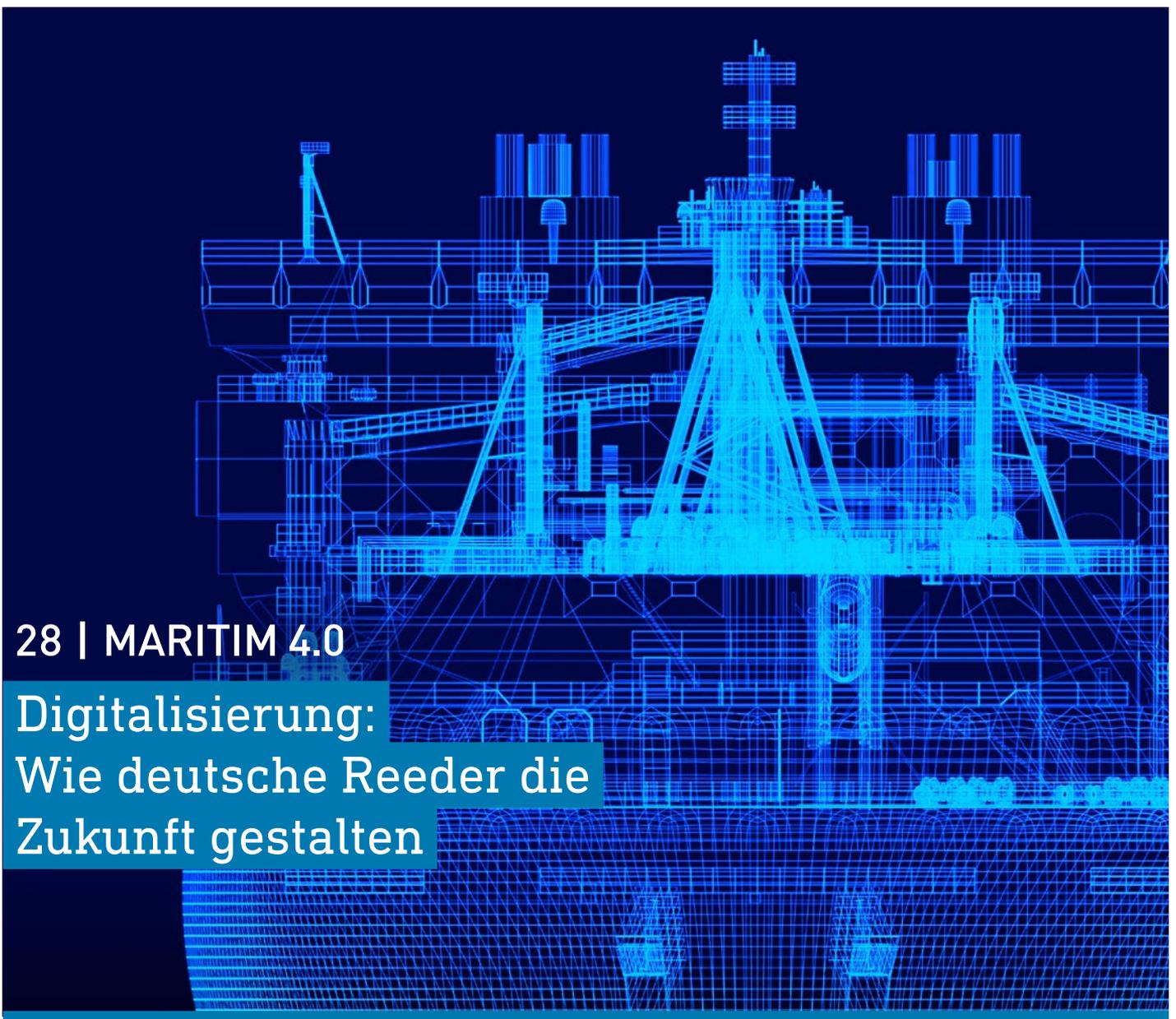
20 | FÄHRREEDER

Insellversorger:
AG „EMS“-Vorstand
Bernhard Brons
im Porträt



52 | GESCHICHTE

Fairplay Towage:
Lucy Borchardt,
Reederin und
Retterin



28 | MARITIM 4.0

Digitalisierung:
Wie deutsche Reeder die
Zukunft gestalten

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



Seeleute erhalten Weihnachtsgeschenke der Seemannsmission Cuxhaven.
Foto: DSM Cuxhaven

Auch Sie können dabei sein:



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



Foto: Bina Engel



Nach der Wahl: Es geht um viel für Deutschland und Europa

●●● An dieser Stelle lesen Sie sonst das Editorial unseres Präsidenten Alfred Hartmann. Diesmal nicht, dies ist die letzte Ausgabe unseres Magazins, die unter seiner Präsidentschaft erscheint. Herr Hartmann wird im Dezember wie geplant aus dem Amt scheidet, die Mitglieder werden eine neue Verbandsspitze wählen. Er hat deshalb in dieser Ausgabe ab Seite 12 ausführlich Gelegenheit zu einer Bilanz seiner siebenjährigen Amtszeit.

Gleichzeitig schauen auch wir beim VDR gespannt auf die Koalitionsverhandlungen in Berlin (bis Redaktionsschluss wurde noch um Kompromisse gerungen). Wir tun dies allerdings nicht mit bangem Blick, sondern durchaus optimistisch. Der VDR hat über die Jahre ein solides Fundament geschaffen und ist in Berlin gut vernetzt. Mit Kontakten zu den Abgeordneten des Bundestages, zu allen Ebenen der Ministerien und Behörden, aber auch zu den Ländervertretern im Bundesrat. Das gilt im Übrigen auch für die Bühne Brüssel.

Die aktuelle, schwerwiegende Störung der globalen Lieferketten zeigt sehr deutlich, wie unverzichtbar die Dienstleistung ist, die unsere Unternehmen für die deutsche und europäische Volkswirtschaft erbringen. Eine wichtige Säule der Arbeit des neuen Bundestages und der neuen Bundesregierung muss sein, die maritimen Fähigkeiten Deutschlands und Europas zu stärken. Nur ein Europa mit einer starken, wettbewerbsfähigen maritimen Wirtschaft kann eigenständig und souverän im Konzert der Weltmächte handeln. Eine

aktive Gestaltung unserer Beziehungen zu den USA, zu China, Russland und Indien ist für uns schon deshalb wichtig, weil damit der große Rahmen für unsere global agierende Branche gesteckt wird. Dabei schauen viele auf Deutschland. Nur eine beherrzt und besonnen handelnde Bundesregierung wird insbesondere im Zusammenwirken mit Frankreich das Erforderliche und Notwendige bewirken können.

Ein Blick in das Sondierungspapier der möglichen Koalitionsparteien und in die ersten Unterlagen der Verhandlungsgruppen zeigt, dass die Dimension der anstehenden Herausforderungen erkannt ist. Jetzt gilt es, die notwendigen Schlüsse zu ziehen und zwischen den neuen Regierungspartnern belastbare Verabredungen zu treffen.

Trotz der Belastungen der Lieferketten werden Geschenke unterm Weihnachtsbaum liegen – auch weil insbesondere die Reedereien ihr Bestes geben. Aber es schadet nicht, wenn besser als bisher verstanden wird: Ohne Handelsschiffe (und Seeleute!) keine Geschenke und gefüllten Regale. Manchmal sind komplexe Dinge dann doch ganz einfach.

Ihr

Ralf Nagel
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR

Inhalt



MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 12 INTERVIEW**
Alfred Hartmann, scheidender Präsident des Verbands Deutscher Reeder, zieht eine Bilanz seiner Amtszeit
- 19 PARTNERSCHAFT**
Minship und Auerbach Schifffahrt kooperieren beim Shipmanagement
- 20 PORTRÄT**
Inselversorgung und mehr: Seit über 30 Jahren steht Dr. Bernhard Brons an der Spitze der AG „EMS“
- 24 NACHSCHUB**
Wie wichtig die Schifffahrt für das Funktionieren der Lieferketten ist

MARITIME LOGISTIK

- 26 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 28 MARITIM 4.0**
Smarte Flottensteuerung, Big Data, künstliche Intelligenz: Wie die deutschen Reeder die Digitalisierung vorantreiben
- 35 ARBEITSWELT**
Vorbildliche Branche: Warum der Chef der Internationalen Arbeitsorganisation die Schifffahrt lobt
- 38 JUBILÄUM**
150 Jahre Reederei Norden-Frisia: Vom Seebädderdienst zum modernen Transportdienstleister



MARITIMES LEBEN

44 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

46 TOURISMUS

Kreuzfahrt unter Segeln: Die neue „Sea Cloud Spirit“ interpretiert Luxus und Nachhaltigkeit neu

50 ENGAGEMENT

Impfkampagne für Seeleute aus aller Welt: Konzertierte Aktion in deutschen Häfen

52 HISTORIE

Reederin und Retterin: Wie Lucy Borchardt als Chefin von Fairplay Towage Geschichte schrieb

PORTFOLIO

40 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

42 VERSICHERUNGEN

IUMI-Konferenz: Diskussion über Prämiensteigerungen und Folgen des Klimawandels

RUBRIKEN

6 LUFTBILD

Blick aus dem All

8 PROFILE

Personalien aus der maritimen Wirtschaft

54 PUBLIKATIONEN

Neue Bücher

43 IMPRESSUM

Herausgeber und Redaktion



Flussdeltas: sinkende Landmasse, steigender Meeresspiegel

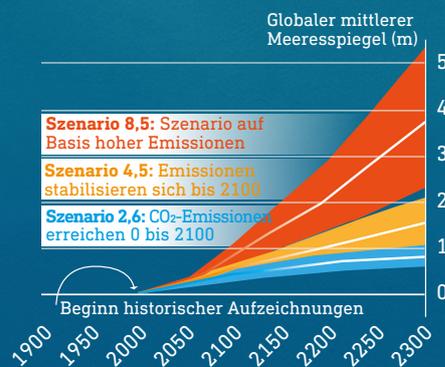
••• Trotz der Komplexität hat sich das wissenschaftliche Verständnis der Faktoren, die den Meeresspiegel steuern, in den letzten Jahrzehnten dramatisch verbessert – ebenso wie die Messungen vergangener und die Vorhersagen künftiger Veränderungen. „Wir können sagen, wie stark sich der Ozean in den letzten Jahrzehnten erwärmt hat und wie viel mehr Raum das Wasser einnimmt. Wir haben Satelliten und andere Instrumente, die das messen“, sagte Ben Hamlington, Leiter des NASA-Teams für Meeresspiegelveränderungen. Die

Frage, wie Flussdeltas reagieren werden, ist ein besonders heikles Thema. Dutzende Millionen Menschen leben in solchen Mündungsgebieten auf der ganzen Welt – wie im indischen Krishna-Delta auf dem Satellitenbild. Hier zeigt sich ein problematischer Effekt: Bei vielen von ihnen sinkt der Wasserspiegel doppelt so schnell, wie der Meeresspiegel doppelt so schnell, wie der Meeresspiegelanstieg erfolgt. Das Absinken ist auf eine Kombination von Faktoren wie die natürliche Ablagerung von Sedimenten, die Grundwasser- und Ölförderung und das zusätzliche Gewicht von Gebäu-

den zurückzuführen. Auch der Bau von Staudämmen im Landesinneren und die Landbewirtschaftung können dazu führen, dass den Deltas das Rohmaterial entzogen wird, das für die Wiederauffüllung und den Aufbau des Küstenlandes benötigt wird. „Die Kombination aus anthropogener Absenkung und steigendem Meeresspiegelanstieg ist für viele Deltastädte ein Alarmsignal“, sagt Experte Manoochehr Shirzaei von der Virginia Tech. Orte wie New Orleans, Kalkutta, Bangkok, Jakarta und viele andere müssten sich rechtzeitig schützen.

Szenarien zum Anstieg des Meeresspiegels

Weltklimarat. Das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) prognostiziert einen Anstieg des globalen Meeresspiegels um 0,6 bis 1,1 Meter bis zum Jahr 2100 (oder etwa 15 Millimeter pro Jahr), wenn die Treibhausgasemissionen auf hohem Niveau bleiben (RCP-Szenario 8,5). Bis zum Jahr 2300 könnte der Meeresspiegel im schlimmsten Fall sogar um fünf Meter ansteigen. Wenn die Länder ihre Emissionen deutlich reduzieren (RCP 2,6), erwartet der IPCC einen Anstieg des Meeresspiegels um 0,3 bis 0,6 Meter bis zum Jahr 2100.





GOLF VON BENGALEN

| PROFILE |



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12

HAPAG-LLOYD

Vertragsverlängerung:

1 Dr. Maximilian Rothkopf bleibt für fünf weitere Jahre Chief Operating Officer (COO) der Hamburger Reederei Hapag-Lloyd. Darauf hat sich der Aufsichtsrat verständigt. Der 41-Jährige wurde 2019 in den Vorstand berufen. Im selben Jahr folgte die Ernennung zum COO des Unternehmens.

BIMCO

Der internationale Reederverband BIMCO baut seine Position in Asien aus. Für **2 Søren Larsen** bedeutet das Koffer packen. Der stellvertretende Generalsekretär tritt voraussichtlich Anfang 2022 seinen Dienst im neuen BIMCO-Office an. „Ich freue mich, dass Søren nach Singapur umzieht, um dort unsere globale Präsenz zu stärken“, sagt BIMCO-CEO David Loosley.

BREMER RHEDER

Der Bremer Rhederverband hat ein neues Vorstandsmitglied: **3 Ralf Reinhardt** von der Reederei Zeppenfeld. An der Spitze setzen die Bremer weiter auf Kontinuität: Michael Vinnen (Reederei F.A. Vinnen & Co.) wurde als Vorsitz und Peter Grönwoldt (Harren & Partner) als stellvertretender Vorsitz wiedergewählt.

GERMAN LNG

4 Dr. Michael Kleemiß und **5 Philipp Kroepels** übernehmen die Geschäftsführung bei der German LNG Terminal GmbH. Das Unternehmen plant den Bau eines LNG-Terminals in Brunsbüttel.

LIEBHERR

Verstärkung für den Hamburger Liebherr-Standort: **6 Andreas Kopf** leitet dort nun die Geschäfte im

Bereich Kundendienst und Vertrieb. Bislang war er Kundendienstleister der Liebherr-MCCtec Vertriebs- und Service GmbH in Rostock. Kopf ist bereits seit 1992 bei Liebherr. Seine Karriere begann er als Auslandsmonteur.

LIHH

Frischer Wind an der Spitze der Logistik-Initiative Hamburg (LIHH): **7 Kerstin Wendt-Heinrich** wurde jüngst zur Vorstandsvorsitzenden gewählt. Dem privatwirtschaftlich geführten Verein stand zuvor 15 Jahre Prof. Dr. Peer Witten vor – er trat nicht erneut an. In Wendt-Heinrich habe er eine sehr engagierte und leidenschaftliche mittelständische Unternehmerin als Nachfolgerin gefunden, so Witten. Die neue Vorstandin ist als Geschäftsführerin bei der TOP Mehrwert-Logistik GmbH & Co. KG tätig.

HAPAG-LLOYD CRUISES

Auf dem Kreuzfahrtschiff „Europa“ hat nun **8 Andreas Greulich** das Kommando. Der Kapitän startete 1977 als Matrose seine maritime Laufbahn.

OZEANEUM

Der Ozeanograf **9 Prof. Burkard Baschek** ist neuer wissenschaftlicher Direktor am Deutschen Meeresmuseum in Stralsund. Der gebürtige Heidelberger studierte Physik und anschließend Physikalische Ozeanografie. Internationale Beachtung fand seine Expedition „Uhrwerk Ozean“ zur Untersuchung kleiner Meereswirbel.

MV WERFTEN

Die MV Werften haben ihre Geschäftsführung umgestellt. Neuer CEO ist **10 Carsten J. Haake**. Er

steht an der Spitze des insgesamt vierköpfigen Leistungsteams. Erstmals wurde darüber hinaus ein Aufsichtsrat bestellt.

BBS

Die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V. hat Auszeichnungen für exzellente Ausbildung vergeben. Der Preis für Lehrkräfte an berufsbildenden Schulen und Fachschulen ging an **11 Oliver Baum** von der Seemannsschule in Travemünde.

SEEMANNSMISSION

Der Seemannspastor **12 Matthias Ristau** ist zum neuen Generalsekretär der Deutschen Seemannsmission gewählt worden. Er übernimmt im Januar 2022 die Dienstgeschäfte.

Fluide, Fleiß und Forschung

••• Die Leeraner Reederei Briese zeichnet jährlich herausragende Forscher aus. In diesem Jahr erhielt Dr. Christoph Böttner den mit 5.000 Euro dotierten Preis. Er hatte sich in seiner Doktorarbeit mit der Frage beschäftigt, wie sich Flüssigkeiten und Gase – sogenannte Fluide – in Meeressedimenten ausbreiten.

Um die geologischen Prozesse genauer zu analysieren, kombinierte Böttner unterschiedliche Methoden aus der Geophysik, Geologie und Geochemie



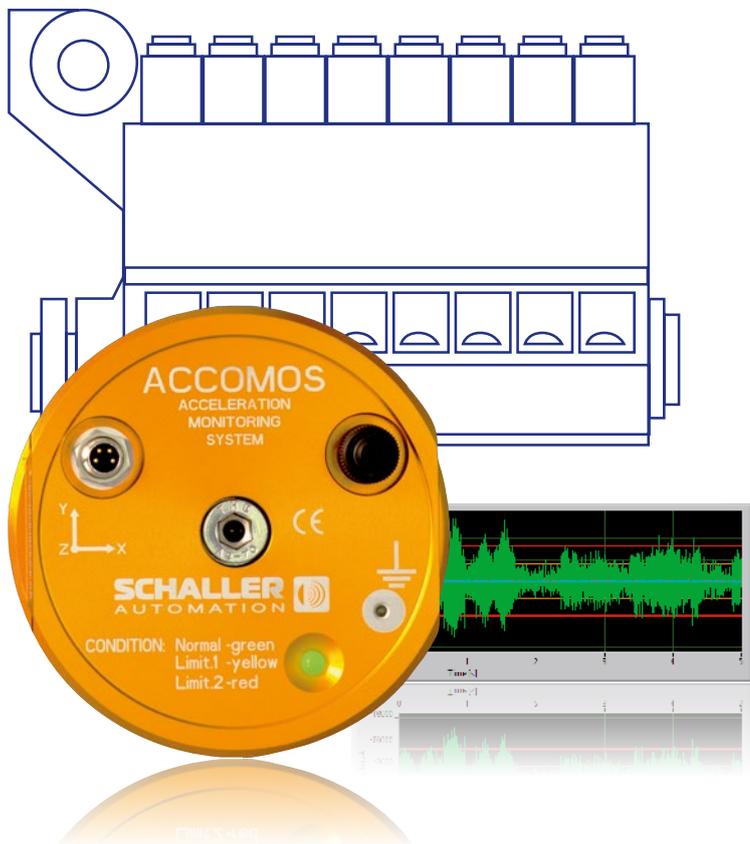
auf neue Weise. In der Nordsee befasste er sich etwa mit einem Gebiet, in dem Methan natürlich aus dem Meeresgrund austritt. Er untersuchte dabei umfangreiche Gasleckagen aus fast 2.000 stillgelegten Gasbohrlöchern in einem Gebiet von rund 20.000 Quadratkilometern. Dort konnte

Böttner nachweisen, welche geologischen Bedingungen solche Gasaustritte begünstigen. „Sein Ansatz schöpft die Möglichkeiten von Forschungsschiffen aus und zeigt das Leistungsvermögen dieser Einrichtungen“, sagte Klaus Küper, Leiter der Abteilung Forschungsschiffahrt der Reederei

Auszeichnung. Der Briese-Preis für Meeresforschung ging dieses Mal an den marinen Geophysiker Dr. Christoph Böttner von der Kieler Christian-Albrechts-Universität (Mitte). Kapitän Klaus Küper (r.) von der Briese-Reederei und Prof. Ulrich Bathmann (l.), Direktor des Leibniz-Instituts für Ostseeforschung, übergaben den Preis.

Briese, die den Preis stiftet. Aktuell arbeitet Böttner an der Kieler Christian-Albrechts-Universität. „Meine Motivation liegt vor allem in den Herausforderungen begründet, vor die uns der Klimawandel stellt“, so der 31-Jährige bei der Preisverleihung.

briese-research.de



... FOR A LONG LIFE OF YOUR INVESTMENT

VIBRATION MONITORING SYSTEM ACCOMOS®

- One sensor with 3 axes
- Easy installation by ultrastrong magnets, worst case proven
- Monitors your engine permanently, also acc. DIN ISO 10816-6
- RS485, CAN

SCHALLER 

OUR PASSION. YOUR SAFETY.

- since 1956 -

www.schaller-automation.com



Management. Technische Erfahrung und Know-how in Tankschifffahrt und im Offshore-Sektor gefragt.

Reederverbände warnen vor Fachkräftemangel an Bord

••• Die internationalen Reedervereinigungen BIMCO und ICS prognostizieren einen gravierenden Mangel an Seeleuten. Laut aktuellem „Seafarer Workforce Report“ könnten der Welthandelsflotte bis 2026 knapp 90.000 Offiziere fehlen. Laut Bericht arbeiten derzeit rund 1,89 Millionen Seefahrer auf weltweit mehr als 74.000 Schiffen. Die beiden Spitzenverbände empfahlen

ihrer Branche, ihre Ausbildungs- und Recruitingbemühungen deutlich zu verstärken, um dem absehbaren Fachkräftemangel zu begegnen. Bereits im Jahr 2021 habe die Nachfrage nach qualifizierten Seeleuten das Angebot deutlich überstiegen. Der Bericht befasst sich auch mit der Vielfalt unter den Seeleuten und analysiert eine Reihe demografischer Daten, darunter Al-

ter, Nationalität und Geschlecht. Die neuesten Statistiken zeigen, dass es einen positiven Trend bei der Geschlechterverteilung gibt, mit geschätzten gut 24.000 Frauen, die als Seeleute arbeiten – das wären zwar nur knapp 1,3 Prozent aller Seeleute, aber ein Anstieg von 45,8 Prozent im Vergleich zum Bericht 2015.

www.bimco.org
www.ics-shipping.org

Foto: Kardasov Films – Shutterstock.com



Foto: Eric Mittelkoop – stock.adobe.com

Fortschritt. Die neuen Schiffe können auch mit LNG fahren.

Hartmann baut LNG-Containerschiffe

••• Im Juni standen noch drei 2.800-TEU-Schiffe auf der Verkaufsliste – sie gingen an Maersk. Jetzt hat die Leerer Hartmann-Gruppe offenbar drei neue Einheiten mit je 3.500 TEU Ladekapazität in China geordert. Zusammen mit drei Kaufoptionen geht es Marktberichten zufolge um ein Volumen von rund 350

Millionen US-Dollar. Hartmann kauft aber nicht selbst, sondern betreut das Projekt für einen Eigner, der zunächst nicht genannt wurde. Die Schiffe verfügen über Dual-Fuel-Antrieb und können mit LNG fahren. Das Schiffsdesign wurde gemeinsam mit HB Hunte Engineering entwickelt.

www.hartmann-ag.com

Premiere für CO₂-neutrales Schiff

••• Ende September wurde in Brunsbüttel das erste kommerzielle Containerschiff mit CO₂-neutralem, synthetischem LNG betankt. „Das zeigt, dass wir als deutsche Schifffahrt ganz vorn mit dabei sind, wenn es darum geht, Lösungen zu entwickeln, um Schifffahrt und Klimaschutz zu vereinen“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR. Die erstmalige Nutzung von synthetischem LNG sei ein Leuchtturmprojekt. Die Bundesregierung fördert die maritime Forschung und Entwicklung im kommenden Jahr mit 58 Millionen Euro.

www.bmwi.de

Meilenstein. Die auf LNG umgerüstete ehemalige „Wes Amelie“ fährt heute unter dem Namen „ElbBlue“.

Foto: MAN Energy Solutions



COP26: Schifffahrt zieht mit

●●● „Shaping the Future of Shipping“ ist der Titel einer Veranstaltung, die der internationale Reederverband ICS im Rahmen von COP 26, der nächsten UN-Klimakonferenz in Glasgow, abhält. Einer der Hauptsponsoren der Konferenz im britischen Maritime Safety Research Centre ist Hapag-Lloyd. „Wir haben die Rufe von Umweltschützern und der Öffentlichkeit gehört, dass wir Taten statt Worte brauchen“, sagte ICS-Vize Emanuele Grimaldi im Vorfeld.

Zielvorgabe. Fahrplan zur Dekarbonisierung.



Foto: rafapress – Shutterstock.com



Frauenpower. Bei WISTA engagieren sich Frauen, Stena Line fördert sie.

Mehr Chancen für Frauen

●●● WISTA Germany war Gastgeberin der 41. internationalen Konferenz des Netzwerks für Frauen in der maritimen Wirtschaft. In Hamburg ging es um Umweltschutz, aber auch um die Rolle der Frauen in der Branche. Diese will unter anderem die Fährreederei Stena Line stärken: „Frauen sind die Antwort auf die Jobkrise in der Schifffahrt“, sagt Personalchefin Margaret Jensen Dickson. Soeben stieg bei Stena mit Lynette Bryson erstmals eine Frau zur Kapitänin auf.

www.stenaline.com

Foto: Stena Line



Schlepper-Neubau.

Kraftpaket für Polens Ostseehäfen.

Fairplay verstärkt sich in Polen

●●● Die Fairplay-Towage-Gruppe baut ihre Flotte in Polen aus. Für das dortige Tochterunternehmen hat die Schleppreederei bei der niederländischen Damen Shipyards Group einen Universalschlepper des Typs „Shoalbuster 2711 ICE“ bestellt, der bei geringem Tiefgang über hohe Ladekapazität verfügt. Erstmals in der Geschichte der Werft wird damit ein Schiff komplett in Polen entstehen. Der 27 Meter lange Neubau kommt auf eine Pfahlzugleistung von 45 Tonnen und lässt sich wegen seiner hohen Eisklasse im gesamten Ostseeraum einsetzen. Das Schiff habe „das Potenzial, eine wichtige Rolle beim Ausbau unserer Präsenz in der aufstrebenden Offshore-Windindustrie in Polen zu spielen“, sagt Arkadiusz Ryz, Manager bei Fairplay Towage Polska.

www.fairplay-towage.group

Foto: Damen Shipyards



An der Hochschule Wismar, Fakultät für Ingenieurwissenschaften, Bereich Seefahrt, Anlagentechnik und Logistik in Warnemünde, ist zum 01. August 2023 folgende Professur zu besetzen:

Professur W2 „Schiffsautomatisierung und Schiffselektrotechnik“

Die Ausschreibung richtet sich an Bewerberinnen und Bewerber mit abgeschlossenem Hochschulstudium, pädagogischer Eignung und besonderer Befähigung zur wissenschaftlichen Arbeit, belegt durch eine Promotion oder gleichwertige wissenschaftliche Leistungen. Eine mindestens fünfjährige berufliche Praxis, von der mindestens drei Jahre außerhalb des Hochschulbereichs ausgeübt worden sind, ist ebenfalls nachzuweisen.

Erwartet werden allgemeine, fundierte theoretische Kenntnisse sowie praktische Erfahrungen im maritimen Bereich besonders in den Fachrichtungen Mess-, Steuerungs- und Regelungstechnik sowie elektrische Maschinen und Netze. Spezielle Kenntnisse und Erfahrungen werden auf den Gebieten Automatisierungstechnik/Schiffsautomatisierung, z. B. mit Vertiefung in Prozessleittechnik und -managementsystemen sowie Automatisierungsnetzwerken und elektrische Anlagen/Schiffselektrotechnik, z. B. mit Vertiefung in der Stromerzeugung und -verteilung vorausgesetzt. Wünschenswert sind praktische Seefahrzeiten und ein technisches Befähigungszeugnis oder Erfahrungen im Bereich des Schiffbaus.

Die Bewerberinnen und Bewerber müssen bereit und in der Lage sein, Lehrveranstaltungen im Grundlagenstudium und in anderen Studiengängen an der Hochschule Wismar zu übernehmen, sowie Wahlpflichtmodule für die Studiengänge am Bereich Seefahrt, Anlagentechnik und Logistik anzubieten. Darüber hinaus sind die Fachgebiete in der Weiterbildung und der anwendungsorientierten Forschung zu vertreten. Sie müssen befähigt sein, Lehrveranstaltungen in der Aus- und Weiterbildung auch in englischer Sprache durchführen zu können. Wir erwarten eine aktive Kooperation mit der regionalen Wirtschaft sowie die Bereitschaft zu interdisziplinärer Zusammenarbeit. Die Bereitschaft zur Mitarbeit in der akademischen Selbstverwaltung wird vorausgesetzt.

Nähere Auskünfte erteilt die Vorsitzende der Berufungskommission, Frau Prof. Dr. Ute Schreiber (0381-4985812; ute.schreiber@hs-wismar.de). Die Professur wird im Beamtenverhältnis auf Lebenszeit oder im Angestelltenverhältnis besetzt. Die Probezeit beträgt 2 Jahre. Hinsichtlich der allgemeinen Einstellungsbedingungen wird auf § 58 LHG MV verwiesen.

Die Hochschule Wismar strebt die Erhöhung des Frauenanteils in der Professorenschaft an und fordert qualifizierte Frauen ausdrücklich zur Bewerbung auf. Solange Frauen in diesem Bereich der Hochschule Wismar unterrepräsentiert sind, werden Frauen bei gleichwertiger Qualifikation bevorzugt berücksichtigt (§ 9 Abs. 1 GIG M-V).

Die Hochschule ist Trägerin des Total-E-Quality-Prädikates und als Familien-gerechte Hochschule zertifiziert und unterstützt die Beschäftigten bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

Schwerbehinderte werden bei gleicher Eignung und Befähigung bevorzugt berücksichtigt. Dazu ist es sinnvoll, schon in der Bewerbung ausdrücklich auf die Schwerbehinderung aufmerksam zu machen und den Nachweis zu erbringen.

Bewerbungskosten werden von der Hochschule nicht übernommen. Das gilt auch für evtl. Gespräche. Bewerbungen mit entsprechenden Unterlagen, inkl. Nachweis der wissenschaftlichen Qualifikation, senden Sie bitte bis zum **3. Januar 2022** als ein pdf-Dokument an personalabteilung@hs-wismar.de mit dem Stichwort: **78 600 015**.



„Schifffahrt ist mein Leben“

| Bilanz | Branchenkrise, Standort, Corona, Klimaschutz: Alfred Hartmann, scheidender Präsident des Verbands Deutscher Reeder, blickt auf seine Amtszeit zurück. Interview: Christian Denso & Hanns-Stefan Grosch; Fotos: Gesche Jäger

? Herr Hartmann, nach sieben Jahren gehen Sie im Dezember beim VDR von der Brücke. Was ist Ihr vorherrschendes Gefühl: Melancholie oder Freude?

Alfred Hartmann: Weder noch. Das war eine spannende Zeit, in der wir in der Schifffahrt viel bewegt haben – und es hat sich einiges getan in der Reederschaft. Andererseits bin ich jetzt ja nun nicht mehr der Allerjüngste und möchte in dieser Lebensphase auch noch mal was anderes machen. Gerade die Familie ist doch etwas kurz gekommen.

? Was sind die Meilensteine Ihrer Präsidentschaft?

Hartmann: Dazu gehören in jedem Fall die Maritimen Konferenzen als Forum für den Meinungsaustausch mit politischen Akteuren, aber auch viele Gespräche mit den Sozialpartnern – und nicht zuletzt die Runden etwa mit der Bundeskanzlerin in der Corona-Krise. Inhaltlich ist es in meinen Jahren als Präsident gelungen, den

Standort im harten globalen Wettkampf zu stärken. So wurde die Schiffsbesetzungsverordnung reformiert und damit die Schifffahrt unter deutscher Flagge attraktiver gemacht. Dass keine Arbeitsplätze Verloren gegangen sind und der Anteil deutscher Seeleute relativ gesehen stabil geblieben ist, war ein weiterer großer Erfolg. Auch in Sachen Lohnsteuereinbehalt und der vor einiger Zeit vom Bundesfinanzministerium angedachten Erhebung von Versicherungssteuer auf Erlöse aus bestimmten Schifffahrtspools haben wir wichtige Überzeugungsarbeit geleistet. Zudem sind EU-Flaggen in der deutschen Flotte heute fest neben den internationalen Qualitätsflaggen verankert, sie wehen an fast der Hälfte aller Schiffe – das ist auch ein Bekenntnis zu Europa.

? Was lag Ihnen in Ihrer Amtszeit besonders am Herzen?

Hartmann: Dass es möglichst viele deutsche Seeleute und möglichst viele Schif-

fe unter deutscher Flagge gibt. Ich hoffe, dass noch mehr deutsche Reeder Seeleute ausbilden, das ist ein wichtiger Faktor für die Zukunftsfähigkeit des Standorts. Hier haben wir mit der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland einiges in Bewegung gebracht. Schon heute bildet die Branche überdurchschnittlich Nachwuchs aus.

? Was ist zu kurz gekommen?

Hartmann (lacht): Die Freizeit und die Möglichkeit, mal einen längeren Urlaub zu machen.

? Seit 2010 steckt die Schifffahrt in einer tiefen Krise – erst zuletzt gab es positive Tendenzen. Wie sehr hat das Ihre Arbeit geprägt?

Hartmann: Wir haben in dieser Zeit einen Aderlass bei der von deutschen Reedern kontrollierten Flotte erlebt, auf die wir auch als Verband reagieren mussten. Als ich als Präsident anfang, hatten wir noch rund 3.500 Schiffe, heute sind wir bei etwa 2.000. Der VDR hatte etwa 30 hauptamtliche Mitarbeiter, mittlerweile sind wir bei weniger als der Hälfte angekommen. Das war ein schmerzlicher Prozess, aber wir können sagen, dass wir mit unserem qualifizierten VDR-Team die definierten Kernaufgaben auch heute sehr gut erfüllen können.

Ich denke, wir haben den Mitgliedern gezeigt, dass ein effizienter und wirksamer Verband unerlässlich ist für die Branche. In diesem Zusammenhang gilt mein herzlicher Dank der Geschäftsstelle: Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben auch in schwierigen Zeiten hervorragende



Gespräch.

Reeder-Präsident Alfred Hartmann mit den Interviewern Christian Denso (links) und Hanns-Stefan Grosch in der Hamburger VDR-Zentrale.







„Schifffahrt ist keine Abbaubranche, sie wird auch künftigen Generationen Wachstumspotenzial bieten – und attraktive Arbeitsplätze in einem faszinierenden internationalen Umfeld.“

Alfred Hartmann, Präsident des Verbands Deutscher Reeder

→ Arbeit geleistet – ich fühle mich immer exzellent unterstützt.

? Sie haben immer gesagt, die Schifffahrt sei eine Wachstumsbranche. Wie passt das zu dem Negativtrend der vergangenen Jahre?

Hartmann: Die Schiffe sind ja nicht weg, sie sind – abgesehen von ein paar, die recycelt wurden – nur in andere Hände gelangt. Gleichzeitig ist der Welthandel kontinuierlich gewachsen – und wird noch weiter wachsen. Daher mein Credo: Schifffahrt ist keine Abbaubranche, sie wird auch künftigen Generationen Wachstumspotenzial bieten – und attraktive Arbeitsplätze in einem faszinierenden internationalen Umfeld.

? Was ist aus Ihrer Sicht die größte Herausforderung für die Branche?

Hartmann: Eindeutig das Thema Klima- und Umweltschutz. Ich glaube fest, dass das auch die überwiegende Mehrheit der Akteure in Deutschland verstanden hat. Ich räume aber ein: Viele Reedereien haben in den vergangenen Jahren zunächst einmal um ihre Existenz gebangt und sind froh,

jetzt endlich einen Silberstreif am Horizont zu sehen. Größere Investitionen sind da oft noch gar nicht möglich. Die Schifffahrt hat in den vergangenen Jahren bewiesen, dass sie sich auf große Veränderungen im Umweltbereich gut einstellen kann. Mit der Umstellung auf niedrigrschweflige Treibstoffe haben wir ja bereits eine erste Revolution rasch umgesetzt. Nun gilt es die Klima-Revolution anzugehen.

Wir sind hierzulande an vielen Stellen bereits Vorreiter, was umweltfreundliche Technik anbelangt – denken Sie etwa an die Reederei Röd Braren, die schon vor Jahrzehnten einen EU-Umweltpreis bekommen hat und nun mit windgetriebenen Flettner-Rotoren experimentiert, wie auch Scandlines einen auf einer Fähre nutzt. Dazu die AIDA-Kreuzfahrtschiffe mit LNG-Antrieb, die LNG-Fähren im Wattenmeer oder das weltweit erste auf Flüssiggas umgerüstete Großcontainerschiff von Hapag-Lloyd. Und auch wir betreiben bereits eine Flotte Tanker mit Gasantrieb. Die deutschen Reeder spielen hier auch international eine wichtige, antreibende Rolle: So haben wir etwa den Beschluss des Weltschifffahrtsverbands ICS mit erarbei-

tet, die IMO aufzufordern, ihre Ziele noch einmal zu verschärfen: Die Schifffahrt soll schon bis 2050 weltweit klimaneutral sein – und nicht erst 2100.

? Was wird der Treibstoff der Zukunft?

Hartmann: Aktuell ist LNG der sauberste Treibstoff, der auch weltweit einigermaßen flächendeckend verfügbar ist: Wir sparen damit rund 25 Prozent CO₂ ein, Schwefel, Stickstoff und Feinstaub fallen quasi weg. Zwar müssen wir die Diskussion um den Methanschlupf ernst nehmen. Wenn man die Emissionen von der Quelle bis zum Propeller betrachtet, muss man aber sagen: Mit Motoren, die nach dem Dieselpinzip arbeiten, lässt sich das auf ein Minimum reduzieren. Da sind die Hausaufgaben außerhalb unserer Industrie, beim Förderprozess und den Pipelines, sicher größer.

? LNG gilt vielen eher als Übergangstechnologie ...

Hartmann: Grundsätzlich gilt: Nicht der Motor ist das Problem, sondern der Brennstoff. Da wissen wir derzeit noch nicht,

Foto: Daniel Biskup



„Verlässlicher Ansprechpartner“

●● Ich schätze Herrn Hartmann als verlässlichen Ansprechpartner, der sich mit seiner Expertise, mit Augenmaß und seiner angenehmen Sachlichkeit zielorientiert für die Belange der Seeschifffahrt eingesetzt hat.

Andreas Scheuer. Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

wohin die Reise geht. Und das macht es Reedern natürlich schwer, weitreichende Investitionsentscheidungen für Schiffe zu treffen, die 20 Jahre und mehr in Fahrt sein werden. Die Idee, Verbrennungsmotoren abzuschaffen, ist für die Schifffahrt nicht praktikabel. Batterie- oder Brennstoffzellenantriebe sind lediglich für küstennahe Fährverkehre einsetzbar, nicht für die große Fahrt. Es wird also darum gehen, alternative Brennstoffe zu entwickeln und in großem Umfang herzustellen. Ich bin sicher: Wir können das schaffen.

Technikfreak. Alfred Hartmann erklärt anhand eines Schiffsmodells die Innovationen bei einem neuen Ethantanker, der für seine Reederei fährt.



? Welche könnten das sein?
Hartmann: Es gibt mehrere Optionen. Wasserstoff hat ein Effizienzproblem und kann nur unter extrem hohem Druck oder bei niedrigsten Temperaturen transportiert werden – da dürfte es sinnvoller sein, daraus E-Fuels herzustellen. Methanol ist machbar – aber nur sinnvoll, wenn es grün, also mit erneuerbaren Energien, hergestellt wird. Ammoniak ist ebenfalls vielversprechend. Er steht fast unendlich zur Verfügung und lässt sich auch grün

herstellen. In unserer Reedereigruppe zum Beispiel transportieren wir Ethan und verwenden es auch als Brennstoff. Seit Jahren fahren wir Ammoniak als Ladung und können gut damit umgehen. Der nächste Schritt ist, es als Brennstoff zu nutzen.

Noch sind jeweils ein paar Herausforderungen zu meistern. Deshalb müssen wir das Tempo in Forschung und Entwicklung erhöhen – und dafür beispielsweise die Einnahmen einer von uns geforderten globalen CO₂-Abgabe einsetzen.

? Ist die IMO bei der Regelsetzung zu langsam?

Hartmann: Die IMO ist genauso schnell oder langsam wie jedes andere multilaterale Gremium, das um die Beantwortung schwieriger Zukunftsfragen ringt. Klimaschutz ist ein globales Problem, Schifffahrt ist ein internationales Geschäft, deswegen brauchen wir weltweite Standards. Die Gesetzgebungsprozesse in der EU sind im Durchschnitt ähnlich lang wie die der IMO, dennoch möchte Europa in Sachen Klimaschutz schneller und strenger regulieren. Aber wenn ein Schiff etwa zwischen Rotterdam und Shanghai unterwegs ist, kommen wir mit regionalen Regeln nicht weiter. Deshalb müssen wir global denken und handeln, um die Klimaziele zu erreichen – und das kann letztlich nur über die IMO gehen. Wir würden uns deshalb wünschen, dass die EU ihre durchaus starke Verhandlungsposition in der IMO nutzt, um die Ziele des Klimaschutzes schnell zu erreichen.

? Derzeit sprechen viele über steigende Fracht- und Charterraten. Kommen für die Branche jetzt zehn gute Jahre?

Hartmann: Das wäre zu hoffen. Die Wucht der Erholung hat uns schon überrascht. Es gibt eine gewaltige Transport- →

„Klare Worte in der Coronapandemie“

●● In Ihrem Wirken als Präsident des VDR, als Kapitän und Eigner haben Sie die Situation der Seeleute auf den Weltmeeren und die Notwendigkeit der seemannsmissionarischen Arbeit fest im Blick. Zuletzt hatten Sie mit klaren Worten auf das skandalöse politische Desinteresse am Wohlergehen der Seeleute in der Corona-Pandemie hingewiesen. Im Namen der Deutschen Seemannsmission danke ich Ihnen für diesen Einsatz, die wertschätzende Zusammenarbeit mit der Deutschen Seemannsmission und die Unterstützung auf vielen Ebenen. Wir wünschen Ihnen für Ihre persönliche Zukunft alles erdenklich Gute, bleiben Sie gesund und behütet! Ihre Dr. Clara Schlaich.

Dr. Clara Schlaich. Präsidentin der Deutschen Seemannsmission



Foto: Hafenpraxis Hamburg

→ nachfrage, erhebliche Engpässe in einigen Lieferketten und Häfen und vielfach zu wenige Schiffe. Das betrifft in erster Linie die Containerschifffahrt, die Entwicklung in den übrigen Schifffahrtssegmenten verläuft teilweise noch anders. Ich bin aber insgesamt zuversichtlich, dass wir jetzt in eine finanzielle Situation kommen, in der Schiffe ihre Kapitalkosten wieder verdienen – und darüber hinaus.

? Mittelfristig werden enorme Investitionen in die Flotte notwendig sein. Wird es wieder Schiffsfinanzierung in nennenswertem Ausmaß aus Deutschland geben?

Hartmann: Beim Abschied der Banken aus der Schiffsfinanzierung ist einiges schiefgelaufen. Da wurden viele Schiffe von den deutschen Banken verkauft, weil sie zwischenzeitlich vielleicht noch die Betriebskosten, aber nicht mehr Zinsen

„Botschafter für die deutsche Schifffahrt“

●●● Kapitän Alfred Hartmann hat sich über lange Jahre für die maritime Branche in Deutschland engagiert. Seit 2015 als Präsident des Verbands Deutscher Reeder, aber auch als niedersächsischer Unternehmer ist er seit Langem vertrauensvoller Gesprächspartner und kompetenter Ansprechpartner für die Landes- und Bundespolitik. Gerade in der schwierigen Phase der Pandemie hat er den Sorgen und Nöten der Menschen in der Schifffahrt Ausdruck verliehen. Durch sein nationales und internationales Engagement ist er ein Botschafter für die deutsche Schifffahrtsbranche, der sich durch seine Offenheit, seinen Einsatz für die Hinwendung zu grünen Themen und innovativen Technologien zur Realisierung der Klimaschutzziele in der Schifffahrt auszeichnet.

Foto: SIK-Hollemann

Stefan Weil.

Ministerpräsident
des Landes
Niedersachsen





Profil: Kapitän Alfred Hartmann

••• Alfred Hartmann, Jahrgang 1947, ist gelernter Schiffkaufmann und studierter Kapitän. Seine eigene Reederei hat er 1981 in Leer gestartet. 1988 kam eine Tochtergesellschaft auf Zypern hinzu. 2001 bündelte er die Aktivitäten in der Hartmann-Gruppe, deren Chef er bis 2008 war. Seitdem amtiert er als Aufsichtsratsvorsitzender des u.a. auf Gastanker spezialisierten Unternehmens.

Seit 1998 sitzt er im Verwaltungsrat des Verband Deutscher Reeder (VDR). Seit Anfang 2015 ist er VDR-Präsident. Seine Amtszeit endet mit Ablauf dieses Jahres.

„Großer Erfahrungsschatz für die Interessen der Reederschaft“

••• Der Präsident des Verbandes Deutscher Reeder, Kapitän Alfred Hartmann, hat den Verband mit großer Sachkenntnis und großem Engagement repräsentiert.

Ich habe ihn in seiner Amtszeit als immer angenehmen und verlässlichen Gesprächspartner kennen- und schätzen gelernt, der seinen großen Erfahrungsschatz für die Interessen der Reederschaft in vielfältiger Weise,

nicht zuletzt im Rahmen der Nationalen Maritimen Konferenzen eingesetzt hat.

Er hat sich um die Interessenvertretung der Reeder verdient gemacht.

MdB Enak Ferlemann.
Parlamentarischer
Staatssekretär, BMVI



Foto: Büro Ferlemann

und Tilgung für den Kredit verdient haben. Wir haben viele Gespräche geführt, um zumindest eine Überbrückung zu gestalten. Tatsächlich gab es dann für Hedgefonds leider saftige Nachlässe bei den Kaufpreisen und keine Unterstützung für die Reedereien.

Gerade kleine und mittlere Unternehmen haben sich da auch von der Politik teilweise verlassen gefühlt. Hier hätte es einen längeren Atem gebraucht – es hätte sich für alle Seiten gelohnt, wie wir heute sehen. Nun stabilisiert sich die Lage und ich glaube fest, dass Banken wieder bereit sein werden, Schiffsfinauzierungen zu bieten, wenn die Ertragslage so bleibt. Das ist doch ein attraktiver Markt.

? Ist das öffentliche Bild von der Schifffahrt zu negativ?

Hartmann: Ja, und das stört mich persönlich sehr. Man hat schon das Gefühl, dass sie erst in den Fokus rückt, wenn ein Zwischenfall passiert. Denken Sie an die Blockade des Suezkanals. Andererseits hat gerade die Corona-Krise gezeigt, wie wichtig die Schifffahrt für die Versorgung der Menschen und das Funktionieren der Wirtschaft ist. Wir bewegen mit unseren Schiffen gewaltige Mengen von Gütern über große Distanzen – und das ausgesprochen energieeffizient. Aber leider spielt das öffentlich kaum eine Rolle. Ich habe jetzt sieben Jahre als Präsident Gesicht gezeigt →

„Herr Hartmann wurde nicht müde, die herausragende Leistung der Frauen und Männer auf See zu betonen“



••• Die deutsche Seeschifffahrt und ihre Beschäftigten sind krisenerprobt. Herr Hartmann hat den VDR mit seiner langjährigen Erfahrung und Expertise durch diese Zeit gesteuert. Auch wenn wir nicht immer einer Meinung waren, so hat sich die Sozialpartnerschaft gerade in der von Covid-19 geprägten Zeit als belastbar bewiesen. Herr Hartmann wurde nicht müde, die herausragende Leistung der Frauen und Männer auf See zu betonen; dafür Danke ich ihm ausdrücklich.

Maya Schwiengershausen-Güth.
Head of Maritime Section, Ver.di Transport

Foto: Die Fotografinen GmbH Berlin



→ für die deutsche Seeschifffahrt. Aber es braucht noch viel mehr Menschen, viel mehr Reedereien, die öffentlich deutlich machen, welche Faszination, welche Bedeutung die Schifffahrt hat – auch und gerade in Deutschland. Da sind wir alle in der Branche gefragt, das kann der Verband nicht allein.

? Wie haben Sie die Pandemie erlebt?

Hartmann: Das war eine sehr unwirkliche Situation. Alle waren beschäftigt, die

Schiffe irgendwie in Gang zu halten. Reparaturen und Inspektionen konnten ja nicht stattfinden, wir mussten ständig umdisponieren. Die Seeleute konnten kaum gepflegt werden, und wir konnten sie monatelang nicht ablösen, weil sie in den Häfen nicht an Land durften. Da gab es riesige logistische Probleme, vor allem aber auch menschliche Tragödien. Dass es trotzdem fast keine Behinderungen im Seeverkehr gab, ist auch dem unermüdlichen Einsatz der Crews zu verdanken. Wir alle sollten den Männern und Frauen an Bord deshalb sehr dankbar sein.

„Konstruktiver Partner“

••• Alfred Hartmann hat in einer für die Seeschifffahrt schwierigen Zeit das Ehrenamt als VDR-Präsident übernommen. In seiner Amtszeit konnten wichtige politische Entscheidungen für die Seeschifffahrt am Standort Deutschland erreicht werden – etwa der vollständige Lohnsteuereinbehalt und die Stabilisierung der Aus- und Weiterbildung deutscher Seeleute.

Mit seinem reichen Erfahrungsschatz war Hartmann für mich immer ein konstruktiver Gesprächspartner.

Eckhardt Rehberg.

Langjähriger haushaltspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Fraktion im Bundestag



Foto: Büro Rehberg

? Was geben Sie Ihrem Nachfolger oder Ihrer Nachfolgerin mit auf den Weg?

Hartmann: Bestimmt keine guten Ratschläge! Vielleicht nur so viel: Umwelt- und Klimaschutz werden das bedeutendste Thema der nächsten Jahrzehnte bleiben. Und es lohnt sich, für uns als Reeder mitzureden und unsere Expertise bei der Suche nach Lösungen einzubringen. Und schließlich sollten wir für unternehmerische Aufbruchstimmung werben. Viele erfolgreiche Reedereien sind Anfang der 1980er-Jahre von Kapitänen gegründet worden. Davon könnten wir heute mehr gebrauchen. Schifffahrt ist ein attraktives Berufsfeld. Wir sollten junge Leute ermutigen, sich da zu engagieren.

? Wie geht es für Sie persönlich weiter?

Hartmann: Ich freue mich schon darauf, mehr Zeit mit meinen sechs Enkelkindern zu verbringen. Aber die Schifffahrt ist mein Leben, das wird auch so bleiben. Ein bisschen mitmischen werde ich deshalb schon noch. Mein Steckenpferd ist die Entwicklung neuer Technologien, da gibt es einige hochspannende Aufgaben. |••

„Kühler Kopf und große Umsicht“

••• Schwere See und mächtig Wind von vorne, das ist nichts, was einen echten Seemann aus der Ruhe bringt. Das hat auch Alfred Hartmann in seiner Präsidentschaft im Verband Deutscher Reeder bewiesen. Mit kühlem Kopf und großer Umsicht hat sich Alfred Hartmann den Herausforderungen gestellt und die Interessen seiner 200 im Verband organisierten Unternehmen und deren Beschäftigten vertreten. Die vielen kleineren Reedereien lagen ihm dabei mindestens so am Herzen wie die größeren! Gegenüber Politik und Regierung auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene hat er die Belange des VDR mit Verve vertreten. Wir beide haben so manche Diskussion geführt. Auch wenn wir dabei nicht in jedem Einzelfall einer Meinung sein konnten, habe ich Alfred Hartmann immer als einen nicht nur kompetenten und zuverlässigen Gesprächspartner, sondern ebenso als einen fairen, klugen und überaus angenehmen Menschen empfunden.

Norbert Brackmann.

Maritimer Koordinator der Bundesregierung



Foto: BMWi/Susanne Eriksson

Minship und Auerbach mit gemeinsamer Flotte

| Zusammenschluss | Die beiden Schifffahrtsunternehmen bündeln ihre Kompetenzen, bleiben ihren Kunden aber unter den bewährten Marken treu.



Modern.

Die Architektur der Minship-Zentrale im oberpfälzischen Schnaittenbach spiegelt die Zukunftsorientierung des Unternehmens.

bei Auerbach in den letzten zehn Jahren direkt erlebt und bin überzeugt, dass wir den richtigen Partner gefunden haben, um die Transformation der Branche voranzutreiben.“ Mit der gebündelten Erfahrung und zwei exzellenten Teams in Hamburg und Schnaittenbach sei man bestens aufgestellt, um die Herausforderungen der Zukunft zu meistern und einen zukunftsweisenden technischen Manager zu schmieden.

| Hochwertiger Service | Auch Auerbach-Gründer und Geschäftsführer Lucius Bunk freut sich, „nach Jahren des sukzessiven organischen Wachstums den perfekten Partner für die Stärkung des operativen Geschäfts gefunden zu haben. Seit Gründung betrachten wir Wachstum als unerlässliche Notwendigkeit.“ In einem immer stärker regulierten und komplexer werdenden Umfeld gelte es, den Wettbewerb anzunehmen, um einen konstant hochwertigen Service zu gewährleisten. Die neue Einheit werde „exzellent aufgestellt sein, um zur Transformation unserer Branche beizutragen und unsere Dekarbonisierungs- und Digitalisierungsstrategien aktiv und kompetent zu unterstützen.“ ■■■

Der auf den Transport von Mineralien spezialisierte Bulk Operator Minship Shipmanagement und der Mehrzweckfrachter-Spezialist Auerbach Schifffahrt haben sich zu einer konsolidierten Schiffsmanagementgesellschaft zusammengeschlossen. Sie betreut die kombinierte Flotte von 26 Bulk- und MPP-Schiffen und operiert auch künftig von zwei Standorten in Bayern und Hamburg.

Unter der Führung von Markus Hiltl (CEO Minship Group), Arne Seesemann und Rafal Mirski (Geschäftsführer Auerbach Bereederung) soll sich das erfahrene Team auf die Optimierung der Performance der anvertrauten Flotte konzentrieren, das Angebot an Dienstleistungen erweitern und die Gruppe für weiteres Wachstum vorbereiten. Während Arne Seesemann CFO der Minship Group wird, übernimmt Rafal Mirski die Geschäftsführung der neu gegründeten Gesellschaft, die er gemeinsam mit Christian Altmann (Deputy Fleet Director) leiten wird.

| Gebündelte Stärken | Das neue Unternehmen wird weiterhin fundiertes Know-how im Betrieb von MPP/Heavy-Lift- und Bulk-Schiffen anbieten und mit einer Zwei-

Marken-Strategie unter den Namen Auerbach Marine und Minmarine agieren. Alle kommerziellen Aktivitäten, einschließlich, aber nicht beschränkt auf Projektentwicklung, Chartering und Operations, werden weiterhin von Minship, Minchart bzw. Auerbach Schifffahrt abgewickelt.

„Wir freuen uns, einen Deal geschlossen zu haben, der es uns ermöglicht, unsere jeweiligen Stärken, Ambitionen und Expertise in einer neuen Einheit zu bündeln“, sagt Matthias Ruttmann, CEO der Minship-Mutter MST. „Als Gesellschafter und Beiratsmitglied habe ich die rasante Entwicklung und den innovativen Geist

Partner. MST-CEO Matthias Ruttmann (l.) und Auerbach-Mitgründer Lucius Bunk repräsentieren eine jüngere Reeder-Generation. Ruttmann ist bereits seit dessen Start Anteilhaber bei Auerbach Schifffahrt.





Dynamik.

So beweglich
wie sein Chef
Dr. Bernhard Brons
ist auch das
Unternehmen
AG „EMS“.

**Deutsche
Reeder
im Porträt**

Breite Basis, langer Atem

| **Teil 26** | Seit mehr als drei Jahrzehnten führt **Dr. Bernhard Brons** die AG „EMS“. Rund um die Fährreederei hat er eine vielfältige Unternehmensgruppe geschaffen.

Text: Hanns-Stefan Grosch; Fotos: Joerg Schwalfenberg

Es ist einiges los am Emdener Fähranleger: Mehrere Schulklassen sind mit dem Bus angekommen, und nun rollen die Jugendlichen ihre Koffer zur Fähre „Groningerland“. Ziel ist Deutschlands größte Jugendherberge auf der Insel Borkum. Die Anreise ist eine kompakte Angelegenheit: Gleisanschluss, Busspur und Pkw-Parkplätze liegen direkt neben dem Fährterminal – alles ist hier auf Reisefreundlichkeit getrimmt: „Wir haben eine Übergangszeit von der Bahn aufs Schiff von gerade mal sieben bis acht Minuten“, sagt Dr. Bernhard Brons, Vorstand der Aktiengesellschaft „EMS“, zu deren →

Panorama.

Von seinem Büro aus hat Brons die Abfertigung der Fähren nach Borkum im Blick.

→ wichtigsten Geschäftsfeldern der Fährverkehr nach Borkum gehört. Für ihn und sein Team ist die Rückkehr zu so etwas wie Normalität im Inseltourismus ein wichtiges Signal. Die Fähren dürfen nun immerhin wieder mit Dreiviertelkapazität fahren, meist liegt die tatsächliche Zahl der Passagiere aber noch darunter.

„Die Corona-Krise hat uns unvermittelt getroffen, so was hatten wir überhaupt nicht auf dem Zettel“, sagt Brons. Im Frühling 2020 sei der Umsatz teilweise um 95 Prozent eingebrochen. „Staatliche Hilfe war nicht absehbar, wir waren in der Situation ganz auf uns allein gestellt.“ Im Worst-Case-Szenario hätte das Unternehmen viele Millionen an Eigenkapital verloren. „Wir sind aber so solide finanziert, dass wir das geschafft hätten“, sagt Brons.

Hier hilft die Gesellschafterstruktur der Gruppe: Die Firma gehört überwiegend Mitgliedern der Emder Familie Brons und dreier Leeraner Familien, ein weiterer Teil der Aktien befindet sich im Streubesitz. Auch die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat habe sich bewährt, als es um die sofortige drastische Umstellung der Betriebsabläufe ging. Schnell wurden etwa Regelungen zur Kurzarbeit getroffen. Mit Erfolg: „Wir haben trotz der schwierigen Situation in der ganzen Gruppe keinen Mitarbeiter entlassen müssen.“

| Personelle Kontinuität | Das Krisenmanagement hat funktioniert: Zwar betrug das Umsatzminus gegenüber 2019 immer noch über 20 Prozent, man habe das Jahr aber schließlich doch noch mit schwarzen Zahlen abschließen können. „Die Dividende musste natürlich ausfallen“, sagt Brons – getreu dem Motto: erst die Firma, dann der private Genuss.

Brons ist bereits seit 1990 Chef der AG „EMS“ – als „Alleinvorstand“, wie die korrekte Bezeichnung lautet. Dazu kommen Geschäftsführerpositionen bei diversen Tochtergesellschaften. Eigentlich war eine Karriere als Wirtschaftsprüfer und Steuerberater vorgezeichnet, aber dann konnte man bei der Reederei einen Fachmann für Steuern und Recht gebrauchen. Mit dem damals 32-Jährigen rückte das erste Mal seit mehr als 100 Jahren wieder jemand



Profil: Dr. Bernhard Brons

- Jahrgang 1958
- Studium Betriebswirtschaft und Jura; Diplom-Kaufmann
- Promotion (Thema der Dissertation: Nationale und internationale Besteuerung der Seeschifffahrt)
- 1984/85: Steuer- und Wirtschaftsprüfungsgesellschaft in Hamburg
- 1986-89: Tätigkeit bei Reedereien in Deutschland, den Niederlanden und Großbritannien
- 1988/89: Vorstandsassistent und Prokurist bei der AG „EMS“-Gruppe
- seit 1990 Alleinvorstand der AG „EMS“ sowie Geschäftsführer von Tochterunternehmen
- diverse Ehrenämter, darunter Präsident der IHK für Ostfriesland und Papenburg, Vorsitzender des Fachforums Mobilität des DTV, Beiratsmitglied Oldenburgische Landesbank, stellvertretender Vorsitzender der Kommission für Fähr- und Fahrgastschifffahrt beim Verband Deutscher Reeder
- verheiratet, zwei Söhne

aus dem Gesellschafterkreis an die Spitze des Unternehmens. Urahn Ysaac Brons war 1843 einer der Mitbegründer der Vorläuferfirma Ems-Dampfschiffahrtsgesellschaft Concordia. Sein Nachfahre Arnold Friedrich Brons war mit von der Partie, als 1889 die AG „EMS“ entstand.

Der Vorstand wird jeweils für fünf Jahre bestellt, Bernhard Brons befindet sich also in der mittlerweile siebten Amtszeit. Wenn die im Jahr 2025 endet, wird er 67 Jahre alt sein. „Normalerweise würde ich dann aufhören wollen“, sagt Brons. Gemeint ist: wenn keine außerordentlichen Umstände dagegensprechen. Eines seiner Ziele für die Zeit danach: ein bisschen

was von der Welt entdecken – ohne den dienstlichen Stress. So sei er zwar schon mal in Australien gewesen, habe während der 38 Stunden Aufenthalt aber eigentlich nur Werft und Hotelzimmer zu Gesicht bekommen.

In den drei Jahrzehnten hat Brons die Unternehmensgruppe mächtig vorangebracht. Beispiel Reederei: Von seinerzeit fünf Schiffen ist die Flotte auf rund 25 Schiffe angewachsen. Ein bedeutender Schritt war hier die Übernahme der Reederei Cassen Eils im Jahr 2010. Im selben Jahr wurde auch das Tochterunternehmen EMS Maritime Offshore gegründet, das den Crewtransfer zu Windparks besorgt.



„Alle Verkehre, die wir betreiben, sind unternehmensinitiiert – auch die Inselversorgung.“

Dr. Bernhard Brons, Vorstand AG „EMS“

Außerdem konzentrierte man sich in der Flugsparte auf kleinere Maschinen mit maximal elf Sitzplätzen.

Reeder, Flugdienstleister, Offshore-Versorger, Eisenbahner, Hotelier, Busunternehmer, Hafengebiete: Es sind viele Talente nötig, um alle Facetten des Geschäfts zu beherrschen. Die Fähren und Propellerflieger bringen die Gäste unter anderem nach Helgoland und Borkum. Auf der westlichsten Ostfrieseninsel pendelt die älteste Inselbahn Deutschlands zwischen Hafen und Hauptort. Umweltfreundliche Elektrobusse sind im ÖPNV und für Ausflugsfahrten im Einsatz. Zwei Vier-Sterne-Inselhotels gehören ebenso zum Portfolio wie Hafenanlagen in Emden, Eemshaven und auf Borkum, über die neben Passagier- auch Frachtverkehr läuft.

„Alle Verkehre, die wir betreiben, sind unternehmensinitiiert – auch die Inselversorgung“, betont Brons. Entscheidend sei dabei, die Bedürfnisse der Endkunden nicht nur nachzuvollziehen, sondern idealerweise zu antizipieren.

| Ökologische Vorreiterrolle | Beherzt Neuerungen angehen gehört ohnehin zu den Firmenprinzipien: Der bis zu 38 Knoten (70 Stundenkilometer) schnelle Katamaran „Nordlicht“ war 1989 die erste Schnellfähre im Inselverkehr der Nordsee und ist bis heute zwischen Emden und Borkum un-



AG „EMS“-Gruppe

- Unternehmen: u.a. AG EMS, AG EMS Borkumlijn, EMS Maritime Offshore, Hotels VierJahresZeiten, Borkumer Kleinbahn, Reederei Cassen Eils, Ostfriesischer Flugdienst (OFD)
- insgesamt ca. 25 Schiffe
- ca. 500 Mitarbeiter und 50 Auszubildende
- Jahresumsatz (2020/2019): ca. 59/74 Millionen Euro
- Jahresüberschuss (2020/2019): 1,5/5,1 Millionen Euro

terwegs. 1996 führte die AG EMS als erste Fahrgastreederei in Deutschland den ISM-Code zum Sicherheitsmanagement und die ISO 9002 zum Qualitätsmanagement ein und unterstützte andere Unternehmen bei der Zertifizierung. Auch beim Thema LNG ist die Reederei „First Mover“, wie Brons nicht ohne Stolz sagt. Der gut 30 Millionen Euro teure Fähreubau „Helgoland“ war

hier ein Meilenstein: Seit Ende 2015 ist das mit dem „Blauen Engel“ ausgezeichnete Schiff für die „EMS“-Tochter Cassen Eils umweltfreundlich im Hegoland-Dienst unterwegs.

Zur Nachhaltigkeit gehört nach Brons' Verständnis aber auch, Schiffe, die dank guter Pflege einwandfrei funktionieren, nicht zu verschrotten, nur weil sie ein gewisses Alter erreicht haben. Vor diesem Hintergrund ist die erfolgreiche Umrüstung der „Ostfriesland“ (Baujahr 1985) auf LNG-Betrieb zu sehen, der aktuell das Schwesterschiff „Münsterland“ folgt. Wenn alles nach Plan läuft, kann sie nach ihrem Umbau Ende des Jahres wieder in Fahrt gehen. Außerdem steht die Indienstellung der „Nordlicht II“ unter anderem für die Strecke Cuxhaven – Helgoland auf der Agenda.

Auch wenn die schlimmsten Corona-Belastungen vorbei zu sein scheinen: Irgendwas ist immer. Für den umtriebigen und beweglichen Brons kann das gern noch eine Weile so weitergehen: „Die AG 'EMS' ist meine Lebensberufung.“ Das Unternehmen ist auch personell gut aufgestellt: Rund 50 Auszubildende – vom angehenden Schiffsmechaniker über die Kauffrau für Tourismus und den Koch-Azubi bis zum Fahrradmechaniker – sichern die Zukunftsfähigkeit, etliche jüngere „Eigengewächse“ bekleiden mittlerweile Managementpositionen.

Noch eine Tasse Tee, dann muss Brons dringend los: Kurzfristig ist ein Termin für die IHK Ostfriesland und Papenburg dazwischengekommen, deren Präsident er seit viereinhalb Jahren ist. Weitere Amtszeit: nicht unwahrscheinlich. ■■■

Boxen, Schiffe, Terminals: Warum die Lieferketten klemmen

| **Nachschub** | Es hakt: Seit Monaten kämpft die Industrie weltweit mit Engpässen in der Schifffahrt. Besserung scheint nicht in Sicht. Sind etwa Reedereien schuld? Text: Christian Denso



Nadelöhre. Wichtige internationale Häfen kommen mit dem Umschlag nicht hinterher.

Quelle: Hapag-Lloyd

Fahrräder? Schwierig, weil Teile für den Zusammenbau fehlen. Die PlayStation 5? Seit Ende 2020 auf dem Markt, aber kaum zu kaufen – so wie mancher Laptop. Turnschuhe? Kommen oft aus Vietnam. Dort aber stehen die Fabriken wegen des rigiden Anti-Corona-Kurses der Regierung still.

Überall auf der Welt merken Menschen derzeit, was es bedeutet, dass 90 Prozent der Waren global per Schiff transportiert werden. Leider auf negative Weise: Ladung kommt zumeist verspätet an, sie steht im Stau. Nach einer Analyse des Kielers Instituts für Weltwirtschaft waren Ende Oktober weltweit immerhin neun Prozent der Containerverkehre derart gebunden – mit enormen Auswirkungen auf Branchen aller Art, die auf Nachschub warten.

Hier in Kürze Antworten auf die wichtigsten Fragen zum Thema Lieferketten:

Warum sind die Lieferketten derzeit so angespannt?

Ursächlich dafür ist gleich eine ganze Reihe von Faktoren, insbesondere in der Containerschifffahrt: die sehr hohe Nachfrage (siehe Grafik rechts) und die sich ständig verändernden Restriktionen infolge der Pandemie, die Crewwechsel erschweren oder in deren Folge ganze Terminals

kurzfristig für Tage geschlossen werden. In den Häfen, beispielsweise in den USA, in Asien oder in Großbritannien, fehlt es an Hafearbeitern oder auch Lkw-Fahrern für den Weitertransport der Container. Die Stahlboxen haben zudem u.a. wegen coronabedingter Produktionsausfälle in Fabriken erheblich längere Umlaufzeiten, sodass mehr Container für dieselbe Menge Ladung benötigt werden.

Gleiches gilt für Schiffe, die viel länger unterwegs sind. Sie stauen sich vor Häfen weltweit (s. Grafik oben), die zu Nadelöhren geworden sind, besonders für Boxcarrier, aber auch für Bulker und Autotransporter. Vor allem in Nordamerika: So warteten Ende Oktober etwa vor Los Angeles tagelang rund 100 Schiffe auf ihre Abfertigung. Die gesunkene Produktivität an den Kais, die sogar in den großen Häfen in Fernost zu beobachten ist, hat Folgen: So benötigen Containerschiffe von Hapag-Lloyd derzeit

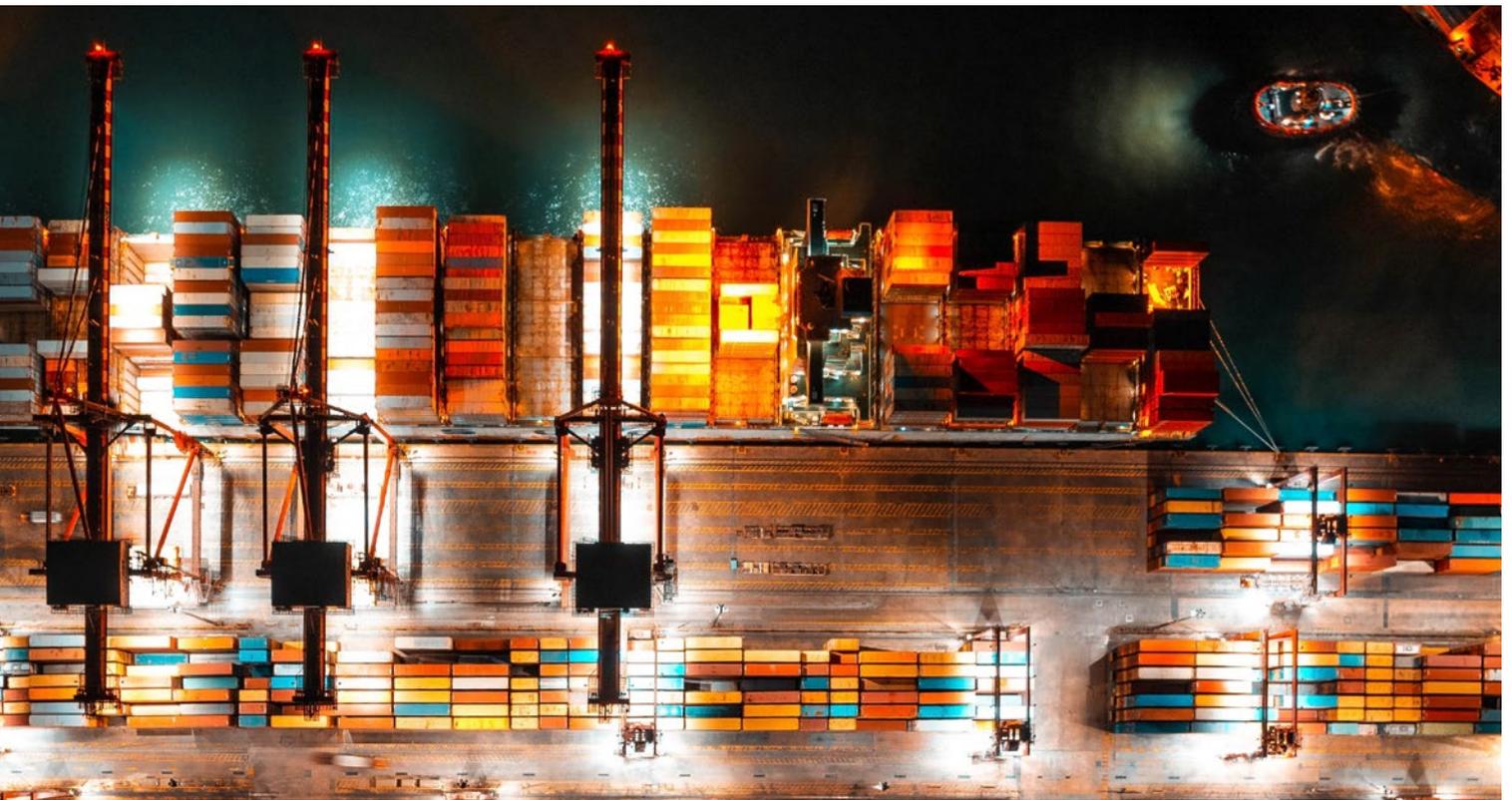
für eine Asien-Rundreise im Durchschnitt zweieinhalb Wochen mehr Zeit.

Wie kam es zu den Problemen?

Zu Beginn der Pandemie, im Frühjahr 2020, lagen so viele Schiffe wie seit Jahren nicht mehr beschäftigungslos auf – weil die Nachfrage eingebrochen war. Dann, im Herbst vor einem Jahr, drehte sich die Situation: Bestellungen von Konsumgütern zogen für alle Beteiligten unerwartet auf einmal stark an. Die Folge: Derzeit gibt es so gut wie keine Auflieger bei Containerschiffen. Und für die wöchentlich 75.000 TEU Schiffskapazität von Asien nach Europa hat etwa die Linienreederei Hapag-Lloyd aktuell Buchungsanfragen über insgesamt 500.000 TEU.

Haben Reeder Schuld an den Problemen?

Nein, das haben unabhängige Untersuchungen ergeben: Sie sind selbst Leidtra-



gende der Situation. Sowohl die chinesischen Wettbewerbsbehörden als auch die EU-Kommission und die strenge Federal Marine Commission (FMC) in den USA haben sich das Verhalten von Linienreedereien genau angeschaut – und keine Beanstandungen finden können. „Das zeigt: Die Linienreedereien tun wirklich alles in ihrer Macht Stehende, um die enorm gestiegenen Ladungsmengen zu transportieren“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verband Deutscher Reeder (VDR). „Doch wenn Häfen

verstopft und Container bei Kunden viel länger unterwegs sind, sind sie letztlich auch machtlos.“

Werden die Waren für Verbraucher jetzt viel teurer?

Spürbare Auswirkungen auf Verbraucher befürchtet der VDR nicht: „Die derzeitigen Frachtraten am Spotmarkt mögen für Containertransporte auf den ersten Blick sehr hoch erscheinen, aber noch immer kostet der Transport von einem Paar Turnschuhe aus Fernost nicht mehr als 1,50 Euro“, er-

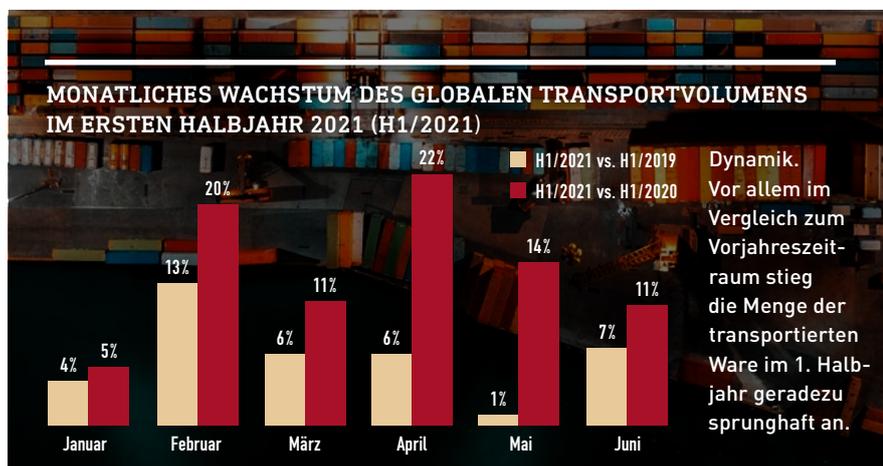
läutert Nagel. Außerdem bildeten die Spotraten nur etwa 30 Prozent des Marktes ab, der Rest seien Langzeit-Kontrakte zu älteren Konditionen.

Wie lange wird das noch andauern?

Kurzfristige Besserung ist nicht in Sicht, frühestens zum chinesischen Neujahrsfest im nächsten Februar erwarten Experten aber eine Atempause für die Lieferketten. VDR-Präsidiumsmitglied Nagel: „So unerwartet, wie der enorme Nachfrage-Anstieg kam, so offen ist, wie lange er noch anhalten wird. Wahrscheinlich zumindest bis ins Frühjahr, aber wenn die Nachfrage sich wieder auf ein normales Niveau einpendelt und Corona-Restriktionen fallen, dürfte das auch den Druck von den Logistikketten nehmen.“

Wie könnte eine langfristige Lösung aussehen?

Zusammenarbeit statt Konfrontation – so sieht es eine Linienreederei wie Hapag-Lloyd: „Wir müssen alle mehr miteinander sprechen und gemeinsam schauen, wie wir besser werden“, sagt CEO Rolf Habben Jansen. Er sieht erhebliches Potenzial an den Schnittstellen, um künftig effizienter zu werden – insbesondere durch Digitalisierung (s. auch Seite 28). ■■■





Containerflotte.

Hapag-Lloyd verfügt über mehr als 2,8 Millionen TEU, darunter 250.000 für gekühlte Ladung (Reefer).

Foto: Hapag-Lloyd, Hero Lang

Hapag-Lloyd: Reederei nutzt Boom für Investitionen

••• Leercontainer sind in der Containerlinienschifffahrt weiter ein knappes Gut. Deshalb hat Hapag-Lloyd weitere 75.000 TEU Standardcontainer bestellt. Sie sollen im vierten Quartal 2021 ausgeliefert werden. Im vergangenen Jahr und 2021 hat Hapag-Lloyd damit insgesamt 625.000 TEU bestellt. „Normalerweise sind unsere Container 50 Tage unterwegs, bis wir sie wieder beladen können. Aufgrund der massiven Überlastungen von Häfen und Terminals weltweit benötigen wir derzeit bis zu 60 Tage und mehr. Das bedeutet, dass uns gegenwärtig 20 Prozent der entsprechenden Containerkapazitäten fehlen. Mit unserer jüngsten Bestellung tragen wir dazu bei, die schwierige Situation für unsere weltweiten Kunden weiter zu entschärfen“, sagt Vorstandschef Rolf Habben Jansen, Vorstandsvorsitzender von Hapag-Lloyd.

Außerdem wird sich die Linienreederei mit 30 Prozent am Container Terminal Wilhelmshaven (CTW) und mit 50 Prozent am Rail Terminal Wilhelmshaven (RTW) beteiligen. Beide gehören zum Tiefwasserhafen JadeWeserPort. Der Terminalbetreiber Eurogate hält die verbleibenden Anteile.

www.hlag.com



Foto: Liebherr-MCtec Rostock GmbH

Verbindungsglied. Der Oldendorff-Frachter „Calypso“ verfügt über zwei Transshipment-Krane.

Solarstrom am Kieler Ostseekai

••• Der Kieler Hafen erhöht die Eigenproduktion von klimafreundlicher Solarenergie. Am Kreuzfahrtterminal Ostseekai, auf dem Dach des gut 175 m langen Landgangs zum nördlichen Schiffs Liegeplatz, wurden knapp 300 Photovoltaik-Module installiert. Die berechnete Systemleistung liegt bei insgesamt knapp 100 kWp. Pro Jahr können so je nach Witterung ca. 90.000 kWh

Ökostrom erzeugt werden. Dies entspricht in etwa dem Jahresverbrauch von 30 Privathaushalten. Es ist vorgesehen, 80 Prozent der erzeugten Solarenergie selbst zu nutzen und damit den Eigenverbrauch der Transformatoren der benachbarten Landstromanlage sowie die LED-Fassade zu versorgen. Die restliche Energie wird in das öffentliche Netz eingespeist. www.portofkiel.com



Anlage. Jährlich erzeugt der Hafen nun schon 300.000 kWh Solarstrom.

Foto: Port of Kiel

Kohlelieferung perfekt getaktet

••• Dieses Projekt hat gewaltige Dimensionen: Die Reederei Oldendorff übernimmt mit zwei Schiffen die Versorgung eines Kohlekraftwerks mit zwei 600-Megawatt-Blöcken in Vietnam. Die dafür erforderliche Kohle kommt über große Oldendorff-Bulker von Indonesien nach Nordvietnam. In einer Transshipment-Einheit wird sie auf die mit speziellen Kranen von Liebherr ausgestatteten 16.000-tdw-Frachter „Calypso“ und „Anne“ umgeladen, die die letzten Seemeilen bis zur Löschpriel des Kraftwerks zurücklegen. Jährlich geht es um gut vier Millionen Tonnen Kohle. Das Projekt ist auf 25 Jahre angelegt, sodass sich die Gesamtmenge auf 100 Millionen Tonnen summiert. Oldendorff hat aus dem effizienten Transshipment zwischen großen und kleinen Einheiten innerhalb der vergangenen 20 Jahre einen eigenen Geschäftsbereich entwickelt.

www.oldendorff.com

Foto: Boluda Towage



Eskorte. Boluda-Schlepper „VB Bremen“ mit 60 Tonnen Pfahlzug begrüßt die „Hansa Destinations“ auf dem Weg nach Rostock.

Boluda jetzt auch in Rostock am Zug

••• Im September 2021 hat Boluda Towage die Schlepptätigkeit im Hafen von Rostock aufgenommen. Die Präsenz sei ein weiterer Schritt zur Stärkung und zum weiteren Ausbau der Aktivitäten von Boluda Towage in Nordwesteuropa und im Ostseeraum, so der Executive Vice President von Boluda Towage, Vicente Boluda Ceballos. Im Einsatz: die „VB Bremen“ (Baujahr 2001) und die „VB Baltic“ (Baujahr 1991). Beide fahren unter deutscher Flagge. Unterdessen hat die spanische Schleppreederei im Hafen von Zeebrugge vier Neubauten in Betrieb genommen. Die Schiffe stammen von der niederländischen Werft Damen und wurden auf „VB Bolero“, „VB Rumba“, „VB Flandes“ und „VB Samba“ getauft. Das Quartett erfüllt die Emissionsanforderungen nach IMO Tier-III. Sie zählen mit 80 bzw. 85 Tonnen Pfahlzug zu den kräftigen Vertretern der Gattung. www.boluda.eu

„H2Watt“: Emissionsfreies Wassertaxi

••• Die AG Reederei Norden-Frisia nimmt gemeinsam mit der Hochschule Emden/Leer am Projekt „H2Watt“ teil. Das Projekt beschäftigt sich u.a. mit der Erprobung eines eigens entwickelten Katamarans als „GreenWa-

terTaxi“. Die 74 Kilometer weite Testfahrt schaffte das Boot rein batterieelektrisch ohne Aufladung. Das Projekt wird durch die MARIKO GmbH und den niederländischen Unternehmervereinband „FME“ koordiniert.

www.h2watt.eu

Foto: AG Reederei Norden-Frisia



Testfahrt. Der Prototyp wird von Emden nach Norddeich überführt.

Allianz 

Allianz Global
Corporate & Specialty

**Wir geben Sicherheit
für den Blick nach vorn**

→ Auch in Zeiten starker Veränderungen stehen wir Ihnen zur Seite. Denn Kontinuität zählt gerade jetzt.

AGCS.ALLIANZ.COM



Maritim 4.0

Wie die
Digitalisierung
die Schifffahrt
transformiert

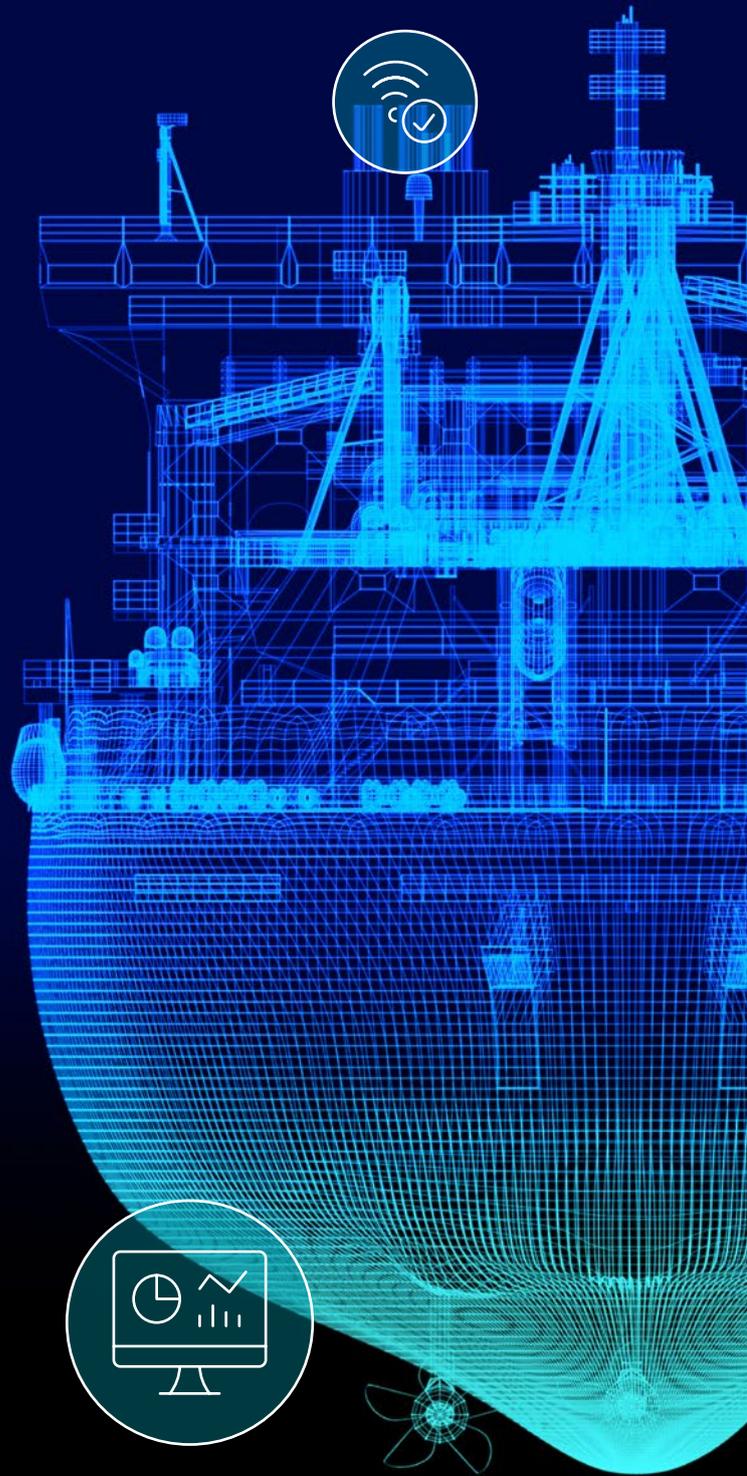


Foto: Natalia Lagutkina – Getty Images/iStockphoto



| Technologie | Ob Management, Brücke, Antrieb, Frachtraum oder Schiffsdesign – die Digitalisierung erfasst sämtliche Bereiche des Schiffsbetriebs. Wo deutsche Reeder Vorreiter sind. Text: Gunther Meyn, Claudia Behrend

Der richtige Kurs ist eingeschlagen, die Tools sind an Bord – doch es ist noch eine lange Reise. So könnte man den aktuellen Stand der Schifffahrt in Sachen Maritim 4.0 bezeichnen. Der Sammelbegriff steht für die digitale und technologische Zukunft der maritimen Wirtschaft. Er umfasst die Vernetzung von Daten und Systemen, den Einsatz von Sensoren, die Verwendung innovativer Technologien in Verbindung mit künstlicher Intelligenz sowie automatisierten Prozessen und nicht zuletzt auch die Königsdisziplin autonome Schifffahrt.

Vernetzt.
Der Technologie-Level nimmt mit jeder Schiffsgeneration zu.

Das Ziel ist klar: ein noch schnellerer, effizienterer und sicherer Ablauf des gesamten Schiffsbetriebs. Maritim 4.0 steht aber auch für „Green Shipping“. Schließlich helfen die innovativen Lösungen, die Schadstoffemissionen der Handelsflotten zu reduzieren und die IMO-Klimaziele zu erfüllen. Das verbessert die Ökobilanz der Branche und schont die Umwelt.

„Deutsche Reedereien treiben die digitalen Transformationsprozesse seit Jahren mit großem Engagement voran“, sagt Christian Naegeli, Referent für Schiffssicherheit, Nautik, Technik und Umweltschutz beim Verband Deutscher Reeder (VDR). „Dabei rücken land- und seeseitiger Betrieb immer enger zusammen.“

Große Unternehmen wie Hapag-Lloyd, Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM), CPO, Oldendorff und die Kreuzfahrtreederei AIDA überwachen ihre Flotten über sogenannte Fleet Performance bzw. Fleet Monitoring Center. Eine der wichtigsten Stellschrauben, an denen die Flottensteuerer drehen, sind die Treibstoffverbräuche – etwa durch Routenoptimierung auf Basis von immer besseren Wetterdaten.

| Zentrale Kräfte | BSM sammelt weltweit an zehn Standorten operative Daten von einem Großteil der aktuell über 600 gemanagten Schiffe, darunter Tanker, →



... der Reeder glauben, dass Corona die Digitalisierungsprozesse in der Schifffahrt beschleunigt.

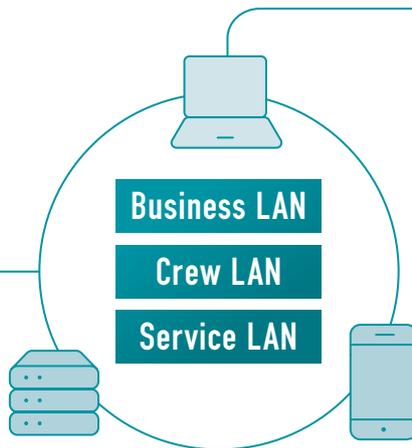
Quelle: PWC Reederstudie 2020



→ Gastanker, Massengutfrachter und Containerschiffe. Die Informationen fließen dann im Fleet Leistungszentrum in Indien zusammen.

Für jeden Schiffstyp hat BSM einen Digital Twin, einen digitalen Zwilling, erstellt, mit dem die Schiffsdaten verknüpft werden. Die Auswertung erfolgt anhand von Key Performance Indicators (KPI). Ein übersichtliches Ampelsystem im Dashboard zeigt den Kunden, in welchen Bereichen ihr Schiff womöglich unterdurchschnittlich performt.

In den Fleet Centern kommt auch künstliche Intelligenz zum Einsatz, bei BSM etwa im Bereich „Hull Inspection“. Der Bewuchs von Schiffsrumpf und- propeller mit Meeresorganismen wie Plankton, Algen oder Muscheln ist ein echter Kostentreiber. Im Extremfall kann Biofouling den Treibstoffverbrauch eines Schiffes um bis zu 50 Prozent erhöhen. Wird das Problem nicht rechtzeitig erkannt und angegangen, steigen die Betriebskosten beträchtlich. „Mithilfe der Reisedaten und eines schlaun Algorithmus können wir nun verlässlich vorhersagen, wann die nächste Rumpfreinigung vorgenommen werden muss“, sagt Frank Paleokrassas, Head of Data Governance & Analytics bei Bernhard Schulte Shipmanagement. „Das ist ein großartiges Beispiel dafür, wie KI unser



Netzwerk. Die separaten IT-Bereiche im Schiffsbetrieb. Am datenhungrigsten ist meist das Crew-Netz.

Arbeitsleben verbessern, die Effizienz steigern, schädliche Emissionen reduzieren und unseren Kunden auf bisher ungeahnte Weise einen Mehrwert bieten kann.“

| Digitale Werkzeugkiste | Dennoch steckt insbesondere das Thema Telemetrie – also die vernetzte Übertragung von Messdaten einzelner Schiffskomponenten – noch in den Kinderschuhen. Grund: „Ein Großteil der Daten wird auf den meisten Handelsschiffen dort noch immer manuell erfasst und übermittelt“, sagt Sebastian Ebbing VDR-Referent für Klimaschutz, Treibstoffe, Innovation und Förderung.

Umso wichtiger sind individuelle Softwarelösungen, die von den Crews an Bord genutzt werden können. Eine solche Lösung bietet etwa das digitale Logbuch des Hamburger Start-up Nauti-

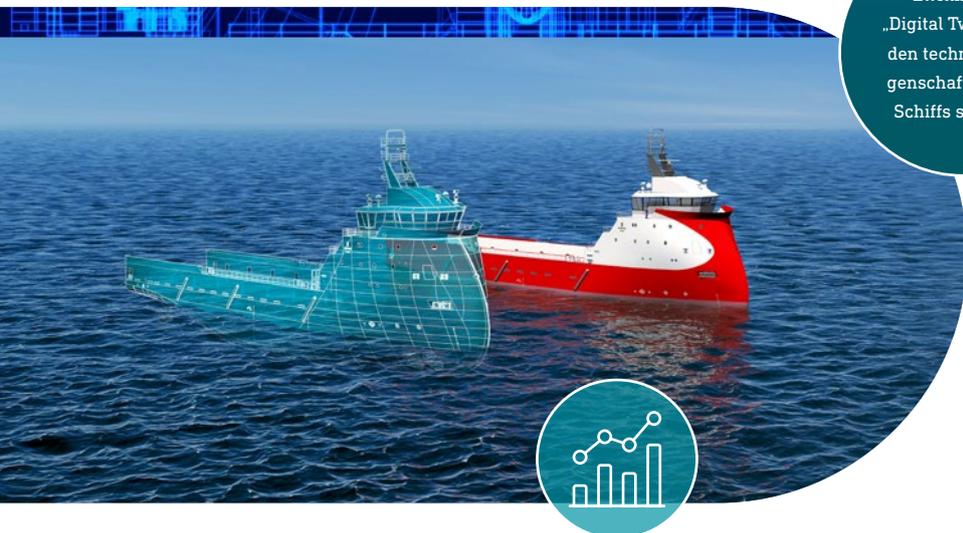
Zwilling. Im „Digital Twin“ werden technische Eigenschaften eines Schiffs simuliert.



lusLog. Reedereien und Shipmanager wie Oldendorff, NSB oder Zeaborn nutzen das Tool für die Gefahrgutdokumentation (IHM-Reporting). Mithilfe der App kann die Besatzung die dafür notwendigen Daten digital erfassen und den gesetzlich geforderten automatischen Report erstellen lassen. „Die Möglichkeiten, die diese App im Bereich Reporting bietet, sind enorm“, so Stefan Schindler, Technical Director bei Zeaborn Ship Management. Die Hamburger betreiben in ihrem Fleet Operation Center mehr als 100 Schiffe. Dort haben die Experten etwa die Einhaltung der IMO-Abgasanforderungen, darunter den Carbon Intensity Indicator (CII), digital im Blick.

Zum Einsatz kommt auch Fleet Operations Solution von Wärtsilä. „Mit dem Tool lässt sich eine automatisierte Routenplanung erstellen. Das spart gegenüber der manuellen Planung bis zu vier Stunden mühsame Arbeitszeit und entlastet die Brückencrew“, sagt Schindler.

| Gepoolte Daten | Längst haben sich digitale und cloudbasierte Anwendungen auch im administrativen Einsatz bewährt. Crewing, Procurement, Chartering, Accounting: Im modernen Shipmanagement gibt es für sämtliche Arbeitsabläufe digitale Tools. Einer der Pioniere in die-



Aufrüstung. Leistungsfähige V-SAT-Anlagen – wie hier bei Held Shipping – sind Voraussetzung für den wachsenden Datentransfer an Bord der Schiffe.

Kontrolle. Crewmitglieder werden in die digitalen Entscheidungsprozesse eingebunden.



Performance. Ob Geschwindigkeit, Verbrauch oder Trim – das Fleet Center hat alles im Blick.

sem Bereich war die Klassifikationsgesellschaft DNV mit ihrem DNV Shipmanager. Inzwischen gibt es zahlreiche Anbieter von Komplettlösungen – darunter den Cloud Fleet Manager von Hanseaticsoft, der u.a. bei Herm. Dauelsberg oder Carsten Rehder die Abläufe modernisiert hat.

Die Harener Reederei Jüngerhans nutzt den Cloud Fleet Manager bereits seit 2017. Jüngerhans managt aktuell eine Flotte von 36 Schiffen, darunter Containerschiffe der 1.000-TEU-Klasse und Schwergutfrachter bis 14.300 tdw. Beim Unternehmen kommen unter anderem die Cloud Fleet-Module Planned Maintenance, Inspections & Audits, Certificates, Schedules & Agents, Procedures und Vessel Particulars zum Einsatz.

„Durch die Bereitstellung einer einzigen Informationsquelle und die Zentralisierung aller Daten, die allen Mitarbeitern unabhängig von Zeit und Ort zur Verfügung stehen, können wir Prozesse deutlich beschleunigen und die Transparenz erhöhen“, sagt Herm Jüngerhans, der mit seinem Bruder Stefan das Unternehmen leitet.

| Innovative Pioniere | Deutsche Reeder vertrauen aber nicht allein Drittanbietern,

sondern mischen auch selbst bei der Entwicklung und Umsetzung digitaler Lösungen mit. Die Schulte Group hat mit MariApps Solutions und Rescompany (Resco) sogar zwei hauseigene Softwareschmieden an Bord.

MariApps hat unter anderem smartPAL entwickelt, eine webbasierte Software zur Ressourcenplanung für Schiffsmannschaft und Schiffseigner – natürlich kommt das System auch bei BSM selbst zum Einsatz. Bei Resco entstehen Ship-to-Shore-Softwarelösungen für die Kreuzfahrtbranche, darunter ein innovativer 360-Grad-Überblick über den Betrieb an

Bord. Das System macht auch den Eincheckvorgang der Passagiere effizienter.

Die Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft (NSB) engagiert sich im Digital Hub Logistics in der Hamburger HafenCity, einem Coworking Space für Logistikkösungen von morgen. Hier fördert die Buxtehuder Reederei Start-ups, die digitale Tools für die maritime Industrie entwickeln. Die Jury des Deutschen Innovationspreises hat NSB vor Kurzem übrigens unter die innovativsten 100 deutschen Unternehmen gewählt.

Auch Lucius Bunk, Mitgründer von Auerbach-Schifffahrt, ist Partner am interdisziplinären Digital Hub und tauscht sich dort regelmäßig mit Experten aus anderen Logistiksparten aus. Bunk geht sogar noch einen Schritt weiter und hat mit →



... Tonnen Treibstoff kann eine größere Reederei jährlich sparen, indem sie digitale Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung ihrer Flotte nutzt.

Fotos: DNV, Held Shipping, Natalia Lagutkina – Getty Images/Stockphoto, Schulte Group (2)



Smart. Das digitale Logbuch fungiert als Datenschnittstelle für Crew und Inspektoren.

So bastelt das CML an einer wachfreien Schiffsbrücke, unter bestimmten Umständen kann sie bis zu acht Stunden lang unbemannt sein. Dabei kommen Sensoren zur Erfassung der Schiffsumgebung und ganz viel KI zum Einsatz, die die wichtigsten Daten verarbeitet und speichert – die Hamburger Reederei BSM ist auch hier als Projektpartner mit an Bord.

→ „Flagship Founders“ einen eigenen Company-Builder gegründet, der sich auf aussichtsreiche Digitalisierungsprojekte fokussiert. Das erste Projekt ist „Kaiko Systems“, eine App, die dank KI-basierter Datenanalyse Zwischenfälle an Bord von Handelsschiffen verhindern und Ausfallzeiten reduzieren soll. „Durch die Förderung neuer Ideen und Geschäftsmodelle möchten wir die Zukunft der Schifffahrt mitgestalten“, sagt Bunk.

| Gebündeltes Wissen | Im Maritimen Cluster Norddeutschland (MCN) wird das Thema digitale Transformation branchenübergreifend angepackt. Das maritime Netzwerk mit seinen 350 Mitgliedern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik – darunter auch der VDR – organisiert und ko-

ordiniert nicht nur Veranstaltungen und Seminare. Das MCN unterstützt auch konkrete Projekte wie die Entwicklung einer Blockchain für Frachtpapiere (siehe S. 33), die Anwendung von 3-D-Druck für Ersatzteile im Schiffsbetrieb oder die Entwicklung von Komponenten für die Königsdisziplin autonome Schifffahrt.

An ähnlichen Piloten sind auch die Wissenschaftler des Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen (CML) beteiligt. Auch sie experimentieren mit künstlicher Intelligenz. „KI kann Wissen und entscheidungsrelevante Informationen erfassen, die in Vergangenheitsdaten verborgen sind und Prozesse durch intelligente Assistenten automatisieren“, sagt Miriam Zacharias, Teamleiterin Maritime Operations Management.

| Autonome Hilfe | „Batteriebetriebene und dabei vollständig autonom fahrende Schiffe werden aber vor allem im küstennahen Verkehr zum Einsatz kommen“, prognostiziert VDR-Experte Ebbing. „Für den Transatlantikverkehr mit seinen großen Schiffstypen ist diese Technik wohl nicht realisierbar. Hier geht es vielmehr darum, den Schiffsbetrieb maximal effizient zu gestalten, – unter Einbindung sämtlicher Teilnehmer der Logistikkette – vom Containermanagement über den Hafenumschlag bis hin zur Hinterlandanbindung.“

Auch auf diesem Feld gibt es bereits zahlreiche innovative Lösungen. Und die Branche und ihre Partner aus der Logistikkette legen unermüdlich weitere Schritte auf der anspruchsvollen Tour Richtung Maritim 4.0 zurück. |•••



Gesundheitsmanagement goes digital

••• Wenn Crewmitglieder auf hoher See erkranken, ist ärztliche Hilfe oft Hunderte Meilen entfernt. Umso wichtiger ist ein professionelles und präventives Gesundheitsmanagement mit möglichst viel medizinischem Know-how an Bord. Zu diesem Zweck wurde das Projekt e-healthy ship ins Leben gerufen. Ziel ist es, eine IT-gestützte Gesundheitsplattform für die nautischen Offiziere (insbesondere für den sogenannten „Gesundheits-Offizier“) zu entwickeln, die auf einem zentralen Laptop oder Tablet-PC (z.B. auf der

Evaluierung. Wegen Corona konnten die Forscher notwendige Bordbesuche nur virtuell machen.

Schiffsbrücke) verfügbar ist und diese Personengruppe bei ihrer komplexen Aufgabe entlasten soll.

Die Plattform setzt sich aus verschiedenen gesundheitsbezogenen Anwendungen zusammen („Modulen“ zu Notfallversorgung, Telemedizin, Dokumentation, Impfungen, Hygiene, Training, Ernährung etc.). Sie werden innerhalb des Projektes entwickelt, eingesetzt und evaluiert.

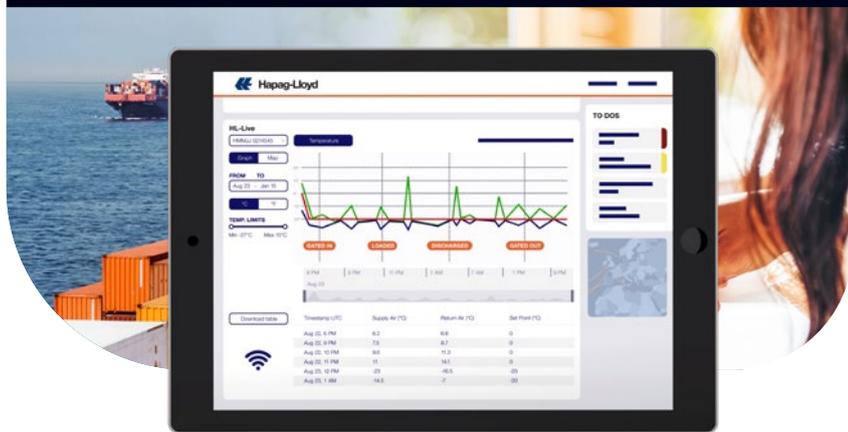
Das Projekt wird von der EU (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) und der Hansestadt Hamburg (Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz) gefördert. Partner sind u.a. die Reedereien Peter Döhle und Roth und der VDR.





Schneller auf Linie

| **Container** | Informationen in Echtzeit, intelligente Algorithmen und smarte Container zeigen, wie modernes Management der Boxen geht.



Smart. Wird die Kühlkette korrekt eingehalten? Hapag-Lloyd LIVE zeigt die Temperaturdaten der Reefer in Echtzeit an.

Der Clou: Die Blockchain basiert auf der sogenannten **Hyperledger-Variante**, die deutlich energiesparender ist als etwa die für Bitcoin verwendete.

3 Operations: Just-in-Time-Ankunft

••• Je kürzer die Hafenzeiten, desto effizienter der seeseitige Warenverkehr. Ideal wäre eine eng getaktete **Just-in-Time-Abwicklung**, insbesondere im Container-Liniendienst. Dafür müssen jedoch alle Beteiligten der maritimen Logistikette an einem Strang ziehen.

Wie das funktioniert, zeigt die **weltweit erste digital gesteuerte Hafenankunft** eines Containerfrachters, des „Kobe Express“. Der Hapag-Lloyd-Frachter, gemanagt von Anglo-Eastern Ship Management, legte am 25. Juni sicher und pünktlich im Hafen von Tanger Med in Marokko an. Digitales Herzstück war das **Wärtsilä Navi-Port-System**. Die digitale Plattform tauscht Echtzeitdaten zwischen Schiffen und ihren Zielhäfen aus, um exakte Ankunftszeiten zu ermöglichen. Integriert in das Navigationssystem an Bord, erstellt es per Mausklick einen Geschwindigkeitsplan für eine Just-in-Time (JiT)-Ankunft und hilft so, **Treibstoff und Wartezeit vor Anker zu sparen**.

Bereits seit Jahren erfolgreich erprobt ist die zentrale Koordination von Großcontainerschiffen und Feedern, die den Hamburger Hafen anlaufen. Zentrale Leitstelle hierfür ist das **Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC)** bzw. deren Abteilung **Nautische Terminal Koordination (NTK)**. Sie sorgt dafür, dass Schiffe ab dem Vorhafen mit passgenauem Tempo fahren und die Elbe **ohne Wartezeit** ansteuern können.

1 Transport- und Prozessoptimierung: Große Zukunft für schlaue Boxen

••• Für Liniendienste wird es immer wichtiger, Standort und konkreten Lösshafen ihrer Boxen angeben zu können. Neben der Sendungsverfolgung (**Track & Trace**) liegen idealerweise auch GPS-Daten zur Bewegung vor – und bei Kühlcontainern Daten zur festgelegten Temperatur und zum Reifegrad von Obst.

Das Ziel sind „**smarte**“ Container, die über die Internet-of-Things-Technologie (IoT) permanent miteinander kommunizieren und alle Beteiligten der Supply Chain rund um die Uhr über Standort und Zustand der Sendung versorgen.

Hapag-Lloyd stattet derzeit seine Reefer mit der Monitoringtechnik „Hapag-Lloyd Live“ aus, sodass Mitarbeiter wie Kunden weltweit und in **Echtzeit** auf technische Alarmer und Temperaturabweichungen reagieren können. „Bis Ende des Jahres soll die Technologie in der Hälfte der Kühlcontainerflotte installiert sein“, so Sprecher Tim Seifert.

2 Dokumentenmanagement: Ein Traditionsdokument wird digital

••• Im Seefrachtgeschäft herrscht noch immer das jahrhundertalte, papierbasierte System der Bill of Ladings (B/Ls) – deutscher Fachbegriff: Konnossement – vor. Die Dokumente werden ganz traditionell per Kurier, Auto oder mit dem Flugzeug transportiert. Höchste Zeit also, das manuelle und äußerst umweltschädliche **Dokumentenmanagement** zu digitalisieren.

Hapag-Lloyd hat im September dieses Jahres für alle Kunden weltweit dieses Jahres für alle Kunden weltweit dieses elektronische Konnossemente eingeführt. In Zusammenarbeit mit Wave BL, einer digitalen Plattform für Supply Chain Partner, können diese nicht nur das Konnossement, sondern auch andere wichtige Handelsdokumente papierlos nutzen.

Noch raffinierter ist das von der EU an der Hochschule Bremerhaven geförderte Projekt „**eCONBiL**“. Logistikexperten entwickeln dort ein **Blockchain-B/L**. Das Dokumentenmanagement wird dadurch noch transparenter und sicherer.



Boxenstopp. Dank KI-Technik lassen sich reparaturbedingte Ausfallzeiten der Container reduzieren.

4 Buchung und Quotierung: Analog ist Vergangenheit

●●● Frachtraten und Buchungen werden schon seit vielen Jahren elektronisch übermittelt. Dennoch gibt es auch hier immer noch Optimierungspotenzial.

So sollte etwa die **Buchung möglichst einfach** gestaltet sein und den Kunden größtmögliche Transparenz gewährleisten. Es muss sichergestellt sein, dass möglichst **aktuelle Daten zur (verlässlichen) Frachtraumkapazität** und zur Verfügbarkeit des benötigten Containertyps einfließen.

Auch die Quotierung sollte als Prozess möglichst einfach gestaltet sein und auch Informationen zu Preisen, Bedingungen und dem Zeitrahmen der Gültigkeit bereitstellen. Hapag-Lloyd bietet seinen Kunden im Rahmen von „**Quick Quotes**“ bereits seit einigen Jahren Echtzeit-Quotierungen an. Nutzer erhalten innerhalb von **weniger als 30 Sekunden** ein Angebot. Weltweit 600 Häfen sind in das System integriert.

5 Operations: Optimierung von Buchungen

●●● Nicht immer werden gebuchte Container rechtzeitig angeliefert. Und auch die Reedereien müssen manchmal kurzfristig Ladung auf ein anderes Schiff umbuchen. Mithilfe der 2015 gegründeten Frachtbörse **New York Shipping Exchange (NYSHEX)**, an der unter anderem Hapag-Lloyd, Maersk und CMA CGM beteiligt sind, wird seitens der Reedereien eine Transportgarantie für den transpazifischen Warenverkehr abgegeben. Umgekehrt ist der Kunde zur Anlieferung des Containers verpflichtet. Wenn die Ladung nicht vertragsgemäß befördert wird, garantiert NYSHEX, dass alle in der Vereinbarung festgelegten **Geldstrafen oder MQC (Minimum Quantity Commitment)-Kürzungen** durchgesetzt werden.

Rund 200.000 TEU wurden im vergangenen Jahr im Rahmen von NYSHEX-Verträgen für die Verschiffung gebucht – 2021 wird sich die Zahl voraussichtlich vervierfachen.

6 Leercontainermanagement: Mehr Licht für Leercontainer

●●● Wie wichtig ein effizientes Leercontainermanagement ist, zeigt die aktuelle Boxenknappheit im globalen Schiffsverkehr deutlicher denn je.

Mithilfe von **Künstlicher Intelligenz (KI)** unter Berücksichtigung der benötigten Menge, der anfallenden Kosten und der voraussichtlichen Reise- und Standzeiten der Boxen lassen sich die vorhandenen Kapazitäten deutlich besser nutzen. Ein geringerer Anteil an „Luftfracht“ verringert zudem die Emissionen.

Eine clevere Lösung bietet **Xchange**. Das Hamburger Start-up hat einen digitalen Marktplatz zur Vermittlung ungenutzter TEU-Kapazitäten gegründet. „Wir ermöglichen weltweit allen Akteuren der **Leercontainerlogistik** den Austausch ihres Leerequipments“, erläutert Gründer und CEO Johannes Schlingmeier. Zu den Kunden zählen Reedereien wie Deutsche Afrika-Linien (DAL) und MACS Maritime Carrier Shipping.

Ebenfalls clever: Das **Fraunhofer CML** entwickelt eine KI-gestützte Software für die **bildbasierte Schadenserkenennung** bei der Leercontainerinspektion. Damit lassen sich Schäden besser beurteilen und intakte von beschädigten Containern unterscheiden. Das **beschleunigt Reparaturen** und auch den erneuten Einsatz von Leercontainern.



... **US-Dollar** jährlich kostet der Transport von Leercontainern die Schifffahrtsbranche weltweit.

Quelle: Boston Consulting Group



Potenzial. Beim Containerumschlag ist in Sachen Digitalisierung und Standardisierung noch Luft nach oben.



Fotos: Avigator Fortuner/Cherezoff/Travelpixe - Shutterstock.com, Nalaila Lagukina - Getty Images/iStockphoto



Foto: © Igor Karchasov - stock.adobe.com

Fortschritt. Die ILO hat zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen im maritimen Sektor beigetragen.

Schifffahrt – eine vorbildliche Branche

| Arbeitswelt | Der Generaldirektor der Internationalen Arbeitsorganisation, Guy Ryder, lobt die Maritime Labour Convention und dringt auf Maßnahmen gegen Pandemiefolgen. Beitrag aus „ICS Leadership Insights“

Guy Ryder, der Generaldirektor der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), findet die Schifffahrtsbranche bewundernswert. Das 2006 abgeschlossene Seearbeitsübereinkommen (Maritime Labour Convention, MLC) sei „wahrscheinlich die bedeutendste Einführung internationaler arbeitsrechtlicher Standards in der Geschichte der ILO“, so der ILO-Chef. „Die Komplexität und die Ambitionen dieses Prozesses sind einzigartig.“

Möglich wurde dieses Abkommen, weil in der Schifffahrt – anders als in anderen Industriezweigen, in denen sich die

ILO engagiert – Konsens herrschte, dass eine internationale Regulierung der Arbeitsbedingungen von Seeleuten nötig war, und zwar „nicht nur unter den Regierungen, sondern auch unter den Reedern und den Seeleuten selbst“, so Ryder.

Kurz vor Beginn des letzten Jahres seiner zehnjährigen Amtszeit – die nach den ILO-Statuten nicht mehr verlängert werden kann – bewertet er die erzielten Fortschritte und blickt auf die Ziele bei seinem Amtsantritt zurück. Sein Leitbild beim Amtsantritt 2012 lautete, „Probleme in Angriff zu nehmen, zu denen es unter-

schiedliche – bisweilen gegensätzliche – Ansichten gibt“, was „im internationalen Arbeitsrecht besonders augenfällig“ sei. Unterschiede, die auch neun Jahre später weiter bestehen. „Leider herrschen in unserer Organisation noch immer gegensätzliche Auffassungen über ganz grundsätzliche Fragen zu unserer Funktion als Behörde, die internationale Normen setzt“, sagt Ryder. Dies schwäche die Organisation und das Prinzip der Rechtsstaatlichkeit in internationalen Arbeitsmärkten. Seinem Nachfolger falle die Aufgabe zu, sein Anliegen weiterzuverfolgen.

Wenn in dieser Hinsicht das gleiche Vertrauen und die engen Beziehungen zum Tragen gekommen wären, wie sie im Bereich der Seefahrt vorherrschten, hätte man diese Differenzen überbrücken können. In der Seefahrt gebe es eine gemeinsame Interessenlage, so Ryder.

| Maritime Wurzeln | Die ILO wurde 1919 in der Absicht gegründet, Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer an →

→ einen Tisch zu bringen, um gemeinsam arbeitsrechtliche Normen sowie Regeln und Maßnahmen zur Gewährleistung „menschwürdiger Arbeit für alle“ zu erarbeiten. Damit ist die ILO die einzige trilaterale Sonderorganisation der UNO. Heute hat sie 187 Mitgliedsländer.

Maritime Fragen haben dabei schon immer eine wichtige Rolle gespielt. Die zweite Internationale Arbeitskonferenz 1920 widmete sich der Schifffahrt. Im Laufe der Jahre hat die Organisation 70 Übereinkommen verabschiedet: „Die maritime Branche ist wirklich Teil unserer DNA“, sagt Ryder. Mit diesem Erbe habe die ILO „zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen in der maritimen Industrie beigetragen, von der wir eine Menge gelernt haben“, ergänzt er.

Während der Pandemie hat Ryder sich stärker mit Fragen der Schifffahrt beschäftigt: „Mir war klar, dass man unbedingt Zeit und Mühe investieren musste, um den teilweise dramatischen Umständen in der maritimen Branche die gebührende Aufmerksamkeit zukommen zu lassen.“

Als Beispiel erwähnt er das Schicksal vieler Seeleute, die aufgrund der Reisebeschränkungen ihre Schiffe nicht mehr verlassen durften. Die Organisationen ICS, ITF, IMO und ILO hätten „sehr lautstark und aktiv“ auf diesen Missstand hingewiesen. „Wir haben den UNO-Generalsekretär veranlasst, das Thema zur Sprache zu bringen. Es wurde mit großem Nachdruck an der Überwindung dieser dramatischen Situation gearbeitet“, betont Ryder.

| Nicht lockerlassen | Ursprünglich seien schätzungsweise 800.000 Seeleute betroffen gewesen – 400.000 auf See und ebenso viele an Land. Die Zahl sei seitdem gesunken, und manche Regierungen hätten auf die Appelle der beteiligten Organisationen reagiert. Allerdings schenkten die Gesundheits- und Ausländerbehörden mancher Staaten „branchenspezifischen Problemen nicht immer die nötige Beachtung. (...) Manche Behörden haben überhaupt nicht reagiert, da mussten wir nachbohren.“

Zu diesem „Nachbohren“ gehörte eine beispiellose, 3.300 Wörter und sechs Seiten

umfassende Erklärung, die der ILO-Fachausschuss zur Anwendung der Übereinkommen und Empfehlungen im Dezember 2020 gebilligt hatte. Ausgehend von Informationen der Organisationen ICS, ITF und IMO, dass „alle Unterzeichnerstaaten während der COVID-19-Pandemie wesentliche Bestimmungen der MLC nicht eingehalten“ hätten, wies der Ausschuss die Regierungen mahndend darauf hin, die MLC sei „keine Sammlung von Arbeitsvorschriften“, die man „selektiv anwenden“ könne.

Diese Erklärung habe schließlich ein positives Echo gehabt, berichtet Ryder: „Wir beraten Regierungen, wie sie ihre Sache besser machen können.“ Zwar habe man keine uneingeschränkte Einhaltung der MLC erreicht, aber es sei gelungen, „eine sehr positive Dynamik im Dialog mit Regierungen in Gang zu bringen, von denen viele durchaus gewillt sind, das Richtige zu tun und nach praktikablen Möglichkeiten zur Umsetzung dieser Verbesserungen zu suchen.“

Nach wie vor gebe es „beträchtliche Probleme“, insbesondere, was den „Zugang



Fotos: ILO



Profil: Guy Ryder

••• Der britische Gewerkschafter, geboren 1956 in Liverpool, amtiert seit 2012 als 10. Generaldirektor der internationalen Arbeitsorganisation (ILO). Er hat u.a. in Cambridge Politik und Lateinamerikastudien studiert und spricht neben Englisch fließend Spanisch und Französisch. Von 1985 an war Ryder in verschiedenen Funktionen bei Gewerkschaften und erstmals ab 1998 bei der ILO tätig. www.ilo.org



„Hochwertige Arbeit und die Funktionsfähigkeit einer Branche zeigen sich darin, dass Menschen gern zur Arbeit gehen.“

Guy Ryder, Generaldirektor der Internationalen Arbeitsorganisation

zu medizinischer Behandlung und zum Austausch von Besatzungen betrifft. (...) Aber unsere Stimme wurde gehört, und ... diese Debatten sind auch an Orten wahrgenommen worden, an die sie normalerweise nicht vordringen.“

| Seeleute „systemrelevant“ | Im vergangenen April ging es in der vierten Versammlung des trilateralen MLC-Ausschusses, dem Vertreter von Regierungen, Reedereien und Seeleuten angehören, vorwiegend um Fragen der COVID-Pandemie. Zwei Resolutionen wurden verabschiedet: Die erste „fordert die ILO auf, ihren Appell an die Mitgliedsländer zu erneuern, Seeleute als essenzielle Arbeitskräfte anzuerkennen und zu behandeln“, und enthält eine Liste von Detailforderungen. Die zweite Resolution „appelliert an die Mitgliedsländer, Seeleuten möglichst bald Zugang zu COVID-19-Impfungen zu verschaffen“.

In ihrer Rede vor den Ausschussmitgliedern sagte Corinne Vargha, Direktorin der Abteilung für Internationale Arbeitsstandards der ILO, die Versammlung solle „einen Wendepunkt in der Stärkung der notwendigen Kooperation zwischen den und innerhalb der Mitgliedsländer“ herbeiführen. Diese Aussage, meint Ryder, war

„eindeutig der Pandemie und der wirklich unzureichenden Anwendung der MLC-Pflichten“ geschuldet.

Die 109. Internationale Arbeitskonferenz der ILO im Juni veröffentlichte dann einen „Weltweiten Aufruf zum Handeln für eine menschengerechte Wiederherstellung“ geordneter Verhältnisse nach der Pandemie. Sie richtete sich an alle Industriezweige und umfasste eine Selbstverpflichtung der ILO-Mitgliedsländer, für den Zugang „Arbeitender mit erhöhtem COVID-19-Expositionsrisiko ... einschließlich transnational tätiger Personen zu Impfungen“ zu sorgen. Das schließe Seeleute mit ein, betont Ryder. „Es ist äußerst wichtig, Arbeitenden auf See Zugang zu Impfstoffen zu verschaffen.“ Um eine positive Bilanz des Aufrufs zu ziehen, sei es noch zu früh, aber beim Treffen des ILO-Verwaltungsrats im November werde man „erwägen, wie wir den Aufruf nachverfolgen und umsetzen können“.

Ryder geht auch auf die Jahrhunderterklärung zur Zukunft der Arbeit ein. „Sie besagt, dass wir in einer Epoche nie dagewesener Umwälzungen leben, die sich praktisch auf alle Bereiche der Weltwirtschaft auswirken“, so Ryder. Diese Veränderungen müsse man so beeinflussen, dass

„die Arbeitswelt fairer, sicherer und besser“ werde. Die Erklärung wurde allerdings vor der COVID-Pandemie veröffentlicht; diese habe noch einmal die Verwundbarkeit der globalen Lieferketten deutlich gemacht: „Sie waren nicht belastbar, sie sind zu leicht auseinandergefallen, sie sind zu komplex – und einige fordern, sie müssten verkürzt und robuster gemacht werden.“

Zwar habe die Pandemie diese Schwächen bloßgelegt, aber es sei offen, ob sich die globalen Lieferketten genauso schnell wiederherstellen lassen oder ob andere, z.B. geopolitische Faktoren, die Erholung beeinflussen werden. „So manche strukturelle Grundlagen der Arbeit werden in Frage gestellt“, so Ryder. Das habe nicht nur mit der Pandemie zu tun, sondern auch mit Digitalisierung und dem Klimawandel. „Was wir für die Arbeitswelt tun müssen, ist, den Klimawandel zu verlangsamen und zum Stillstand zu bringen.“

Auf der menschlichen Ebene müsse die Gestaltung von Arbeit auch persönliche und soziale Präferenzen berücksichtigen: „Das, was wir wollen, und nicht nur das, was erledigt werden muss.“ Der Nachweis hochwertiger Arbeit und der Funktionsfähigkeit einer Branche liege darin, dass die Menschen gern zur Arbeit gehen.

In der Schifffahrt zeige sich dies daran, ob junge Menschen sich für eine Laufbahn auf See interessieren. Ryder bringt die Sache auf den Punkt: „Ich wurde in einer Hafenstadt geboren, und ich frage mich, ob junge Leute [dort] heute denken: ‚Ich wünsche mir eine Karriere in der Schifffahrt, trotz aller Herausforderungen, die damit einhergehen.‘“ •••



Reife Leistung für die Inseln

| Jubiläum | Vom Seebäderdienst zum modernen und leistungsfähigen Transportdienstleister: Die AG Reederei Norden-Frisia feiert runden Geburtstag.

Die Gründung der Dampfschiffs-Rhederei „Norden“ 1871 markiert für Norderney und Juist den Beginn der verlässlichen Inselversorgung. Bereits 1872 startet eine fahrplanmäßige Verbindung zwischen Norddeich und Norderney mit dem Schraubendampfer „Stadt Norden“. Bis dahin hatten – neben nur bedingt zuverlässigen Fährverbindungen ab Norddeich – von Hamburg, Bremen oder auch Leer operierende Reedereien einen Seebäderdienst aufrechterhalten.

Norderney, 1797 als erstes deutsches Nordseebad gegründet, lockt trotz mühsamer Anreise auch internationales Publikum an. Ende der 1860er-Jahre zeichnet sich ab, dass Norden als nächstgelegener Festlandbahnhof durch die Erweiterung des Eisenbahnnetzes besser erreichbar sein würde. Deshalb machen sich die Gründerväter der „Frisia“ daran, den Liniendienst völlig neu zu ordnen. Der Bau des Norddeicher Hafens 1889 bis 1892 und die Bahnanbindung sowie die Vergrößerung des Hafens Norderney bis 1894, bilden die Grundlage für die Konzentration des gesamten Bäderverkehrs nach Norderney und Juist auf Norden-Norddeich.

Die auf Juist von der Reederei gebaute hölzerne Anlegebrücke, auf der ab 1898 eine Schienenbahn verkehrt, liefert einen wichtigen Impuls für die Entwicklung des Tourismus im sogenannten „Töwerland“. Im weiteren Verlauf schließen sich die Dampfschiffs-Rhederei „Norden“ und

150
1871-2021 AG REEDEREI
NORDEN-FRISIA



Inselmobilisierer. Reedereichef Carl-Ulfert Stegmann im Fährterminal auf Norderney.

die konkurrierende, 1906 auf Norderney gegründete „Neue Dampfschiffs-Reederei Frisia“ zusammen. 1917 folgt die Gründung der heutigen „Aktiengesellschaft Reederei Norden-Frisia“, Firmensitz wird Norderney.

1928 wird mit „MS Frisia I“ der letzte Dampfschiffsneubau in Dienst gestellt. Sukzessive lösen bis in die 1960er-Jahre hinein moderne Fahrgastschiffe die Dampfer ab. Nachdem die Reederei entsprechende Anlegebrücken gebaut hat, wird 1962 der Autofährverkehr zwischen Norddeich und Norderney aufgenommen.

| Fahren im Stundentakt | Auf Juist ersetzt die Reederei 1949 den durch Eisgang und Sturm zerstörten hölzernen Anlegesteg durch einen massiven Schiffsanleger. 1982 geht hier der neue ortsnaher Hafen in Betrieb. Anfang der 1970er-Jahre werden der Norderneyer und der Norddeicher Hafen weiter ausgebaut. Der Transport von Fahrzeugen und Stückgut im RoRo-Verfahren verkürzt den Be- und Entladevorgang beträchtlich. Wenig später können mit den in der Saison im Stundentakt verkehrenden Fähren nach Norderney jährlich mehr als eine Million Fahrgäste befördert werden.

Der Bau der Ortsumgehung um die Küstenstadt Norden von 2006 bis 2009 erfordert eine Neuordnung im Hafen von Norddeich: Der Juist-Verkehr wird fortan von Fährbrücke 1 im Westen, der Norderney-Verkehr von Fährbrücke 2 auf der Ost-



Fortschritt. Das aktuelle Flaggschiff der Reederei, die Doppelendfähre „Frisia III“ (Baujahr 2015), trägt das Umweltsiegel „Blauer Engel“. Die „Frisia I“ war 1928 das letzte Dampfschiff, das die Reederei in Betrieb nahm



Historie. Seit 150 Jahren verbinden Frisia-Schiffe für Touristen und Bewohner die Küste mit den Inseln.

seite der Mole abgewickelt. Die erweiterten Abfertigungsanlagen gehen Anfang August 2009 in Betrieb. Parallel dazu entstehen im Hafengebiet Parkflächen, die mittlerweile zu einem modernen Parkterminal mit insgesamt 6.000 Stellplätzen ausgebaut sind.

Ende 2015 wird das neue Terminal für den Fährverkehr nach Juist auf der Westmole eingeweiht; seit Oktober 2017 verbindet ein modernes Terminal auf Norderney beide Fähranleger auf der Insel. Auch die Frisia-Flotte wird über die Jahre modernisiert sowie laufend erweitert. Im Zuge der Digitalisierungsstrategie steht heute nahezu das gesamte Leistungsspektrum

online zur Verfügung. So hat ein internes Entwicklerteam mit FRISONAUT Ende 2020 eine Buchungsplattform an den Start gebracht, die sämtliche Tourismusangebote für Gäste und Anbieter zusammenfasst. Das ganzheitliche Onlineportal vereint die vielseitigen Angebote an der Nordsee übersichtlich in einem smarten Reisebegleiter.

Daneben gewinnt das Thema Nachhaltigkeit zunehmend an Bedeutung. Ein wichtiger Schritt ist hier der 2018 bei Pella Sietas beauftragte Neubau einer Hybrid-Wattenmeerfähre. Das Hybrid-System ermöglicht es, während der Liegezeiten auf umweltfreundlichere Stromversorgung aus Batterien umzuschalten. Durch die Insolvenz der Werft sind die Pläne zunächst ins Stocken geraten.

| Verantwortung fürs Wattenmeer | Bereits heute verfügt ein Teil der Flotte über SCR-Abgasnachbehandlungsanlagen sowie Rußpartikelfilter, die Stickoxide und Feinstaub nahezu eliminieren. Zudem sind einige Schiffe bereits auf „GTL“-Treibstoff umgestellt. Der synthetische Kraftstoff, der aus Erdgas gewonnen wird, verbrennt schadstoffärmer als herkömmlicher Diesel. „Unsere hohen Umweltstandards unterstreichen, wie sehr wir uns dem UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer verpflichtet fühlen, in dem sich unser Fahrtgebiet befindet“, sagt Norden-Frisia-Chef Carl-Ulfert Stegmann

Frisia hat sich zu einem Dienstleister rund um den Tourismus zu den Inseln Juist und Norderney entwickelt. Das Kerngeschäft Inselversorgung ergänzt etwa die 1969 gegründete Fluggesellschaft FLN Frisia-Luftverkehr, die von Norddeich und Harlesiel auch bei widrigen Fahrwasser-

verhältnissen einen Liniendienst zu den tideabhängigen Inseln Juist und Wangerooge aufrechterhält. Schiffsausflüge mit „Cassen-Tours“, das Linienbusangebot auf Norderney und die Parkplatzbewirtschaftung runden das breite Leistungsspektrum der Gruppe ab.

Im Juli konnte Norden-Frisia auf 150 Jahre Firmengeschichte zurückblicken. „Die Tradition der Reederei ist zugleich Motivation, auch künftig die ganzjährige Inselversorgung von Juist und Norderney zu gewährleisten und die Zukunft im Sinne der Fahrgäste und eines nachhaltigen Inseltourismus zu gestalten“, sagt Stegmann. |●●●



Inselverkehr. „Frisia IV“ (Baujahr 2002) und „Frisia VI“ (1968) im Hafen von Norden.

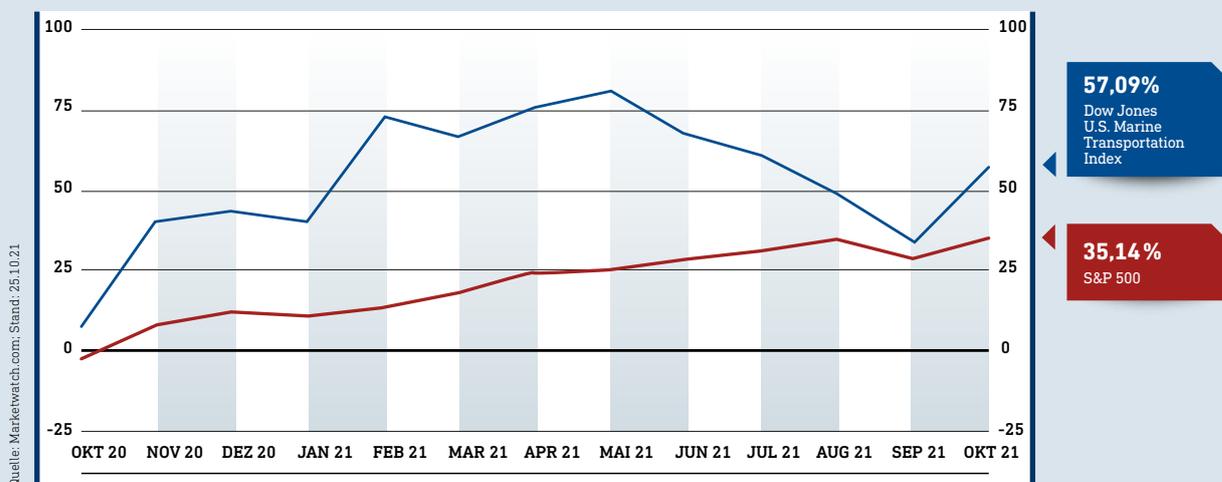
Fakten zur Reederei

●●● Das Team der Reederei besteht im Jahresdurchschnitt aus 190 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, konzernweit sind es 290. Zehn Fahrgastschiffe, zwei Frachtschiffe sowie drei Schnellboote und zwei Crew-Transfer Vessels für den Einsatz in Offshore-Windparks realisieren jährlich durchschnittlich 13.000 Schiffsabfahrten und ca. 2,6 Millionen Beförderungen.

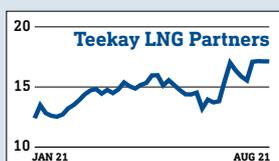
www.reederei-frisia.de



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



Energiekrise und Staus helfen Aktienkursen – 3. Quartal mit Highlights für viele Segmente



Teekay LNG Partners

●●● Die Master Limited Partnership mit Fokus auf Gas Carriern hat in einem Jahr rund 60 Prozent an Wert zugelegt, was den herben Verlust vom Beginn der Pandemie vergessen macht.



Hapag-Lloyd AG

●●● Die guten Indikatoren hielten auch in der Golden Week. Der Aktienkurs legte eine Verschnaufpause ein, der Hamburger Carrier ist aber auf Rekordniveau und hat Terminals im Visier.

Das Weihnachtsgeschäft ist in Gefahr, und die Energiepreise explodieren. Da ist es kein Wunder, dass sich auch Anleger mehr als üblich für Schifffahrtsaktien interessieren. Logistikketten und damit die Schifffahrt stehen auf einmal im Fokus der Aufmerksamkeit.

Besonders spannend ist es derzeit am Energiemarkt. Seit Monaten liegen die Werte der Tankerreedereien am Boden, weil es kaum etwas zu transportieren gibt. Seitdem aber die Gaspreise in die Höhe geschossen sind, wird voraussichtlich auch wieder mehr Öl gebraucht.

Damit nicht genug: In einer spektakulären Aktion hat sich der norwegische Großreederei John Frederiksen, dem schon die Tankreederei **Frontline** gehört, mit 10 Prozent beim Großkonkurrenten **Euronav** eingekauft. Das sieht nach viel mehr als nur einem zufälligen Schnäppchen aus, hatten die beiden doch schon um die Jahrtausendwende über einen Merger gesprochen. Es könnte hier also bald zu einer Ele-

fantenhochzeit kommen. Dem Kurs der Euronav Aktie hat das 200-Millionen-Dollar-Investment von Frederiksen gutgetan – der Kurs geht steil nach oben. Auch Frontline legt wegen der Merger-Gerüchte zu.

Die schlechte Marktlage hat Aktien der Tankreedereien bis in den Frühherbst gebeutelt. Ungenutzte Tonnage und ein überbauter Markt ließen den Ausblick trübe erscheinen. Nach entsprechenden Empfehlungen sind jetzt viele spekulative Käufer in das Segment eingestiegen, die größten Reedereien haben stark zugelegt.

Dass bei der akuten Gas-Knappheit in Europa und Asien die Raten für Gas-Carrier in die Höhe schießen, ist kein Wunder. LNG-Tanker können hier den Rahm abschöpfen. **Golar LNG** legte seit August um 30 Prozent zu, aber auch → **Teekay** und vor allem entsprechende MLPs haben deutlich profitiert.

Die Containerlinien → **Hapag-Lloyd** und **Maersk** haben exzellente Zwischenergebnisse vorgelegt. Die Aktien nehmen aber nach dem vorläu-

figen Allzeithoch im September ein wenig Normalität vorweg. Bei **Hapag-Lloyd** scheint auf sehr hohem Niveau ein Plateau erreicht, ähnlich sieht es bei **Evergreen, Maersk, Matson** und **ZIM** aus. Die Aktien der Vercharterer (**GSL, MPCC, Danaos**) zeigen ungewöhnlich zeitnah ein fast identisches Profil. Nach Prognosen, dass die Engpässe in der Containerschifffahrt anhalten werden, könnte das hohe Niveau in beiden Segmenten durchaus anhalten.

Die deutsch-norwegische **MPCC** konnte das gute Niveau weitgehend halten und wurde an der Börse Oslo mit einem Upgrade belohnt. Vercharterer wie **GSL** müssen das aktuelle Hoch nun in langfristige Verträge übersetzen.

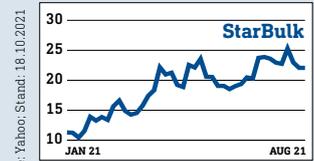
Die Bulker erleben recht unerwartet im Herbst ihren zweiten Frühling. Nach dem ersten massiven Aufschwung im Mai/Juni ziehen die Werte wieder kräftig an. Seit Jahresbeginn haben viele Werte (→ **Star Bulk** und **Safe Bulkers**) 100 Prozent und mehr zugelegt. Aber auch die massive Volatili-

tät ist am Kursverlauf gut abzu- lesen. Die meisten Reedereien können die neue Flughöhe in einem überwiegend optimistischen Umfeld halten. Für einen nachhaltigen Kursaufschwung bedarf es aber eines Super-Cycle, der nicht nur auf Kurzfrist-Phänomenen fußt. Schließlich basiert ein Gutteil des Aufschwungs auf den unproduktiven Staus vor den Häfen.

Die Kreuzfahrtrlinien haben den Betrieb in den engen

erlaubten Schranken ermöglicht. Belohnt wurde das an den Aktienmärkten kaum, dort zählt erst wieder die Rendite. Stattdessen sind die Kurse im späten Frühjahr mit dem Aufkommen der Delta-Variante sichtbar abgesackt. Die drei großen börsennotierten Unternehmen (**Carnival, Norwegian, Royal Caribbean**) haben hohe zusätzliche Kapitaldienste, die sie in den kommenden Jahren leisten müssen. Was bleibt,

ist seit Beginn der Krise ein Verlust von fast der Hälfte der Börsenwerte, eine verjüngte Flotte und die Sicherheit, dass ein Neustart möglich ist. Dass der europäische Sommer jetzt wenig genutzt werden konnte und Kreuzfahrten in entfernten Gebieten noch nicht gesichert sind, stimmt nur verhalten optimistisch. Sollten Flüge in die USA und nach Südostasien wirklich wieder einfach praktikabel werden, ließe das hoffen.



Star Bulk

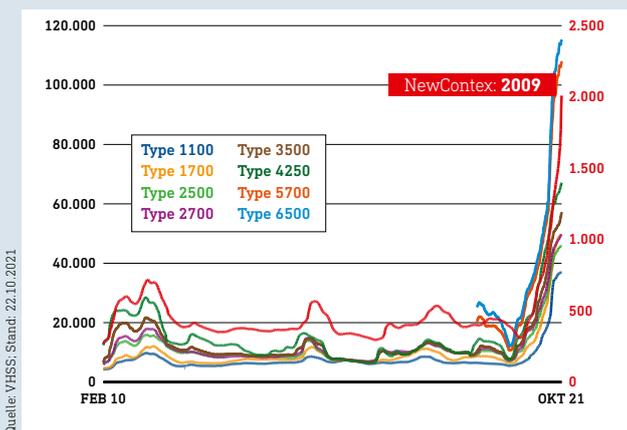
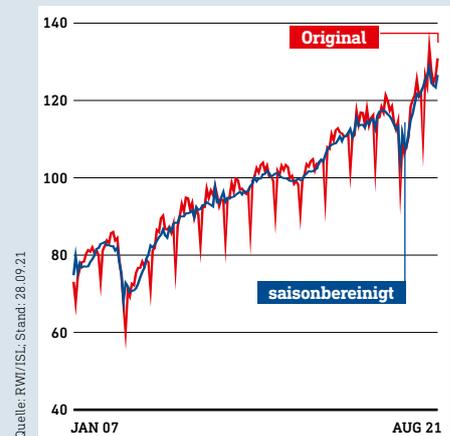
••• Das gute 2. Quartal mit der Rekorddividende von 70 Cent war keine Eintagsfliege, auch die Kapitalerhöhung hat sich gelohnt.

RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

Kräftige Belebung durch mehr Umschlag in Chinas Häfen

••• Der Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist nach der aktuellen Schnellschätzung im August saisonbereinigt um 3,2 Punkte auf 126,6 gestiegen. Der Anstieg des weltweiten Containerumschlags geht vor allem auf die chinesischen Häfen zurück. Der Nordrange-Index, der Hinweise auf die wirtschaftliche Entwicklung im nördlichen Euroraum und in Deutschland gibt, ist im August gegenüber dem Vormonat auf 114,2 leicht gesunken. Hierin dürften sich die Logistikprobleme im Containerhandel widerspiegeln, die den Welthandel bereits seit einiger Zeit belasten. Trotz der Fortschritte in China laufe der Containerumschlag „insgesamt noch nicht wieder rund“, sagt RWI-Konjunkturchef Torsten Schmidt.

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



NEW CONTEX

Konsolidierung auf hohem Niveau

••• Die Aufwärtskurve des New ConTex flacht allmählich ab, das Niveau bleibt hoch. Der vom Verband Hamburger und Bremer Schiffs-makler e.V. herausgebende New ConTex legte im Oktober leicht zu und stand zuletzt bei 3.267 Punkten. Vor allem bei den beiden kleineren Segmenten (1.100 und 1.700 TEU) gab es kaum Bewegung. Bei den 3.500 TEU-Einheiten kam es im kurzfristigen Bereich erneut zu Abschlüssen, die weit über dem üblichen Niveau lagen. Die Charteraktivitäten sind wegen des geringen Schiffsangebots recht gering. Lassen sich keine längeren Laufzeiten durchsetzen, nutzen viele Eigner die Chance, Schiffe zu verkaufen.

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

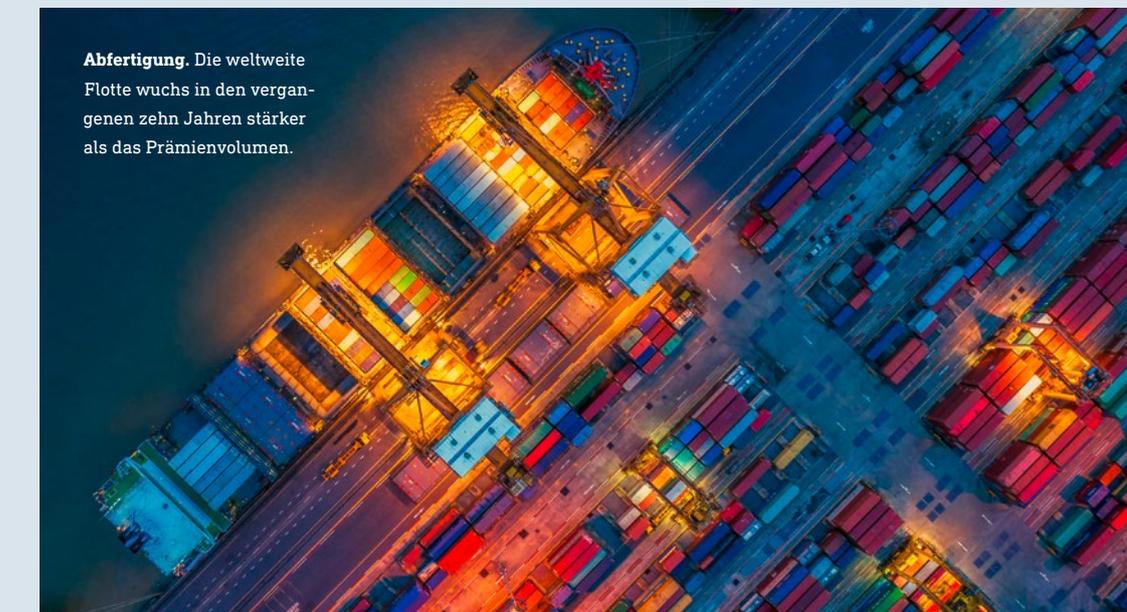
Klimawandel: Versicherer unterstützen Reeder

| Markttrends | Die Preise in der Transportversicherung sind zuletzt gestiegen. Darüber diskutierten die Versicherer auf der virtuellen IUMI-Konferenz. Außerdem beschäftigt der Klimawandel die Branche.

Reeder und Wareneigentümer mussten zuletzt mehr für Versicherungsschutz bezahlen. „Die Underwriting-Ergebnisse haben sich 2019 und 2020 in der Seekaskosparte sowie der Warentransportversicherung verbessert“, sagte Astrid Seltmann vom Facts & Figures Committee der Internationalen Transportversicherungsvereinigung IUMI. Die Jahrestagung des Verbands hätte in Seoul stattfinden sollen, wurde coronabedingt aber virtuell abgehalten.

Insgesamt legten die Prämieinnahmen der Transportversicherer 2020 um 6,1 Prozent auf 30 Milliarden Dollar zu. In der größten Sparte, der Warentransportversicherung, stiegen sie um 5,9 Prozent auf 17,2 Milliarden, die Seekasko wuchs um 6 Prozent auf 7,1 Milliarden.

| Trend unklar | Die Seekaskosparte steht schon länger unter Druck. Das hat in den vergangenen Jahren dazu geführt, dass sich einige Anbieter, vor allem aus dem Londoner Versicherungsmarkt Lloyd's, aus dem Geschäft zurückgezogen haben. Seltmann schränkte deshalb ein, die Prämienenerholung erfolge von einem niedrigen Niveau aus. Außerdem sei nicht klar, ob dieser Trend in den kommenden Jahren anhalten werde.



Abfertigung. Die weltweite Flotte wuchs in den vergangenen zehn Jahren stärker als das Prämienvolumen.

Anbieter aus Skandinavien, Singapur, China und dem Londoner Markt dominieren den Seekaskomarkt. Trotz der höheren Preise gibt es weiterhin ein Ungleichgewicht zwischen dem Wachstum der Weltflotte und den Prämien. Seit 2012 wuchs die Weltflotte stärker als die Prämien – was zeigt, dass die Versicherer mehr Risiken für weniger oder die gleichen Preise übernahmen. Die Lücke schrumpft mittlerweile. Sie sei aber immer noch groß, so Seltmann.

| Weniger Schäden | Den Schiffsversicherern hilft auch,

dass es 2019 und 2020 weniger Schäden in der Seekasko gab. Laut Seltmann hat sich in allen Regionen die Schadenquote verbessert. Sie gibt an, wie viel Prozent der Prämieinnahmen ein Versicherer für Schadenzahlungen ausgeben muss. Die Schaden- und Kostenquote enthält auch Verwaltungskosten und zeigt, ob ein Anbieter im reinen Versicherungsgeschäft – also ohne Kapitalanlageergebnis – profitabel ist. Mit den jüngsten Prämiensteigerungen sollten die Seekaskoversicherer hier den Break-Even erreichen, erwartet Seltmann.

Zur geringeren Schadenlast hat vermutlich auch die Coronapandemie beigetragen, da teilweise deutlich weniger Schiffe fahren. Das könnte sich jetzt wieder ändern, da etwa die Containersparte seit einiger Zeit wieder unter Vollast fährt.

Einer der führenden Seekaskoanbieter weltweit – Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) – hatte sich vor Kurzem weniger optimistisch geäußert. Die globale Statistik zeige, „dass die Prämien trotz der Korrekturen auf einem Niveau sind, das noch nicht aufhängt, was in 15 Jahren eines extrem weichen Marktes zum



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

Standard geworden ist“, sagte Justus Heinrich, bei AGCS weltweit für die Seekasko zuständig. Unter einem weichen Markt versteht die Branche eine Phase mit viel Deckungskapazität und niedrigen oder sinkenden Preisen.

| Dialog zum Klima | Ein dominierendes Thema der IUMI-Konferenz waren die Bemühungen der Schifffahrt, klimaneutral zu werden. Das beschäftigt auch die Transportversicherer, die sich teilweise mehr Tempo wünschen. „Die Anforderungen an die Versicherer werden steigen“, sagte Helle Hansen, Vorsitzende des IUMI-Ausschusses für politische Fragen. Dafür würden schon verschärfte Regeln der EU sorgen. Auch andere Interessengruppen drängen Versicherer, mehr zu tun, darunter Investoren, Arbeitnehmer und Umweltschutzgruppen. Sie spreche aber dabei lieber von einem „Dialog zwischen Underwritern und der Schifffahrtsbranche“ als von wachsendem Druck, so Hansen.

Die Versicherer sind hier in einem Zwiespalt. Zum einen wollen sie den Wandel der Branche vorantreiben, auch weil sie selbst von den Folgen des Klimawandels betroffen sind. Mehr Stürme auf See und in Küstenregionen sorgen auch für mehr versicherte Schäden. Andererseits ist noch nicht klar, welche Technologie fossile Antriebe in der Schifffahrt ersetzen wird und welche Risiken und Schäden hier drohen. Alle Optionen bergen auch Risiken. „Die wiegen nicht unbedingt schwerer als heute. Aber wir müssen sie verstehen und unsere Kunden darüber aufklären“, sagte Hansen. |●●

Kleinere Tonnage: West P&I mit Sprung bei Fixed Premium

●●● Der P&I Club West of England hat mit seinem Fixed-Premium-Angebot ein starkes Wachstum erzielt. Anfang Oktober lag die bei West Fixed versicherte Tonnage bei 1,6 Millionen Bruttoreaumzahl (BRZ). Das war ein Wachstum von 38 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Fixed-Premium-Angebote in der Schiffs haftpflichtversicherung richten sich vor allem an Eigentümer kleinerer Schiffe, die Wert auf stabile Prämien legen und nicht Mitglied in einem Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit, wie es die P&I Clubs sind, werden wollen. Laut West sind die Zielkunden vor allem Reeder mit Schiffen bis zu 10.000 BRZ wie Schlepper, Leichter, Schwimmbagger, Fischerboote oder Offshore-Versorger.

Spieltrieb. Vor allem Yachten wurden zuletzt Opfer von Orcaangriffen.



Orcas beschäftigen Schiffsversicherer

●●● Vor der spanischen Atlantikküste kommt es regelmäßig zu Angriffen von Schwertwalen auf Segelboote – gut 50 Fälle waren es 2020. „Schäden durch Orcas sind ein versichertes Naturphänomen, das sowohl über unsere Kasko Hull als auch die Unfallversicherung gedeckt sind“, sagte Ylva Jungjohann, Schadenexpertin bei Allianz Global Corporate & Specialty. Knapp zehn solcher Vorfälle hat AGCS bisher reguliert. Die Wale interessieren sich vor allem für das Ruder der Boote. Was sie dazu treibt, ist noch unklar. Einige Forscher vermuten, sie trainieren für die Thunfischjagd oder wollen mit den Booten spielen.

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

Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

Natalia Lagutkina – Getty Images/
iStockphoto

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

AIDA setzt bei Flotte verstärkt auf Brennstoffzellen

●●● Innovativ und mutig: Die Kreuzfahrtreederei AIDA arbeitet gemeinsam mit der Meyer Werft an einem Brennstoffzellen-Antrieb für die „AIDAnova“. Das Kreuzfahrtschiff fährt bislang mit Flüssigerdgas LNG. Noch ist es ein reiner Test, doch er soll die Grundlage für weitere Entwicklungsschritte sein.

Die Brennstoffzellen werden im Rahmen des national geförderten Forschungsprojekts „Pa-X-ell2“ auf dem 337

Meter langen und 42 breiten Passagierschiff verbaut. Die Tests finden bereits seit diesem Herbst statt. Das Projektteam profitiert davon, dass bei der Konstruktion der „AIDAnova“ bereits entsprechend vorgerüstet wurde. So hatten die Papenburger Schiffbauer etwa verschiedene Systeme für die elektrische Verknüpfung, aber auch Anschlüsse an Kühlsysteme vorinstalliert. Außerdem wurden zusätzliche Lüftungsleitungen verlegt oder ein Kraftstoffsystem

für Methanol mit Tank und Anschlüssen in der Bunkerstation vorgerüstet. „Die Brennstoffzellen werden dabei mit Wasserstoff betrieben, der aus Methanol reformiert wird“, erklärt Malte Poelmann, Mitglied der Meyer-Geschäftsleitung. Man verfolge damit das Ziel, wertvolle Erfahrungen im Einbau und Betrieb solcher Systeme zu erhalten. Die Verbindung aus Kraftstoff und Energiekonverter könne die gesamte Schifffahrt revolutionieren. www.aida.de



Vorausgeplant. Bereits bei der Konstruktion des LNG-Kreuzfahrtschiffes „AIDAnova“ wurden für den Betrieb von Brennstoffzellen notwendige Systeme vorinstalliert.

Foto: AIDA Cruises

Maritimes Technikum eröffnet

●●● Maritime Forschung zum Anfassen und auf höchstem technischen Niveau: Am Fachbereich Seefahrt und Maritime Wissenschaften der Hochschule Emden/Leer ist im September das neue Maritime Technikum eröffnet worden. Der vom Land Niedersachsen mit mehr als sechs Millionen Euro geförderte Neubau soll

die Lehre und Forschung am Fachbereich in Leer optimieren. Windkanal, Schlepptank, Labor für Schiffsakustik: Dank modernster Ausstattung können so künftig für die Schifffahrt relevante Fragen aus dem Bereich Nautik sowie Schiff- und Wasserbau an einem Ort untersucht werden.

www.hs-empden-leer.de



Smart. Prof. Dr.-Ing. Jann Strybny von der Hochschule Emden/Leer (5. v.r.) erklärt Niedersachsens Wissenschaftsminister Björn Thümler (4. v.r.) und weiteren Gästen die technische Ausstattung der Forschungsstätte.

Foto: Hochschule Emden/Leer



Foto: Stiftung Hanseatisches Wirtschaftsarchiv

Koloriert.

Die Färbungen sagen viel über damalige Machtgefüge aus.

Farben: mehr als nur schön

●●● Welche Bedeutung haben Farben für Landkarten? Was für Farbmittel wurden in der Vergangenheit benutzt? Woher wussten die Koloristen von den Farben und ihrer Herstellung? Die Ausstellung „Farbe trifft Landkarte“ geht diesen Fragen auf den Grund. Zu sehen sind Karten aus den letzten fünf Jahrhunderten, zum Großteil aus Europa und Ostasien. Noch bis Ende Januar können Interessierte die Ausstellung in Hamburg im Museum am Rothenbaum für Kulturen und Künste (MARKK) besuchen – und feststellen, dass Farbe nicht nur verschönert. www.markk-hamburg.de

Hapag-Lloyd Cruises: Aller guten Dinge sind drei

••• Nun fährt auch das dritte Schiff der Expeditionsklasse von Hapag-Lloyd Cruises über die Weltmeere. Im Spätsommer wurde das von der Vard-Werft gebaute Passagierschiff vor Helgoland auf den Namen „HANSEATIC Spirit“ getauft. Wie ihre baugleichen Schwestern „HANSEATIC nature“ und „HANSEATIC Inspiration“ ist der Luxusliner nicht für ein Massenpublikum ausgelegt. Maximal 230 Personen finden an Bord Platz. Das Expeditionsschiff ist mit der höchsten Eisklasse ausgestattet. In diesem Jahr geht es zunächst nach Norwegen statt in die Antarktis oder Arktis. www.hl-cruises.de



Foto: Hapag-Lloyd Cruises

Naturverbunden. Taufpatin der „HANSEATIC Spirit“ war Tierärztin Ulrike Meinfelder von der Seehundstation Friedrichskoog.

Alles auf einen Blick

••• Bei einem medizinischen Notfall an Bord übernehmen Nautiker die Erstversorgung. Um ihnen dabei zu helfen, hat der Seeärztliche Dienst der BG Verkehr Notfallkarten entwickelt. Auf einen Blick sehen die Seeleute dann, was z.B. bei Bewusstlosigkeit zu tun ist. Bei der Erstellung der Karten haben die Ärzte eng mit aktiven Nautikern zusammengearbeitet. Die Karten ergänzen das Handbuch zur medizinischen Versorgung auf See.



Kompakt. Dr. Philipp Langenbuch, Leiter des Seeärztlichen Dienstes, mit Handbuch und Notfallkarten.

Foto: Kirk Roderick Williams



Foto: Hamburg Süd

Spurensuche. Hamburg Süds bewegte Geschichte.

150 Jahre auf den Weltmeeren

••• Gemälde, Modelle, Artefakte, Fotos, Schiffsmodelle und zeithistorische Dokumente: Eine Ausstellung im Maritimen Museum in Hamburg zeigt die bewegte und erfolgreiche Geschichte der zweitgrößten deutschen Reederei Hamburg Süd. Sie begann ihre Aktivitäten 1871 zur Zeit der Auswandererwelle aus Europa und bediente die Südatlantik-Route. Im Fracht- und Passagierverkehr setzte sie damit weltweit Maßstäbe. Die Ausstellung startet am 4. November. www.imm-hamburg.de

„Gorch Fock“: home sweet home

••• Nach einer fast sechsjährigen Vollsanierung ist die „Gorch Fock“ in ihren Heimathafen Kiel zurückgekehrt. Damit geht eine turbulente Reise für das Segelschulschiff zu Ende. Die eigentlich turnusmäßige Überholung des Schiffes 2015 hatte sich nach und nach zu einem teuren Skandal entpuppt, der eine Werftpleite, Korruption und staatsanwaltschaftliche Ermittlungen nach sich zog.



Kosten. Die Sanierung hat statt zehn 135 Millionen Euro verschlungen.

Foto: Bundeswehr/Steve Back



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



Der besondere Spirit

Was lange währt, wird endlich gut – richtig gut: Es ist ein echter Erfolgsmoment, als die Champagnerflasche beim ersten Versuch am Schiffsbug der „Sea Cloud Spirit“ zerschellt. Das neue Kreuzfahrtsegelschiff der Reederei Sea Cloud Cruises ist nach der Schiffstaufe am 3. September endlich bereit zum Ablegen. Mit den Worten: „Ich wünsche dir, dass du immer einen besonderen Geist über die Weltmeere trägst, wie es dein Name verheißt“, taufte Patin Gabriela Toran, Frau des Schiffdesigners Iñigo Echenique, den imposanten Dreimaster. Die für die Zeremonie verwendete Champagnerflasche war zuvor in Santiago de Compostela gesegnet worden. Der Anwalt von Sea Cloud Cruises, Javier Arias-Camisión, hatte die Flasche von Ferrol aus zu Fuß eigens die fast 120 Kilometer in den berühmten Wallfahrtsort gebracht.

| Langer Atem | Ursprünglich hatte Sea Cloud Cruises den Windjammer als „Sea Cloud Hussar“ bereits 2008 bei einer spanischen Werft in Auftrag gegeben. Der Namenszusatz „Spirit“ symbolisiert für die Reederei den Geist und Charakter des traditionsreichen Unternehmens, das vor mehr als vier Jahrzehnten mit dem 1931 gebauten Flaggschiff „Sea Cloud“ ins Geschäft einstieg. Die „Sea Cloud Spirit“ ist nach der „Sea Cloud II“ (Baujahr 1999) bereits das dritte Kreuzfahrtschiff der Reederei. 2008 erfolgte die Kiellegung des Schiffes, die ursprüngliche Werft ging →

| Windjammer | Das neue Kreuzfahrtschiff der Reederei Sea Cloud Cruises setzt Maßstäbe in puncto entspannte Seereisen und nachhaltiger Luxus.

Text: Pauline Fehrmann

Platzhirsch. Die neue „Sea Cloud Spirit“ ist das mit Abstand größte Schiff in der Flotte der Reederei.

Foto: SEA CLOUD CRUISES



Genuss pur. Das Schiff verfügt über ein Restaurant mit Panoramablick und eine Bar mit Bistro.



Hoch hinaus. Das Schiff wird traditionell per Hand gesegelt. Der Clou: Segelbegeisterte Passagiere können nach einer kurzen Einweisung mit anpacken und die Crew bei ihrer Arbeit unterstützen.

→ jedoch 2010 in Konkurs, der Bau wurde auf Eis gelegt und erst 2018 wieder aufgenommen.

| Luftiger Antrieb | Seit September können Interessierte jetzt eine mehrtägige Kreuzfahrt auf dem neuen Dreimaster unternehmen. Mit dem 138 Meter langen Schiff steigert Sea Cloud Cruises ihre Kapazität um rund 80 Prozent. Obwohl die „Spirit“ das größte Schiff des Trios ist, bleibt sie dem Konzept der Reederei treu: Als moderne Interpretation einer Privatyacht, die wegen der überschaubaren Passagierzahl einen individuellen Urlaub ermöglicht – und zugleich ein luxuriöses Ambiente bietet.

Die Sonne, der Wind, das sanfte Gleiten über die Wellen: Eine Kreuzfahrt unter Segeln ist ein besonderes Erlebnis. Zwar verfügt der Neubau über einen leistungsstarken, emissionsarmen Motor. Doch die

Vorgabe von Sea Cloud Cruises-Geschäftsführer Daniel Schäfer ist klar: „Wir segeln, wann immer es möglich ist.“ Die Segelfläche beträgt insgesamt rund 4.100 Quadratmeter – doppelt so viel wie bei der „Gorch Fock“. Den Wind einzufangen, ist also ein Leichtes. Für die Passagiere bedeutet das Entspannung pur – und das gute Gefühl, besonders nachhaltig und umweltbewusst zu reisen. Sanfter Urlaub der Extraklasse, so die Devise.

Luxus wird auf der „Sea Cloud Spirit“ ebenfalls großgeschrieben – so werden die Suiten mit privatem Balkon angeboten, für Segelschiffe eine echte Seltenheit. Dank der gediegenen und zugleich familiären Atmosphäre an Bord fühlen sich die Passagiere gleich wie zu Hause. Dabei kümmern sich insgesamt 85 Crewmitglieder um den Schiffsbetrieb und das Wohlbefinden der Gäste.

Nach einigen Corona-bedingten Verzögerungen konnte die „Sea Cloud Spirit“ Mitte September endlich zu ihrer Jungfernfahrt in See stechen. Die erste Route des Windjammers führte die insgesamt 136 Passagiere von Rom aus entlang der italienischen Küste bis nach Sizilien. Dort angekommen, nahm der Großsegler dann Kurs auf die Toskana.

Im Frühjahr nächsten Jahres steuert er die Kanarischen Inseln an. Darauf folgen einige Fahrten in Nordeuropa, vor allem in Nord- und Ostsee, bei denen der Dreimaster unter anderem von Travemünde und Hamburg nach Helsinki segelt. Ende nächsten Jahres macht sich der Luxussegler dann auf den Weg über den Atlantik in ein neues Segelrevier – attraktive Anlaufziele wie die Karibik, Costa Rica und die Bahamas stehen dort auf dem Programm.



Sehr gediegen. Die Kabinen sind individuell gestaltet und mit hochwertigem Mobiliar ausgestattet.



Total entspannt. Die Lounge samt Steinway-Flügel bietet Raum für gesellige Stunden und musikalische Highlights.



| Rege Nachfrage | Das exklusive Segelerlebnis mit privater Atmosphäre bewegt sich auch preislich im höheren Segment. Für eine achttägige Reise rund um die Kanaren können Passagiere Kabinen ab rund 4.125 Euro pro Person buchen, eine 17-tägige Reise von Spanien in die Karibik gibt es pro Gast ab 10.000 Euro. Wer sich für eine Reise mit dem neuen Schiff interessiert, sollte sich beeilen: Die Nachfrage ist groß: „Man macht Urlaub und genießt das Abenteuer Entschleunigung“, sagt Sea Cloud-Vertriebsdirektor Michael Baden. ●●●

Strippenzieher.

Mit ihren insgesamt 28 Segeln erreicht die „Sea Cloud Spirit“ eine Geschwindigkeit von bis zu zwölf Knoten.

HINTERGRUND

Kabinen, Kulinarik, Kultur

●●● Auf dem einschließlich Buggspriet 138 Meter langen Dreimaster finden bis zu 136 Passagiere in insgesamt 69 Kabinen (davon 25 Suiten) Platz. Die 28 Segel sind der Hauptantrieb des Schiffes. Unterstützt wird er von einem dieselelektrischen Motor mit insgesamt 3.400 kW Leistung. Das

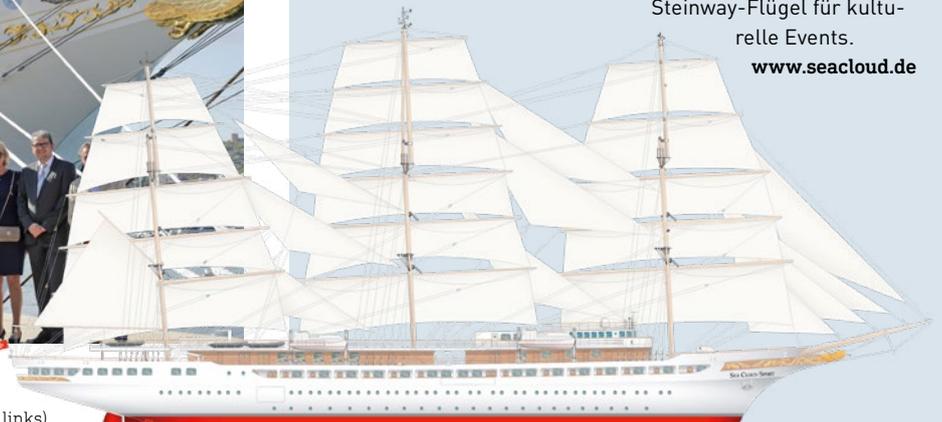
schiffseigene Restaurant verwöhnt die Gäste mit heimischen Gerichten aus den jeweiligen Anlaufzielen. Für die nötige Entspannung sorgen ein Spabereich sowie Fitnessgeräte mit Meerblick und das Sonnendeck. Außerdem gibt es eine Boutique, eine Bibliothek sowie eine Lounge mit Steinway-Flügel für kulturelle Events.

www.seacloud.de



Fotos: SEA CLOUD CRUISES

Taufzeremonie. Mit dabei: Kapitän Gerald Schöber, Reeder Hermann Ebel und Patin Gabriela Toran (von links).



Stille Helden in lauten Zeiten

| Impfkampagne | Während der Pandemie mussten Seeleute an Bord lange ausharren. Eine Corona-Impfung könnte den Crewwechsel erleichtern. Die lang ersehnte Freiheit bringt sie aber noch nicht. Text: Sabrina Junge

Medikamente, Lebensmittel, Bauteile für die Industrie: Während der Pandemie helfen Seeleute, dass wichtige Güter rund um den Globus von A nach B kommen. Obwohl sie unverzichtbar sind, um die weltweiten Lieferketten aufrechtzuerhalten, waren sie nicht die ersten Männer und Frauen an der Impfstoffspritze. Im Gegenteil: Für viele Crews mutierte das eigene Schiff zum schwimmenden Gefängnis. Im lauten Getöse der Pandemie blieben Seeleute teils mehr als ein Jahr unfreiwillig an Bord – weil Rückflüge fehlten oder ihre Heimatstaaten sie nicht einreisen ließen. Mehr als 150 Crewmitglieder aus Kiribati strandeten etwa in Hamburg. Die Südpazifikinsel hatte ihre Grenzen geschlossen. Nach einem Jahr konnte nur ein kleiner Teil der Seeleute in die Heimat zurückkehren (DS 02/2021). Viele warten noch immer auf die Einreiseerlaubnis.

„Alle Nationen haben während der Pandemie von den Opfern, die die Seeleute gebracht haben, profitiert. Dieselben Nationen haben die Pflicht, Seeleute vorrangig impfen zu lassen und ihr Wort zu halten, um Besatzungswechsel zu ermöglichen“, sagt Esben Poulsson, Chef der International Chamber of Shipping (ICS). Der Meinung ist auch der Verband Deutscher Reeder (VDR). „Wir dürfen nicht zulassen, dass die Männer und Frauen an Bord, die unser Land über all die Monate versorgt gehalten haben, jetzt ungeschützt ihren für uns alle so wichtigen Dienst leisten sollen“, sagt VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel. Gemeinsam mit den Seemannsmissionen,

ver.di, der Hamburger Wirtschaftsbehörde, dem hafenzärztlichen Dienst und dem Verband der Schiffsmakler stellte der VDR eine groß aufgezogene Kampagne für Seeleute auf die Beine – mit Erfolg. So wurden seit Juni an die 10.000 Crewmitglieder in deutschen Häfen geimpft. Den Startpiki gab es im Seemannsclub „Duckdalben“.

| Impfen & Seelsorge | „An die 3.000 Seeleute haben wir bei uns schon geimpft. Aus welchem Land sie kommen, ist uns egal. Wir impfen alle“, sagt Anke Wibel, Leiterin des „Duckdalben“ im Hamburger Hafen. Dreimal die Woche ist die „Corona-Task-

Force“, wie Wibel die Ärzte und Fahrer des Deutschen Roten Kreuzes (DRK) nennt, vor Ort. Meist bekommen die Seeleute von ihnen den Einmal-Wirkstoff Johnson & Johnson verabreicht. Laufen die Crews regelmäßiger in Hamburg ein, können sie auch mit Biontech oder Astrazeneca geimpft werden. Dabei kommt in der Regel nur die Hälfte einer Schiffscrew in das maritime Impfzentrum. „Falls dann doch mal Impfreaktionen auftreten, ist der andere Teil der Crew fit, um den Schiffsbetrieb aufrechtzuerhalten“, erklärt Wibel.

Vieles hat sich in der Seemannsmission in den letzten Monaten verändert: Gesellige Billardabende sind sterilen Impfnachmittagen gewichen. Wo sich sonst Mitglieder verschiedener Crews austauschten, ist nun Abstand geboten. Doch eines ist geblieben: das offene Ohr für die Sorgen der Seeleute. „Bei uns gehen die Crews am Ende nicht nur mit ihrem gelben Impfnachweis raus, sondern auch mit einem guten Gefühl. Unsere Teams nehmen sich Zeit, klären die Seeleute über die Impfstoffe auf – und spenden darüber hinaus Trost für die schwierige Situation an Bord.“ Denn: Viele der Seeleute sind schon monatelang an Bord – Tausende Kilometer getrennt von ihren Familien.

| Geschmack aus der Heimat | Mit der Impfung hofften viele Seeleute, bald wieder im Hafen ihr Schiff verlassen zu können oder überhaupt zurück nach Hause zu kommen. Doch wenige Monate nach Start der Impfkampagne ist klar: Die Realität sieht anders aus. „Trotz vollständi-



Fotos: Duckdalben

Vorsichtsmaßnahme. Vor dem Impfzentrum im „Duckdalben“ wartet stets ein Team des Deutschen Roten Kreuzes – falls es beim Impfen mal zu einem Notfall kommen sollte.

DUCKDALBEN

Impfen gegen das Virus, Balsam für die Seele

••• Normalerweise ist der „Duckdalben“ das gesamte Jahr geöffnet – und hat seit seiner Gründung 1986 mehr als eine Million Gäste begrüßt (Stand Ende 2019). Dann kam Corona. Während der Pandemie musste der Seemannsclub seine Türen zum Teil komplett schließen. Seit Juni ist er nun Impfzentrum für Seeleute. Dank der Zusammenarbeit mit der Hamburger Wirtschaftsbehörde, dem Hafenzärztlichen Dienst, dem Verband



Foto: ©ab-artmedia - stock.adobe.com

Piks. Durch die Impfung erhoffen sich die Crews bald wieder mehr Freiheiten. Weltweit liegt die Impfquote bei Seeleuten bei knapp einem Drittel.



Neue Routine. Seit Juni werden im Hamburger Seemannsclub „Duckdalben“ Crewmitglieder von Schiffen unter strengen Hygieneauflagen geimpft. Am Ende bekommen sie ihren gelben Impfausweis.

gem Impfschutz wird vielen Seeleuten der Landgang verwehrt. Zu groß ist die Befürchtung, dass so Infektionen an Bord gelangen“, beklagt Wibel. Ein Dilemma, das sich auf die Psyche der Seeleute niederschlägt. „Die Seele braucht nicht nur warme Worte, sie braucht auch Land unter den Füßen“, so Wibel. Auch die UN-Generalversammlung warnte jüngst, dass die Märkte nicht der einzig wichtige Faktor seien: „Es kann bis Weihnachten zu einem Zusammenbruch der Lieferketten kommen, wenn sich die Behandlung von Seeleuten nicht verbessert“, heißt es in dem letzten UN-Bericht.

Um die Wartezeit etwas erträglicher zu machen, bringt die Seemannsmission Bestellungen aus dem „Duckdalben“-Shop

Deutscher Reeder und dem Schiffsmaklerverband werden dort regelmäßig internationale Crews gegen das Virus geimpft.

Von Bord dürfen viele trotzdem nicht. Das nagt am Nervenkostüm. Um Entlastung zu schaffen, hat die Deutsche Seemannsmission die Chat-Plattform DSM.Care-Online gegründet. Dort stehen 24/7 Seelsorger zur Verfügung, die den Crewmitgliedern zuhören – und ihnen Trost spenden. Seit einem Jahr gibt es die Plattform. Den Anstoß dafür hat das Team vom „Duckdalben“ gegeben. „Das Format wird gut angenommen“, sagt „Duckdalben“-Leiterin Anke Wibel. „Die Seeleute sind sehr dankbar, dass sie so in der Krise Kontakt halten können.“

direkt zu den Schiffen. Besonders gefragt sind regionale Süßigkeiten wie Schweineschwanzchips oder Schokolade. „So haben die Crews zumindest ein Stückchen Heimat auf der Zunge“, sagt Wibel. Ein zeitintensiver Service, den die mobilen Teams aber gern machen. In den Corona-Jahren kommen sie auf 4.500 Einsätze – dreimal so viele wie normal.

| Impfquote weltweit steigern | Bis Ende des Jahres läuft die Impfkampagne in Hamburg und anderen deutschen Häfen weiter. Erfreuliche Nachrichten gibt es etwa auch aus Bremen: Hier wurden sogar schon mehr als 3.200 Seeleute geimpft. Die Nationalität spielt dabei keine Rolle. Als erstes europäisches Land impfte Deutschland auch ausländische Seeleute – und das, anders als etwa in den Niederlanden, gebührenfrei. Nach und nach folgten auch andere Seefahrernationen diesem Beispiel.

Laut Neptune Declaration Crew Change Indicator waren Anfang Oktober von 1,6 Millionen Seeleuten weltweit allerdings gerade einmal 31 Prozent geimpft. Große Seefahrernationen wie China oder die Philippinen impfen außerdem überwiegend mit Impfstoffen, die nicht von der Weltgesundheitsorganisation WHO zugelassen sind – in Europa oder die USA ist eine Einreise damit nur erschwert möglich. „So bleibt die Gefahr einer Infektion an Bord von Schiffen real und Restriktionen bei der Einreise von Seeleuten wohl bestehen“, sagt Dr. Alexander Geisler, Geschäftsführer des Verbands Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. Und so geht das stille Warten an Bord noch weiter, während an Land weiter die Restriktionen fallen. |●●

Die mutige Reederin

| Porträt | Lucy Borchardt wurde 1930 Chefin der Hamburger Fairplay-Reederei. Mit Cleverness und Courage rettete sie während der Nazizeit zahlreichen Juden das Leben. Text: Pauline Fehrmann

Es ist sechs Uhr morgens. Der Nebel hängt noch tief über den Landungsbrücken, als Lucy Borchardt ihre tägliche Inspektion beginnt. Sie lässt sich eine Tasse heißen Kaffee bringen und besteigt einen ihrer Fairplay-Schlepper im Hamburger Hafen. Dort stellt sie die Tasse auf die Reling und folgt dem Maschinenführer unter Deck, wo sie sich in allen Einzelheiten die technischen Abläufe vorführen lässt.

Dann steigt sie die schmale Treppe zum Deck wieder empor und fordert ihre Mannschaft auf, sie zu begleiten. Sie geht zurück an die Reling mit der Kaffeetasse – für den Maschinenführer ist das der entscheidende Moment der Inspektion: Ist Kaffee aus der Tasse auf die Untertasse geschwappt, muss er wegen zu starker Motorvibrationen nachbessern. Ist die Untertasse sauber, darf der Fairplay-Schlepper zum Einsatz in den Hamburger Hafen fahren.

| Fürsorgliche Reederin | Es sind solche Anekdoten, die den Ruf von Lucy Borchardt begründen. Als „Mutter Borchardt“ ist sie sowohl in die deutsche Schifffahrt als auch in die jüdische Geschichte Hamburgs eingegangen. Geboren 1877, heiratet die junge Jüdin 1902 Richard Borchardt. Er ist Prokurist bei Carl Tiedemann und wird später Geschäftsführer von Carl Tiedemann Pauls & Blohm. 1905 übernimmt er die Firma und lässt sie als Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchardt GmbH ins Handels-



Frau L. Borchardt

Geschäftsfrau. Als 38-Jährige übernimmt Lucy Borchardt erstmals die Verantwortung für die Reederei.

register eintragen. Er führt sie als Inhaber, bis er sich 1915 zum Kriegsdienst in der kaiserlichen Marine meldet. Alle Fairplay-Schlepper werden für den Krieg requiriert. Lucy Borchardt wird von ihrem Mann zur Prokuristin der Firma ernannt und steuert die Reederei während des Krieges.

Als Richard 1930 stirbt, übernimmt Lucy die Rolle der Reederin. Die fünffache Mutter fühlt sich nicht nur ihren Kindern verpflichtet; sie ist auch die Mutter der

Reederei, die Besatzung gehört quasi zur Familie. Ihre Fürsorgepflicht nimmt sie ernst: Mitarbeiter, deren Frauen verzweifelt sind, weil die Männer ihren Lohn vertrinken, lässt sie einen Vertrag unterschreiben; fortan bekommt die Gattin das Geld ausgezahlt.

| Ausreise mit Ausbildung | Als engagierte, clevere Frau setzt Borchardt sich nicht nur für ihre Beschäftigten ein, sondern ist auch eine respektierte Persönlichkeit in Hamburgs jüdischer Gemeinde. Als Hitler 1933 an die Macht kommt, erkennt die überzeugte Zionistin, dass sie und ihre jüdischen Mitbürger zunehmend ins Fadenkreuz der Nazis geraten.

Doch die Hürden für eine Emigration sind hoch. Die britische Mandatskraft in Palästina verlangt als Voraussetzung für die Einreise eine abgeschlossene Ausbildung. Borchardt beginnt also damit, jugendliche Juden in der Reederei auszubilden, damit die eine Chance auf eine legale Ausreise haben. Auf diesem Wege kann sie in den darauffolgenden Jahren rund 40 Juden vor dem sicheren Tod bewahren.

Als einer ihrer Söhne Anfang der 1930er-Jahre nach Palästina emigriert und dort eine eigene Reederei eröffnet, überträgt Lucy ihm 1935 drei ihrer Schlepper. Der Geschäftsfrau gelingt es damit, die Schlepper im Familienbesitz zu halten. Außerdem kann sie so weiteren Juden das Leben retten, indem sie sie für die Überfahrt nach Palästina einsetzt. In einem Interview, das 1954 in London dokumentiert wurde, berichtet Borchardt, auf diesem



Feierlaune.

Lucy Borchard stößt auf den Erfolg des Unternehmens an.



Taufe. Die 1910 gebaute erste „Fairplay IX“ wurde zu Beginn des Ersten Weltkriegs für Kriegszwecke eingezogen.



Domäne. Die „Fairplay III“ im Einsatz für die „Düsseldorf“ in Hamburg 1969.



Gruppenbild mit Dame. Lucy Borchardt (Mitte) neben ihrem Mann Richard (4. v.r.) an Bord eines ihrer Schiffe im Jahr 1922.

Weg 150 Juden aus Deutschland in Sicherheit gebracht zu haben.

| Kluger Schachzug | 1938 wird zum Schicksalsjahr für Fairplay: Den Nazis ist das blühende jüdische Schlepperunternehmen ein Dorn im Auge, der Firma droht die „vollständige Arierisierung“. Doch zunächst gelingt Lucy ein cleverer Coup, der die Firma vor dem Untergang bewahrt. Sie lässt das Unternehmen als eine „arisierte“ Stiftung privaten Rechts eintragen, womit sie nicht nur den Erhalt der Reederei erwirkt, sondern vor allem die Arbeitsplätze ihrer Angestellten erhalten kann.

Doch die Lage in Nazideutschland spitzt sich immer weiter zu. Im August 1938 verlässt die mutige Reederin Hamburg und emigriert nach London. Bis auf drei ihrer Schiffe, die Borchardt mit ins Exil nehmen darf, wird ihr gesamtes Ver-

mögen vom Regime beschlagnahmt. Im Exil angekommen, ändert sie ihren Familiennamen ins für das Englische gängigere Borchard, lässt sich aber nicht unterkriegen: Sie gründet eine neue Reederei, die Fairplay Towage & Shipping Co. Ltd.

Nach Kriegsende geht ihr Sohn Kurt zurück nach Hamburg und erreicht in langen Verhandlungen die Rückgabe der Fairplay-Reederei. Lucy hat jedoch im Exil ihr neues Zuhause gefunden, nach Hamburg kehrt sie nicht mehr zurück. 1953 gründet sie eine weitere Reederei, die Borchard Lines Ltd., die noch heute von London aus mit aktuell neun Containerschiffen operiert. Die Fairplay-Reederei in Hamburg ist weiter im Familienbesitz, mittlerweile in der vierten Generation. 1969 stirbt Lucy Borchard im Alter von 91 Jahren. Sie ist als mutige und kluge jüdische Reederin in die Geschichte eingegangen. |●●●

Fairplay

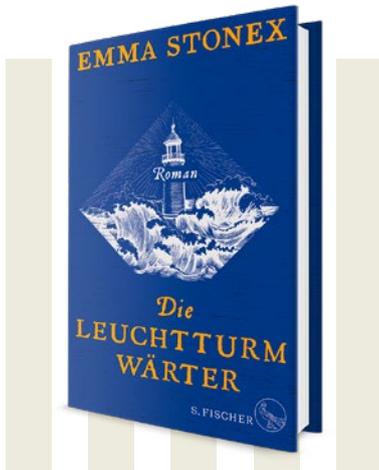
●●● Über 100 Jahre nach ihrer Gründung fährt die Fairplay-Reederei weiter auf Erfolgskurs. Das Unternehmen hat 2017 den Hamburger Marktführer Bugsjer übernommen und ist im Gruppenverbund in 29 Häfen aktiv. Mittlerweile agiert die Hamburger Reederei mit insgesamt 105 Schleppern in Deutschland, Polen, Belgien, Bulgarien, den Niederlanden und seit Neuestem auch auf Gran Canaria. Auch die von Lucy Borchard gegründete Borchard Lines Ltd. ist noch heute mit neun kleineren Containerschiffen im Liniendienst u.a. zwischen England und Häfen im Mittelmeer aktiv.

www.fairplay-towage.group



Kraftpaket. Der Hybridschlepper „Fairplay IX“ von 2015 schafft 90 Tonnen Pfahlzug.

| PUBLIKATIONEN |



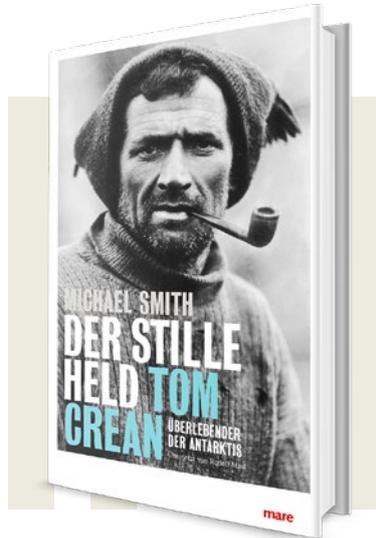
Misstrauen & Mystery

●●● England 1972: In der Silvesternacht verschwinden vor der Küste Cornwalls drei Männer spurlos von einem Leuchtturm. Die Tür ist von innen verschlossen. Die Uhren sind stehen geblieben. Zurück bleiben drei Ehefrauen – mit vielen Fragen und bitteren Gefühlen. Statt einander Trost zu spenden, misstrauen sich die Frauen. Wie tief die Zweifel wurzeln, offenbart ein Zeitungsinterview rund 20 Jahre später.

Die Autorin Emma Stonex verwebt in ihrem Debütroman die Perspektiven und Beobachtungen der Betroffenen. Je tiefer sie dabei hinabtaucht, desto dichter wird das Geflecht aus Geheimnissen und Lügen, Realität und Einbildung. Die bildhafte Sprache macht die unerträgliche Ungewissheit, mit der die Frauen leben, greifbar. Der Plot des Buches orientiert sich dabei an einer wahren Begebenheit. 1900 verschwanden tatsächlich drei Männer von einem abgelegenen Leuchtturm in Schottland. Der Fall wurde nie aufgeklärt – anders als in Stonex' Werk.

„Die Leuchtturmwärter“ ist eine bewegende Geschichte über Verlust und Trauer, mehr Beziehungsroman als Krimi – samt rätselhaften Charakteren und maritimer Atmosphäre.

Emma Stonex. Die Leuchtturmwärter. S. Fischer Verlag. 432 Seiten. 22 Euro.

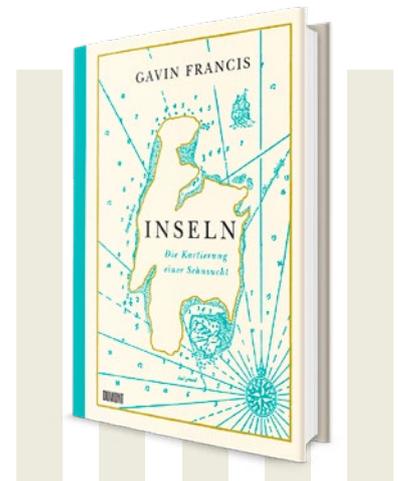


Leid & Lebensrettung

●●● „Mit Tom Crean hätten Scott und sein Team die Rückkehr vom Südpol überlebt“, wird an einer Stelle des Buches gemutmaßt. Das bringt den Stellenwert des „stillen Helden“ aus Kerry auf den Punkt. Crean, ältester Sohn einer irischen Bauernfamilie, schließt sich mit 16 Jahren der Royal Navy an. Bereits nach wenigen Jahren ist er festes Crewmitglied des legendären britischen Antarktis-Pioniers Robert Falcon Scott. Aufopferungsvoll, zäh, kräftig und auch in den gefährlichsten Situationen furchtlos und optimistisch, bewahrt er auf den Expeditionen mehrfach Mitstreiter vor dem Tode.

Detailliert beschreibt der britische Journalist Michael Smith die Strapazen, denen die Männer in der eisigen Hölle ausgesetzt sind. Auf seiner letzten Etappe verzichtet Scott schließlich auf Crean. Das Ende ist bekannt: Scott und sein Restteam verlieren das Rennen zum Südpol – und ihr Leben. Crean dagegen schafft in einem nahezu unmenschlichen Kraftakt die Rückkehr und erweist sich erneut als Lebensretter. Später wird er auch für Scotts Erzfeind Ernest Shackleton ein unverzichtbarer Wegbegleiter und Hauptakteur einer spektakulären Rettungsaktion.

Michael Smith. Der stille Held. Tom Crean. mareverlag. 464 Seiten. 26 Euro.



Sehnsucht & Seekarten

●●● Welchen Gewinn ziehen wir aus Isolation? Als sich der schottische Arzt und Autor Gavin Francis im Entstehungsprozess seines Buches „Inseln“ mit dieser Frage beschäftigt, bricht eine globale Pandemie aus. Dass in „Isolation“ das italienische Wort „isola“ für Insel steckt, passt für ihn ganz gut zusammen. „Die Welt hat sich verändert; es ist entscheidender denn je, die Vorzüge der Isolation zu schätzen und dennoch neue Wege zur Verbundenheit zu finden“, schreibt Francis in „Inseln“. Auf das Gleichgewicht aus Abgeschlossenheit und Vernetztsein komme es dabei an, so der 46-Jährige.

Um sich zumindest mental zu vernetzen, ist sein Buch genau das Richtige. 80 bunte Seekarten lassen den grauen Corona-Alltag rund um soziale Isolation und Reiserestriktionen in Vergessenheit geraten. Von Feuerland über die südlichen Sandwichinseln nimmt er den Leser mit bis auf die Lofoten: Das Inselhopping ist dabei eine kluge Mischung aus Reiseskizzen, literaturhistorischen Exkursen und essayistischen Reflexionen. Zu berichten hat Francis eine Menge, viele der Inseln hat er selbst besucht. Ein Buch zum Verreisen im Kopf.

Gavin Francis. Inseln. Die Kartierung einer Sehnsucht. Dumont Verlag. 256 Seiten. 28 Euro.



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



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 —