

Deutsche Seeschifffahrt

März/April 2016

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de



28 | PORTRÄT



Roelf Briese:
Maritimes
Multitalent aus
Ostfriesland

36 | UMWELT



Stoff-Wechsel:
Perfekte Umstellung
auf schwefelarmen
Treibstoff

58 | HISTORIE



Jubiläum: Hapag-
Lloyd Cruises
feiert 125 Jahre
Kreuzfahrten

14 | KARRIERE

Handfeste Ausbildung: Nachwuchs an Bord



ANZEIGE



Foto: Joerg Schwalfenberg



IMO muss den CO₂-Ausstoß der Schiffe weltweit erfassen

••• Die Seeschifffahrt trägt mit ihren 45.000 Handelsschiffen gerade einmal 2,2 Prozent zu den weltweiten CO₂-Emissionen bei. Obwohl der globale Seehandel jährlich wächst, geben Schiffe immer weniger Treibhausgase ab. Das liegt einerseits am Trend zu immer größeren Schiffen, wodurch der Klimafußabdruck jedes transportierten Containers sinkt, und andererseits an immer sparsameren Motoren, effizienterem Schiffsdesign und dem Einsatz von intelligenter Software an Bord und an Land.

Können sich die Reeder auf dieser Bilanz ausruhen? Natürlich nicht! Allein schon der steigende Wettbewerbsdruck zwingt die Unternehmen dazu, ihre Schiffe immer effizienter zu machen. Im Fokus steht dabei ganz klar einer der größten Kostentreiber: der Brennstoffverbrauch. Im Übrigen gilt das auch bei den derzeit niedrigen Brennstoffpreisen, denn jeder muss weiterhin versuchen, effizienter als sein Konkurrent zu sein, um sich am Markt zu behaupten.

Es gibt aber noch einen Grund, den CO₂-Ausstoß der Schiffe ins Auge zu fassen: Im vergangenen Dezember haben sich die Staats- und Regierungschefs in Paris auf ein neues Klimaschutzabkommen verständigt. Das Ziel: die globale Erwärmung auf zwei Grad Celsius zu begrenzen. Als internationaler Verkehrsträger lassen sich die Emissionen der Schifffahrt nicht an Staatsgrenzen festmachen. Deshalb ist es wichtig, dass unsere Branche von der Internationalen

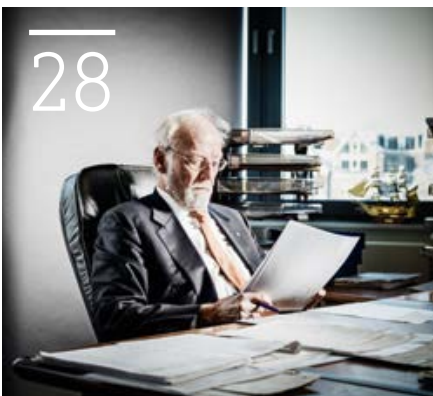
Seeschifffahrts-Organisation (IMO) reguliert wird. Die verbindlichen und stetig verschärften Effizienzstandards für neue Schiffe sind nur ein Beispiel für bereits erfolgreich umgesetzte Regeln zum Klimaschutz in der Schifffahrt.

Wie lautet die Antwort der Schifffahrt auf das Klimaabkommen von Paris? Wir brauchen rasch ein verbindliches weltweites System zur Sammlung von CO₂-Daten aller Handelsschiffe. Wir müssen genau wissen, wie viel CO₂ unsere Schiffe tatsächlich emittieren, um dann mit den Regierungen weltweit die nächsten Schritte zu beraten. Wir sind überzeugt: Die Daten werden die schon heute hervorragende Klimabilanz der modernen deutschen Handelsflotte aufzeigen. Wichtig bleibt: Nur ein international einheitlicher Weg kann der für die Schifffahrt richtige sein. Europäische Sonderwege – wie etwa die EU-MRV-Verordnung – sind nicht zielführend. Daher muss die EU die zukünftigen IMO-Vorgaben zur reinen CO₂-Datensammlung vollständig übernehmen, sonst droht eine globale Wettbewerbsverzerrung zum Nachteil der europäischen Reedereien.

Ihr

Alfred Hartmann
Präsident, Verband Deutscher Reeder

Inhalt



MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 14 AUSBILDUNG**
 - Nachwuchs der Reederei Bugsier an Bord der „Nordic“
 - Praktikum: Impressionen von VDR-Ferienfahrern
 - Interview mit Dagmar Klenk, Vorsitzende von WISTA, über Frauen in maritimen Berufen
- 26 PIRATERIE**
Gefährdungslage für die Schifffahrt bleibt hoch
- 28 REEDERPORTRÄT**
Maritimes Multitalent: Roelf Briese
- 32 KLASSIFIKATION**
ClassNK berät Reeder bei Neubauten

MARITIME LOGISTIK

- 34 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 36 UMWELTSCHUTZ**
Fuel Change Over: Wie Hapag-Lloyd die Umstellung auf schwefelarmen Treibstoff meistert
- 40 INFRASTRUKTUR**
Containerumschlag und Fahrerinne machen Hamburgs Hafen Probleme
- 42 TRANSPORT**
Frisch aus den Tropen: Wie die Bananen zu uns kommen
- 45 MÄRKTE**
Hansa Treuhand-Chef Hermann Ebel über die Lage der Branche



MARITIMES LEBEN

52 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

54 ENERGIE

Windräder unter Wasser:
Technik mit Zukunft?

58 HISTORIE

Pionier Albert Ballin: 125 Jahre
Hapag-Lloyd Kreuzfahrten

62 MARITIME MUSEEN

Das Deutsche Auswandererhaus
in Bremerhaven

66 PORTRÄT

Ursula Richenberger, Leiterin des
Hafenmuseums Hamburg

PORTFOLIO

47 **BÖRSE IM BLICKPUNKT** Was die Kurse bewegt

48 **FINANZEN** Index und Meldungen

50 **VERSICHERUNGEN** Prämienverhandlungen mit P&I-Clubs

RUBRIKEN

6 **LUFTBILD** Blick aus dem All

8 **PROFILE** Personalien aus der maritimen Wirtschaft

9 **POSITION** Kommentar von Ralf Nagel

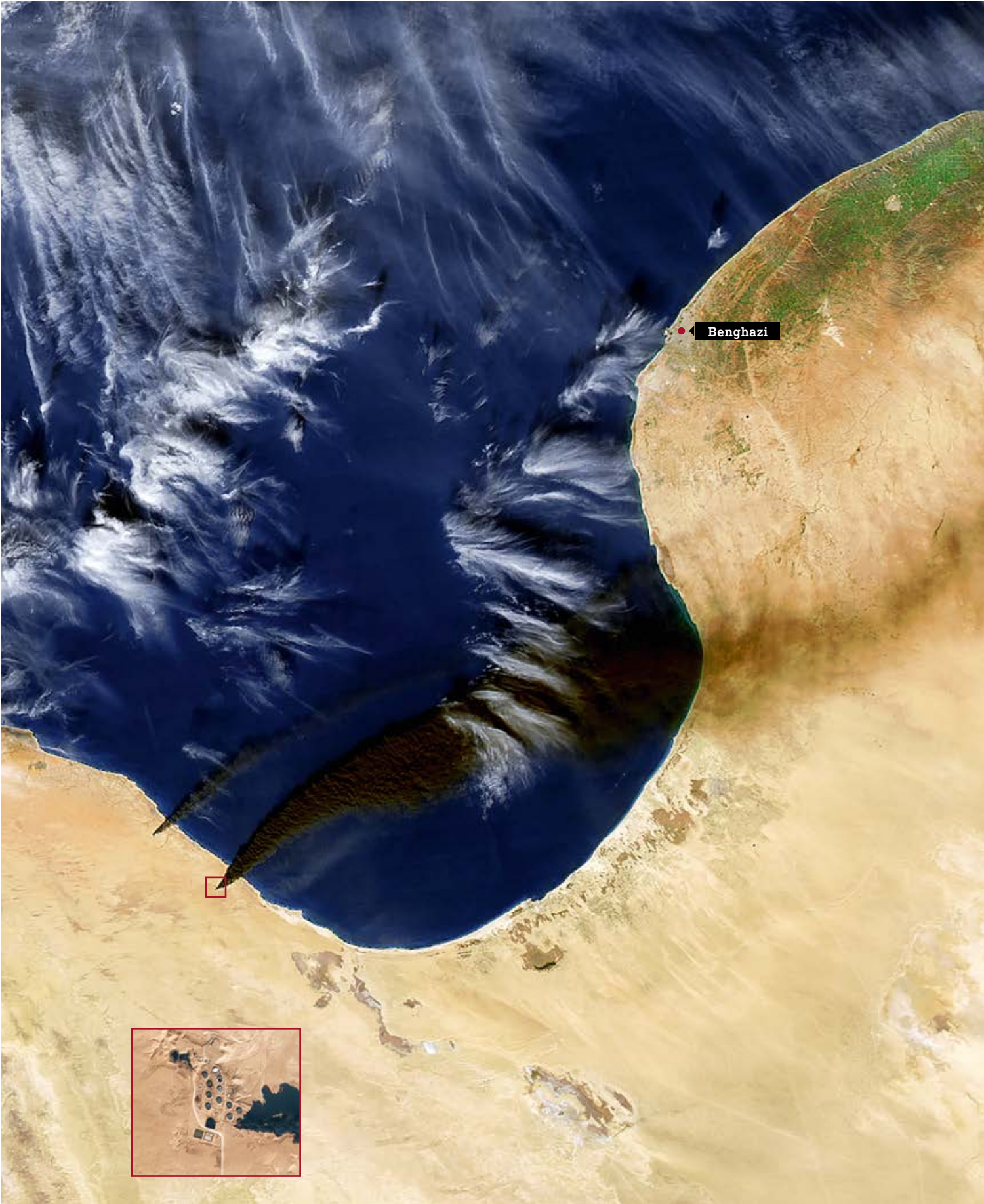
44 **NEUE SCHIFFE** Daten und Fakten

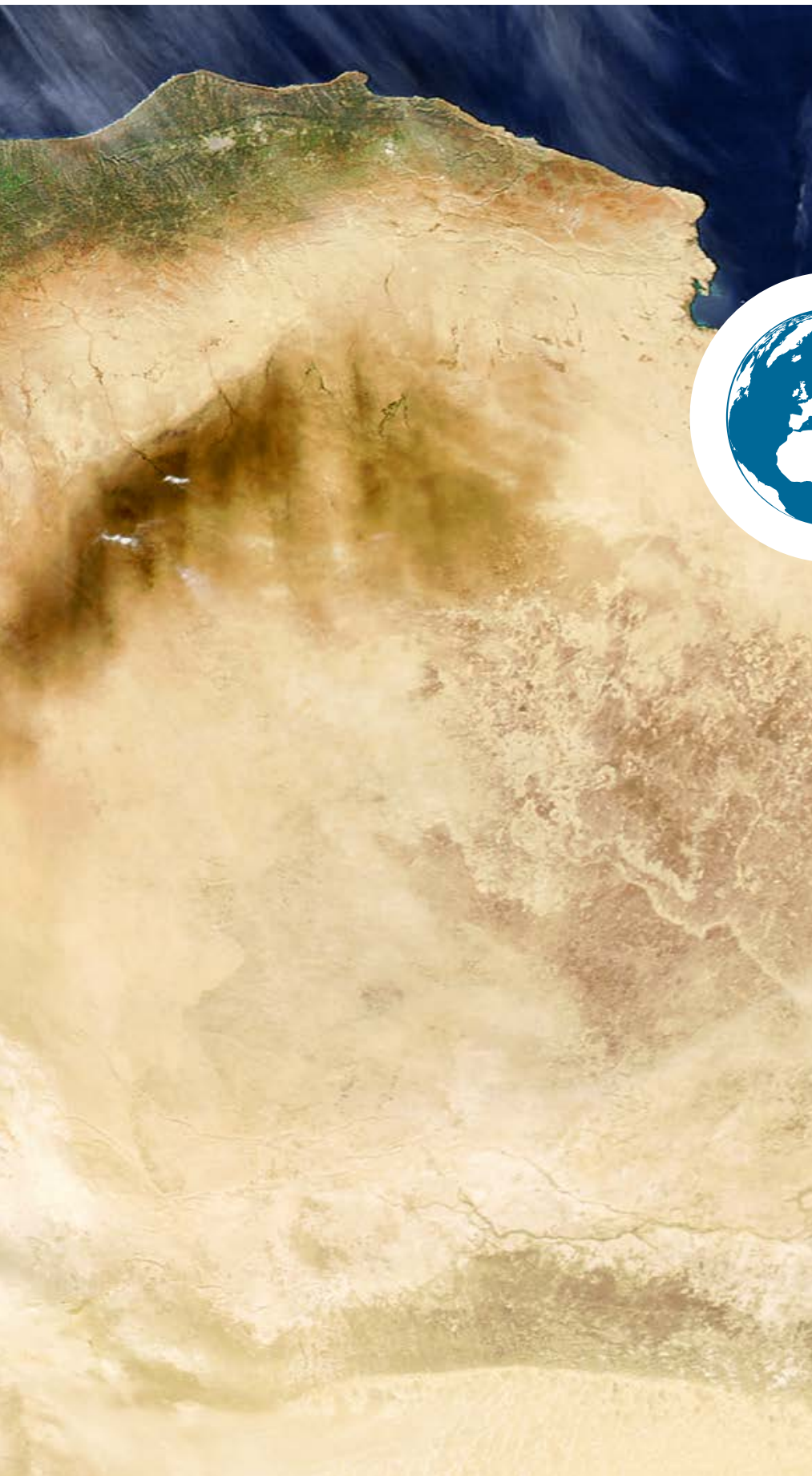
67 **KEHRWIEDER** Vor 50 Jahren

68 **PUBLIKATIONEN** Kinotipp, neue Bücher

70 **KALENDER** Treffpunkte der maritimen Welt

70 **IMPRESSUM** Herausgeber und Redaktion





Brennende Ölfelder

••• Nach Kämpfen in Libyen wurden Anfang Januar 2016 mehrere Brände in Ölproduktionsanlagen und Lagerhallen in der Nähe des Hafens von Al Sidra an der Küste zwischen Sirte und Benghazi beobachtet. Von dem bedeutenden Ölvertladeterminal aus werden in Friedenszeiten rund 450.000 Barrel (71 Mio. Liter) pro Tag verschifft. Die Ölhäfen in Al Sidra und im benachbarten Ras Lanuf sind wegen der Machtkämpfe in Libyen nach dem Sturz des Machthabers Muammar al-Gaddafi seit mehr als einem Jahr geschlossen. Anders als in Syrien ist es der Terrormiliz „Islamischer Staat“ bisher nicht gelungen, einen von ihnen unter Kontrolle zu bringen.

Die MODIS-Systeme auf den NASA-Satelliten „Aqua“ und „Terra“ zeigten auf verschiedenen Aufnahmen, wie sich die Rauchschwaden aus mehreren brennenden Öltanks Richtung Osten und Nordosten bewegen und wie ein Schatten über die Mittelmeerküste des Landes legen. Einer multispektralen Bildkamera des ESA-Satelliten „Sentinel 2“ gelang ein noch genaueres Bild. Danach brannten insgesamt fünf Öltanks: vier in der Nähe von Al Sidra und einer in der Nähe von Ras Lanuf. Die Partikel und andere Chemikalien im Rauch können Atem- und andere gesundheitliche Probleme verursachen. Weltraumüberwachung spielt eine wichtige Rolle bei der Aufklärung von Umweltschäden – so etwa während des Golfkriegs 1991: Space-Shuttle-Astronauten dokumentierten die Folgen, als irakische Truppen Ölquellen in Kuwait in Brand setzten. Auch die Tragweite der „Deepwater Horizon“-Katastrophe im Golf von Mexiko wurde durch Satellitenbilder deutlich.

Photo: NASA

| PROFILE |



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12

AIDA CRUISES

Seit dem 1. Januar 2016 verstärkt

1 Dr. Gerlinde Leichtfried das AIDA-Cruises-Team als Senior Vice President Marketing & E-Commerce. Vorher war Leichtfried Mitglied der Geschäftsführung der Thalia Holding und ist dort seit 2012 als Geschäftsführerin für die Bereiche Marketing & Cross Channel verantwortlich.

SAL

Nach einem Intermezzo bei BBC Chartering in China kehrt **2 Jürgen Kuntz** als Head of Asia Desk zurück zu der Reederei SAL Heavy Lift in Hamburg. 1993 hatte Kuntz seine Karriere als Trainee bei SAL gestartet und 2001 das erste SAL-Büro in Shanghai eröffnet.

MPC CAPITAL

Neu im Führungsteam des Hamburger Asset- und Investment-Managers MPC Capital ist **3 Peter Ganz**. Davor war der 48-Jährige CFO von Hapag-Lloyd.

ISGH

4 Antonia Cachapuz de Medeiros löst Vicente Marotta Rangel als Mitglied des Internationalen Seegerichtshofes ab. Marotta Rangel war im Mai 2015 zurückgetreten. Medeiros wird die restliche Amtszeit seines Vorgängers bis zum 30. September 2017 übernehmen.

WESERPORT

5 Glenn Kneipp wurde zum 1. Januar 2016 in die Geschäftsführung von

Weserport in Bremen berufen. Dort übernimmt er die Verantwortung für die kaufmännischen Bereiche und das Optimierungsprogramm.

BLG LOGISTICS

Nach Ausscheiden des Vorstandsmitgliedes Andreas Wellbrock rückt **6 Jens Wollesen** bei BLG Logistics Group für ihn nach. Wollesen wird zum 1. Juli 2016 die Verantwortung für den Geschäftsbereich Kontraktlogistik übernehmen. Zurzeit ist er Mitglied der Geschäftsführung bei Kühne + Nagel Deutschland.

HHLA

7 Ralph Frankenstein ist neuer Geschäftsführer der HHLA-Tochter Con-

tainer-Transport-Dienst GmbH (CTD). Frankenstein war dort bisher Vertriebsleiter.

RH MARINE GROUP

Neue Aufgabe für **8 Thomas Arlit**: Der studierte Diplom-Kaufmann wird neuer CEO der Schiffbau-/Dockbautechnik GmbH in Hamburg. Arlit war zuletzt als CEO des Ingenieurdienstleisters Altran tätig.

HAFEN ROTTERDAM

Der Hafenbetrieb Rotterdam hat eine Nachfolgerin für den 2015 ausgeschiedenen Bas Hennissen gefunden. Seit Februar 2016 ist

9 Yvonne van der Laan die neue Direktorin für den Bereich

Prozessindustrie und Massengut. Sie bringt nicht nur 20 Jahre Erfahrung in der Petrochemie mit, sondern war auch in zahlreichen Managementpositionen tätig.

NPORTS

Seit 1985 ist **10 Friedrich Voß** beim Niedersächsischen Hafenamts Emden, einer Vorgängerorganisation der heutigen NPorts, tätig. Nun übernimmt Voß die Leitung der Niederlassung Norden der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports.

12

BUNDESVERDIENSTKREUZ

Verkehrsminister Alexander Dobrindt (links im Bild) hat **Prof. Dr. Dr. h.c. Peter Ehlers** (rechts), dem ehemaligen Präsidenten des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), das Bundesverdienstkreuz erster Klasse überreicht.

Sein Vorgänger Hans-Joachim Hübner ging nach langjähriger Tätigkeit Ende Januar in den Ruhestand.

AWI

AWI-Biologin **11 Clara Hoppe** wurde mit dem Helmholtz-Doktorandenpreis ausgezeichnet. Hoppe hatte in ihrer Doktorarbeit die Auswirkung des Klimawandels auf das Phytoplankton in den Polarregionen erforscht. Der Preis ist mit 5.000 Euro für einen Auslandsaufenthalt dotiert.



Flüssiggas in der Schifffahrt mit staatlichem Impuls zum Durchbruch verhelfen!

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR

••• Mit seiner Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung prägte der Ökonom Joseph Schumpeter den Begriff der Innovation. Ein Unternehmen sei dann innovativ, wenn es ihm gelinge, „neue Kombinationen“, etwa von Produktionsmitteln oder Prozessen, zu finden und diese erfolgreich am Markt durchzusetzen.

In der Schifffahrt bilden die anhaltend schwierige Marktlage, der enorme Kosten- und Konkurrenzdruck sowie die Herausforderungen in Sachen Finanzierung den Nährboden auch für Innovationen. Beim ständigen Kampf von Unternehmen um den Erhalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit kristallisiert sich immer stärker die Innovationsfähigkeit als wichtiger Teil einer Unternehmensstrategie heraus.

Innovationen finden sich dabei in ganz unterschiedlichen Bereichen. Dazu gehört das „Smart Ship“, u. a. mit IT-gestützter Navigation, Sensoren in der Maschine und auf der Brücke sowie einer intelligenten Vernetzung von Bord- und Landbetrieb. Bedeutsam ist ebenfalls die Perspektive auf die Bereede-

rung: Management-Prozesse werden neu gedacht, sei es bei der Schiffssicherheit, dem Crewing oder dem Financial Reporting.

Und natürlich bietet auch das Innovationsfeld „Green Shipping“ vielfältige Potenziale beim Klima- und Umweltschutz für die Reedereien. Es geht darum, noch mehr Brennstoff zu sparen, noch weniger Emissionen auszustoßen und den Schiffsbetrieb noch effizienter zu machen. Der Einsatz von verflüssigtem Erdgas (LNG) als Schiffsbrennstoff vereint diese Ziele: weniger CO₂, kaum schädliche Abgase, geringere Wartungskosten, beste Sicherheitsbilanz.

Zu Recht besteht mittlerweile eine breite Allianz zwischen Anbietern, Nutzern und Regulierern – also Öl- und Gasproduzenten, Schifffahrt, Schiffbau und Häfen sowie Politik und Verwaltung –, den sauberen Brennstoff am Markt durchzusetzen. Federführend dabei ist die Maritime LNG Plattform, die alle Akteure zusammenbringt und klare Meilensteine für die erfolgreiche Einführung von LNG gesetzt hat.

Was die E-Mobility für den Autoverkehr ist, das ist LNG insbesondere für die europäische Handelsschifffahrt. Wie das E-Auto braucht auch das LNG-Schiff einen kräftigen staatlichen Impuls, um die Marktbarrieren überspringen zu können. |•••

Voller Lohnsteuereinbehalt stärkt Schifffahrt

Entscheidung.

Der Bundestag hat den Weg zu faireren Wettbewerbsbedingungen frei gemacht.

••• Der Bundesrat hat dem Gesetzesentwurf zur Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts in der Seeschifffahrt zugestimmt, den der Bundestag zuvor beschlossen hatte. Danach dürfen die deutschen Reeder für Seepersonal auf Schiffen unter deutscher Flagge die Lohnsteuer unabhängig von der Dauer des Heuverhältnisses komplett einbehalten. Bislang durften nur 40 Prozent einbehalten werden – und nur dann, wenn die Besatzungsmitglieder in einem mehr als 183 Tage dauernden zusam-

menhängenden Heuverhältnis standen. Kapitän Alfred Hartmann, Präsident des Verbands Deutscher Reeder (VDR), lobte die Entscheidung: „Bundestag, Bundesrat und Bundesregierung schaffen neue Perspektiven für deutsche Seeleute und nehmen die Reeder damit in die Verantwortung. Diese Verantwortung werden wir unverzüglich mit aller Kraft annehmen, sobald alle Maßnahmen Gesetz sind.“ Deutsche Seeleute brauchten im harten internationalen Wettbewerb die gleiche Unterstützung wie etwa

ihre Nachbarn in Dänemark oder den Niederlanden, so Hartmann. „Europäische Seeleute müssen sich gegenüber ebenso qualifizierten Seeleuten, insbesondere aus Asien, behaupten können, sonst verliert der Wirtschaftsstandort Deutschland ihr unverzichtbares Know-how. Wer will, dass deutsche Seeleute weiter auf Schiffen beschäftigt werden können, die weltweit fahren und gegen Mitbewerber aus der ganzen Welt antreten, muss die hohen Lohnnebenkosten reduzieren.“ www.reederverband.de

Foto: Berlin85 - Fotolia

Fährreederei FRS kauft in Nordamerika zu

••• Die Förde Reederei Seetouristik (FRS) in Flensburg ist neuer Mehrheitseigner des amerikanischen Unternehmens Clipper. Die FRS betreibt als weltweit agierende Fährreederei 60 Schiffe in insgesamt 12 Ländern und transportierte 2015 mehr als 7 Millionen Passagiere und 1,9 Millionen Fahrzeuge sowohl auf nationalen als auch internationalen Fährlinien. Clipper ist ein

bekanntes Unternehmen im Nordwesten der USA und im Westen Kanadas, das regionale Reisepakete verkauft und Schnellfähren zwischen Seattle (USA) und Victoria (Kanada) sowie Seattle und den San Juan Islands (USA) betreibt. Im Zuge der Übernahme wird Clipper den Kanada-Verkehr stark ausbauen. Außerdem ist eine neue Fährlinie zwischen Florida und Kuba geplant. www.frs.de



Akquisition. Die Clipper-Fähren pendeln u.a. zwischen Seattle und Victoria.

Foto: Clipper

Flotte wächst langsamer

••• Der Branchendienst Alphaliner erwartet für dieses Jahr das geringste Wachstum der weltweiten Containerflotte seit 25 Jahren. Den Experten zufolge steigt die Kapazität lediglich um 4,6 Prozent – der Wert läge damit noch unter dem im Krisenjahr 2009 verzeichneten, bisher niedrigsten Wert von 5,5 Prozent. Im Schnitt kam die Branche seit 1990 auf 10,3 Prozent.

Ein Nachfrage-Überhang bleibt aber trotzdem: Auf Basis der Prognosen des IWF zum weltweiten Wirtschaftswachstum errechnet sich ein Containertransport-Plus von 3,5 bis 4 Prozent www.alphaliner.com



Startschuss. Zur Kick-off-Veranstaltung des Innovationsprojektes „MariGreen“ trafen sich rund 150 Teilnehmer aus Deutschland und den Niederlanden in Leer.

Green Shipping grenzüberschreitend

••• Auf der Start-Veranstaltung des Innovationsprojektes „MariGreen“ haben die Projektpartner – Unternehmen und Wissensinstitutionen aus Deutschland und den Niederlanden – den rund 150 Teilnehmern die Inhalte des drei Jahre laufenden Projektes vorgestellt. Hinter „MariGreen“ verbergen sich zwölf Teilprojekte zu vier Themenschwerpunkten, die von den insgesamt 59 Partnern bearbeitet werden: Mithil-

fe zielgerichteter Innovationen und Vorhaben zur Standardisierung mit dem Ziel der Kostensenkung sollen Hemmnisse für die Marktdurchdringung von LNG (Liquefied Natural Gas: verflüssigtes Erdgas) als alternativer Kraftstoff für Schiffe überwunden werden. Weitere Themen: die Verbesserung von Logistikabläufen, ein ressourcenschonender Schiffsbetrieb sowie Sicherheitsfragen. www.mariko-leer.de

URAG expandiert

••• Die Unterweser Reederei (URAG) bietet ihre Hafenschleppdienste künftig auch in Wilhelmshaven und Cuxhaven an. Bisher beschränkte sich das Einsatzgebiet auf die Region Unterweser. Die URAG konnte im vergangenen Jahr 125-jähriges Bestehen feiern und gehört seit 2001 zum Familienunternehmen Linnhoff Schiffahrt. www.urag.de



Kraftpaket. Die URAG-Flotte besteht aus 17 Hafen- und vier Offshore-Schleppern.

ANZEIGE

Wirtschaft, Politik und Kirche diskutieren in Rostock über „Christliche Seefahrt“

••• „Kostendruck, Konkurrenz und Menschenrechte“ standen in Rostock im Fokus einer Diskussion, zu der Landesbischof Gerhard Ulrich und der Kirchliche Dienst in der Arbeitswelt der Nordkirche Anfang Februar bereits zum dritten Mal geladen hatten.

Ulrich verwies darauf, dass in einer Zeit des harten globalen Wettbewerbs Wirtschaftlichkeit zunehmend von kurzen Liegezeiten abhängt und Seeleute in einem weltweiten Konkurrenzkampf um ihre Jobs ständen.

Kapitän Rörd Braren, Reeder und Vorsitzender der Kommission für Ausbildung und Soziales im Verband Deutscher Reeder, unterstrich: „Seeleute jeglicher Nationalität benötigen für ihre internationale Tätigkeit einen besonderen Schutz. Dafür gelten in der Schifffahrt globale Standards für Sicherheit, Umweltschutz, Ausbildung sowie Arbeits- und Sozialbedingungen, die regelmäßig überprüft werden.“

Eckhardt Rehberg, Vorsitzender der Landesgruppe Mecklenburg-Vorpommern der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, erinnerte in der Diskussion an das 2015 geänderte



Foto: VDR

Seearbeitsgesetz. „Mit diesem Gesetz verbessern wir die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute weiter.“

Kooperationspartner der Diskussionsveranstaltung war die Deutsche Seemannsmission e.V. Rostock, die vor 25 Jahren in der Nikolaikirche zu Rostock gegründet wurde. www.seemannsmission-rostock.de

Podium. Reeder Rörd Braren (Mitte) im Gespräch mit Eckhardt Rehberg (CDU-MdB), Klaus Schröter (ver.di), Heike Proske (Generalsekretärin Seemannsmission) und Moderator David Pilgrim (v.l.).



Schwester. Die „Nautical Loredana“ ist knapp 200 Meter lang.

BBG weitet Management auf über 30 Bulker aus

••• Insgesamt 14 Schiffe umfasst die Serie von Ultramax-Carriern, für deren technisches und operatives Management die BBG Bremer Be-reederungsgesellschaft zuständig ist. Das achte Schiff, die „Nautical Lucia“, wurde gerade an den Eigentümer, die Nautical Bulk Holding (Hamilton/

Bermuda), ausgeliefert. Die restlichen sechs Exemplare sollen bis Jahresende folgen. Die BBG, die auch die Bauaufsicht über die auf einer chinesischen Werft gebauten Bulker übernommen hat, ist eine Beteiligung der Münchener Conti-Gruppe.

www.bbg-shipmanagement.com

Foto: BBG

Hammonia Reederei managt Schwergut-Frachter

••• Die Hamburger Hammonia Reederei übernimmt das technische Schiffsmanagement für sechs Ecolift-F 900-Schwergutfrachter. Die Schiffe, die auf den beiden chinesischen Werften Hudong und Huangpu Wenchong gebaut werden, gehen in Langzeitcharter an das US-Unternehmen Intermarine. Eigentümer ist die staatliche chinesische Reederei CSSC. Die insgesamt zwölf Krane liefert das Unternehmen MacGregor, das zur finnischen Cargotec-Gruppe gehört. Sie kommen je Schiff auf eine kombinierte Tragfähigkeit von 900 Tonnen. Die Auslieferung der 13.300-TDW-Schiffe erfolgt ab Sommer 2017. Es bestehen Optionen für weitere vier baugleiche Schiffe. Die Hammonia-Flotte umfasst rund 60 Schiffe, der Großteil davon Containerfrachter.

www.hammonia-reederei.de



Foto: Santos GLNG

Größtes globales LNG-Event in Australien

••• Mit dem Einsatz von verflüssigtem Erdgas als Treibstoff setzt sich die Schifffahrt intensiv auseinander. LNG gilt als ein möglicher Königsweg, um auch künftige Umweltanforderungen zu meistern. Reedereien denken über Investitionen nach, Häfen stehen vor Entscheidungen zum Infrastrukturausbau, Regierungen arbeiten an Konzepten zur Förderung der umweltfreundlichen Technologie (s. S. 11).

Geballte Informationen zum Thema bietet das größte LNG-Event weltweit, das

vom 11. bis zum 15. April im australischen Perth stattfindet: die Konferenzmesse LNG 18.

Außer den Einsatzmöglichkeiten in der Schifffahrt widmen sich die Experten dort auch den Themen Ressourcen, Produktion, Lagerung und Transport. Auch Umwelt- und Sicherheitsfragen stehen auf dem Programm. Die Veranstalter erwarten mehr als 250 Aussteller aus 60 Ländern und über 5.000 Teilnehmer. Australien ist ein wichtiger Produktionsstandort für LNG.

www.lng18.org



Flexibilität.

Der Seetransport von LNG hat gegenüber Pipelines Vorteile.



Foto: BBS

Erfolgreich. Fünf künftige technische Wachoffiziere erhielten Ende Januar das Zeugnis zum Ausbilder in der Seeschifffahrt von der BBS überreicht (v.l.n.r.): Sven Wagner, Delf Tamke, Jan Philipp Hosemann, Michael Bontjer und Tim-Erik Arends mit Holger Jäde (Geschäftsführer der BBS).

Zeugnis für Ausbilder in der Seeschifffahrt

••• Erneut konnte die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. (BBS) als zuständige Stelle für die Berufsbildung in der Seeschifffahrt die Befähigung zum Ausbilder in der Seeschifffahrt aussprechen.

Diese zusätzliche Kompetenz können Studenten im Rahmen der zweijährigen Fachschule (Befähigungszeugnis zum Tech-

nischen Wachoffizier) erwerben. Dafür wurde in Zusammenarbeit mit der Staatlichen Seefahrtsschule Cuxhaven ein seefahrtbezogener Ausbildungsrahmen erstellt. Das gibt angehenden Offizieren die Chance, ihre berufs- und arbeitspädagogische Qualifikation gemäß Ausbilder-Eignungsverordnung zu belegen.

www.berufsbildung-see.de



| **Berufsstart** | Die Schiffsmechaniker-Ausbildung ist für viele ein guter Einstieg in eine seemännische Laufbahn. Bei Schleppreedereien wie Bugsier steht dabei auch ein Einsatz auf der von der Bundesregierung gecharterten „Nordic“ auf dem Programm. Text und Fotos: Peter Andryszak

Ernstfall Ausbildung



An einem frühen Januarmorgen fällt bei einem Tanker auf der Nordsee die Hauptmaschine aus. Das Schiff treibt samt Crew und ohne Ladung fortan etwa 18 Seemeilen nördlich vor Norderney. Gleichzeitig herrschen im Seegebiet zwischen sechs und acht Meter hohe Wellen bei bis zu zehn Windstärken.

Ein Fall für das Havariekommando in Cuxhaven, eine gemeinsame Einrichtung von Bund und Küstenländern zur Koordinierung des staatlichen Unfallmanagements. Die entsendet sogleich mehrere Schlepper zu dem 183 Meter langen und 32 Meter breiten Havaristen, um eine

Schleppverbindung aufzubauen. Das Ziel: auf hoher See die Verbindung so lange wie nötig halten und damit sicher verhindern, dass der Tanker weiter auf die Küste zu treibt.

| Hohe Leistung | Eine Übung? Nein! Sondern vor knapp einem Jahr mit dem unter Marshall-Islands-Flagge laufenden Chemikalientanker „Silva Carla“ so geschehen – und dank des Einsatzes glimpflich ausgegangen. Ähnlich wie der bislang ungeklärte Brand Ende Mai letzten Jahres im Frachtraum des mit 6.000 Tonnen Düngemittel beladenen Frachtschiffes

„Purple Beach“ vor Helgoland. In solchen Momenten wird deutlich: Vor der niedersächsischen Nordseeküste verläuft eine der weltweit meistbefahrenen Seefahrtsstraßen.

Und auch bei Nutzung von modernster Technik bleibt es nicht aus, dass immer mal wieder ein Seeschiff in Schwierigkeiten gerät und unmittelbar Hilfe benötigt. Genau seit fünf Jahren – und damit zur Halbzeit seiner Charter durch die Bundesregierung – wird bei diesen und anderen Havarien die „Nordic“ gerufen. Der Notschlepper liegt normalerweise rund zehn Seemeilen vor Norderney in →



→ Alarmbereitschaft vor Anker und geht spätestens ab acht Windstärken in freie Patrouillenfahrt durch die Deutsche Bucht. Der eigens für hohe Schleppleistung entwickelte Neubau wurde von der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Küstenschutz, einem Zusammenschluss der Hamburger Reedereien Bugsier und Fairplay Towage, in Auftrag gegeben.

| Spezialisten an Bord | Die ARGE konnte sich bei der europaweiten Ausschreibung des Bundesverkehrsministeriums durchsetzen, als es darum ging, die 1969 gebaute und vom Bund seit 1996 als Not-

schlepper gecharterte „Oceanic“ zu ersetzen.

Die „Nordic“ hat den bewährten Bergungsschlepper am 1. Januar 2011 abgelöst und ist mit 201 Tonnen Pfahlzug („Oceanic“: 179 Tonnen) und einer Geschwindigkeit von 19,5 Knoten bei sechs Meter Tiefgang stärker als ihre Vorgängerin. Außerdem ist der unter deutscher Flagge fahrende Schlepper als weltweit einziges Schiff außenluftunabhängig für den Einsatz in giftiger und explosiver Atmosphäre geeignet. Die „Nordic“ und ihre hoch spezialisierte Besatzung (zwölf Mann plus vier Mann Boarding-Team)

haben bereits einige Einsätze hinter sich gebracht.

Wirklich bei ihrer Arbeit zu sehen ist die „Nordic“ für die Öffentlichkeit aber fast nie. Beobachtet werden kann sie, abgesehen von mancher Bootstour vor Norderney, einzig alle drei Wochen mittwochs in Cuxhaven, wenn die Mannschaft wechselt, Müll abgegeben wird und frische Versorgungsgüter an Bord kommen.

Ansonsten befindet sich der Notschlepper ohne Unterbrechung immer auf See – bei jedem Wetter und jedem Wellengang. Was kaum jemand weiß: Neben ihrer wichtigen Schutzfunktio-



on übernimmt die „Nordic“ auch eine wichtige Rolle in Sachen maritimer Ausbildung.

| Attraktiver Ausbildungsplatz | „Wir fördern und wir fordern“ – das prägnante Motto hat sich die Reederei Bugsier als Ausbildungsunternehmen auf die Fahne geschrieben. Dazu zählt auch ein nicht überall übliches Engagement: die fundierte Ausbildung von Schiffsmechanikern – ein Berufsbild, das vor allem auf Spezialschiffen wie Schleppern und Offshore-Versorgern gefragt ist und auch als ideale Basis für eine weitere Karriere als

Nautischer oder Technischer Offizier gilt (s. Kästen ab S. 18).

Exzellente Ausbildung bei Bugsier? Die „Nordic“ ist von Anfang an praktische Ausbildungsstelle für bis zu zehn Auszubildende. „Die Nutzung des Notenschleppers als Ausbildungsschiff ist nur möglich, weil der Auftraggeber, die Bundesregierung, das im Rahmen der Charter zulässt“, sagt Bugsier-Geschäftsführer Jan-Wilhelm Schuchmann.

Die dafür notwendigen erheblichen Investitionskosten wurden, da sie vom Charterer für die Durchführung der eigentlichen Aufgabe als Notschlep- ➔

Technisches Meisterwerk: der Notschlepper „Nordic“

„Notschleppen“ ist die Hilfeleistung eines vom Bund vorgehaltenen Schleppschiffs, das zu einem in der See manövrierunfähig treibenden Schiff eine Schleppverbindung herstellt und es damit in See hält oder verschleppt. Dieses „kontrollierte Driften“ wird betrieben, bis die Manövrierfähigkeit des Havaristen wiederhergestellt ist, ihn kommerzielle Bergungsschlepper gefahrlos übernehmen können oder die Gefahr (z.B. einer Strandung) gebannt ist.

Länge: 78 m; Breite: 16,40 m;
Tiefgang: 6 (max. 6,6) m
BRT: 3.300 t
Pfehlzug: 201 t (6 m Tiefg.)
Geschwindigkeit: 19,8 kn
Baujahr: 2010
Besatzung: 12 + 4 Boarding-Team
Bauwerft: Peene-Werft, Wolgast, Deutschland
Klasse: GL + 100 A5 TUG
IW + MC AUT FiFi 1 „Ge-eignet für den Einsatz in gefährlicher Atmosphäre“
Hauptmotoren: 2 x MTU 20 V 8000 à 8.600 kW
Hilfsmotoren: 2 x MTU 12 V 4000 à 1.140 kW, 1 x MAN D2866 E20 mit 115 kW, 1 x

MTU 8 V 2000 mit 332 kW
Reichweite: 28 Tage
Antrieb: 2 x Verstellpropeller, 2 x Bugstrahler 800 kW, 1 x Heckstrahler 800 kW, 2 x Aktiv-Ruder
Schleppwinde: 2 x elektrohydraulische Schleppwin-

den SWL 250 t, Bremschaltekraft 500 t
Löschtechnik: FiFi 1, 2 x Teleskopmasten à 1200 m³/h, Wurfweite 120 m, Wurfhöhe 40 m, 2 x Feuerlöschpumpen à à 1500 m³/h.





KARRIEREN IN DER

**SCHIFFS-
MECHANIKER/
-IN**

SEESCHIFFFAHRT

Aufgaben

••• Sie bedienen, reparieren und warten die technischen Anlagen, Maschinen und Sicherheitseinrichtungen an Bord. Außerdem übernehmen sie Wachdienste auf der Kommandobrücke und im Maschinenraum – und halten Rettungsgeräte betriebsbereit. Damit leisten sie einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit und zum wirtschaftlichen Erfolg des Seetransports. Schiffsmechaniker arbeiten außer bei Reedereien auch bei Hafen- und Schiffbaubetrieben.

Voraussetzung

••• Bewerber müssen mindestens 16 Jahre alt sein. Minderjährige brauchen bei der Bewerbung eine Einverständniserklärung der Eltern für eine Berufsausbildung in der Seeschiffahrt. Genommen wird nur, wer die Seediensttauglichkeit für den Decks- und Maschinendienst vorweisen kann und mindestens einen Hauptschulabschluss in der Tasche hat. Gute Noten in Mathematik und Physik sowie handwerkliches Geschick und technisches Interesse erhöhen die Chancen.

Ausbildung

••• Die Ausbildung eignet sich für alle Schulabschlüsse und dauert drei Jahre. Bei sehr guten Leistungen oder Fachhochschulreife bzw. Abitur ist eine Verkürzung auf 30 Monate möglich. Der praktische Teil der Ausbildung erfolgt auf Seeschiffen, die Theorie an einer Seemannsschule. Der Blockunterricht findet an den Seemännischen Berufsschulen in Rostock, Travemünde oder Elsfleth statt. Für viele ist die Ausbildung der erste Schritt auf der maritimen Karriereleiter.



→ per nicht gefordert sind, komplett von den Partnern der ARGE Küstenschutz getragen. Dazu zählen zum Beispiel das zusätzliche Ausbildungsdeck mit einem Mehrzweckraum für den Theorieunterricht und Unterkünfte für die Azubis und ihren Ausbilder.

Außerdem gibt es eine umfangreich ausgestattete Ausbildungswerkstatt, in der Unterricht unabhängig vom Bordbetrieb stattfinden kann. „Sogar die Brücke unseres Notschleppers ist so konzipiert, dass sie für die Ausbildung besonders gut geeignet ist“, erläutert Bugsier-Ausbil-

dungsoffizier Rene Pätzold. „Hier können das Steuern, die Arbeit an der Seekarte und andere Wacharbeiten intensiv geübt werden.“

In der hochwertigen Ausbildung eigener Leute sehen viele Schleppreedereien eine wichtige Voraussetzung dafür, ihre Personalqualität nachhaltig auf hohem Niveau zu halten. Dieser Erkenntnis ließ die Bugsier-Reederei schon im September 2003 Taten folgen. Sie richtete zehn Ausbildungsplätze für den Beruf des Schiffsmechanikers ein. In den beiden Folgejahren kamen noch je zehn weitere Plätze hinzu.

Eine Investition, mit der die Reederei beste Erfahrungen gemacht hat. Ihre Absolventen glänzen nicht nur mit überdurchschnittlich guten Prüfungsergebnissen, sondern erweisen sich auch in der späteren Teamarbeit als überaus kompetent und motiviert.

| Erfolgreiche Initiative | Das veranlasste Bugsier zu einem weiteren Schritt. Die Hamburger schlossen mit anderen Schleppreedereien, darunter Petersen & Albers/Hamburg, Fairplay Towage/Hamburg und Emders Schlepp Betrieb/Leer, im Jahr 2005 →

KARRIEREN IN DER

LEITER/-IN
DER
MASCHINEN-
ANLAGE

SEESCHIFFFAHRT

Aufgaben

••• Der Leiter der Maschinenanlage ist die rechte Hand des Kapitäns und die absolute Autorität an Bord, wenn es um Fragen des technischen Schiffsbetriebs geht. Er sorgt für die Sicherheit der Maschinen und einen reibungslosen Ablauf des Betriebs im Rahmen internationaler Regeln und Gesetze. Als Leiter muss er sein Team führen und Entscheidungen im technischen Bereich treffen können. Auch Verhandlungen mit Fremdfirmen fallen in seinen Aufgabenbereich.

Voraussetzung

••• Für angehende Chiefs ist eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker Pflicht (oder eine Ausbildung zum Facharbeiter in einem Metall- oder Elektroberuf und 12 Monate Fahrtzeit im Maschinendienst). Wer die Realschule absolviert hat, braucht nur die Ausbildung „Schiffsbetriebstechnischer Assistent“ an einer Berufsfachschule plus ein Jahr Fahrtzeit im Maschinendienst. Mit Abitur oder Fachhochschulreife reicht auch eine 18-monatige Ausbildung als Technischer Offiziersassistent.

Ausbildung

••• Schritt für Schritt zum Chief: Die Laufbahn beginnt beim Technischen Schiffsoffizier. In dieser Funktion muss ein Anwärter mindestens zwölf Monate lang fahren, bevor er das Patent „Zweiter Technischer Wachoffizier“ erhalten kann. Um das Befähigungszeugnis als Leiter der Maschinenanlage zu bekommen, müssen mindestens 24 Monate als Zweiter Technischer Offizier bzw. mindestens 36 Monate als Technischer Offizier in verantwortlicher Stellung gefahren werden.

→ ein Ausbildungsbündnis: Zwei Lehrstellen pro Reederei und Jahr sind seitdem bis heute in einer zweiten Ausbildungsgruppe fest reserviert und können von den fünf Mitgliedern nach Bedarf in Anspruch genommen werden.

Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker dauert etwa drei Jahre. Nach dem ersten Berufsschulblock an der Seemannsschule fahren die jungen Leute zunächst in Gruppen mehrere Monate auf der „Nordic“. Nach dem zweiten Schulzeitblock und bestandener Zwischenprüfung werden sie dann auf den See- und Ha-

fenschleppern oder Offshore-Versorgern ihrer Reedereien eingesetzt und weiter qualifiziert.

Hier auf der „Nordic“ haben die jungen Leute nun die Chance sich intensiv vorzubereiten und dabei im ersten Jahr über 21 Wochen vom Know-how der festen Besatzungsmitglieder zu profitieren. Von ihnen können sie immer wieder in Übungen und Einsätzen die („handwerklichen“) Besonderheiten in Erfahrung bringen, die für die Durchführung von Hilfeleistungen auf See erforderlich sind. Eine Bestätigung für die Qualität ihres

Ausbildungskonzeptes bekam die Reederei Bugsier erst im März vergangenen Jahres: Sie wurde im Rahmen des Bremer Schifffahrtskongresses durch die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. als „Exzellenter Ausbildungsbetrieb 2015“ ausgezeichnet.

| Breites Spektrum | Für die Azubis steht an Bord der „Nordic“ erst einmal eine grundlegende Einführung an. Dabei geht es etwa um den Gebrauch von Rettungsmitteln und das richtige Verhalten an Bord, aber auch um scheinbar bana-



KARRIEREN IN DER

KAPITÄN/
KAPITÄNIN

SEESCHIFFFAHRT

Aufgaben

••• Er ist der unumstrittene Chef an Bord. Von seinem Geschick auf der Brücke ist der Erfolg der gesamten Mission abhängig. Der Kapitän navigiert und hält das Schiff mit seiner millionenschweren Ladung auf Kurs und ist dafür verantwortlich, dass Fahr- und Lieferpläne eingehalten werden. Außerdem plant er mit seinen Offizieren sämtliche Arbeiten im Schiffsbetrieb. Kapitäne haben die Personalhoheit an Bord – sind also für Wohl und Wehe der Mannschaft zuständig.

Voraussetzung

••• Führungsqualität, Verantwortungsbewusstsein, Belastbarkeit und diplomatisches Geschick: Als Kapitän braucht man ein ausgesprochen dickes Fell und einen kühlen Kopf. Eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker, eine Ausbildung zum „schiffsbetriebstechnischen Assistenten“ und 12 Monate Fahrtzeit (Realschulabschluss) oder eine 12-monatige Ausbildung als Nautischer Offiziersassistent (Abitur oder FH-Reife) ebnen den Weg in das höchste Amt an Bord eines Schiffs.

Ausbildung

••• Nautiker erwerben nach dem erfolgreichen Abschluss der Fachhochschule oder Fachschule zunächst das Befähigungszeugnis „Nautischer Wachoffizier“. Danach müssen sie mindestens zwölf Monate lang fahren, bevor sie das Patent „Erster Nautischer Offizier“ erhalten können. Anschließend fahren sie entweder ein Jahr als Erster Nautischer Offizier oder weitere 24 Monate als Nautischer Wachoffizier. Nur mit diesem Erfahrungsschatz können Nautiker das Kapitänspatent erhalten.

le Haushaltstechniken. Erste praktische Aufgabe an Bord: den eigenen Seesack nähen! „Wenn unsere Jungs dann im zweiten Ausbildungsjahr jeweils zu zweit auf die Hafenschlepper kommen und im dritten Jahr Seeschlepper, Kran und Pontons kennenlernen, sind ihnen alle grundlegenden Tätigkeiten aus der erlebten Praxis heraus bekannt“, sagt ihr Ausbilder nicht ohne Stolz. Bei diesem Schulungsspektrum überrascht es kaum, dass die jungen Seeleute von den Reedereien meist „mit Kusshand“ übernommen werden.

Im Rahmen der von Bugsier initiierten Ausbildungsgemeinschaft haben mittlerweile rund 200 Schiffsmechaniker erfolgreich ihren Abschluss gemacht. Zum zehnjährigen Jubiläum der Initiative war Uwe Beckmeyer, seit 2003 Schirmherr dieser Ausbildungsgemeinschaft und heute Maritimer Koordinator der Bundesregierung, voll des Lobes: „Die beteiligten Reedereien erfüllen nicht nur ihren vereinbarten staatlichen Auftrag, sondern haben darüber hinaus ein vorbildliches Ausbildungsschiff geschaffen.“ |●●●

KARRIEREN IN DER

**SCHIFF-
FAHRTS-
KAUFMANN/
-FRAU**

SEESCHIFFFAHRT

Aufgaben

●●● Sie sind die Seeleute an Land. Von dort steuern sie die Durchführung aller Aufgaben, die mit der Ausrüstung, dem Betrieb und dem Einsatz von Seeschiffen verbunden sind. Die Abfertigung von Schiffen im Hafen, die Buchung von Stückgutladungen, die Bearbeitung von Schadens- und Versicherungsfällen: Die Aufgaben sind vielfältig. Schifffahrtskaufleute stehen in Kontakt mit Kunden, Lieferanten, Bordpersonal und anderen Dienstleistern aus aller Welt.

Voraussetzung/Ausbildung

●●● Verhandlungssicheres Englisch ist für diesen Job ebenso Voraussetzung wie ein Realschulabschluss bzw. mittlere Reife, Fachabitur oder Abitur. Die Ausbildung findet bei einer Reederei statt und dauert drei Jahre (kann je nach Vorbildung auf zweieinhalb bzw. zwei Jahre verkürzt werden). Der/die Schifffahrtskaufmann/-frau fängt als Azubi in einer Reederei, einer Schiffsmaklerei oder bei einem Linienagenten an und wird praktisch und theoretisch qualifiziert.

Infos und Adressen

●●● 2014 haben 441 junge Menschen eine Karriere an Bord oder an Land begonnen, rund 500 Schiffe sind als Ausbildungsschiffe anerkannt. Alle Informationen zum Thema sowie ein Verzeichnis aller Seefahrt- und Fachschulen finden Sie online auf der Ausbildungswebseite des VDR:



www.ichfahrzursee.de

| Felix Geginat | „Klar, dass ich später ‚Meer‘ sehen will“

••• In den acht Wochen habe ich jeden Winkel und jede Ecke des unfassbaren Containerschiffes kennengelernt. Highlights waren auf jeden Fall das Steuern in die Gatún-Schleusen im Panamakanal und meine Äquatortaufe (...). Danken möchte ich für diese großartige Zeit der lieben, erklärungsfreudigen Crew, unserem coolen Ausbilder, der Reederei Hapag-Lloyd für den organisatorischen Aufwand sowie dem VDR, welcher es jungen Menschen ermöglicht, mal über den Tellerrand hinauszublicken. „Glasgow Express“, Reederei Hapag-Lloyd (Hamburg)



Seeluft schnuppern

| **Erfahrung** | Praktikum an Bord – Impressionen aus der vergangenen Saison des VDR-Ferienfahrerprogramms.

Wie ist das Leben an Bord? Wie ist es, seinen Arbeitsplatz immer dabeizuhaben? Wie kommt man mit den ausländischen Kollegen zurecht – und werde ich vielleicht seekrank? Um solche Fragen zu beantworten und Schülerinnen und Schülern allgemeinbildender Schulen ab 16 Jahren einen Einblick in die Arbeit und das Leben an Bord zu ermöglichen, gibt es das Ferienfahrer-Programm in den Sommerferien.

Viele der Mitgliedsunternehmen des Verbands Deutscher Reeder (VDR) beteiligen sich daran und stellen Plätze an Bord zur Verfügung. Die Schiffs-



reisen können nur eine Woche oder die gesamten Ferien dauern. Ob Schlepper, Fähre oder großes Containerschiff – jedes Handelsschiff bietet einen einmaligen Einblick in ein ungewöhnliches Berufsfeld.

Die Praktikumsberichte zeigen: Das Ergebnis dieses Programms ist immer ein Gewinn. Heraus kommt eine klare und fundierte Entscheidung – oft für, manchmal gegen eine Karriere in der Seeschifffahrt. |••

Jetzt anmelden!

••• Alle Infos zum VDR-Ferienfahrerprogramm unter <http://bit.ly/ferienfahrer> und bei Manuela Waßmann, wassmann@reederverband.de



| Paul Pultke | „Eine unvergessliche Erfahrung!“

••• In diesen Tagen bekamen wir dann die ersten Unwetterwarnungen, bis dann in Xiamen klar war, dass wir auf einen heftigen Taifun treffen würden. Wir Trainees fanden das aber gar nicht so schlimm, schließlich würden wir erst nach richtigem Seegang wissen, ob ein Beruf auf einem Schiff infrage kommen würde. (...) Das Praktikum könnte für mich tatsächlich der Auftakt für eine berufliche Zukunft in diesem spannenden Tätigkeitsfeld auf See oder an Land sein. „Santa Rita“, Reederei Hamburg Süd (Hamburg)





| Lennart Stahl | „Wahnsinnig breiter Einblick“

••• Mir haben diese fast drei Wochen Praktikum extrem viel gebracht. Zum einen die nautischen und seemännischen Erfahrungen, zum anderen aber auch die große Selbstständigkeit. Nach einer Woche verging die Zeit wie im Flug, ich gewöhnte mich immer mehr an die Umstände, die für mich zuerst wie eine neue Welt waren, konnte immer mehr helfen und es so auch immer mehr genießen. Ich würde dieses Praktikum und auch das Ferienfahrer-Programm sofort ohne Bedenken weiterempfehlen. **„Bugsier 7“, Reederei Bugsier (Hamburg)**



| Olivia Schulze | „Möchte zur See fahren“

••• Nach und nach wurden wir dann in den Arbeitsalltag integriert. Ich habe geschraubt, Teile gesäubert, Wasser auf seine Bestandteile kontrolliert oder einfach bei den Arbeiten assistiert. Es wurde immer alles erklärt, Fragen wurden umfassend beantwortet. Auf der Brücke zu sein, stellte sich für mich als das Highlight heraus.

Wir fungierten als Ausguck, schrieben unser eigenes Trainee-Logbuch, machten Wetterberichte und Peilungen von Fahrzeugen oder Himmelsobjekten und werteten diese aus. Eine Reise, die ich nie vergessen werde. Meine erste, aber mit Sicherheit nicht meine letzte! **„Kuala Lumpur Express“, Reederei Hapag-Lloyd (Hamburg)**



| Marc Hoischen | „An Bord sehr wohlgefühlt“

••• Ich habe nun einen genauen Eindruck davon, wie es ist, auf einem Schiff zu leben. Die Crew war stets freundlich, hilfsbereit und immer sehr auf meine Sicherheit bedacht. Zudem habe ich viel gelernt: Ich weiß nun schon einiges über das Radar, die COLREG (zur Kollisionsvermeidung), die Aufgaben der Crew im Hafen und auf See sowie über den Maschinenraum. Ich freue mich schon darauf, nach meinem Abitur wieder an Bord eines Schiffes zu gehen. **„Frisia Bonn“, Reederei Hartmann (Leer)**



| Rasmus Fokuhl | „Jagd nach einem Kindheitstraum?“

••• Die Besatzung ist sehr freundlich und hilfsbereit. Das Englisch an Bord ist deutlich besser als erwartet, vor allem beim Kapitän (...) Heute habe ich das erste Mal daran gezweifelt, ob ich wirklich zur See fahren will oder ob ich nur einem Kindheitstraum hinterherjage. (...) Nach einigen Minuten hat der Lotse dann den Kapitän gefragt, ob ich nicht steuern könne, was ich dann durfte. Zunächst sollte ich einige Zeit einen Kurs halten. **„Wilson Cardiff“, Wessels Reederei (Haren/Ems)**



Netzwerkerin. Dagmar Klenk von der Reederei Harmstorf ist seit September 2014 1. Vorsitzende von WISTA Germany.

„Eine Frage der Unternehmenskultur“



| Frauenpower | Dagmar Klenk, 1. Vorsitzende von WISTA Germany, über die Bedeutung von Frauen für die maritime Wirtschaft. Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Oliver Lohrengel

? Erst 2008 wurde der Begriff „Kapitänin“ im Duden aufgenommen. Derzeit fahren auf deutschen Seeschiffen nach VDR-Angaben 11 Kapitäninnen und 90 Nautische und Technische Offiziere. Sehen Sie einen positiven Trend?

Dagmar Klenk: Gemessen daran, dass es 1979 gerade mal zwei Kapitäninnen gab: eindeutig ja! Insgesamt ist hier schon eine erfreuliche Entwicklung festzustellen, gerade was das Interesse junger Frauen am Thema maritime Ausbildung betrifft. Lange gab es in der Branche Vorbehalte – etwa, dass Frauen für den schweren Job zu zart besaitet seien. Aber angesichts der zunehmenden Automatisierung an Bord spielt es keine entscheidende Rolle mehr, wie viele Kilos man schleppen kann. Wichtig ist, dass sich in den Köpfen durchsetzt, dass Frauen hervorragende Arbeit leisten können. Bewusstsein drückt sich in Sprache aus – dass es mittlerweile das Wort Kapitänin gibt, ist da ein positives Zeichen.

? An Land ist man schon weiter. Gerade sind die beiden besten Schiff-

fahrtskaufleute ausgezeichnet worden. Es waren zwei junge Frauen – typisch?

Klenk: Seit Jahren nimmt die Anzahl der Auszubildenden zur Schifffahrtskauffrau zu – sie stellen mittlerweile fast die Hälfte eines Jahrgangs. Es ist nur normal, dass weibliche Absolventinnen da auch an der Spitze liegen – so wie ja Mädchen häufig schon in der Schule. Junge Frauen stellen hier wie in anderen Branchen ihre fachliche Kompetenz und Leistung unter Beweis.

? Würden Sie Frauen zu einem Beruf im maritimen Sektor raten?

Klenk: Auf jeden Fall! Das ist ein spannendes und vielfältiges Arbeitsfeld voller interessanter Möglichkeiten. Die maritime Branche bietet ganz unterschiedliche Betätigungsfelder – sei es in einer Reederei an Land oder auf See, sei es in der Zulieferindustrie oder im Bereich Finanzen. Dazu kommt das hohe Maß an Internationalität.

Trotz Schifffahrtskrise werden Frauen weiter gebraucht. Es ist sicher kein Zufall, dass infolge der notwendigen Restrukturierungen vieler deutscher Reedereien seit 2008 zunehmend auch Frauen als Querein-

steigerinnen in Führungspositionen gelangen, die über keine klassische Schifffahrtsausbildung verfügen, sondern über einen akademischen Abschluss. Das bringt neue Sichtweisen in die Branche.

? Worin sehen Sie die größten Karrierehemmnisse für Frauen in der Männerdomäne maritime Wirtschaft?

Klenk: Männerdomäne hin oder her: Dabei wird leicht vergessen, dass bereits heute der Anteil der Frauen in qualifizierten Jobs erheblich ist – jedenfalls auf internationaler Ebene. Werfen Sie mal einen Blick über die Landesgrenzen: In niederländischen und skandinavischen Reedereien sind Frauen bereits sehr gut repräsentiert.

Nichtsdestotrotz fehlt teilweise noch das Vertrauen, dass Frauen den Job genauso gut erledigen können wie Männer. Und richtig ist auch: In der maritimen Arbeitswelt fördern und unterstützen Männer überwiegend Männer. Unser Angebot als WISTA sehen wir durchaus als zeitgemäße Antwort auf diese überkommenen Strukturen. Häufig hilft es schon, wenn man als Frau nicht allein auf weiter Flur

steht, sondern Mitstreiterinnen hat. Das gilt an Land wie auf See.

? **Bleibt Vereinbarkeit von Beruf und Familie der Knackpunkt?**

Klenk: Mehrere Monate auf See zu sein, erfordert eine gute Organisation und Unterstützung durch den Partner. Viele Offiziere orientieren sich deshalb schon bald Richtung Land. Manche streben volle Erwerbstätigkeit und Karrierechancen an, andere wünschen sich zeitweise eine Begrenzung der Arbeitszeit zugunsten der Familie. Doch in unserer Branche herrscht mitunter noch eine Präsenzkultur – nach dem Motto: Wer lange im Büro ist, arbeitet auch viel. Flexible Arbeitszeitmodelle, aber auch das Arbeiten von zu Hause aus – technisch ja kein Problem – helfen Familien sehr.

Das erfordert aber ein tief greifendes Umdenken. Individuelle Lösungen und Ideen sind gefragt. Hier sind andere Länder, z.B. in Nordeuropa, weiter – auch in der maritimen Branche. Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie ist übrigens kein Frauenthema: Immer mehr Väter möchten ihre Familienrolle nicht mehr auf die des reinen Versorgers reduziert sehen.

? **Was tut WISTA für Frauen in der maritimen Wirtschaft?**

Klenk: WISTA verhilft erfolgreichen Frauen in diesem Arbeitsfeld zu mehr Aufmerksamkeit, damit sie eine Vorbildfunktion für junge Menschen übernehmen. Wir bieten Frauen an, über unser Netzwerk Erfahrungen auszutauschen, sich weiterzuentwickeln und fortzubilden. WISTA pflegt Kontakte in der maritimen Wirtschaft, insbesondere auf unserer jährlich stattfindenden internationalen Konferenz.

WISTA Germany informiert – Stichwort Girl's Day – Schülerinnen über die Vielfalt maritimer Ausbildung, um Mädchen zu ermutigen und zu zeigen, dass Schifffahrt nicht nur männlich ist. Mittelfristig setzen wir auch auf Mentoren-Programme, bei denen erfahrene weibliche Führungskräfte Nachwuchs betreuen.

? **Bekommt WISTA Rückendeckung von der Branche?**

Klenk: Der VDR unterstützt uns, und wir wissen von etlichen Reedereien, dass sie weibliche Auszubildende ausdrücklich auf uns aufmerksam machen. Viele Reeder wie mein Chef Thomas Meier-Hedde stehen hinter der Idee und eröffnen uns WISTA-Vorstandsmitgliedern die notwendigen organisatorischen Freiräume. Auch aus der Unternehmensgruppe von



Dagmar Klenk

••• Dagmar Klenk managt bei der Hamburger Reederei Harmstorf u.a. das Safety-Department, ist also beispielsweise dafür verantwortlich, dass die Sicherheitseinrichtungen an Bord regelmäßig gewartet werden. Das Unternehmen gehört zur Bremer Schlüssel Reederei und betreibt derzeit 15 Containerfrachter. Geschäftsführer sind Thomas Meier-Hedde und Thorsten Thronicke.

WISTA

Die WOMEN's INTERNATIONAL SHIPPING & TRADING ASSOCIATION fördert seit mehr als 40 Jahren nationales und internationales Netzwerke unter weiblichen Fach- und Führungskräften aus der maritimen Wirtschaft. In Deutschland sind derzeit gut 80 Mitglieder aktiv – weltweit sind es 2.300 aus 34 Nationen. www.wista.net

VDR-Präsident Hartmann beispielsweise kommen immer wieder engagierte WISTA-Mitglieder. Das ist ganz offensichtlich auch eine Frage der Unternehmenskultur.

? **Der Bundesverkehrsminister hat im soeben vorgelegten nationalen Hafenkonzert die Bedeutung von Frauen für die Hafenwirtschaft betont. Hilft das?**

Klenk: Mit solchen Maßnahmen werden Denkprozesse angestoßen. Schon aus demografischen Gründen wird man in Zukunft nicht auf die Expertise und Kompetenz von gut ausgebildeten Frauen verzichten können. In der Hamburger Hafenwirtschaft sind nicht erst seit gestern einige Frauen in wichtigen Positionen. Wenn den Worten des Ministers hier Taten folgen und diese und weitere Frauen in dieses nationale Hafenkonzert effektiv mit einbezogen werden, kann das durchaus

ein hilfreicher Schritt in die Zukunft sein.

? **Beim Maritime Career Market auf der SMM steht das Thema Frauen im Fokus. Was erwarten Sie sich davon?**

Klenk: Es ist ein sehr gutes Signal, das Thema auf dieser eher technisch ausgerichteten Messe zu adressieren. Auch in der Zulieferindustrie arbeiten immer mehr Frauen und verfolgen ihre Karriere.

Wenn es gut läuft, könnte sich aus der Initiative eine weitere Möglichkeit entwickeln, wie Frauen mit interessanten Unternehmen in Kontakt treten können – und umgekehrt. Das eröffnet beiden Seiten die Chance, Kompetenzen einzubringen und Potenziale zu nutzen. Gerade erst hat eine Studie des Washingtoner Peterson Institute auf Basis von 22.000 Unternehmen in 91 Ländern ergeben, dass der Profit höher ausfällt, wenn mehr Frauen Leitungspositionen bekleiden. Das sollte sich auch die maritime Branche zunutze machen.

? **Auf der SMM zeichnet WISTA Germany die „Personality of the year 2016“ aus. Was ist der Hintergrund?**

Klenk: Wir möchten mit dem Award weibliche Persönlichkeiten herausstellen, die in Sachen Karriere und Engagement eine Vorbildfunktion in der maritimen Wirtschaft übernehmen, und damit andere ermutigen, sich hier ebenfalls einzubringen. Das strahlt positiv auf das Image der Branche ab. WISTA Germany hat sich ganz bewusst für die Preisverleihung anlässlich der internationalen Leitmesse SMM entschieden, um in diesem hochkarätigen Rahmen auf unser Netzwerk aufmerksam zu machen. Wir begleiten die SMM bereits seit vielen Jahren mit einem kleinen Abendempfang für unsere internationalen Mitglieder, die als Aussteller oder Gäste die Messe besuchen. |••

Maritime Career Market

••• Am 9. September findet im Rahmen der SMM der Maritime Career Market statt – die ideale Plattform, um Unternehmen der maritimen Wirtschaft mit Fach- und Nachwuchskräften zusammenzubringen sowie Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

www.smm-hamburg.com/mcm

Maritime
Career
Market





Im Dauereinsatz für die Sicherheit

| Gefahrenabwehr | Weltweit bedroht Piraterie weiterhin Schifffahrt und Seeleute. Das Risiko am Horn von Afrika bleibt hoch.

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) warnt davor, die Bedrohung der Seeschifffahrt durch Piraten am Horn von Afrika als erledigt zu betrachten. Der Piraterie-Bericht des Internationalen Schifffahrtsbüros (IMB) der Internationalen Handelskammer (ICC) für 2015 verzeichnet zwar im Hochrisiko-Gebiet vor Somalia keine neuen Angriffe durch Piraten. Dazu stellt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR, jedoch fest:

„Die Bedrohung durch Piraterie am Horn von Afrika gleicht einem Schwellbrand: Die Präsenz der Marinestreitkräfte im Golf von Aden und ihre Luftüberwachung – kombiniert mit den Schutzmaßnahmen der Reeder – nehmen den Verbrechern in Somalia erfolgreich den Sauerstoff. Sobald dieser Schutz nachlassen sollte und somit frische Luft an den Brandherd gerät, werden die Flammen schnell wieder auflodern. Der Beitrag der Deutschen Marine im Rahmen der EU-Mission ATALANTA ist für den Schutz unserer Seeleute von großer Bedeutung.“

Seit drei Jahren gab es in der Region keine neuen Entführungen von Seeleuten

durch Piraten. Grund ist der Einsatz der Marine und die Vorsorge an Bord der Handelsschiffe, vor allem die abschreckende Wirkung privater bewaffneter Sicherheitskräfte. Es befinden sich jedoch weiterhin 29 asiatische Seeleute in der Hand von Geiselnehmern in Somalia.

| Risiko konstant hoch | Die Zahl der weltweiten Piratenangriffe blieb in 2015 mit 246 konstant auf hohem Niveau (2014: 245). Ein Seemann kam dabei ums Leben, 14 weitere wurden verletzt. Die Zahl der Besatzungsmitglieder, die nach einem Überfall von ihren Schiffen an Land verschleppt wurden, hat sich von 9 auf 19 verdoppelt.



Eskorte.
Die Marine begleitet Handelsschiffe durch den Golf von Aden.

Die Geiselnahmen und auch die Tötung eines Seemannes erfolgten im Golf von Guinea, vor Nigeria und Ghana. In der Region gibt es keinen zuverlässigen Schutz durch die Marinen und Küstenwachen der Anrainerstaaten. Darüber hinaus dürfen die Reedereien ihre Schiffe nicht mit ihren eigenen Sicherheitskräften beschützen, weil das die Küstenstaaten dort nicht zulassen.

„Die Bundesregierung muss sich über die Europäische Union dringend für die Zulassung privater bewaffneter Sicherheitskräfte an Bord unserer Schiffe durch die Anrainerstaaten am Golf von Guinea einsetzen“, sagte Ralf Nagel. „Darüber hinaus sind eine verlässliche Lagebilderstellung und der grenzüberschreitende Datenaustausch eine wichtige Unterstützung. Die bisherigen Ansätze dazu müssen stärker auch von Deutschland unterstützt werden.“

Die erfolgreiche Kooperation der Küstenstaaten in der Straße von Malakka in Südostasien – einem Hotspot für Raubüberfälle auf vorwiegend kleinere Schiffe – könnte Vorbild dafür sein. |●●●



Teampayer. Roelf Briese, hier in seinem Büro, versteht sich in seinem Unternehmen in erster Linie als Moderator.

Deutsche
Reeder
im Porträt

Maritimes Multitalent

| **Teil 6** | Kapitän, Schiffbauingenieur, Professor: Das alles war **Roelf Briese** schon, bevor er Reeder wurde. Sein Unternehmen in Leer managt aktuell rund 150 Mehrzweck- und Schwergutfrachter und ist damit die Nummer 1 an Deutschlands zweitgrößtem Schifffahrtsstandort. Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg



Wir müssen dringend Schiffe auflegen, um das Ratenniveau zu stabilisieren. Roelf Briese, Reeder

Nein, über Persönliches möchte Roelf Briese eigentlich nicht reden. Lieber über Inhalte: die Branche, den Markt. „Solche Artikel fokussieren immer zu stark auf eine Person“, sagt der Leeraner Reeder. Dabei sei der Aufstieg des Unternehmens zu einem der weltweit führenden Anbieter von Schwergut- und Mehrzweckfrachtern doch genauso der Leistung und dem Engagement der Kolleginnen und Kollegen zu verdanken. „Das ist eine Wachstumsgeschichte der ganzen Mannschaft“, betont der Reeder. Er sehe seine Rolle darin, die Kompetenzen zusammenzuführen und zu koordinieren. Dass das nicht einfach so dahingesagt ist, zeigt sich, wenn man Roelf Briese in der Firmenzentrale in Leers Hafenstraße besucht: Auf dem Weg in sein Büro begrüßt er jeden per Handschlag und gratuliert nebenbei noch einer sichtlich bewegten Mitarbeiterin nachträglich zum Geburtstag.

Briese ist SPD-Mitglied („eher untypisch für einen Reeder“), und da passt es, dass er seine Mitarbeiter an Schiffsprojekten beteiligt – selbst Auszubildende sind mit eigenem Geld „an Bord“. Das hat einen durchaus erwünschten Nebeneffekt: eine ausgesprochen hohe Identifikation mit dem Unternehmen. Einige seiner Führungskräfte sind schon weit über 20 Jahre im Unternehmen. „Personelle Kontinuität ist für uns wichtig.“ Die Erfahrung und die langjährigen Verbindungen zu Geschäftspartnern seien für den Erfolg von ebenso großer Bedeutung wie die „hohe Arbeitsintensität“ am Standort Leer.

Als Briese 1983 das erste Schiff erwarb, war er noch keine vierzig, hatte aber schon den einen oder anderen Karriereanstieg hinter sich: als Kapitän zur See gefahren, als Schiffbauingenieur und Werftkapitän bei den Thyssen Nordseewerken bei der Abgabe von Schiffsneubauten gearbeitet, als Professor im Fachbereich Seefahrt gelehrt. Doch schon länger faszinierte einige Absolventen der Seefachschule die Idee, unternehmerisch in die Schifffahrt einzusteigen – neben Briese unter anderem Alfred Hartmann, heute Se-

niorchef der ebenfalls in Leer beheimateten gleichnamigen Reederei und Präsident des Verbands Deutscher Reeder. Mit ihm ist Roelf Briese bis heute eng befreundet: „Wir haben uns damals gegenseitig geholfen, die ersten Schiffe zu erwerben.“

| Starkes Wachstum | Der Ursprungsgedanke war, neben der Lehrtätigkeit die Reederei eher nebenbei zu betreiben: „Ein, zwei Schiffe kannst du wohl machen.“ Doch das sei „gründlich danebengegangen“, sagt Roelf Briese lachend. In gut drei Jahrzehnten sind aus dem Projekt der Freunde die beiden größten Schifffahrtsunternehmen am Standort Leer geworden: Hartmann mit dem Fokus auf Containerschiffen und Gastankern, Briese spezialisiert auf Mehrzweck- und Schwergutfrachter. Rund 150 sind es aktuell, die über die ganze Welt verteilt im Einsatz sind.

Das ist für Roelf Briese der wichtigste Vorteil von Größe: „Kleine Reedereien sind zwar dicht dran an ihren Schiffen und deshalb bei den Betriebskosten oft wettbewerbsfähig, aber anders als wir können sie nicht überall sein.“ Wer sich mal auf dem Bildschirm im Großraumbüro die digitale Karte mit den aktuellen Standorten der von der Briese-Tochter BBC Chartering betriebenen Schiffe angeschaut hat, weiß, was er meint: Wenn irgendwo ein frischer Transportauftrag reinkommt, ist das nächste BBC-Schiff nicht weit. Durch eigene Befrachtung direkter Zugang zur Ladung, schnell vor Ort: Das ist in diesen Zeiten von unschätzbarem Vorteil.

Doch richtig gut läuft es auch für die weltweite Nummer 1 im Schwergutmarkt nicht: Überkapazitäten machen der Branche wie in nahezu allen Segmenten zu schaffen – obwohl sich Briese seit 2009 zurückgehalten und kaum neue Schiffe bestellt hat. Durch die Eingliederung jüngerer Tonnage von kleineren Reedereien gelang es gleichwohl, das Flottenalter zu halten. Doch im Gesamtmarkt wurde munter bestellt – und das Angebot wächst schneller als die Nachfrage. Dazu kommt die deutlich höhere Effizienz in den Häfen

– mit dem Effekt, dass Warte- und Liegezeiten sich verkürzen und dadurch noch mehr Tonnage zur Verfügung steht. „Ich habe in China mal 48 Bulker gezählt, die aufs Löschen gewartet haben – die Zeiten sind vorbei.“

Briese, der mit seinem Unternehmen schon so manche Krise umschiff hat, appelliert deshalb an seine Reederkollegen: „Wir müssen dringend Schiffe auflegen, um das Ratenniveau zu stabilisieren. Wir können nicht fatalistisch warten, bis alle vorhandenen Reserven verbraucht sind.“ Wenn beispielsweise ein Fünftel der Tonnage aus dem Markt ginge, ließe sich infolge der Verknappung des Angebots mit den restlichen Schiffen mehr Geld verdienen als vorher mit der ganzen Flotte – obendrein seien die Betriebskosten bei einem aufliegenden Schiff, verglichen mit einem aktivem verschwindend gering. Denkbar wäre, im Short-Sea-Verkehr anzufangen.

Vorbild könnten die Krabbenfischer der Nordsee-Anrainerstaaten sein, die sich 2011 mit katastrophalen Preisvorstellungen von zwei großen Händlern konfrontiert sahen: Die Kutter sind einfach nicht ausgelaufen. Kartellrechtlich gab es keine Einwände. Seitdem ist der Marktpreis stabil. „Ich biete sogar an, dass wir hier anfangen und damit ein Signal setzen“, sagt Briese. Das Argument, so eine Aktion könnten nur große Reedereien wie seine stemmen, lässt er nicht gelten: „Das kann man auch für kleine Marktteilnehmer fair runterrechnen.“ Briese glaubt, dass auch die Verlagerung des Preisrisikos auf höhere Preise hätten – und auch mehr zahlen könnten: „Wenn die eine Windenergieanlage im Wert von 2,6 Millionen verschiffen, machen 10.000 mehr Transportkosten nicht viel aus.“ Schon jetzt ziehe bei einigen Kunden das Argument, dass Sicherheit und Zuverlässigkeit ihren Preis haben.

| Hohe Kompetenz | Qualität ist für Briese ohnehin der entscheidende Faktor – und zugleich in großer Gefahr: „Der Standort Deutschland muss aufpassen, dass er seine maritime Kompetenz im Land und an



Profil: Roelf Briese

- Jahrgang 1944, Kapitän, Schiffbaustudium
- Unternehmensgründung: 1983
- Eigene Befrachtung (BBC, Briese Chartering)
- Das Unternehmen bereedert insgesamt 154 Schiffe, überwiegend Mehrzweck- und

Schwertgutfrachter, aber auch sechs Container- und sieben Forschungsschiffe (u.a. die neue „Sonne“). Insgesamt wurden in den vergangenen 30 Jahren bereits 153 Schiffe erfolgreich verkauft.

- Die Briese-Gruppe beschäftigt am Standort

Leer 366 Menschen, dazu kommen rund 200 bei den weltweiten Niederlassungen der BBC und etwa 2.400 Seeleute an Bord der Schiffe.

- Eine Tochter (Tiermedizin), zwei Söhne (Schiffbau, Maschinenbau), vier Enkel

www.briese.de

Bord behält“, sagt Briese. Beispiele wie Großbritannien oder die USA zeigten, dass es selbst mit Milliardenaufwand nicht gelinge, zu reaktivieren, was einmal verloren gegangen ist. Die seemannische Ausbildung hat für Briese in diesem Zusammenhang große Bedeutung – und bringt ausgezeichnete Ergebnisse: „Die jungen Leute sind richtig gut, wir sehen bei den Bewerbern in der Regel viel Verantwortungsbewusstsein und Engagement“, sagt der Reeder.

Ohnehin sind die deutschen Besatzungen für ihn die besten – rund 400 Seeleute aus Deutschland beschäftigt die Reederei, die Forschungsschiffahrt eingerechnet. Dort ist besonderes Know-how gefragt – die intensive Betreuung sei eine echte intellektuelle Herausforderung. Die Forschungsabteilung von Briese hat sich hier wiederholt in europaweiten Ausschreibungsverfahren

durchsetzen können – etwa beim neuen Hightech-Flaggschiff „Sonne“. Neben den Forschungsschiffen fahren noch vier weitere Schiffe unter deutscher Flagge. Wenn es unter aktiver Beteiligung des VDR gelungen ist, gravierende Wettbewerbsnachteile auszuräumen, will die Reederei weitere Schiffe zurückflagen.

| Wertschöpfung am Standort | Die wirtschaftliche Bedeutung der Schifffahrt strahlt stark auf andere Felder aus. Wenn Briese etwa einen Neubau plant, wird auch eine sogenannte Makers List erstellt. „60 bis 70 Prozent der Ausrüstung kommen aus Deutschland“, sagt Briese. Wie viel Wertschöpfung dahinter steht, zeigt das Beispiel Heavy Lifter: Vom Kaufpreis von rund 18 Millionen Dollar entfallen fast 20 Prozent auf die Krane, die z.B. von Liebherr in Rostock stammen. Weitere 35 Pro-

zent des Baupreises entfallen auf andere Einrichtungen und Ausrüstungen, die aus Deutschland kommen.

Wenn ein Frachter in Reichweite ist, schaut der gelernte Kapitän gelegentlich an Bord vorbei – schließlich ist er im nasen Element groß geworden. Aufgewachsen in bescheidenen Verhältnissen im kleinen ostfriesischen Fischerdorf Ditzum, sprang Roelf schon mit elf in den Sommerferien als Fischereigehilfe auf dem väterlichen Kutter ein. Und sogar während seiner Lehrtätigkeit an der Hochschule nutzte Briese jede freie Minute, um auf große Fahrt zu gehen.

| Sohn an Bord | So viele Freiheiten hat er heute nicht mehr. Das sei schon ein Nachteil am Unternehmertum: „Da bleibt viel auf der Strecke, im privaten wie im familiären Bereich.“ Viel mehr als zehn Tage im Jahr sei er selten rausgekommen. In naher Zukunft will er aber mehr Zeit für seine vier Enkel haben und die operative Verantwortung in die Hände seines Sohnes Wilke und der anderen Geschäftsführer legen.

Wilke Briese, Jahrgang 1980, der sich neuerdings auch im VDR-Verwaltungsrat engagiert, hat Schiffsbetriebstechnik und Schiffbau studiert – außerdem auch noch Software-Systemtechnik. „Der Bereich wird für Reedereien immer wichtiger. Ich bin froh dass er sich außer um Ausbildungsthemen auch um die Optimierung der betriebswirtschaftlichen Abläufe kümmert“, sagt Roelf Briese, in dessen Büro derzeit noch eine Menge Papier verarbeitet wird.

Mit der Betreuung der drei Stiftungsprofessuren an der Hochschule Emden/Leer wird er wohl weitermachen, wenn er in der Reederei kürzertritt. Und noch zwei weitere maritime Steckenpferde gibt es für den Ruhestand: den Fischkutter „Jan“, Baujahr 1963, und ein Segelboot mit Schwenkkiel, das er vor 33 Jahren komplett selbst realisiert hat: „Als Schiffbauer muss man einmal ein Schiff ganz allein bauen“, schmunzelt Briese. Der Mann ist eben ein echtes maritimes Multitalent. **|•••**

Expertise. Die Anforderungen an die Sicherheit von Schiffen steigen kontinuierlich.



Stets auf dem neuesten Stand

| Beratung | ClassNK unterstützt Reedereien im Rahmen von Schiffsnebauprojekten bei der Einhaltung der Sicherheits- und Umweltvorschriften.

In der Schiffbaubranche werden ständig neue Designs entwickelt und auf den Weltmeeren getestet. Doch neue Konzepte haben oft Kinderkrankheiten. Um sie abzustellen, wird das Praxiswissen von Klassifikationsgesellschaften benötigt. Nach Maßgabe der IACS- und IMO-Standards entwickeln sie ihre Konstruktionsregeln und aktualisieren sie gemäß immer wieder neuer internationaler Vorgaben. ClassNK geht in Sachen Design-Sicherheit noch einen Schritt weiter.

Das japanische Unternehmen passt seine Regeln nicht nur kontinuierlich an die internationalen Vorschriften an, sondern führt auch Schadensanalysen durch, um anhand der Ergebnisse die Sicherheit aller Schiffe mit Klasse ClassNK weiter zu optimieren. „Wir haben unsere Besichtigungsprotokolle über viele Jahre hinweg gesammelt und machen uns diesen Erfahrungsschatz zunutze. Im Bedarfsfall helfen uns diese Aufzeichnungen bei Schadensanalysen, Problemursachen zu identifizieren. Anhand der Ergebnisse verbessern wir unsere Regeln“, sagt Class-NK-Vorstand Yasushi Nakamura.

So hat ClassNK beispielsweise anhand der Untersuchungsergebnisse eines größeren Containerschiffsunfalls vorbeugend seine Regeln überarbeitet, um die statische Sicherheit großer Containerschiffe zu

verbessern. Die Regeln liegen derzeit dem Technik-Ausschuss von ClassNK zur Genehmigung vor. Sie gelten für Schiffsneubauten, die ab 1. April 2016 beauftragt werden. Dieser Vorgriff auf die einheitlichen Anforderungen (UR) S34 und S11A des internationalen Dachverbands der Klassifikationsgesellschaften IACS, die für alle ab 1. Juli 2016 beauftragten, von IACS-Mitgliedern klassifizierten Schiffsneubauten gelten, ist nur ein Beispiel für die Arbeit von ClassNK im Interesse erhöhter Sicherheit in der Schifffahrt. „Dank dieser Vorgehensweise sind wir in der Lage, rasch Gegenmaßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Schäden bei vergleichbaren Schiffsdesigns zu empfehlen. Wir machen alle Schiffe mit ClassNK dadurch sicherer“, betont Nakamura.

| Effizienter Prozess | Ein weiterer Schwerpunkt der Klassifikationsgesellschaft sind Maßnahmen zur verbesserten Einhaltung von Sicherheitsvorschriften. Im Dezember 2014 wurden von der IACS Änderungen der „Common Structural Rules for Bulk Carriers and Oil Tankers“ verabschiedet.

Um die Branche bei der Planung sicherer, mit den neuen Vorschriften konformer Schiffe zu unterstützen, hat ClassNK sein Tool „PrimeShip-HULL“ entwickelt. Diese umfassende Lösung für Schiffskonstruktoren sorgt dafür, dass bei der Projektierung von Schiffsneubauten die neuesten Vorschriften und Statik-Berechnungsanforderungen eingehalten werden. Durch leistungsfähige Schnittstellen zu gängigen CAD-Softwareprodukten einschließlich der populären 3-D-Konstruktionssoftware NAPA Steel wird der Konstruktionsprozess effizienter und weniger zeitaufwendig.

Nach der neuen SOLAS-Vorschrift II-1/3-10 gelten für Schüttgutfrachter und Öltanker ab 150 m Länge künftig zielorientierte Standards („Goal-Based Standards“, GBS). Außerdem muss der neuen Vorschrift zufolge bei der Auslieferung eines neuen Schiffs eine Schiffskonstruktionsdatei (Ship Construction File, SCF) vorgelegt werden. Die SCF-Datei beinhaltet unter anderem wichtige Angaben zur Schiffssicherheit sowie vertrauliche Informationen bezüglich der Konstruktion

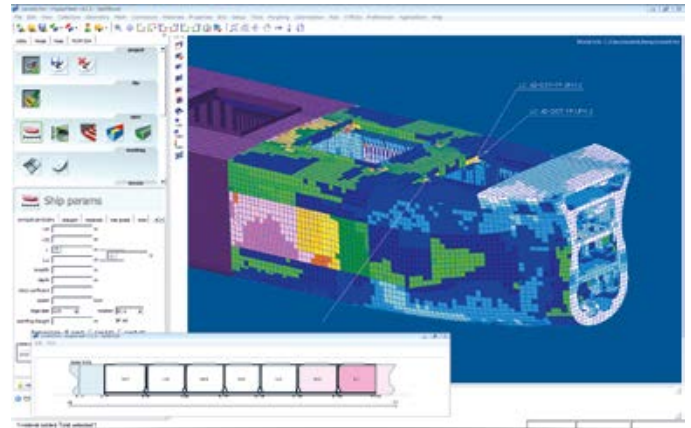


Experte. ClassNK-Vorstand Yasushi Nakamura.

und des Baus. Gemeinsam mit IBM Japan und dem japanischen Reederverband SAJ hat ClassNK außerdem die Voraussetzungen für die sichere landseitige Speicherung bzw. Aufbewahrung von SCF-Daten für Reedereien geschaffen. Dieser Dienst, genannt ClassNK Archive Center, wird ab Juli 2016 online zur Verfügung stehen.

| Genaue Analyse | Neben dem Sicherheitsaspekt von Neubauprojekten widmet sich ClassNK auch der Förderung umweltfreundlicherer Schiffe durch innovative Softwarelösungen. Mit der Software „PrimeShip-GREEN/ProSTA“, die im Mai 2015 vorgestellt wurde, hilft ClassNK Werften, die Messergebnisse von Geschwindigkeitstestfahrten neuer Schiffe zu ermitteln und zu analysieren, sodass sie zur Berechnung des EEDI gemäß den neuesten IMO-Richtlinien herangezogen werden können. Mit der Lösung können Schiffskonstruktoren die Geschwindigkeit nach der neuen harmonisierten internationalen Norm ISO 15016:2015 berechnen und mit geringem Aufwand den EEDI ermitteln.

Stabilität. Bei der Analyse von Neubaudesigns kann sich Class NK auf einen breiten Erfahrungsschatz stützen.



„PrimeShip-GREEN/MinPower“ ermöglicht zudem die Berechnung des zusätzlichen Widerstands in unregelmäßigen Wellen und erleichtert Werften so die Erfüllung der EEDI-Anforderungen, denn anhand der Ergebnisse lässt sich die benötigte Antriebsmindestleistung noch genauer ermitteln. Als nicht gewinnorientierte Organisation bietet ClassNK Werften die beiden

Lösungen kostenlos an. Darüber hinaus hat das Unternehmen 2009 ein Programm für brancheninterne gemeinsame Forschungs- und Entwicklungsprojekte initiiert und seither eine Reihe von Projekten zur Förderung von Sicherheit und Umweltschutz im Schiffsverkehr mitverantwortet – darunter eine Initiative zu Abgasreinigungssystemen und zu LNG als Schiffsbrennstoff. |●●

ANZEIGE

Rotterdam: Rekord beim Seegüterumschlag

••• Europas größter Hafen baut seine Position aus: 2015 wurden in Rotterdam rund 466,4 Mio. Tonnen umgeschlagen. Das war gegenüber dem Vorjahr ein Anstieg um 4,9 Prozent. Allerdings entwickelten sich die verschiedenen Sparten unterschiedlich: So sank der Containerumschlag um 0,5 Prozent auf 12,23 Mio. TEU.

Das Gesamtplus ist im Wesentlichen auf den deutlichen Anstieg beim Rohöl-

und Ölproduktehandel zurückzuführen, der von den niedrigen Preisen befeuert wurde: Der Rohölverkehr stieg um 8,1 Prozent auf 103,1 Mio. Tonnen, bei den Ölprodukten betrug das Plus sogar 18 Prozent auf 88,5 Mio. Tonnen. Sogar um rund 90 Prozent auf 2,3 Mio. Tonnen stieg der Umschlag von Flüssigerdgas (LNG). In der Nähe des Terminals entsteht eine LNG-Bunkerstation. Die Volumina von Erz und Schrott sowie

Kohle stagnierten weitgehend. Von der starken Konjunktur in Großbritannien profitierte das RoRo-Aufkommen: Es legte um gut zehn Prozent auf 22,1 Mio. Tonnen zu. Dagegen sank der Umschlag mit Stückgut um 5,5 Prozent auf 5,7 Mio. Tonnen.

www.portofrotterdam.com

Primus. Trotz des Rückgangs im Containerhandel konnte die niederländische Hafenstadt Rotterdam ihre Spitzenposition in Europa souverän behaupten.



Foto: F. Berkeleer/CC BY-ND 2.0

Starkes Plus für JadeWeserPort

••• Der Güterumschlag an Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen, dem Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven, hat nach einem schwachen Start im vergangenen Jahr kräftig zugelegt. Das Container-volumen habe sich 2015 auf gut 426.700 Standard-container (TEU) versechsfacht, teilte der Bremer Terminalbetreiber Eurogate mit.

In Bremerhaven nahm der Containerumschlag wegen der Probleme im Russland-Verkehr um 4,3 Prozent auf 5,5 Mio. TEU ab. Der Umschlag im Eurogate-Terminal Hamburg stagnierte bei 2,3 Mio. TEU. Grund sei der schwache chinesische Außenhandel, hieß es. Das Terminal in Tanger verlor, das in Lissabon dagegen legte zu. www.eurogate.de

Mehr falsch deklariertes Gefahrgut registriert

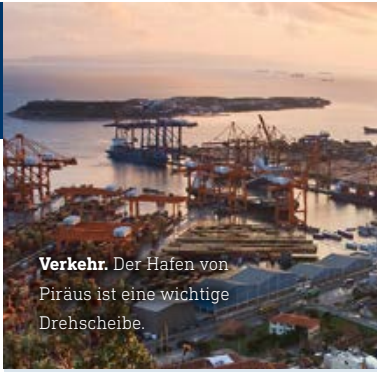
••• Hapag-Lloyd hat im vergangenen Jahr deutlich mehr falsch deklariertes Gefahrgut registriert als 2014. Das von Hapag-Lloyds IT- und Gefahrgut-Experten gemeinsam entwickelte Watchdog-Programm – eine spezielle Sicherheitssoftware, die kontinuierlich die Ladungsdaten nach Auffälligkeiten durchsucht – hat im vergangenen Jahr insgesamt

4.314 Fälle von falsch deklariertem Gefahrgut aufgedeckt – ein Plus von etwa 65 Prozent gegenüber dem Vorjahr www.hlag.com

4.314



Spürhund. Die Sicherheitssoftware „Watchdog“ hilft, Risiken zu reduzieren.



Verkehr. Der Hafen von Piräus ist eine wichtige Drehscheibe.

Piräus wird chinesisch

••• Griechenlands größter Hafen Piräus ist künftig mehrheitlich in chinesischer Hand. Die Reederei Cosco übernimmt 67 Prozent der Anteile und zahlt dafür 368,5 Mio. Euro. Der Hafen in der Nähe von Athen ist Europas größter Passagierhafen.

Das chinesische Staatsunternehmen Cosco hält an ihm bereits eine Beteiligung und betreibt seit 2009 auch einen Teil des Containerhafens. Mit dem Kauf verpflichten sich die Chinesen, 350 Mio. Euro in den Hafen zu investieren. Die Privatisierungen gehören zu den Auflagen, die Hellas im Gegenzug für internationale Hilfen erfüllen muss. www.olp.gr

Foto: milangonda - fotolia

Cooler Expertise

••• „Stay cool – we care“ ist der Titel des neuen Reefer-Leitfadens von Hamburg Süd. Er enthält laut Geschäftsführungsmittglied Peter Frederiksen „das komprimierte Reefer-Know-how“ der Reederei. www.hamburgsud.com



Kühltechnik. Der 46 Seiten starke Guide enthält wichtige Informationen für mehr Frische an Bord.

NOK verbucht deutlichen Ladungsrückgang

••• Die Einbußen im Russland-Handel, aber auch die Probleme mit den betagten Schleusen machen dem Nord-Ostsee-Kanal zu schaffen: Die transportierte Ladungsmenge sank von 99,1 Mio. Tonnen (2014) um 8,6 Prozent. Auch die Zahl der

Schiffe, die die 98 km lange Wasserstraße zwischen Brunsbüttel und Kiel passierten, ging zurück – um knapp 500 auf 32.091 Schiffe. Die Tonnage der Schiffe belief sich insgesamt auf 142,9 Mio. BRZ – ein Minus von gut 8 Prozent. www.kiel-canal.org

Foto: Gabriele Rohde - fotolia



Wasserstraße. Nicht immer läuft der Verkehr auf dem NOK reibungslos.

ANZEIGE



Langstreckenfahrzeug. Der 8.750-TEU-Containerfrachter „Kuala Lumpur Express“ von Hapag-Lloyd wurde 2007 bei Hyundai in Korea gebaut.

Viskositäten, Temperaturen, Verbräuche – das sind Begriffe, die jeden Chief zum Strahlen bringen. Wie gut, denn sie sind entscheidend für das Umschalten, das sogenannte Fuel Change-Over beim Anlaufen und Verlassen von Emission Control Areas (ECA), zum Beispiel in Nordamerika und Nordeuropa. „Dort gilt seit dem 1. Januar 2015 die Obergrenze von 0,1 Prozent Schwefel im Kraftstoff. Außerhalb sind 3,5 Prozent erlaubt“, sagt Chief Engineer Karsten Bartlau im Ships Office der „Kuala Lumpur Express“.

In immer mehr Seegebieten auf der Welt gelten verschärfte Obergrenzen für den Schwefelgehalt in Brennstoffen. Auch auf den Containerschiffen von Hapag-Lloyd kommt deshalb immer öfter Marine Diesel Oil (MDO) zum Einsatz. Das ist nicht nur erheblich teurer, sondern erfordert auch eine aufwendige Prozedur: Bevor das Schiff in eine ECA hineinfährt, muss der Brennstoffkreislauf vollständig umgestellt sein. Doch wie genau funktioniert das? Ein Technikreport von Bord.

Die erste Hürde: Bunkertanks für das Mehr an schwefelarmem Brennstoff bereitstellen. MDO wird zwar bereits für die

Stoff-Wechsel

| Fuel Change-Over | In den ECA-Gebieten müssen Schiffe auf schwefelarmen Kraftstoff umschalten. Wie das bei Hapag-Lloyd funktioniert.

Text: Lars Rauscher Fotos: Sebastian Vollmert (Hapag-Lloyd „Logbook“ 01-2015)

Hilfsdiesel verwendet. Für den Betrieb der Hauptmaschine reichten die Vorräte allerdings nicht. Also ließ Hapag-Lloyd Tanks für Schweröl (Heavy Fuel Oil, HFO) mit Heißdampf reinigen und alle Schwerölreste gründlich entfernen. Zusätzlich wurden Arbeiten an den Rohrleitungen erforderlich, denn MDO darf nicht durch HFO-Leitungen fließen: Es würde verschmutzt und hätte dann einen zu hohen Schwefelgehalt.

| Komplette Flotte | Der bisher für MDO vorgesehene Separator erwies sich eben-

falls als zu klein. Also wird jetzt – nach entsprechender Reinigung und Umrüstung – einer der mit höherer Kapazität ausgelegten HFO-Separatoren für diesen Zweck eingesetzt. Hapag-Lloyd ist den Weg gegangen, alle Schiffe der Flotte unabhängig vom aktuellen Trade fit für Low Sulfur zu machen. „Alles andere hätte uns nur eingeschränkt“, sagt Lutz-Michael Dyck, Director Ship Inspection/Technical Services. „Wir müssen die Schiffe flexibel einsetzen können.“

Niedrigschwefelige Kraftstoffe erfordern auch ein geeignetes Zylinderöl – und

Dokumentation. Das „Bunker Sample and SECA fuel change-over Record Book“ belegt die gesamte Prozedur.

Schaltstelle. Im Hintergrund die Ventile, vorn die Supply-pumpen 1 und 2 für das Fuel Change-Over.





Chief. Karsten Bartlau an der Kontrollkonsole im Bord Management Center.

einen Tank dafür. Außerdem musste Platz für einen MDO-Settling- und einen MDO-Servicetank geschaffen werden. Erst unmittelbar vor der Hauptmaschine erfolgt die Umstellung von einer Kraftstoffart auf die andere. So vermischt sich beim Umstellen nur eine vergleichsweise kleine Menge HFO mit dem zufließenden MDO, bevor es vollständig verbrannt ist. „In unserer Schiffsklasse reden wir dabei über 1,6 Tonnen“, sagt Chief Bartlau.

Gleich vier Mal pro Umlauf muss die „Kuala Lumpur Express“ den Brennstoff

umschalten. Das 8.750-TEU-Schiff pendelt im AX1-Service zwischen Nordeuropa und US-Ostküste – also zwischen den ECAs in Nordamerika sowie in Nord- und Ostsee. Für den Ärmelkanal etwa gilt: Mit Überschreiten von „5 West“ (fünf Grad westlich von Greenwich) darf nur noch Kraftstoff mit weniger als 0,1 Prozent Schwefel durch die Einspritzdüsen laufen. Sonst drohen auf beiden Seiten des Atlantiks eine Geldstrafe in sechs- bis siebenstelliger Höhe, Fahrplanverzögerung, Anlaufverbot und sogar Haft für die Schiffsführung.

Die Vorbereitung ist entsprechend gründlich. Sie beginnt etwa 24 Stunden vor Erreichen der ECA-Grenze mit einer Nachricht der nautischen Offiziere. „Die Nautiker sagen uns, wann wir die Grenze erreichen werden. Von diesem Zeitpunkt aus rechnen wir rückwärts“, sagt Chief Bartlau. Gemeinsam mit dem Dritten Ingenieur beginnt er sofort mit den Vorbereitungen. Zunächst sorgen sie dafür, dass die Temperatur des HFO-Brennstoffkreislaufs langsam auf 120 Grad Celsius absinkt und die des MDO-Servicetanks auf 45 →



Dreh. Der entscheidende Moment: Leo Padayao, Dritter Ingenieur, öffnet das Ventil, und Low-Sulfur-Öl strömt in das Kraftstoffsystem.

→ Grad Celsius ansteigt. Damit trägt die Temperaturdifferenz zwischen beiden Kraftstoffen nur noch etwa 80 Grad. Ein deutlicher Vorteil: „Der Temperaturunterschied zwischen gerade genutztem und neuem Kraftstoff ist eine der wichtigsten Determinanten“, erklärt Bartlau. Denn die Kraftstofftemperatur an der Hauptmaschine MAN B&W 12K98 ME darf sich nur um maximal zwei Grad Celsius pro Minute ändern. Andernfalls drohen Leckagen oder im schlimmsten Fall sogar ein Ausfall der Hauptmaschine.

Außerdem errechnet der Chief mit dem Fuel Change-Over Calculator – die Software ist eigens für jedes einzelne Schiff der Flotte individuell angepasst worden – die Umstelldauer. Das sieht so aus: Eingabe des Schwefelgehalts der aktuellen Chargen HFO und MDO (2,47 Prozent beziehungsweise 0,0925 Prozent) und der Temperaturen (120 und 45 Grad Celsius). Die Geschwindigkeit setzt er auf 16,6 Knoten fest (wie im Fahrplan vorge-

sehen) und gibt den entsprechenden Verbrauch von etwa 3,6 Tonnen je Stunde ein. „Das sind Erfahrungswerte, mit denen sich die Umstellung im Rahmen der Vorgaben gut fahren lässt“, sagt Bartlau. Der Fuel Change-Over Calculator errechnet, dass sich die Kraftstofftemperatur um maximal 1,96 Grad pro Minute ändert und die Umstellung 3:41 Stunden dauert. Bei der „KUX“ geht das Umschalten damit sehr schnell – weil es ein vergleichsweise neues Schiff ist. Bei den meisten anderen, älteren kann der Prozess bis zu 72 Stunden dauern.

| Zeitlicher Puffer | „Mit diesen Daten gehen wir zu den Nautikern. Die müssen wissen, dass wir ab 61,1 Seemeilen westlich 5 Grad West – zuzüglich einer Sicherheitszone von 10 bis 15 Minuten – eine Fahrt von 16,6 Knoten benötigen, damit wir in der kalkulierten Zeit den schwefelhaltigen Brennstoff sicher verbrauchen.“ Um Chief und Drittem Ingenieur genügend Zeit zu geben, die Umstellung vorzubereiten, müs-

sen sie fünf Stunden vor Erreichen der Zone Bescheid bekommen. Beispielsweise öffnen sie dann das Ventil am MDO-Tank, damit überhaupt Kraftstoff fließen kann.

Etwa 4:20 Stunden vor Erreichen der Grenze beginnen die Maschinisten bereits mit der Umstellung. Sie stoppen die Zufuhr von Heißdampf – der Heizung für HFO-Leitungen und Aggregate. Außerdem öffnen sie das MDO-Ventil ein Stück weit und schließen das HFO-Ventil entsprechend. Das wiederholen sie in den nächsten 40 Minuten mehrfach, denn die errechneten 3:41 Stunden für das Fuel Change-Over gelten bei voll geöffnetem MDO- und vollständig geschlossenem HFO-Ventil.

Sobald das Ventil geöffnet ist, läuft MDO durch Supplypumpe und Automatikfilter, Zirkulationspumpe und Indikatorfilter. Es vermischt sich mit dem zurücklaufenden HFO, das nicht verbrannt wurde, und ersetzt es nach und nach. Dabei senkt sich auch die Temperatur des Kraftstoffs. „Wir steuern nacheinander auch jeweils

die zweite Supply- und Zirkulationspumpe sowie alle Kammern der beiden Filter an. Nur dann können wir sicher sein, dass alle HFO-Reste verbrannt sind“, so Bartlau.

Denn nichts wäre unglücklicher als ein rechtzeitig gemanagter Umstellungsprozess, nach welchem ein Beamter ausgerechnet aus der Pumpe die Probe zieht, die nicht in Betrieb war. „Da hätten wir schlechte Karten, wenn wir sagen müssten: An dieser Stelle bitte nicht!“ Bartlau hat in den vergangenen Monaten bereits eine Kontrolle erlebt, bei der Proben genommen und analysiert wurden. Ohne Befund – einwandfreier Schwefelgehalt.

„Wir befürworten regelmäßige, strenge Kontrollen in allen Emission Control Areas“, betont Wolfram Guntermann, Director Environmental Fleet bei Hapag-Lloyd. Nur dann könne der positive Effekt für die Umwelt auch wirklich eintreten. Die Befürchtung der Reedereien, die sich konsequent an Recht und Gesetz halten: Wo keine Kontrolle ist, ist auch eine deutlich geringere Bereitschaft zum Handeln da. Schließlich geht es um sehr viel Geld – schwefelarmes

Fotos: Sebastian Vollmert



Öko-Experte. Wolfram Guntermann ist als Director Environmental Fleet für alle umweltrelevanten Prozesse in der Hapag-Lloyd-Flotte verantwortlich.

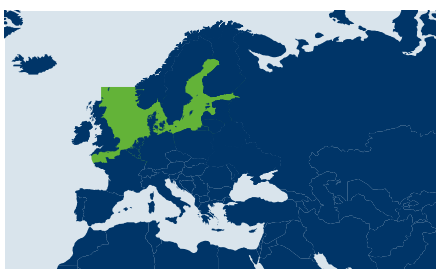


Wir befürworten regelmäßige, strenge Kontrollen in allen Emission Control Areas.

Wolfram Guntermann, Director Environmental Fleet, Hapag-Lloyd



Der Automatik-Filter. Alle sechs „Kerzen“ genannte Kammern werden mit MDO gefüllt, damit das HFO beim Einfahren in die Emission Control Area vollständig verbrannt ist.



MDO kostet ziemlich genau das Doppelte von HFO. Deshalb ist Hapag-Lloyd auch der Trident Alliance beigetreten. Die Initiative ist ein Zusammenschluss von Reedereien, die sich zum verbindlichen und transparenten Durchsetzen der Schwefelrichtlinien verpflichten. „Gleichzeitig geht es auch darum, dass fairer Wettbewerb gewährleistet bleibt“, sagt Guntermann.

| Gewissenhafte Routine | Beim Einfahren in die Emission Control Areas liegt die Herausforderung darin, das Fuel Change-Over wenige Minuten vor Erreichen der Grenze abgeschlossen zu haben. Beginnt der Chief zu früh mit der Umstellung, ver-

feuert er im wahrsten Sinne des Wortes Geld. Schon eine Stunde zu viel bedeutet gleich einen vierstelligen Dollar-Betrag.

Beim Verlassen der Zone geht es ausschließlich darum, die Komponenten der Maschine nicht durch den Wechsel vom kalten MDO zum heißen HFO zu beschädigen. Auch hier gilt deshalb die „Zwei-Grad-pro-Minute“-Regel. „Bei den ersten Fahrten war die Umstellung ein aufregender Prozess“, erzählt Chief Bartlau. „Kein Mensch wusste, wie Hauptmaschine und Aggregate reagieren. Inzwischen ist bei uns an Bord auf der ‚Kuala Lumpur Express‘ eine große – und sehr gewissenhafte – Routine eingekehrt.“ ●●●

Emission Control Areas Nord- und Ostsee. Unabhängige Messungen der EU-Kommission und einzelner Anrainerstaaten haben ergeben: Die Reeder halten sich an die neuen Grenzwerte. So verzeichnete das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) lediglich bei einzelnen Schiffen leichte Abweichungen von der 0,1 %-Grenze, die auf kleineren technischen Problemen bei der erstmaligen Umstellung auf den neuen Brennstoff beruhen. www.bsh.de



Ebbe an der Elbe

| Problemzone | Hamburg verliert im Wettrennen der Top-Containerhäfen Europas an Boden. Neben Chinakrise und Russland-Boycott erschwert die zunehmende Verschlickung des Fahrwassers die Situation. Text: Gunther Meyn

Für den Hamburger Hafen lief es im vergangenen Jahr alles andere als rund. Eigentlich wollte man 2015 erstmals die magische 10-Millionen-TEU-Marke knacken. Am Ende lag der Containerumschlag mit rund 8,8 Millionen aber deutlich unter dem Vorjahreswert – und hat nun wieder das Niveau von 2006 erreicht. Damit ist Hamburg im Ranking der größten Hafenstädte Europas hinter Antwerpen (9,7 Millionen TEU) auf den dritten Platz abgerutscht. Insgesamt verringerte sich der Güterumschlag des Hafens um 5,4 Prozent auf 137,8 Millionen Tonnen.

| Druck von außen | Eine der Hauptursachen für die schwere Flaute ist der eingebrochene Warenverkehr zu Hamburgs wichtigsten Handelspartnern China und Russland. Beide Riesenreiche leiden unter einer lahmen Konjunktur. Die Probleme in China treffen die Hanseaten traditionell besonders hart. Im abgelaufenen Jahr ist der seeseitige Handel mit Hamburgs größtem Außenhandelspartner um 14 Prozent zurückgegangen, die Russland-Tonnage schrumpfte im Zuge von Han-

delsboykott und Rubelschwäche sogar um 34 Prozent.

Gleichzeitig steht die Elbmetropole in Zeiten hoher Überkapazitäten in noch stärkerer Konkurrenz zu den großen europäischen Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen sowie dem nationalen Wettbewerber JadeWeserPort (JWP). In Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen können die größten Containerschiffe der Welt voll beladen und tideunabhängig festmachen. Den Hamburger Hafen können die Mega-Carrier dagegen nur teilbeladen und bei Hochwasser anlaufen. Ein wachsendes Problem: Im letzten Jahr hatten bereits 55 Prozent der neu ausgelieferten Frachter eine Kapazität von über 10.000 TEU. Umso notwendiger ist die seit Jahren geplante Elbvertiefung bzw. -verbreiterung, argumentieren die Befürworter.

„Ohne die Fahrrinnenanpassung droht Hamburg der Abstieg in die zweite Liga, weil dann noch mehr Containerliner abwandern würden“, sagt Jan Ninnemann, Logistikexperte an der Hamburg School of Business Administration (HSBA) für die Zukunft voraus.



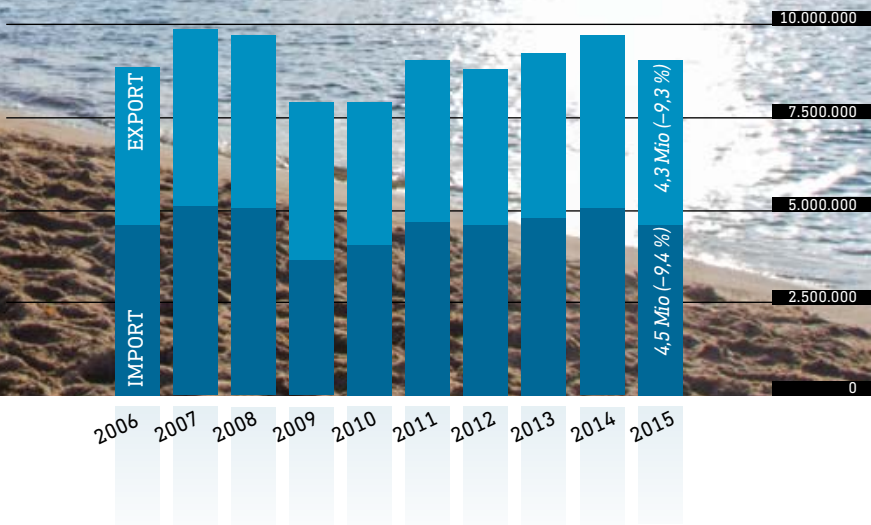
Baggereinsatz. Die Hafen-Entschlickung kostete Hamburg im letzten Jahr rund 72,5 Millionen Euro.

Das letzte Wort hat hier das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Mit einer endgültigen Entscheidung wird aber erst Mitte des Jahres zu rechnen.

Unter Druck steht auch Hamburgs langjährige Domäne, der Containertransit von Asien in den Ostseeraum. Immer mehr Reedereien weichen – begünstigt durch die geringen Bunkerkosten – auf die alternative Route durch den Skagerrak aus. Zudem ist mit dem Danziger Hafen ein

Containerumschlag 2006–2015

Rückgang: Im letzten Jahr wurden im Hamburger Hafen nur noch 8,8 Millionen Einheiten bewegt. Angaben in TEU



Quelle: Hafen Hamburg Marketing

Abgeflacht. Das Containergeschäft im Hamburger Hafen war zuletzt deutlich rückläufig.

Die Elbvertiefung

••• Die insgesamt neunte Elbvertiefung ist seit 2002 in Planung. Sie sieht eine Fahrrinnenvertiefung von 15,90 auf 17,10 m vor, um Schiffen mit einem Tiefgang bis 13,5 Metern tideunabhängig und bis 14,5 Metern tideabhängig die Zufahrt zum Hamburger Hafen zu ermöglichen. Vorgesehen ist auch eine Fahrrinnenverbreiterung, damit sich ein- und auslaufende Schiffe tideunabhängig begegnen können. Die geplante Passierstelle soll acht Kilometer lang werden und sich entlang des Inselzugs von Neßsand und Hanskalbsand ziehen. Dazu ist eine Verbreiterung der Elbe von 275 Meter auf 385 Meter notwendig. Nachdem der EuGH weitere Auflagen zum Gewässerschutz gemacht hatte, liegt die Entscheidung nun beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Ein abschließendes Urteil wird frühestens Mitte dieses Jahres erwartet.

weiterer ernst zu nehmender Konkurrent erwachsen, der sich als neue Drehscheibe für den Containerumschlag im Ostsee-Binnenverkehr zu etablieren versucht.

| Sand im Wachstumsgetriebe | Zu all diesen externen Schwierigkeiten gesellt sich nun noch ein hausgemachtes Problem: die zunehmende Verschlickung des Fahrwassers in der Elbe. Schuld daran sind niedrige Wasserstände und der so-

genannte Tidenhub. „Kommt viel Wasser die Elbe herunter, lagert sich wenig Sediment ab, bei wenig Wasser sind die Ablagerungen größer“, so Tino Klemm, Mitglied der Geschäftsleitung der Hamburg Port Authority (HPA). Mit verheerenden Auswirkungen: Zeitweise erreichte die Zufahrt zu Altenwerder nur noch eine Wassertiefe von 13,20 statt der vorgesehenen 15,20 Meter. Die Ablagerungen müssen deshalb regelmäßig ausgebaggert werden.

Die Masse des Hafenschlicks wird allerdings nur wenige Kilometer elbabwärts bei Neßsand verbracht – und gelangt dann mit dem Gezeitenstrom schnell wieder in den Hamburger Hafen. Diese sogenannte „Kreislaufbaggerei“ kostete die städtische HPA im letzten Jahr rund 72,5 Millionen Euro. Die nachhaltigere Lösung wäre eine Verklappung in der Nordsee bei der Tonne E3 nordwestlich von Scharhörn.

Immerhin: Nach jahrelangem Streit zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein um Sediment-Obergrenzen haben sich die beiden Bundesländer nun endlich geeinigt. Hamburg darf das Baggergut – aus Hafenbecken und Fahrrinne – in den kommenden fünf Jahren weiter in der Nordsee abladen. Eine Obergrenze für die Schlickmenge gibt es nicht. Dafür müssen die Hanseaten künftig fünf Euro pro Tonne Trockengewicht in die Stiftung Nationalpark Wattenmeer einzahlen.

Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch verspricht: „Wir werden Strombaumaßnahmen entwickeln und umsetzen, damit das anfallende Baggergut nachhaltig reduziert werden kann.“ •••



Frisch aus den Tropen

| Lebensmittel | Bremerhaven ist einer der großen Bananen-Umschlaghäfen in Europa. 400.000 Tonnen der noch grünen Früchte kommen hier pro Jahr an, um bundesweit und nach Skandinavien verteilt zu werden. Text: Janet Binder/dpa



Markenware. Ein Großteil der Bananen kommt per Kühlcontainer nach Europa. Die viel zitierte Spinne, die aus den Tropen mitimportiert wird, findet Chiquita-Kontrolleur Axel Krüger übrigens eher selten in der Fracht – zumal sie die Reise im Kühlraum kaum überstehen würde.

Die perfekte Banane muss für Axel Krüger steinhart und grasgrün sein. Sie sollte nicht kälter als 13 und nicht wärmer als 17 Grad Celsius sein und keine Schalenfehler haben. Die Frucht, die der 56-Jährige in der Hand hält, hat einen schwarzen Kratzer am Hals, einen „Knickstiel“, wie Krüger sagt. Er notiert das in seinen Taschencomputer. Krüger ist Chefkontrolleur von Chiquita, einem der größten Bananenimporteure in Deutschland. Zusammen mit Kollegen prüft er stichprobenartig die Bananen, die einmal pro Woche per Schiff aus den Tropen in Bremerhaven ankommen und später in den Supermärkten landen.

| 120.000 Kartons | Die Frucht in Krügers Hand stammt aus dem Bauch eines Kühlschiffes, das am Tag zuvor am Stückgut-Terminal des Logistikunternehmens Heuer Port Logistics festgemacht hat. Seit der Ankunft holen Krane palettenweise die Bananen an Land. Matthias Hasselder, geschäftsführender Prokurist des Logistikunternehmens, schaut zu, wie seine Mitarbeiter die Früchte per Gabelstapler in riesige Kühlräume bringen. Es herrscht Hochbetrieb. „Heute Abend muss das Schiff wieder zurück Richtung Tropen“, sagt er. Das Schiff wird bereits vorn mit Neuwagen beladen, während hinten noch Bananen aus den Luken geholt werden.

2.500 Paletten müssen gelöscht werden. Auf jeder stehen 48 Kartons: Macht 14,4 Millionen einzelne Bananen – im Fachjargon Finger genannt –, die wöchentlich ankommen und spätestens nach einer Woche per Lkw verteilt werden. Weitere Bananen sind in Containern: Sie werden auf Feederschiffe umgeladen, um die Ware nach Skandinavien zu bringen. Jährlich werden 400.000 Tonnen Bananen in Bremerhaven umgeschlagen. Die Seestadt gehört mit Hamburg, Rotterdam, Vlissingen und Antwerpen zu den Top-5 der Bananen-Umschlagshäfen in Europa.

Nach dem Apfel ist die Banane die zweitbeliebteste Frucht der Deutschen. Jeder Bundesbürger isst nach Angaben der Agrarmarkt Informations-Gesellschaft durchschnittlich 12,3 Kilo pro Jahr.

| Der „Bananenschnüffler“ | Früher ging Axel Krüger noch auf die Bananenschiffe und roch an den Entlüftungsschächten der Ladedecks. Bemerkte er einen fruchtigen Geruch, wusste er, dass ein Finger schon angefangen hatte zu reifen – mit fataler Wirkung: „Wenn der Prozess einmal in Gang gesetzt wird, kann man ihn nicht mehr stoppen“, sagt Krüger. Und die betroffene Banane steckt schnell andere an. „Wild gereifte Früchte sind hinterher Matsch“, sagt er. Damit die grüne Banane kontrolliert gelb wird, wird sie später in eines der zahlreichen Reifezentren gebracht. Von dort geht es dann weiter in den Laden.

Roch Axel Krüger also den typischen Ethylengeruch, musste die betroffene Banane raus, bevor sie Schaden anrichtete. Inzwischen sind die Frachter anders gebaut, die Entlüftungsröhre so hoch, dass er seine Nase dort nicht mehr einsetzen kann.

Doch seinen Spitznamen hat er behalten: „Bananenschnüffler“.

Schon während der Überfahrt von Costa Rica über Großbritannien und die Niederlande werden die Früchte ständig überwacht. „In den Tropen werden die Bananen schlafen gelegt.“ So nennt Hasselder es, wenn die unreif gepflückten Früchte für den Transport heruntergekühlt werden und in eine Schutzatmosphäre kommen.

An Land übernimmt die Kontrolle für Chiquita Axel Krüger, für andere Importeure erledigen das die Experten von Heuer Port Logistics. „Aussortierte Bananen gehen zurück in die Tropen, dort werden sie kompostiert“, sagt Krüger, der in seinem Kontrollraum steht und von vollen Kartons umgeben ist. Doch nicht nur die Bananen können Schaden nehmen. „Bei viel Sturm auf dem Nordatlantik müssen hinterher schon mal 50 Paletten repariert werden.“ | ●●●

Triton: Leeraner Spezialist für Kühltransporte

●●● Zwar ist der Marktanteil von Kühlcontainern groß – aber auch moderne Kühlschiffe sind weiter emsig in Sachen Fruchttransport auf den Weltmeeren unterwegs. Zum Beispiel von Triton, der 1994 von Kapitän Karl Heinz Hilbig in Leer gegründeten, auf Kühlschiffahrt spezialisierten Reederei. Sie ist seit 2000 Teil der weltweit führenden Reefer-Reederei Seatrade in Groningen/Niederlande, für die rund 80 Schiffe im Einsatz sind. Edzard Oltmanns leitet Triton gemeinsam mit Seatrade-Chef Mark Jansen. Außer über gekühlte Frachträume verfügen die Schiffe in der Regel auch über Anschlüsse für Kühlcontainer. www.reedereitriton.de



Klassiker. Kühlschiffe wie die „Discovery Bay“ sind seit jeher auf Frische abonniert.

| NEUE SCHIFFE |

| HELGOLAND |

IMO-Nummer	9714862
Reederei	Cassen Eils/AG „EMS“
Flagge	Deutschland
Ablieferung	12/2015
Typ	Fahrgastschiff (LNG-Fähre)
Tonnage	2.150 BRZ
Tragfähigkeit	1.816 TDW
Ladepazität	10 TEU, 1.000
Werft	Fassmer, Berne (DEU)
Länge/Breite/Tiefgang	81,15 m /12,90 m/3,60 m
Motor/Leistung	2 Wärtsilä 9L20DF/3.168 kW
Geschwindigkeit	19 Knoten
Klasse	Germanischer Lloyd



| MIA SCHULTE |



IMO-Nummer	9676735
Reederei	Schulte Gruppe, Hamburg
Flagge	Singapur
Ablieferung	07/2015
Typ	Containerschiff
Tonnage	27.279 BRZ
Tragfähigkeit	30.350 TDW
Ladepazität	2.345 TEU (500 Reefer)
Werft	Yangfan Group, Zhoushan (CHN)
Länge/Breite/Tiefgang	189 m/30,40 m/10,50 m
Motor/Leistung	MAN-B&W 6G60ME-C9/16.080 kW
Geschwindigkeit	18,5 Knoten
Klasse	Lloyd's Register

| AUGUST OLDENDORFF |

IMO-Nummer	9692686
Reederei	Oldendorff Carriers, Lübeck
Flagge	Portugal/Madeira
Ablieferung	01/2015
Typ	Massengutfrachter
Tonnage	34.349 BRZ
Tragfähigkeit	60.915 TDW
Ladepazität	77.239 m ³ (Getreide)
Werft	Japan Marine United, Kure (JPN)
Länge/Breite/Tiefgang	198 m/32,26 m/13,04 m
Motor/Leistung	Wärtsilä 6RT-flex50/8.370 kW
Geschwindigkeit	16,4 Knoten
Klasse	Class NK



Fotos: Hasenpfeuch

Vertrackte Lage

| Schifffahrtskrise | Marktkenner Hermann Ebel macht der Branche vorerst wenig Hoffnung auf Besserung. Tanker laufen gut. Text: Hanns-Stefan Grosch



Grandseigneur. Hermann Ebel, Chef des Hamburger Schifffahrtsunternehmens Hansa Treuhand.

Foto: Hansa Treuhand

Eine absurde Situation: „Es ist egal, ob ich ein 1.000-TEU-Schiff zur Charter anbiere oder ein 6.500-TEU-Schiff“, sagt Hermann Ebel. Die Charraten, die geboten werden, bewegen sich auf einem ähnlichen Niveau – und das ist alles

andere als auskömmlich. Der Chef der Hansa-Treuhand-Gruppe sieht auf den Containermärkten bis auf Weiteres keine Entspannung.

Dabei hatte das Jahr 2015 so gut angefangen. Bis zur Jahresmitte hatten alle

Größenklassen zum Teil beträchtliche Anstiege bei den Charraten verzeichnen können. Doch dann kam der Absturz. Nachlassende weltwirtschaftliche Dynamik, schwächerer chinesischer Export, Boykottmaßnahmen gegen Russland – ➔

ANZEIGE

Klassiker. Die 1997 gebaute „Hansa Constitution“ verfügt über 2.810 Containerstellplätze und fährt als eines von fünf Flottenschiffen unter deutscher Flagge.

→ zur unerfreulichen Lage haben etliche Faktoren beigetragen. Am schlimmsten hat es die Bulker erwischt, weil das Volumen der Rohstofftransporte etwa von Südamerika nach Asien eingebrochen ist. Der einschlägige Baltic-Dry-Index sinkt seit 20 Wochen und hat innerhalb von sechs Monaten drei Viertel seines Wertes eingebüßt. „Der Markt betrifft uns glücklicherweise nicht“, sagt Ebel. Allerdings gelte der BDI als zuverlässiger Frühindikator für andere Märkte – und das lässt dann auch für die Containerschifffahrt nichts Gutes erwarten.

Schon jetzt hat die Aufliegerflotte wieder ein beträchtliches Niveau erreicht. Ende Januar waren laut Branchendienst Alphaliner 326 Schiffe ohne Beschäftigung – das entspricht etwa 6,4 Prozent der Containertransportkapazität. Zu Ebels Bedauern hat die Verschrottungsaktivität 2015 stark nachgelassen. Mit gut 200.000 TEU ging nur gut die Hälfte des Vorjahreswerts aus dem Markt. Das Durchschnittsalter der Schiffe liegt nur noch bei rund 22 Jahren.



Foto: Hansa Treuhand

Zum Vergleich: 2008 waren die Schiffe zum Abbruch im Schnitt noch 30 Jahre alt. Ebel erwartet hier einen weiteren Rückgang: „Vielfach wird es sich nicht lohnen, in die 20-Jahres-Klasse zu investieren.“ Dazu kommen die demnächst erforderlichen beträchtlichen Aufwendungen für Ballastwasser-Managementsysteme.

Doch solange man etwa bei Fondsschiffen durch einen Verkauf mehr als den Schrottwert erziele, habe man keine Wahl – und das Schiff bleibe im Markt. Die Schrottpreise haben sich gegenüber der Spitze

mehr als halbiert. Für den Schrottwert von 2013 gebe es heute ein relativ junges Second-Hand-Schiff. Auch der Druck auf die Neubaupreise wächst, weil sich kaum jemand spekulative Aufträge leisten könne.

„Eigentlich brauchen wir eine riesige Verschrottungsaktion“, sagt Ebel, der seit über 30 Jahren in der Branche ist. Sein Unternehmen hat 2015 insgesamt fünf Schiffe verkauft, eines davon, die „Hansa Africa“ (Baujahr 1998), ging in die Verschrottung.

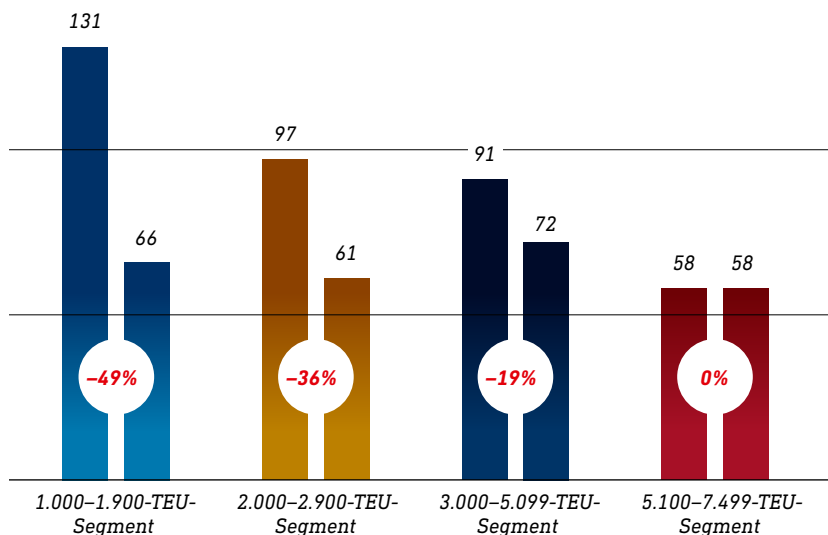
Für die Branchenzukunft werde die entscheidende Frage sein, wie die Banken mit der Situation umgehen, dass viele Schiffe von den laufenden Einnahmen die Zinsen für die Darlehen nicht bezahlen können. Im Falle der HSH komme es etwa darauf an, dass die beteiligten Länder den Abbau des Kreditvolumens „auf die Zeitachse verteilen“.

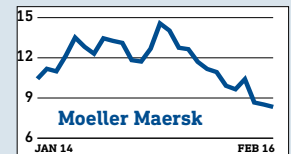
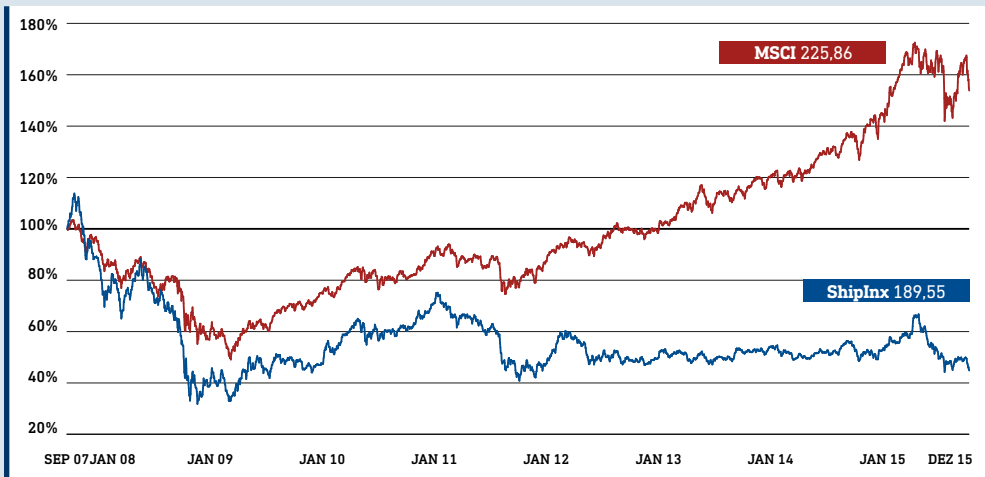
| Attraktive Sparte | Für Hansa Treuhand arbeiten unverändert 125 Leute, darunter neun Auszubildende. Insgesamt bereedert das Unternehmen aktuell 55 Schiffe, darunter sechs Schiffe in Kooperation mit Leonhardt & Blumberg sowie zwei Kreuzfahrtschiffe und vier Tanker. Deren Situation ist übrigens rundum erfreulich: Die Veränderung der Warenströme hat dazu geführt, dass das Transportvolumen in Tonnenmeilen zugenommen hat – entsprechend positiv stellt sich die Ratensituation dar. Aframax-Tanker erzielten zuletzt Tagesraten von rund 30.000 Dollar. „Auch 2016 wird für die Tankschifffahrt ein gutes Jahr“, prognostiziert Ebel.

Und wie lange dauert die Krise in den anderen Sparten noch? „Ich wage keine Prognose“, sagt Ebel – und verspricht schmunzelnd: „Der Zeitpunkt, an dem die Krise vorbei ist, rückt jeden Tag näher.“ ■■■

Aufliegerzahlen 2009/2016 im Vergleich

●●● Die Grafik zeigt die Aufliegerzahlen in den verschiedenen Größenklassen Ende März 2009 (linker Balken) und Ende Januar 2016 (rechter Balken) im Vergleich. Bei den größeren Schiffen ist der Stand des Krisenjahrs wieder erreicht, gut elf Prozent der Gesamtflotte war beschäftigungslos. Bei den Einheiten unter 2.000 TEU waren es nur rund fünf Prozent – ein Grund ist hier der geringe Flottenzuwachs der letzten Jahre.





A.P. Møller Maersk

••• Bei den aktuellen Ölpreisen kann das Ölgeschäft die wenig positive Performance der Containerlinie nicht ausgleichen. Der Kurs des hellblauen Riesen ging nach Bekanntgabe der 2015er-Zahlen auf Talfahrt.

Schwerer Start in das Börsenjahr – wenig Entspannung in Sicht

Hatte 2015 mit dem fulminanten Absturz gleich mehrerer MLP-Werte an den US-Börsen geendet, so brachte der Beginn des neuen Jahres kaum bessere Nachrichten. Treiber für die meisten Werte waren dabei die Makrodaten aus China, die allenthalben

für wenig Hoffnung auf den Schiffahrtsmärkten Anlass gaben. Höchstens relativen Trost bot da, dass Container nicht ganz so schlecht wie Bulker standen und Tanker zumindest in Teilsegmenten den Schwung aus 2015 noch mitnehmen konnten. Traurige Gewissheit brachte auch

Maersk in den Markt – mit einem massiv eingebrochenen Gewinn.

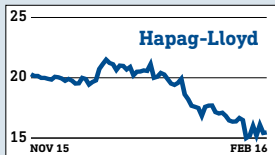
Hatte manch einer noch gedacht, die Warnung mitten im IPO von Hapag-Lloyd sei das Machwerk kleinkariierter Spielverderber, wurde jetzt deutlich, warum die Nachricht im November mehr als

nötig war. Das zeigte sich dann Mitte Februar bei der Bilanzbetrachtung: Der Verfall der Ölpreise und der harte Konkurrenzkampf in der Schifffahrt haben → **A.P. Møller-Maersk** für das Jahr 2015 einen überraschend heftigen Gewinneinbruch eingebracht. Eine kräftige Abschreibung auf das konzerneigene Ölgeschäft ließ den Gewinn unter dem Strich um 84 Prozent auf 791 Millionen US-Dollar absacken. Auch für 2016 sagte Konzernchef Nils →

Anzeige 1/2



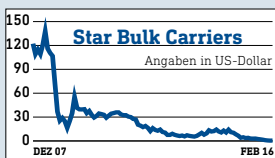
Experte. Dr. Max Johns kommentiert für die Deutsche Seeschifffahrt die Entwicklung der maritimen Börsenwerte.



Quelle: Omvista; Stand: 18.02.16

Hapag-Lloyd AG

••• Viel Lob erhält die Hamburger Linienreederei für die erfolgreichen Sparprogramme nach der Fusion. Das Kursziel liegt wegen der soliden Arbeit deutlich über dem aktuellen Wert.



Quelle: Yahoo; Stand: 18.02.16

Star Bulk Carriers

••• Während die Reederei sich mit immer neuen Verkäufen aus der Flotte über Wasser hält, nimmt die Zahl der Auflieger stetig zu. Die Anleger bleiben in Anbetracht des BDI skeptisch.

→ Smedegaard Andersen eine schwierige Entwicklung voraus. Entsprechend gingen die Aktien des Konzerns auf Talfahrt, da der Maersk-Chef auch für die Containerlinie eine eher düstere Prognose abgab. Bis Ende 2017 will das Management rund 4.000 Arbeitsplätze streichen und die Kosten für Vertrieb und Verwaltung kräftig senken. Auch die Reedereisparte schrieb im Schlussquartal rote Zahlen.

Lob erfuhr dagegen erneut die → **Hapag-Lloyd AG** für das erfolgreiche Sparprogramm nach dem Zusammengehen mit CSAV. Das Analysehaus Kepler Cheuvreux hat Hapag-Lloyd mit „Buy“ und einem Kursziel von 19,50 Euro in die Bewertung aufgenommen. Infolge der Fusion mit der Containersparte der chilenischen Reederei könnte Hapag-Lloyd mehr einsparen als geplant, schrieb Analytistin Ruxandra Haradau-Doser.

Nach den vielen Negativmeldungen von MLPs war die Ankündigung von Dynagas LNG Partners hochwillkommen, dass man auf jeden Fall die angekündigte Dividende

von 4 bis 6 Prozent im Quartal erhalten wolle. Grundlage sei vor allem das neu erworbene Schiff „Lena River“. Auf Basis des eigentlich nicht gerade rosigen letzten Quartals 2015 klang es ein wenig wie das Rufen im Wald. Bekanntlich beruht das Modell der gelisteten MLPs alleine auf den regelmäßigen Dividenden. Sollte das Niveau des ersten Quartals gehalten werden, bliebe es bei der erhofften Rendite von 20 Prozent pro Jahr.

Nicht zuletzt wegen der Rückschläge bei den MLP-Töchtern hat Moody's das Rating der Teekay Corporation auf B2 (von B1) abgesenkt; bei senior unsecured debt sogar von B2 auf B3. Der Ausblick wurde ebenfalls auf „negativ“ runtergestuft. Hintergrund der Maßnahme ist der verringerte Cashflow aus den bislang sehr ertragreichen MLPs. Dies könnte die Liquidität der Gruppe erheblich einschränken, vor allem, wenn es an die Refinanzierung der demnächst anstehenden Schuldenanfragen geht.

Mit einem BDI auf historischem Tiefstand blieb den

börsennotierten Bulk-Reedereien nur eine Haltung zwischen Schadensbegrenzung und Sarkasmus.

Von Eagle Bulk Shipping war zu hören, dass erneut die Rückzahlung eines Bankkredits verpasst wurde und kaum noch liquide Mittel vorhanden seien. Positiv erschien da, dass Safe Bulkers für einen Teil der Flotte einen neuen Kredit der Royal Bank of Scotland erhielt, um die Rückzahlungen um einige Jahre zu strecken und so etwas wahrscheinlicher zu machen.

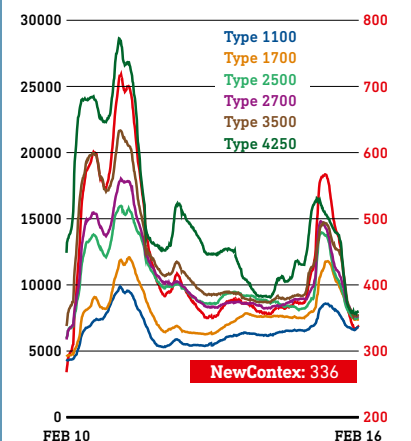
→ **Star Bulk Carriers** setzte die Serie der Verkäufe unterdessen fort – inzwischen sind es zehn Bulker in wenigen Wochen – und war ansonsten vor allem mit seinen zahlreichen Aufliegern beschäftigt, die die Aussicht auf eine baldige Erholung des Börsenkurses erheblich eintrübten. Keine Illusionen ließ die dänische Reederei Norden aufkommen: Sie schrieb gleich 180 Millionen US-Dollar auf die Flotte ab. Wie ein Insider sagte: Am besten schreiben wir das Jahr 2016 schon im Februar ab. |••

NEW CONTEX

Index kommt stabil durch Chinas Neujahrsfest

••• Der von der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. herausgegebene New ConTex hat seine Seitwärtsbewegung fortgesetzt. Einige Segmente bewegten sich marginal nach oben, andere mussten leichte Abschläge hinnehmen. Das Minus zum Vorjahr beträgt im Schnitt 17,4 Prozent, wobei die kleinsten

Einheiten sogar ein Plus verzeichnen. Nach einem kurzen Aufflackern hat am Container-Chartermarkt die erwartete Flaute im Umfeld des Chinesischen Neujahrsfests eingesetzt. Es scheint, als sei ein Bodenbildungsprozess im Gange. Wohin die Reise geht, lässt sich wohl erst in einigen Wochen absehen. www.vhss.de



Quelle: VHSS; Stand: 18.02.2016

GESCHÄFTSJAHR 2015

Rickmers Gruppe bestätigt Prognose

••• Trotz der „weiterhin herausfordernden Marktlage“ bestätigt die Rickmers Gruppe die bereits zum Halbjahr 2015 angehobene Prognose zu Umsatz und EBITDA für das Geschäftsjahr 2015: Vor dem Hintergrund positiv wirkender Währungseffekte sowie insbesondere des nachhaltigen Turnarounds der Rickmers-Linie geht Rickmers aktuell von einer leichten Verbesserung (einstelliger Prozentbereich) der Umsatzerlöse und einem deutlichen Anstieg (zweistelliger Prozentbereich) des EBITDAs sowie des korrespondierenden operativen Cashflows aus. www.rickmers.com

COMMERZBANK

Weiterer Abbau von Risiken

••• Die Commerzbank hat ihre Risiken 2015 weiter reduziert und liegt über Plan. Die Abwicklungseinheit mit dem Namen „Non-Core Assets“ (NCA) wird aufgelöst. Das Kreditrisiko (Exposure at Default – EaD) wurde 2015 um 13 Mrd. Euro in der gewerblichen Immobilienfinanzierung und in der Schiffsfinanzierung abgebaut. Es lag damit zum Jahresende nur noch bei 19 Mrd. Euro, womit das Ziel (20 Mrd. Euro bis Ende 2016) bereits erreicht wurde. Bei Immobilien baute die Commerzbank 49 Prozent ab, sodass 10,3 Mrd. Euro an Kreditrisiken übrig blieben. In der Schiffsfinanzierung schmolz das Portfolio um 30 Prozent auf 8,4 Mrd. Euro. www.commerzbank.de

ANZEIGE

Positive Signale für Reeder

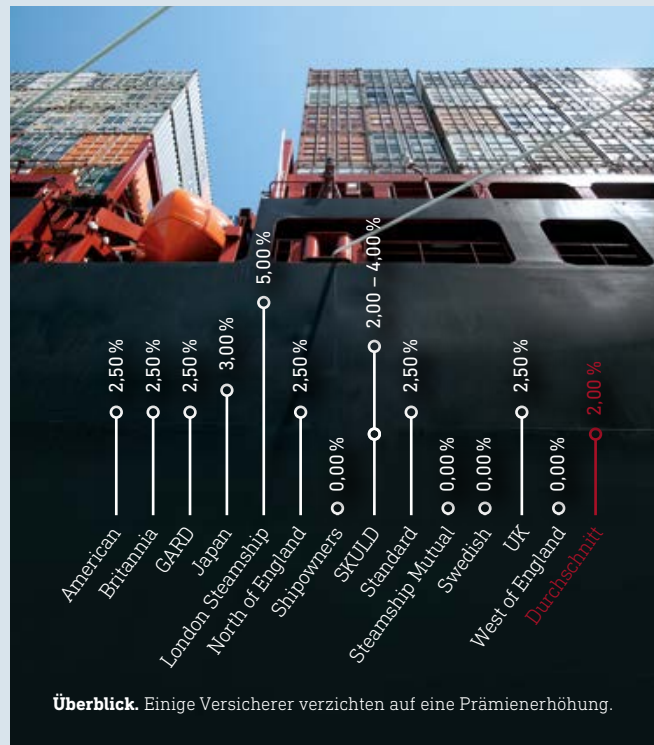
| Versicherungsprämien | Den P&I Clubs geht es wirtschaftlich so gut wie lange nicht. Reeder dürften deshalb in den Verhandlungen mit den Clubs bei der diesjährigen Preisrunde gute Karten haben.

Viele P&I Clubs der International Group (IG) wollen auch in diesem Jahr eine Prämienhöhung durchsetzen. Reeder mit einer guten Schadenhistorie haben aber gute Chancen, mit niedrigeren Prämien aus den Verhandlungen hervorzugehen, so der Großmakler Willis. Die Verträge der P&I Clubs werden traditionell am 20. Februar erneuert. Unternehmen, die viele Schäden hatten, müssen sich umgekehrt auf höhere Zahlungen einstellen.

„Es ist allerdings fast sicher, dass die Marktkräfte die Oberhand behalten werden und tatsächlich niedrigere Erneuerungsergebnisse erzielt werden“, teilt Willis anlässlich der Veröffentlichung seines neuen Berichts zum P&I-Markt mit.

| Schwache Märkte | Die IG-Mitglieder hatten im Dezember allgemeine Prämien erhöhungen (General Increases) von im Schnitt 2 Prozent angekündigt (s. Grafik). Der norwegische Club Skuld plant erneut keine allgemeine Erhöhung, sondern individuelle Anpassungen. Eine Reihe von Clubs werde außerdem versuchen, die Selbstbehalte zu erhöhen, heißt es von Willis.

Die Makler erwarten, dass die Reeder aufgrund der



schlechten Charter- und Frachtmärkte in vielen Schifffahrtssegmenten stark auf niedrigere P&I-Prämien drängen werden. Dabei können sie auf eine günstigere Schadenstatistik und bessere Finanzergebnisse der Clubs verweisen. Die Gegenseitigkeitsvereine haben die Extremschäden „Rena“ und „Costa Concordia“ mittlerweile verdaut und konnten Kapitalpuffer aufbauen.

Die Schadenentwicklung ist zwar weiterhin sehr volatil, die Zahl der Großschäden war aber zuletzt rückläufig, so Willis. Entsprechend erzielten die IG-Clubs im vergangenen Jahr im Marktschnitt eine Schaden- und Kostenquote von 97,4 Prozent und damit einen technischen Gewinn – zum ersten Mal seit 2010. Im Vorjahr hatte die Quote bei 103 Prozent gelegen. Finanziell gesehen sei die Internatio-

nal Group im besten Zustand ihrer Geschichte, so Willis. Das spiegelt sich auch in den freien Reserven der IG. Sie stiegen um 7,8 Prozent auf 4,4 Mrd. Dollar zum Stichtag 20. Februar 2015 – ein neuer Rekordwert.

| Niedrige Zinsen | Auch die neuen EU-Eigenkapitalregeln Solvency II haben die Clubs ohne größere Probleme gestemmt. Doch ihre Lage ist nicht nur rosig. Zum einen kann sich der Trend bei den Großschäden schnell wieder drehen. Zum anderen machen Niedrigzinsen und starke Schwankungen an den Aktienmärkten es den Gegenseitigkeitsversicherern schwer, Gewinne aus den Kapitalanlagen zu erwirtschaften.

Gute Nachrichten für die Reeder gibt es bei den Release Calls. Mit der Zahlung ist der Reeder, der einen Club verlässt, von jeder möglichen späteren Haftung für Schäden befreit. Die Durchschnittshöhe liegt laut Willis mittlerweile bei 6,8 Prozent der Jahresprämie. Zum Vergleich: 2012 waren es noch 10 Prozent. „Es ist erfreulich, dass die Releases sich im Laufe des vergangenen Jahres erneut verbessert haben“, heißt es bei Willis. Es bestehe die Hoffnung, dass der Trend sich fortsetzt.



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

Iran-Sanktionen: Unterschiedliches Vorgehen

••• Seit dem 16. Januar 2016 dürfen Transport- und Rückversicherer, die nicht aus den USA kommen, wieder iranische Schifffahrtsrisiken zeichnen. Das teilte die Internationale Transportversicherervereinigung IUMI auf ihrer Wintertagung in London mit. Die EU hat die Sanktionen gegen den Iran aufgehoben, nachdem die Internationale Atomenergiebehörde IAEA bestätigt hat, dass der Iran die vereinbarten Auflagen erfüllt. Anders als die EU haben die USA die Sanktionen nur für Nicht-US-Unternehmen und Bürger aufgehoben. Für US-Rückversicherer und US-Versicherer und ihre ausländi-

schen Niederlassungen gelten sie weiterhin – außer die Behörde Office of Foreign Assets Control (OFAC) hat eine Genehmigung erteilt.

Es ist jetzt zwar leichter geworden, Reeder und Exporteure zu versichern, die Geschäftsbeziehungen nach Teheran unterhalten, aber es gibt immer noch zahlreiche Stolpersteine. Frédéric Denèfle, Vorsitzender des IUMI-Rechtskomitees, empfiehlt, sehr genau zu prüfen, ob ein Geschäft wirklich erlaubt ist. Immer noch gebe es eine Vielzahl von geschäftlichen Aktivitäten, die im Zusammenhang mit dem Iran verboten sind.

Tianjin: Höchster Transportversicherungsschaden

••• Die Internationale Vereinigung der Transportversicherer IUMI (International Union of Marine Insurance) hat den Schaden aus den Explosionen im chinesischen Hafen Tianjin auf 5 bis 6 Mrd. Dollar geschätzt. Die Hälfte der Zahlungen wird laut IUMI auf die Transportversicherung entfallen. Damit wäre das Ereignis der teuerste Transportversicherungsschaden in der Geschichte. Die Explosionen sind laut IUMI außerdem der größte je von Menschen verursachte Schaden in Asien. Die neue Schätzung ist die bislang höchste für das Ereignis.

John Wiik wechselt zu Henschien Insurance Services

••• John Wiik wird neuer Chairman bei dem norwegischen Versicherer Henschien Insurance Services, der im vergangenen Jahr von der italienischen Cambiaso Risso Marine-Gruppe übernommen wurde. Wiik kommt vom norwegischen P&I Club Norwegian Club, den er seit 1984 geleitet hatte. Auch nach der Übernahme soll sich Henschien auf den skandinavischen Markt konzentrieren. Der Norwegian Club wird von Faz Peermohamed geleitet, Ex-Partner bei der Kanzlei Ince & Co.

Hiscox steigt wieder in den Cargo-Markt ein

••• Der britische Versicherer Hiscox steigt wieder in die Warentransportversicherung ein. Dafür hat er zwei Experten vom Konkurrenten XL Catlin abgeworben. Richard Golder wird Marine Cargo Line Underwriter, Jack Bryan Marine Cargo Underwriter. Golder hat mehr als 25 Jahre Erfahrung in der Warentransportversicherung. Vor XL Catlin war er für Amlin, PB Coffey, CHF Ford und Ors tätig.

ANZEIGE



New York. Für USA-Reisen ist das sogenannte ESTA-Verfahren vorgeschrieben.

AIDA hilft beim Visum

Das Kreuzfahrtunternehmen AIDA Cruises bietet seinen Gästen einen neuen Service bei der Erledigung der Visaformalitäten. Dazu kooperiert AIDA mit dem Marktführer für internationale Visa und Reisepässe CIBT VisumCentrale. Für Gäste, die eine AIDA-Kreuzfahrt gebucht haben, gibt es auf dem hierfür eigens eingerichteten CIBT-Portal attraktive Sonderkonditionen.

Insbesondere bei AIDA-Zielen in fernen Ländern wie Indien und Kambodscha ist ein Visum für die Reisenden unumgänglich. Auch für die USA müssen spezielle Vorbereitungen für die Einreise getroffen werden. Auf dem Portal www.cibtvisas.de/aida oder auch telefonisch bzw. per Mail erhalten AIDA-Gäste allgemeine Informationen zu Einreisebestimmungen aller Länder. Wer sich für den darüber hinaus-

gehenden kostenpflichtigen Service entscheidet, kann die Klärung aller Formalitäten, die mit Konsulaten und Botschaften zu erledigen sind, an die Profis von CIBT abgeben. Die Visa werden dann dem Gast mit gesichertem Versand zugestellt. Neben den Behördengängen bietet CIBT auf dem Internetportal auch eine Ausfüllhilfe für die Online-Visumbeantragung an, z. B. für ESTA bei USA-Reisen. www.aida.de

Montage: AIDA Cruises

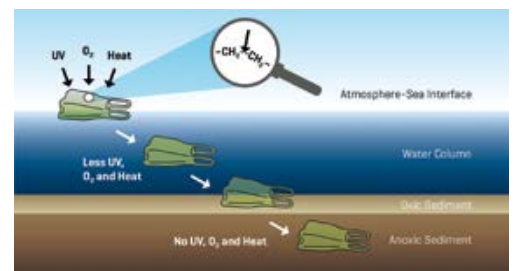
China führt eigene Schwefelgrenze ein

Nach Europa (Nord- und Ostsee) und den US-Küstenregionen muss sich die Schifffahrt bald auf ein eigenständiges nationales Emissionsregime einstellen. China will in einem mehrstufigen Verfahren bis 2019 schärfere Umweltauflagen umsetzen. In einem ersten Schritt dürfen ab dem 1. Januar 2017 in insgesamt elf führenden Seehäfen Schiffe während der Liegezeit nur noch niedringschwefeligen Treibstoff (0,5 Prozent) nutzen. Bereits ein Jahr später sollen die Bestimmungen dann auf alle Häfen im sogenannten Pearl-River-Delta, den Mündungstrichter des Jangtse sowie die Bohai-Bucht ausgedehnt werden. Stufe drei macht ab 2019 niedringschwefeligen Treibstoff auch während der Ansteuerung der chinesischen Häfen obligatorisch. Bei Verstößen drohen Geldbußen.

Umweltschutz.
Ab 2019 ist schwefelarmer Treibstoff Pflicht.



Versuch.
Plastikabbau in den Sedimenten der Meere geht – wenn überhaupt – nur sehr langsam vonstatten.



Dauerdeponie für Plastik

Kieler Meeresforscher haben untersucht, ob und wie schnell Bakterien Plastiktüten im Sediment des Meeresbodens abbauen. Ergebnis: Weder klassische Tüten aus Polyethylen noch sogenannte kompostierbare Kunststofftüten hatten sich nach 100 Tagen im Meeresboden überhaupt verändert. Die Experten fürchten, dass der Ozean zur Langzeitdeponie von Plastik wird. Die Studie ist jetzt in der Fachzeitschrift „Marine Pollution Bulletin“ erschienen. www.geomar.de

Gratik: GEOMAR



Foto: Morphaat – Fotolia



NAUTISCHE REDENSARTEN

„Sie ist mit allen Wassern gewaschen!“

••• Hier an Zeitgenossen zu denken, die Bekanntschaft mit allerlei Wasch- oder gar Duftwässern gemacht haben, führt auf den Holzweg. Es geht bei der Redensart vielmehr um wettergegerbte Seebären, die mit den Salzwässern aller Weltmeere gewaschen sind und deshalb durch keine Stürme mehr zu erschüttern sind. Auch haben solche Fahrleute viele Kniffe kennengelernt, um ihr schlingerndes Schiff zu retten. Im übertragenen Sinn ist mit allen Wassern gewaschen, wer etwa in politischen oder geschäftlichen Verhandlungen alle Tricks und Kniffe kennt und sich kaum noch etwas vormachen lässt.

Was die stürmischen Gewässer anbelangt, die Seeleute fürs Leben prägen können, sind nur drei von ihnen als Weltmeere unumstritten: Atlantik, Pazifik und Indik (Indischer Ozean). Denn sie leiten ihre Namen ab vom griechischen Wort „oceanos“, dem die Erdscheibe umfließenden Weltstrom, wie er noch heute auf äußerst vereinfachten runden Weltkarten des Mittelalters zu sehen ist.

Meist zählte man zu den Weltmeeren auch das europäische Mittelmeer. Hinzu gesellen sich, je nach historischer Epoche oder lokalpatriotischem Geschmack, weitere – etwa das Nordpolarmeer, das Schwarze, das Chinesische oder auch das Rote Meer.

Initiative für maritime Forschung

••• Nach einer Idee aus der CDU/CSU-Bundestagsfraktion soll in Hamburg ein Deutsches Maritimes Forschungszentrum (DMFZ) entstehen. Geplant ist eine Institution, die nach dem Vorbild des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) in allen Bereichen der maritimen Wirtschaft nachhaltig Wirkung entfaltet. Das sieht ein Konzeptpapier vor, das der maritime Sprecher der Unionsfraktion, Rüdiger Kruse, entworfen hat. Demnach soll die Arbeit al-

ler Mitspieler in der maritimen Industrie – von Schiffbauern und Zulieferern über technische Dienstleister und maritime Forschungseinrichtungen bis hin zu den Reedern – vernetzt und gefördert werden. Geplantes Budget: neun Millionen Euro.



Know-how. Messungen in der Hamburgischen Schiffbauversuchsanstalt.



Foto: HSVA, Marcus Renner

Eisschildkollaps in der Westantarktis?

••• Die Erwärmung des Südlichen Ozeans durch steigende Treibhausgaskonzentrationen in der Atmosphäre könnte die Stabilität des Westantarktischen Eisschildes empfindlich stören. Ein Anstieg des globalen Meeresspiegels um mehrere Meter wäre die Folge. Ein Kollaps der Westantarktis könnte sich auch in der letzten Warmzeit vor 125.000 Jahren vollzogen haben, einer Zeit, in der die polare Oberflächentemperatur um etwa zwei Grad Celsius höher war als heute. Das haben Modellrechnungen des Alfred-Wegener-Instituts ergeben.

www.awi.de

Reservoir. Die Antarktis und Grönland sind von Eisschilden bedeckt, die mehr als zwei Drittel des Süßwassers der Erde speichern.



Foto: AWI



Windräder unter Wasser

| Energiegewinnung | Wellen und Gezeiten könnten zehn Prozent des weltweiten Strombedarfs decken. Bisher gibt es aber nur wenige Anlagen, die diese Quelle anzapfen. Nun sollen mehrere Großkraftwerke die Meeresenergie erschließen.

Text: Ralph Diermann/Süddeutsche Zeitung (24. November 2015)



Wenn der Wind ausbleibt, liegt das Meer spiegelglatt da. Unter der Oberfläche bleibt der Ozean jedoch in Aufruhr. Gewaltige Strömungen ziehen in steten Zyklen um den Erdball. Das Meer ist ständig in Bewegung, weil die Gezeiten an den Wassermassen zerrren und sich Temperatur sowie Salzgehalt von Region zu Region unterscheiden. Die Energie dieser Strömungen ist unerschöpflich – wie die von Sonne und Wind.

Doch während Solaranlagen und Windräder vielerorts längst einen wichtigen Beitrag zur Stromversorgung leisten, bleibt das Meer als Energiequelle bislang kaum genutzt. Dabei ist das Potenzial groß. „Studien zeigen, dass Meeresströmungen konservativ geschätzt etwa sieben Prozent und die Gezeiten rund 2,5 Prozent des weltweiten Strombedarfs decken könnten“, sagt der Meeresenergie-Experte Albrecht Ruprecht von der Universität Stuttgart.

Gegenüber Photovoltaik und Windkraft hatte die maritime Stromerzeugung ursprünglich sogar einen Startvorteil. Schon Mitte der 1960er-Jahre wurde in der

Bretagne ein Gezeitenkraftwerk errichtet. Mit einer Leistung von 240 Megawatt ist es immerhin halb so leistungsfähig wie ein Block eines Kohlekraftwerks. Ein 750 Meter langer Wall sperrt die Bucht um die Mündung des Flusses Rance vom offenen Meer ab. In die Auslässe der Barriere sind Turbinen integriert, das ein- und ausströmende Meerwasser treibt sie an.

Schleusentore regulieren dabei den Zu- und Abfluss. Das Gezeitenkraftwerk liefert bis heute Strom. Nachahmer hat es in all den Jahren allerdings nur wenige gegeben: ein Kleinkraftwerk in Kanada sowie eine Anlage in Südkorea, wo ein bestehender Damm nachträglich mit Turbinen ausgestattet wurde. Konventionelle Kraftwerke waren für die Energiekonzerne schlichtweg rentabler. Zudem hatten die Betreiber der Anlage in Frankreich immer wieder damit zu kämpfen, dass sich Schlamm und Sedimente am Sperrwerk ablagerten.

Mit der Suche nach Alternativen zu den fossilen Energien rückt die See jedoch mehr und mehr ins Blickfeld von Politik und Energiekonzernen. Bereits im →

Zweibein. Testplattform von OpenHydro's bei der Erprobung eines Gezeitenkraftwerks vor Schottland.



Wir stehen ungefähr an dem Punkt, an dem sich die Solar- und Windenergie vor zehn oder fünfzehn Jahren befanden.

Tim Cornelius, Chef von Atlantis Resources

→ Jahr 2003 hat die britische Regierung vor den Orkney-Inseln ein Testfeld einrichten lassen, in dem Forscher an maritimer Energietechnik arbeiten können. Anfangs konzentrierten sie sich vor allem auf Kraftwerke, die statt Strömung oder Gezeiten die Kraft der Wellen für die Energieerzeugung nutzen. Wie eine Seeschlange sehen diese Anlagen aus: Mehrere Schwimmkörper sind über Gelenke miteinander verbunden, sodass sie der Wellenbewegung folgen können. Das stete Auf und Ab treibt Pumpen im Innern der Gelenke an. Sie pressen ein Hydrauliköl durch Turbinen, die wiederum einen Generator antreiben.

Dieses Konzept überzeugte anfangs auch E.ON. Der Energiekonzern ließ 2010

vor den Orkney-Inseln ein 180 Meter langes Wellenkraftwerk mit einer Leistung von 750 Kilowatt installieren. Drei Jahre später gab E.ON das Projekt aber wieder auf – unter anderem wegen technischer Probleme, etwa beim Energieübertrag an die Pumpen. Auch das Wellenkraftwerk Aguçadoura vor der Küste Portugals war ein Fehlschlag. Die 2008 mit großem Pomp eingeweihte Anlage musste schon nach wenigen Monaten Betriebszeit zurück an Land geholt werden. Der Hersteller meldete Ende vergangenen Jahres Insolvenz an.

„Wellen sind eine schwer zu nutzende Energieressource“, sagt Kai-Uwe Graw von der Technischen Universität Dresden. Die Frequenz der Wellenbewegung sei sehr

niedrig, dafür transportiere jeder Wasserhügel gewaltige Kräfte. „Das macht die Konstruktion der Anlagen zu einer komplexen Aufgabe“, sagt Graw. Auch andere Ansätze für Wellenkraftwerke – pneumatische Kammern zum Beispiel, in denen ein- und ausströmendes Wasser Luft komprimiert oder ansaugt und so eine Turbine bewegt – konnten bei Praxistests nicht überzeugen.

| Ambitioniertes Projekt | Erfolgreicher verlief die Entwicklung einer anderen Technologie aus dem Testfeld vor den Orkney-Inseln: Kleinkraftwerke, die wie Windräder mit Stummelflügeln aussehen, aber am Meeresgrund installiert werden. Sie machen sich zunutze, dass in strömendem



Foto: Noca/Scottia Canada; Atlantis Resources; Marine Current Turbines MCT; www.siemens.com/press



Foto: Andritz MeyGen; Tidal Energy



Kraftwerk. Die Rotoren der Unterwasseranlagen sind deutlich kleiner als bei Windparks.

Installation. Mithilfe von Spezialschiffen werden die Turbinen Richtung Meeresgrund versenkt.



Nehmerqualität. Die Anlagen (hier: Atlantis) müssen unter Wasser mit widrigsten Bedingungen klarkommen.



Foto: www.siemens.com/press

Wellenreiter. SeaGen war das erste kommerzielle Gezeitenkraftwerk. Seit 2008 versorgt es 1.400 Haushalte mit Strom.

Wasser der hohen Dichte wegen rund 800-mal so viel Energie steckt wie in Luft, die sich mit gleicher Geschwindigkeit bewegt.

Die Firma Atlantis Resources aus Edinburgh will bis Anfang des kommenden Jahrzehnts vor Schottland in rund 40 Metern Tiefe einen ganzen Anlagenpark unter Wasser errichten. Mit 1,5 Megawatt erreichen die Rotoren etwas mehr als die halbe Leistung moderner Windräder an Land, sie sind aber nur ein Zehntel so groß. Vom Fuß bis zur Mitte ihres Rotors messen sie maximal 16 Meter.

Insgesamt 269 Anlagen mit einer Gesamtleistung von 398 MW will Atlantis Resources unter Wasser errichten. Das entspricht der Kapazität eines großen Offshore-Windparks. Im kommenden Sommer werden die ersten vier Turbinen installiert, die nötigen Kabel sind bereits gelegt. „Wir stehen ungefähr an dem Punkt, an dem sich die Solar- und Windenergie vor zehn oder fünfzehn Jahren befanden“, sagt Tim Cornelius, Chef von Atlantis Resources. Aber noch muss das Projekt beweisen, dass es mit den widrigen Bedingungen auf hoher See tatsächlich klarkommt. Das Salzwasser, der Druck, die kräftige Strömung – das Kraftwerk wird enormen Belastungen ausgesetzt sein. „Langjährige Versuche zeigen, dass die Technologie dem standhalten kann“, sagt Cornelius.

Albrecht Ruprecht von der Universität Stuttgart, der nicht an dem Projekt in Schottland beteiligt ist, pflichtet dem bei. Er weist jedoch auf ein anderes Problem hin: „Installation und Wartung sind sehr

aufwendig, weil dafür Spezialschiffe gemietet werden müssen. Wenn nur ein Sensor im Wert von zwei Euro ausgetauscht werden muss, entstehen schnell Kosten von 200.000 Euro“, sagt Ruprecht. Je mehr Anlagen jedoch aufgestellt werden, desto eher lohne es sich für die Betreiber, eigene Schiffe zu unterhalten. „Das senkt die Kosten drastisch.“ Er vermutet, dass die Unterwasserrotoren ähnlich günstig Strom erzeugen können wie Windräder an Land – wenn sie denn eines Tages in großer Zahl installiert werden.

| Kalkulierbare Kraft | Mit dem Erneuerbare-Energien-Boom findet auch das alte Konzept des Gezeitenkraftwerks wieder Interesse bei Investoren und Projektentwicklern. Am weitesten fortgeschritten ist ein Vorhaben, das in der Bucht vor der walisischen Stadt Swansea realisiert werden soll.

Das britische Unternehmen Tidal Lagoon Power will dort nach bretonischem Vorbild einen fast zehn Kilometer langen, u-förmigen Wall mit 16 Turbinen errichten. Insgesamt 155.000 Haushalte soll die 320-MW-Anlage mit Strom versorgen. „Da sich die Gezeiten sehr genau vorhersagen lassen, können wir den Energieertrag auf Jahre hinaus zuverlässig berechnen“, sagt Lisa Jenkins von Tidal Lagoon Power. Das ist ein Vorteil gegenüber Solaranlagen und Windrädern, deren Stromerzeugung je nach Wetter stark und kaum vorhersehbar schwankt.

Bis der Bau beginnen kann, hat Tidal Lagoon Power jedoch noch einige Hürden

zu nehmen. Dazu gehört die Genehmigung durch die Waliser Umweltbehörde. Das Unternehmen sieht sich gut gerüstet für die Prüfung. So sollen Fische die sieben Meter messenden Turbinen mit ihren drei Schaufeln gefahrlos durchschwimmen können. „Unsere Modelle zeigen, dass der Einfluss der Anlage auf die Unterwasserwelt der Bucht minimal ist“, sagt Jenkins.

Schwieriger dürfte es sein, die nötige finanzielle Unterstützung aus London zu gewinnen. Tidal Lagoon Power verhandelt zurzeit mit der britischen Regierung über eine stabile Vergütung für den Strom, die das 1,4 Milliarden Euro teure Projekt wirtschaftlich macht. Welcher Betrag nötig ist, will das Unternehmen nicht verraten. Eine von Tidal Lagoon Power in Auftrag gegebene Studie nennt jedoch den Betrag von umgerechnet 23 Cent pro Kilowattstunde. Diese Abnahmegarantie müsste 35 Jahre lang gewährt werden. Zum Vergleich: In Deutschland erhalten die Betreiber von Windrädern auf hoher See 19 Cent – und das nur für acht Jahre.

Eine baldige Einigung mit der Regierung vorausgesetzt, will das Unternehmen im Frühjahr 2017 mit dem Bau beginnen. Vier Jahre später soll das Kraftwerk in Betrieb gehen. Auch in China, Indien, den Philippinen, Russland und Südkorea werden derzeit große Gezeitenkraftwerke geplant. Für Deutschland eignet sich die Technologie nicht, da der Tidenhub an den heimischen Küsten relativ gering ist – und zudem der Schutz des Wattenmeers und seiner Spezies Vorrang genießt. ■■■



125 Jahre kreuz und Meer

| Jubiläum | Vor 125 Jahren erfand Albert Ballin die Kreuzfahrt – und begründete damit ein wachstumsstarkes Tourismus-Segment. Die Reederei Hapag-Lloyd Cruises feiert das gebührend.

Ein kalter Nordseewind fuhr den Damen ins frisierte Haar und den Herren unter die eleganten Rockschöße, rüttelte an den Gepäckstapeln auf der Pier. 241 Passagiere gingen in Cuxhaven über die Gangway an Bord der „Augusta Victoria“ – unter ihnen Albert Ballin, Chef der

Passage-Abteilung der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG). Der Hamburger Reedereidirektor begleitete die abenteuerlustige Reisesgesellschaft auf dieser „Lustfahrt“. Die erste Kreuzfahrt der Geschichte führte in den „Orient“, das damalige Sehnsuchtsziel

wohlhabender Reisender. Am 22. Januar 1891 stach der schwimmende Rokoko-Palast in See.

Die von Ballin als „kühne Reisende“ bezeichneten Gäste der ersten „Excursion“, unter ihnen viele britische Ladys, bewunderten die verspiegelte Pracht der Säle (et-



Noblesse. Das „Damenzimmer“ der „Augusta Victoria“ war üppig ausgestattet, die Annonce für die „Excursion“ nach Italien und in den Orient macht Preisniveau und Zielgruppe deutlich.



Pionierin. Die „Prinzessin Victoria Luise“ war das erste speziell für Kreuzfahrten gebaute Schiff der Welt (hier: Stapellauf 1900 bei Blohm & Voss).



Manöver. Dampfschlepper bringen die „Augusta Victoria“ in die richtige Position. Reederei-Vordenker Albert Ballin (links) ist mit von der Partie. Um die 241 Passagiere kümmern sich gut eben sowie Besatzungsmitglieder (rechts: Decksmannschaft).

wa das elegante „Damenzimmer“). Einen Dampfer zum Vergnügen zu betreten, galt als exotisch und überdies als ungehörig. Besonders für weibliche Gäste. Ist eine solche Reise nicht geistig und körperlich zu anstrengend für das schwache Geschlecht? Der spätere Generaldirektor der

HAPAG teilte diese Einstellung ganz offenbar nicht. Neben seiner Gattin Marianne waren weitere 67 Frauen an Bord.

| Pragmatische Idee | Zur ersten Kreuzfahrt kam es, weil es den Ballin wurmte, den prächtigen Nordamerika-Schnell-

dampfer „Auguste Victoria“ im Winter nutzlos auf Reede dümpeln zu sehen. Wer wollte zu dieser Jahreszeit schon freiwillig den Atlantik überqueren, grimmigen Stürmen trotzend? Gegen den Widerstand der kopfschüttelnden Kollegen im HAPAG-Direktorium setzte Ballin sich durch. Die Nachfrage nach Tickets für bis zu 2.400 Goldmark (auf heutige Preise umgerechnet: mehr als 40.000 Euro) war enorm. Und die Idee einer luxuriösen Vergnügungsreise als Vorbild heutiger Kreuzfahrten geboren.

Während der ersten „Lustreise“ hat die illustre Gesellschaft deutscher, britischer und amerikanischer Gäste den hervorragenden Service an Bord genossen: Butler, Bälle und exquisite Speisen – darunter etwa Austern als Heilmittel gegen Seekrankheit. Eine Reihe von Journalisten und der Reportagezeichner Christian Wilhelm Allers begleiteten die Reise und füllten die erste Bordzeitung. In der hieß es, unterwegs seien den Hamburgern „drei Dinge eigen“ gewesen: „Sie sind bemüht, →



Zentrale. Ab 1890 residierte HAPAG am Dovenfleth zwischen Alt- und Speicherstadt.



Ex-„Gripsholm“. Zehn Jahre nach Kriegsende war die „Berlin“ der erste Transatlantik-Liner, auf dem Passagiere den Lloyd-Service genießen konnten.



„Reliance“. Ab 1930 nur noch mit zwei Klassen.



125 Hapag-Lloyd Jahre Cruises

→ sich gleiche Reisemützen anzuschaffen, sich alle Mahlzeiten vortrefflich schmecken zu lassen – und Caviarbrötchen zu essen, als ob sie dafür bezahlt werden.“

Der junge Direktor Albert Ballin, stets makellos gekleidet, kümmerte sich selbst um beinahe alles. Von den Veilchenbouquets für die mitreisenden Damen über die Spiele an Deck bis zum Kaisertoast beim festlichen Dinner am Geburtstag von Wilhelm II. – überall waltete Ballins Umsicht, die der HAPAG den Ruf eines „märchenhaften“ Gastgebers eintrug. 13 Landausflüge standen auf dem Programm, nachdem der Luxusdampfer die Biskaya passiert

hatte, wo wegen des Seegangs sogar die Musikkapelle verstummte. Am 28. Januar 1891 ging die „Augusta Victoria“ mit Blick auf Gibraltar vor Anker. Die weitere Reise führte bei herrlichem Wetter nach Genua. Ein derart glamouröses Schiff hatte man in vielen Mittelmeerhäfen nie zuvor gesehen. Mancherorts wurden die Kreuzfahrtpioniere mit Salutschüssen begrüßt, in Konstantinopel kam sogar der Sultan zu Besuch.

| Zahlreiche Innovationen | Im März kehrte das HAPAG-Flaggschiff nach 57 Tagen, 11 Stunden und 3 Minuten Reise nach Cuxhaven zurück. Die Reederei nahm nach der gelungenen Premiere fortan Kreuzfahrten als festen Bestandteil ins Programm auf. Und im Laufe der 125 Jahre sollten weitere Innovationen den Ruhm der Reederei mehren: das erste Schiff, das als reines Kreuzfahrtschiff gebaut wurde; das erste

Hallenbad an Bord; das erste Expeditionsschiff mit hoher Eisklasse; das Schiff mit dem größten Raumbudget... Doch eins ist immer gleich geblieben: Seit 125 Jahren finden die Gäste in ihren Kabinen frische Blumen – wie zu Ballins Zeiten.

„Wir freuen uns sehr, in diesem Jahr das bedeutende Jubiläum, 125 Jahre Kreuzfahrten' zu feiern, und blicken mit Stolz auf unsere langjährige Unternehmensgeschichte zurück“, so Karl J. Pojer, Vorsitzender der Geschäftsführung. „Albert Ballin hatte damals eine visionäre Idee. Heute gilt Hapag-Lloyd Kreuzfahrten als führender Anbieter im Luxus- und Expeditionssegment auf dem deutschsprachigen Markt. Wir fühlen uns auch heute noch bei der Gestaltung unserer Reisen diesem Innovations- und Entdeckergeist verpflichtet und begeben uns immer wieder auf neue Wege.“

Fotos: Hapag-Lloyd AG, Hapag-Lloyd Cruises



Damenwahl. Durchschnittlich 150 Mark am Tag berappte eine Passagierin 1958 für eine Venedig-Tour auf der „Ariadne“.

Luxusklasse. Fünf-Sterne-Traumschiff: 1982 ging die neue „Europa“, Nummer 5 dieses Namens bei Hapag-Lloyd, auf ihre erste Reise.



Das Jubiläum der ersten Vergnügungsreise auf See wird bei Hapag-Lloyd Kreuzfahrten gebührend gewürdigt. So präsentieren sich die Hamburger seit Januar unter neuem Namen: Hapag-Lloyd Cruises. „Die internationale Variante ist marktübergreifend verständlich und mit seiner weltoffenen Wirkung auch für eine moderne und internationale Zielgruppe attraktiver“, sagt Karl J. Pojer.

| Historische Reminiszenz | Auch das Firmenlogo wurde umgestaltet: Das bekannte Zeichen ist nun schlanker und eleganter, die Farben wurden modifiziert, außerdem ist die Jahreszahl 1891 als Bezug zur ersten Kreuzfahrt integriert. „Wir

sind stolz auf unsere langjährige Unternehmenshistorie und fühlen uns auch heute noch dem Innovations- und Entdeckergeist Albert Ballins verbunden. Unser Ziel war es, das Jubiläumsjahr zum Anlass zu nehmen, einige wichtige Veränderungen vorzunehmen“, sagt Geschäftsführer Pojer. „Mit unserem neuen Namen und dem neuen Firmenlogo gehen wir mit der Zeit und passen uns den Bedürfnissen und Ansprüchen einer modernen, internationalen Gesellschaft an.“

Auch sonst steht das Jahr 2016 bei Hapag-Lloyd Cruises ganz im Zeichen des Jubiläums: Auf der Landingpage www.since-1891.com werden Geschichten aus der Geschichte erzählt, die einen persönli-

chen Einblick in die Welt der Luxuskreuzfahrt vermitteln. Außerdem gibt es für die Kunden ab dem 22. Januar 125 Tage lang einen Rabatt von 12,5 Prozent auf ausgewählte Reisen.

Auch die Vertriebspartner profitieren vom Jubiläum: In einem Buchungswettbewerb gewinnt das Reisebüro, das die 125. Buchung generiert, eine Mitreise auf einem der Schiffe von Hapag-Lloyd Cruises. Mitte des Jahres 2016 erscheint in Kooperation mit einem Verlag ein Jubiläumsbuch zum Thema 125 Jahre Kreuzfahrt – von den Anfängen bis heute. Die darin enthaltenen Reportagen und literarischen Pretiosen sind von namhaften Autoren verfasst. |●●●

Angebot. Lässigen Luxus wie auf der „Europa 2“ (unten) oder spannende Expeditionen wie auf der „Hanseatic“ (links) präsentiert HLC-Chef Pojer nun mit neuem Logo.



Eine Frage der Perspektive

| Geschichte | Das Deutsche Auswandererhaus in Bremerhaven ist kein Zeigefingermuseum. Im Gegenteil: Es ist ein klug konzipierter Erlebnisraum, in dem es vieles zu entdecken gibt. Text: Sabrina Junge



Historischer Grund. Seit zehn Jahren steht das Deutsche Auswandererhaus am Kai von Bremerhaven.

Interessiert beäugen die Besucher die Gestalten, die an der Kaje starr vor einem großen schwarzen Dampfer verharren. Sie tragen Mützen und Gewänder aus einer längst vergangenen Zeit. Neben ihnen stapeln sich zahlreiche Gepäckstücke. Aufgeklappte Deckel erlauben einen Blick in das Innere der ledernen Koffer: Spitzenschal, Leintücher und Nachthemd. Nur das Nötigste haben die Auswanderer bei sich. Die Gangway ist bereits heruntergelassen und wartet darauf, dass auch die letzten Reisenden an Bord des Dampfschiffes „Lahn“ gehen.

Dieses nachgestellte Szenario ist eines von vielen im Deutschen Auswandererhaus in Bremerhaven. Detailgenaue Rekonstruktionen und multimediale Inszenierungen nehmen die Besucher

Foto: © Deutsches Auswandererhaus / Foto: Kay Riechers

dabei mit auf eine emotionale Zeitreise. Das Besondere: Jeder Gast bekommt am Eingang den Namen eines Auswanderers zugeteilt. Mit einer elektronischen Eintrittskarte, dem Boarding Pass, kann er an verschiedenen Hörstationen die Lebensgeschichte „seines“ Migranten verfolgen. Dann heißt es: zuhören, mitfühlen und eintauchen in eine andere Welt.

| Geschichte hautnah erleben | Mehr als sieben Millionen Menschen verließen zwischen 1830 und 1974 Deutschland von Bremerhaven aus, um mit dem Schiff in die USA, nach Kanada oder Brasilien auszuwandern. So auch Martha Hüner. Im Sommer 1923 entscheidet sich die 17-Jährige, ihren Tanten nach Amerika zu folgen. Als sie die →





Abschied. Ein bis zwei Wochen brauchte der Dampfer „Lahn“ von Bremerhaven nach New York.

Foto: © Deutsches Auswandererhaus / Foto: Klaus Frahm



Foto: © Deutsches Auswandererhaus / Foto: Kay Riechers

Spurensuche. In einer Ladenpassage des Jahres 1973 können die Museumsgäste die Schicksale von Einwanderern kennenlernen.

Realistisch. Mit viel Liebe zum Detail wurde das Zwischendeck des Seglers „Bremen“ rekonstruiert.



Foto: © Deutsches Auswandererhaus / Foto: Herbert Dehn

➔ Koffer packt, nimmt sie nicht nur das Familienerbstück, eine Pferdebürste, mit auf den Weg, sondern auch jede Menge Träume und Wünsche.

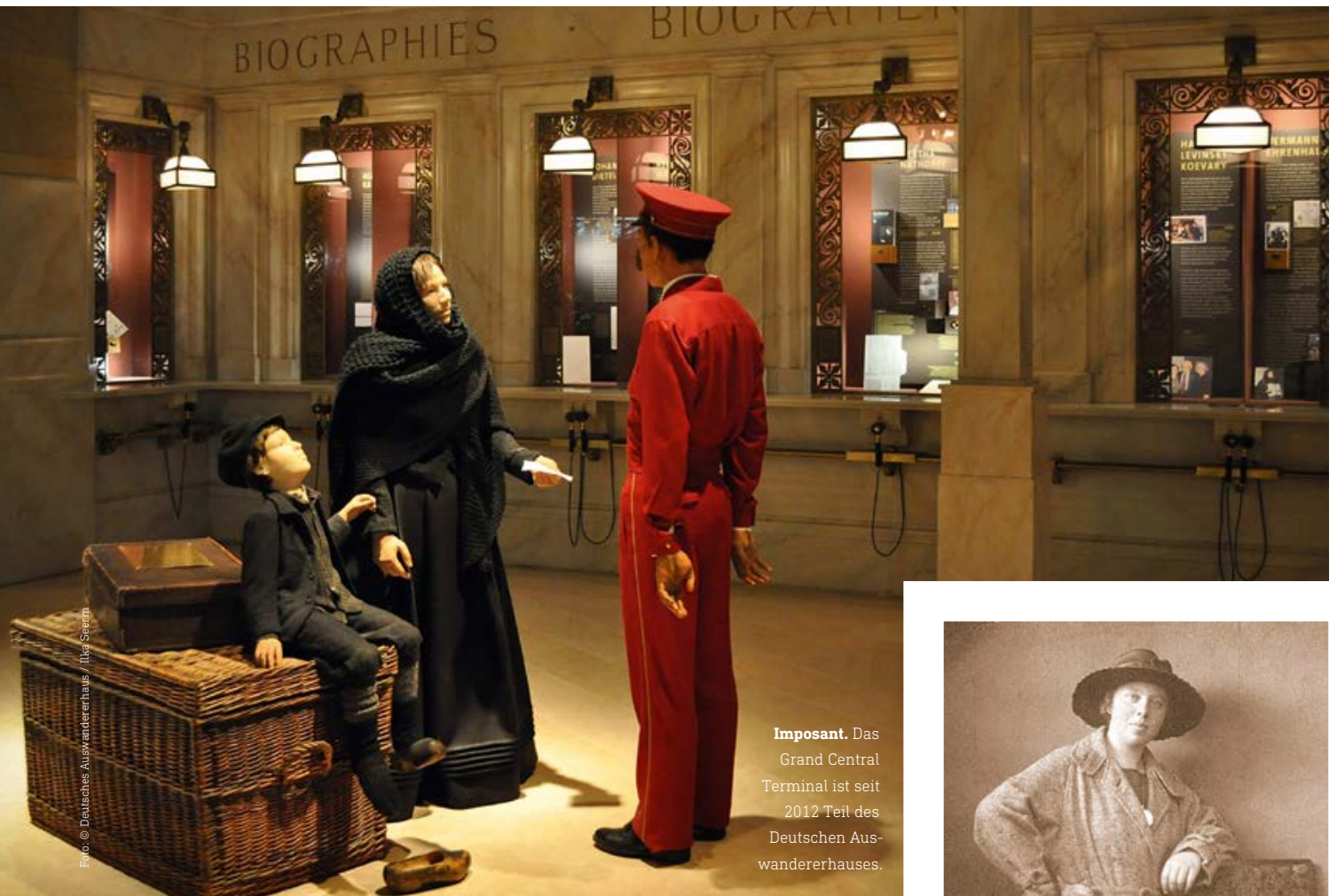
„Marthas Biografie ist eine von 3.000 Familiengeschichten, die im Deutschen Auswandererhaus vorgestellt werden“, sagt Bonnie Satzinger. Die 29-Jährige ist seit drei Jahren im Presseteam des Museums. „Die Geschichten und Gegenstände haben wir sowohl aktiv, durch gezielte Zeitungsaufrufe, als auch passiv, durch Angehörige, die auf uns zugekommen sind, gesammelt“, erzählt Satzinger. Da seien

manchmal wahre Goldschätze dabei: so auch die Geschichte von Heinrich Sengebusch, der den amerikanischen Autor Mark Twain auf der Überfahrt von New York nach Genua von schlimmen Zahnschmerzen befreite. Zum Dank überließ Twain dem Auswanderer die Erstausgabe des Buches „The Million Pound Bank Note“.

| Zwischen den Welten | Nachdem die Besucher die steile Gangway des Dampfers erklommen haben, können sie die Räume des Seglers „Bremen“, des Dampfers „Lahn“ und des Liners „Columbus“ inspi-

zieren. Wenige Schritte weiter erwartet sie schließlich die Neue Welt: Amerika. Ein beklemmender Kachelgang führt die Besucher nach Ellis Island, der Insel der Tränen vor den Toren Manhattans. Auf kargen Holzbänken, umzäunt von Maschendraht, warteten hier zwischen 1892 und 1954 Millionen Auswanderer auf das Urteil der Inspektoren: Darf ich ins Land – oder war alles umsonst?

„Seit April 2012 können unsere Gäste nicht nur auswandern, sondern auch wieder einwandern“, sagt Satzinger. Dahinter steckt ein Erweiterungsbau, der die Ein-



Imposant. Das Grand Central Terminal ist seit 2012 Teil des Deutschen Auswandererhauses.

Das Deutsche Auswandererhaus

ADRESSE:
Columbusstraße 65, 27568 Bremerhaven

INTERNET: www.dah-bremerhaven.de

ÖFFNUNGSZEITEN:
November – Februar: Täglich 10 – 17 Uhr
März–Oktober: Täglich 10 – 18 Uhr

Die Familienrecherche ist täglich ab 12 Uhr geöffnet. Das Museum ist barrierefrei.

EINTRITT:
Erwachsene: 12,80 EUR; Senioren: 11,80 EUR; Studenten, Auszubildende: 10,60 EUR, Kinder (4-16 J.): 7,50 EUR



Mutig. Martha Hüner wanderte mit gerade einmal 17 Jahren auf eigene Faust in die USA aus. An Bord des Dampfers „Lahn“ überquerte sie den Atlantik.

wanderung nach Deutschland beleuchtet. „Insgesamt sind das mehr als 300 Jahre Aus- und Einwanderergeschichte“, sagt Satzinger. „Das gibt es in Deutschland kein zweites Mal.“ Nachdem die Museumsbesucher im Grand Central Terminal erfahren haben, was aus „ihren“ Auswanderern in der Neuen Welt geworden ist, können sie über eine Brücke wieder in die Alte Welt, Deutschland, einwandern.

An einem Kiosk erhalten die Besucher ihre „Einreisepapiere“. Auch hier können sie die Lebensgeschichte eines bestimmten Einwanderers verfolgen. Inmitten von

Eisdielen und alten Friseurläden warten Bilder, Hörstationen und Informationen der einzelnen Einwandererschicksale auf sie.

Über zwei Datenbanken können Besucher selbst auf die Suche nach ausgewanderten Vorfahren gehen. „Wir möchten zeigen, wie vielfältig und wie dehnbar der Begriff Migration ist“, sagt Direktorin Dr. Simone Eick. „Unsere Besucher werden entdecken, dass fast jeder einen Einwanderer, Flüchtling oder Vertriebenen unter seinen eigenen Vorfahren finden kann“, so Eick. Anders als in klassischen Einwande-

rungsländern wie den USA und Australien werde Migration in Deutschland noch nicht als Teil der Identität wahrgenommen, erklärt die Direktorin. „Unsere Aufgabe ist es, diese besondere Geschichte zu vermitteln. Gleichzeitig möchten wir die Ängste und Vorurteile in Neugierde und Empathie umwandeln“, so die 43-Jährige über die Absichten des Museums. Das Deutsche Auswandererhaus bringe die Ein- und Auswanderergeschichte Deutschlands auf einzigartige Weise zusammen – und zeige so, dass Migration letztendlich nur eine Frage der Perspektive sei. ●●●

| PORTRÄT |

Zwischen Meer und Bergen

| Ursula Richenberger | Sie ist seit zwei Jahren Leiterin des Hamburger Hafenumuseums. Das Treiben im Hafen und die Nähe zum Meer haben es der Schweizerin angetan. Text: Sabrina Junge



Fotos: Hafenumuseum Hamburg

Ursula Richenberger. Ihre Welt ist der Hamburger Hafen.

Das erste Mal war ich 1980 im Hamburger Hafen", erinnert sich Ursula Richenberger. „Ich war zu Gast bei meiner Patentante. Da haben wir dann ganz klassisch eine Hafenrundfahrt gemacht“, sagt sie. Die Fältchen rund um die braunen Augen verraten: Richenberger lacht viel und gerne. Die grauen Haare trägt die 45-Jährige als schlichte Kurzhaarfrisur. Dass sie mehr als 30 Jahre später Direktorin des Hafenumuseums sein würde, habe sie sich nicht erträumt. „Als kleines Mädchen wollte ich weit reisen, neue Welten erforschen“, sagt Richenberger. Diesen Wunsch habe sie sich erfüllt – jedoch anders als erwartet. Heute entdecke sie im Hafen immer wieder neue Welten.

Kein Grüezi, sondern Hallo: Auf den alpenländischen Akzent horcht man bei der gebürtigen Schweizerin vergeblich. Die ersten zehn Jahre ihres Lebens verbrachte sie zwar in der Schweiz, doch dann zog ihre Mutter mit ihr nach Rendsburg. Schule, Studium, Beruf: Alles spielte sich im Norden Deutschlands ab. Ab 1998 arbeitete sie als Geschäftsführerin des Vereins Freunde des Altonaer Museums. Seit 2007 war sie dort außerdem als wissenschaftliche Mitarbeiterin tätig – bis man ihr 2013 im Hafenumuseum ein Jobangebot machte.

Im Gegensatz zu ihrem Vorgänger Achim Quaas kam Richenberger ohne Ha-

fenerfahrung in das Museum auf dem Kleinen Grasbrook. „Achim ist ein Hafenkenner. Ein Seebär, der weiß, wie das Geschäft läuft. Ich sollte in erster Linie das Museum aus seinem Dornröschenschlaf befreien und die öffentliche Wahrnehmung verbessern“, sagt Richenberger. Mit ihrer Arbeit brachte die Museumsleiterin erfolgreich frischen Wind in den Ausstellungsraum im Kaischuppen 50 A: 20 Prozent mehr Besucher als im Vorjahr konnte das Museum 2015 verzeichnen, das nach einer großen Finanzspritze aus Berlin mittelfristig Teil eines größeren Projekts wird.

| Lebendige Geschichte | Insgesamt arbeiten rund 150 – fast nur männliche – Ehrenamtliche und lediglich sieben Festangestellte im Museum. Eine zunächst ungewohnte Situation für Richenberger. „Geduldig haben die Männer mir alles erklärt. Dass sich hier alle duzen, daran musste ich mich erst einmal gewöhnen“, sagt Richenberger schmunzelnd. Die Direktorin weiß, wie wichtig die Hafensenioren für das Museum sind. Die Männer haben lange Zeit im Hafen und auf Schiffen gearbeitet. Sie wissen Dinge, von denen junge Hafentarbeiter noch nie etwas gehört haben. Und erst die Zeitzeugen machen das Museum durch ihre Erfahrungen aus der Stückgutzeit so lebendig und authentisch. „Sie lassen die Gegenstände sprechen“, so die gebürtige Züricherin.

Ihr Lieblingsort in Hamburg? „Der Fischbrötchenstand an der Brücke 10. Dort hat man einen tollen Blick auf Blohm + Voss und den Burchardkai“, verrät Richenberger. In ihre alte Heimat zurückzukehren, kann sie sich nicht mehr vorstellen. „Das Meer ist mein Sehnsuchtsort geworden. Hier fühle ich mich pudelwohl.“ |●●●

Kaischuppen 50 A.
Hier können Besucher
in die Hafenhistorie
eintauchen.



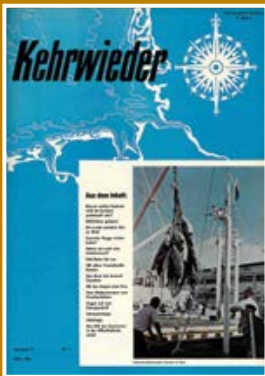
| VOR 50 JAHREN |

Die ganzen (erhaltenen) Ausgaben: www.reederverband.de/vor50jahren.html
oder einfach mit dem Smartphone den QR-Code scannen



KEHRWIEDER 03/1966

Aufklärung gegen Verklärung

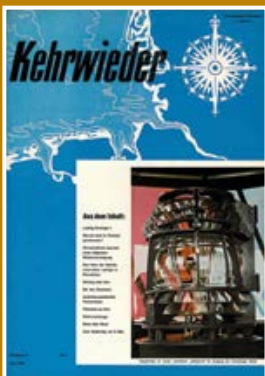


••• Der Wachoffizier verwahrt sich gegen Negativ-Glorifizierung und Verschnulzung des Berufsbildes „Seemann“, vor allem im tiefen Binnenland. Am Klönkasten hält ein wackerer Gastwirt von der Insel Fehmarn den Bundeskanzler zum Narren, weil ihm die erhöhte Branntweinsteuer nicht passt. 1.200 Reedereischiffe und mehr als 1.000 Kümos unter deutscher Flagge machen in 700 Häfen in 110 Ländern fest, dennoch fragen sich Reeder: „Deutsche Flagge niederholen?“, denn an der Bedeutung der deutschen Handelsschiffahrt gibt es wohl Zweifel an höchster Stelle. „100 Jahre Transatlantik-Rennen“ werden erzählt. Kläubautermann und Krachteufelchen leisten Enormes an Heimtücke. Eine „Pas-saschöse“ in knappstem Bikini sorgt für Wirbel an Deck.



KEHRWIEDER 04/1966

Thünsnut und die überoptimalen Reize



••• Mehrerer Kriege und ihrer schmerzlichen Folgen auch für die Seeschiffahrt wird gedacht. Die wirtschaftlichen Aspekte einer möglichen deutschen Wiedervereinigung kommen aufs Tableau. Die schnellsten Tiere leben nicht an Land oder in der Luft: Der Schwertfisch bewegt sich mit 160 Sachen durchs Wasser! Die Elektronen sollten dazu dienen, den Menschen „von geistestötender, mechanischer Arbeit frei zu machen“. Kläubautermann empört sich über die „überoptimalen Reizauslöser“ weiblicher Kurven und Anatomie, derer sich die Medien an der „Sex-Front“ bedienen. Fiete Thünsnut hingegen reizt Geduld und Fantasie seiner Leser auch überoptimal beim Vertellen seiner Abenteuer zur See. „Kehrwieder“-Täufer Ludwig Dinklage segnet das Zeitliche.



| PUBLIKATIONEN |



KINOPREMIERE

Waghalsige Rettungsaktion

••• Am 18. Februar 1952 trifft ein gewaltiger Sturm mit voller Wucht auf New England und lässt die Menschen an der Ostküste um ihr Leben bangen. Noch hilfloser sind die Schiffe auf See, darunter der Öltanker „SS Pendleton“, der vom Sturm buchstäblich auseinandergerissen wird. Über 30 Seeleute werden im Heck der schnell sinkenden „SS Pendleton“ eingeschlossen. Als ranghöchster Offizier an Bord übernimmt Ray Sybert die Führung der verängstigten Mannschaft.

Zur gleichen Zeit gibt der auf dem Festland wachhabende Offizier Daniel Cluff, kürzlich erst zum Stationschef der Küsten-

wache ernannt, den Befehl zu einer waghalsigen Rettungsmission. Obwohl die Chancen alles andere als gut stehen, stechen vier Männer unter Führung des Steuermanns Bernie Webber in einem hölzernen Rettungsboot mit kleinem Motor in See, um eisigen Temperaturen, 20 Meter hohen Wellen und einem wütenden Sturm zu trotzen und die Tankerbesatzung zu retten.

Basierend auf einer wahren Begebenheit, die als eine der waghalsigsten Rettungsmissionen in der Geschichte der amerikanischen Küstenwache gilt, realisierte Regisseur Craig Gillespie („Fright Night“) einen packenden Actionthriller, der

das Publikum mithilfe modernster 3-D-Technik hautnah an den unglaublichen Ereignissen vom 18. Februar 1952 teilhaben lässt. Mit Chris Pine (Bernie Webber), Casey Affleck (Ray Sybert), Eric Bana (Daniel Cluff), Ben Foster (Richard Livesey) und Holliday Grainger (Miriam) hochkarätig besetzt, bietet „The Finest Hours“ spannende und atemberaubende Unterhaltung auf höchstem Niveau.

The Finest Hours, Walt Disney Studios,
Länge: 117 Minuten, Kinostart in
Deutschland: 31. März 2016



Spannung. 32 Überlebende, aber nur Platz für 12 – ein Dilemma für die Retter.

Überblick. Dr. Ines Lasch beleuchtet für die Deutsche Seeschiffahrt die maritimen Neuerscheinungen auf dem Buchmarkt.



Totgeglaubt fürs Überleben

••• Viet von Appen segelt 1862 auf der Bark „Comet“ als Schiffsjunge von Blankenese durch den England-Kanal über den Atlantik bis nach Südamerika, auch auf der Suche nach Vater und Onkel, die nie von See zurückgekehrt sind. Die Hinterbliebenen tragen Schwarz, als Schiff und Besatzung fünf Jahre später überraschend heimkehren. Nach einem historischen Vorbild.

Ronald Holst: Totgeglaubt. Die mörderische Reise der COMET aus Blankenese (1862–1867). 192 Seiten, gebunden. KJM Buchverlag, 17,00 Euro

Farthing on International Shipping

••• Die Autoren geben einen klaren, prägnanten und gleichzeitig umfassenden Überblick über die moderne Schifffahrt – von den Grundprinzipien des Seerechts bis zu den Institutionen und Regelwerken, die vorschreiben, in welchem Rahmen die Geschäfte zu führen sind. Dem vorangestellt ist eine fundierte, gut lesbare Einführung in die Schifffahrt – uneingeschränkt empfehlenswert.

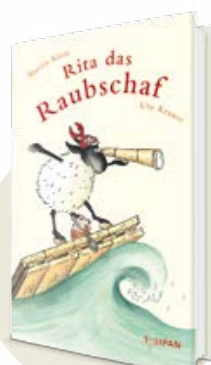
Proshanto K. Mukherjee, Mark Brownrigg: Farthing on International Shipping (in englischer Sprache). 411 Seiten, gebunden. Springer Verlag, 73,00 Euro



Vom Traum zum Mut zum Abenteuer

••• Schaf Rita träumt davon, ein echter Pirat oder Freibeuter zu werden. Auf ihrer langweiligen Weide grasen viele (bl)öde Schafe, die sich nur für das Mampfen interessieren. Eines Tages trifft sie auf das Rosettenmeerschwein Ruth. Ruth will wie Rita als Pirat in die Karibik, sie werden Freunde. Auf ihrer Suche nach einer Crew erleben sie lauter Abenteuer, kommen ihrem Traum immer ein Stückchen näher

Martin Klein (Autor), Uta Krause (Illustrationen): Rita das Raubschaf. Für Kinder ab 6 Jahren. 83 Seiten, gebunden. Tulipan Verlag, 12,90 Euro



Karrieremap Nautik

••• Die Dissertation liefert Belege zu Motiven, Verweildauer an Bord sowie Gründen der Abkehr vom ursprünglichen Beruf des Nautikers. Dazu analysiert die Autorin im Detail die Karrierelandkarten von NautikerInnen, schildert die deutschen Wege zum Erwerb eines Befähigungszeugnisses und sucht abseits ausgetretener Pfade nach Alternativen für die Zeit nach der Seefahrt, z. B. in branchennahen Sekundäreinsatzgebieten an Land, so u. a. in Wissenschaft und Forschung. Neumann liefert auch Ideen für die Realisierung eines bisher fehlenden Graduiertenkollegs Nautik in Zeiten krisenbedingten Finanzmangels.

Susanne Neumann. Karrieremapping für Nautikinnen und Nautiker. Eine evidenzbasierte Analyse von Handlungsempfehlungen zur Einrichtung eines Graduiertenkolleg Nautik (Aktuelle Probleme moderner Gesellschaften). Band 16 der Reihe Aktuelle Probleme moderner Gesellschaften (hg. von: K.-H. Breier, P. Nitschke und C. Onnen), 589 S., geb. Peter Lang Verlag, 99,95 Euro



21. – 23.03. STAMFORD, USA



Foto: Ritu Jehani - Fotolia

Küstenstadt.
Stamford hat
knapp 130.000
Einwohner und
liegt an der nördli-
chen US-Ostküste.

Schifffahrtswelt trifft sich in Stamford

••• Bei den jährlichen Branchentreffen der Connecticut Maritime Association (CMA) in Stamford gibt sich fast alles, was in der Schifffahrtswelt Rang und Namen hat, sein Stelldichein. Das dürfte bei der diesjährigen „CMA Shipping 2016“ nicht anders sein. Für

die meist in Nordamerika angesiedelten Private-Equity-Gesellschaften mit Investitionen im maritimen Bereich wird es ein Heimspiel sein – zumindest für die, die nach dem erneuten Einbruch an den Bulker- und Containerschiffsmärkten überhaupt noch an Engagements

in dem Sektor interessiert sind. Ganz sicher wird in den Konferenzräumen und Festsälen nebenbei wieder manches Geschäft angebahnt.

CMA Shipping 2016
www.cmashipping2016.com

MÄRZ 2016

02.03. OLDENBURG (Deutschland)
9. Schifffahrtsforum
www.bdo.de/veranstaltungen
02./03.03. ROTTERDAM (Niederlande)
Maintenance Management 2016
www.wplgroup.com
03.03. NÜRNBERG (Deutschland)
Forum Ersatzteillogistik
www.bvl.de/fel
03.03. HAMBURG (Deutschland)
25. Hamburger Logistik-Kolloquium
www.fglnet.de
06.03.-08.03. AMSTERDAM (Niederlande)
19. European Cold Chain Conference
www.gcca.org

08.03. BREMEN (Deutschland)
Technische Vorplanung als Kernkompetenz eines Heavy Lift Carriers
www.nvzb.de
09.03.-10.03. SINGAPUR
18th Maritime HR & Crew Management
www.wplgroup.com
10.03. KÖLN (Deutschland)
Sicherheit in der Logistik
www.dvz.de
15.03.-18.03. KOPENHAGEN (Dänemark)
Green Ship Technology
www.greenshiptechnology.com
15.03.-18.03. LONDON (Großbritannien)

Basic Dry Dock Training
www.rina.org.uk
16.03. BERLIN (Deutschland)
DVF Parlamentarischer Abend Häfen&Schifffahrt
Deutsches Verkehrsforum
www.verkehrsforum.de
23.03. LÜBECK (Deutschland)
Autonome Schifffahrt (unbemannte Schiffe)
www.nautischer-verein-luebeck.de/
30./31.03. LONDON (Großbritannien)
Offshore Wind Farm Support Vessels
www.rina.org.uk

APRIL 2016

05./06.04. KOPENHAGEN (Dänemark)
Digital Ship Copenhagen
thedigitalship.com/copenhagen16
07.04. HAMBURG (Deutschland)
Maritim 4.0
www.dvz.de
12.04. DUISBURG (Deutschland)
Deutsch-Niederländische Logistikkonferenz
www.dvz.de
12.04. BREMEN (Deutschland)
Der konventionelle Liniendienst als Teil der Projektlogistik
www.nvzb.de

12./13.04. LONDON (Großbritannien)
Global Liner Shipping Conference
www.informamaritimeevents.com
12./13.04. LONDON (Großbritannien)
Box Ship Design Conference
www.informamaritimeevents.com
13./14.04. ROSTOCK (Deutschland)
5. Zukunfts-konferenz Wind & Maritim
www.wind-energy-network.de
13./14.04. LONDON (Großbritannien)
Innovations in Small Craft Technology
www.rina.org.uk

13.04.-15.04. PAVONE (Italien)
Hull Performance & Insight Conference
hullpic.info
19.04. HAMBURG (Deutschland)
Ökologische Herausforderungen und innovative Techniken für die maritime Industrie
www.nautischer-verein-hamburg.de
20./21.04. SINGAPUR
TOC Asia
www.tocevents-asia.com
21.04. DEUTSCHLAND
Tag der Logistik
www.tag-der-logistik.de
21.04. LÜBECK (Deutschland)
Die Deutsche Seemannsmission
www.nautischer-verein-luebeck.de

IMPRESSUM

Deutsche Seeschifffahrt

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

Chefredakteur (V.i.S.d.P.)
Dr. Dirk Max Johns,
johns@reederverband.de

Redaktion (VDR)
Christof Schwaner,
Tel.: 040/350 97 238,
schwaner@reederverband.de
Dr. Ines Lasch,
Tel.: 040/350 97 241,
lasch@reederverband.de

Redaktion
printprojekt
Peter Lindemann &
Hanns-Stefan Grosch GbR
grosch@print-projekt.de
Tel.: 040/432134-10
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Anzeigen
JDB Media GmbH
Janina Kummerfeldt
Tel.: 040/46 88 32-35,
kummerfeldt@jdb.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2015

Abonnements und Vertrieb

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

Grafik und Lithografie
Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild
Peter Andryszak

Druck
Merkur Druck GmbH
Oststraße 49, 22844 Norderstedt

Abonnementpreis

36,00 EUR, für Schüler, Studenten und Senioren 21,00 EUR jährlich, inkl. 7% MwSt. und Zustellgebühr, Einzelheft 6,00 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:
7.000 Exemplare



**Auflage IVW
geprüft
gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier**