

# Deutsche Seeschifffahrt

Mai/Juni 2015

VDR  
Verband  
Deutscher  
Reeder

www.reederverband.de



## 14 | NOTHILFE



Mittelmeer: Seeleute retten Tausende von Flüchtlingen – jetzt ist die Politik gefragt

## 26 | SERIE



Reederporträt: Die Brüder Oltmann – Tradition mit Zukunft

## 58 | NOK



Feeder vs. Fahrrad: ein ungleiches Rennen am Nord-Ostsee-Kanal

## 18 | MARITIME WIRTSCHAFT

Warum die Schifffahrt für Europa so wichtig ist







# ABS

[www.eagle.org](http://www.eagle.org)

# Advancing **Safety** Driven by **Innovation**

Building on a rich legacy in marine and offshore classification, ABS is driving the next generation of safety standards.

We make the world a safer place, and nothing is more important.



Safety | Service | Solutions



Foto: Joerg Schwalfenberg



## Eine bedeutende Branche, die wichtiges Know-how sichert.

••• Deutschland ist wichtiger Bestandteil des Schifffahrtsstandortes Europa. Von der Wertschöpfung und den Arbeitsplätzen in der maritimen Wirtschaft profitiert die gesamte europäische Volkswirtschaft. Das belegt eindrucksvoll das jüngste Update der im letzten Jahr erstmals vorgelegten Studie von Oxford Economics (S. 18).

Dass die Bedeutung der EU-Regeln für die Schifffahrt stetig wächst, hat der europäische Reederverband ECSA zum Anlass für eine Themenwoche – die European Shipping Week – genommen. Mehr als 400 Teilnehmer aus der maritimen Wirtschaft, dem Europäischen Parlament und der EU-Kommission waren dabei. In zahlreichen Workshops und auf einer großen Konferenz haben wir die zentralen Herausforderungen und Chancen für den Schifffahrtsstandort Europa diskutiert (S. 20).

Ein zentraler Aspekt war die Bedeutung von Innovationen für die Zukunftsfähigkeit der Schifffahrt. Gerade Deutschland braucht sich bei diesem Thema nicht zu verstecken. Denn Schifffahrt ist eine hochinnovative Branche. Wie deutsche Reedereien ihre Bestandschiffe mit moderner Technik auf Effizienz trimmen, lesen Sie ab Seite 34.

Woher kommen diese Innovationen? Sie entstehen nicht per Knopfdruck oder Mausklick. Innovationen entstehen dort, wo hervorragend ausgebildete Menschen zusammenarbeiten, die ihr Wissen und ihre Fähigkeiten

einbringen. Damit die maritime Wirtschaft in Deutschland diesen Wettbewerbsvorteil weiterhin ausspielen kann, braucht sie eine stärkere Förderung, fordert Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Torsten Albig (SPD) in seinem Gastkommentar (S. 22).

Entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft sind auch die praktischen Erfahrungen und das Expertenwissen der nautischen und technischen Offiziere aus der Seeschifffahrt. Viele deutsche Seeleute gehen nach Studium und Fahrenszeit nicht nur in die Reedereien, sondern in diverse andere Landberufe. Auf diese Menschen kommt es an.

Damit die Reedereien hier im verschärften weltweiten Wettbewerb bestehen können, müssen sie stärker entlastet werden. Es geht dabei nicht um die Löhne der Seeleute, sondern um die Sozial- und Steuerlast auf Arbeitgeberseite. Unsere Forderungen sind keine Krisenhilfe für die Reedereien. Es sind bei unseren europäischen Nachbarn erfolgreich erprobte Rezepte, mit denen sich die Beschäftigung und das Know-how der deutschen Seeleute für den maritimen Standort Deutschland sichern lassen.

Ihr

Alfred Hartmann  
Präsident, Verband Deutscher Reeder



# Inhalt



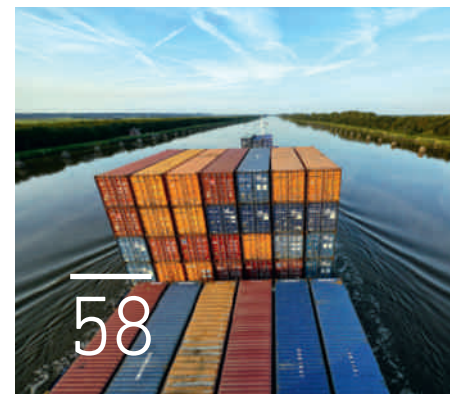
## MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**  
Neues aus den Unternehmen
- 14 FLÜCHTLINGE**  
Seeleute retten Tausende von Menschen – jetzt ist die Politik am Zug
- 18 STUDIE**  
Die Bedeutung des maritimen Sektors für Europas Wirtschaft
- 22 GASTBEITRAG**  
Ministerpräsident Torsten Albig fordert mehr Unterstützung für die maritime Wirtschaft
- 26 REEDERPORTRÄT**  
Die Brüder Jan und Peter Oltmann
- 30 AUSBILDUNG**  
Auszeichnung für Bugsier und Briese

## MARITIME LOGISTIK

- 32 MELDUNGEN**  
Neues aus den Häfen
- 34 UMWELTSCHUTZ**  
Wie neu: Retrofit-Maßnahmen machen Schiffe deutlich effizienter
- 38 INFRASTRUKTUR**  
Dawei: Burma will mit einem Megahafen punkten
- 40 SCHIFFSMOTOREN I**  
Warum Wartung so wichtig ist
- 42 SCHIFFSMOTOREN II**  
Hochwertige Schmierstoffe verlängern die Lebensdauer
- 44 NEUE SCHIFFE**  
Daten und Fakten





## MARITIMES LEBEN

### 48 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

### 54 SEENOTRETTUNG

150 Jahre Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)

### 58 WETTRENNEN

Ungewöhnliches Duell im/am Nord-Ostsee-Kanal: Fahrrad gegen Feederschiff

### 64 FOTOGRAFIE

Begeisterung für Schiffe: Thomas Kunadt und sein neues Buch

### 66 PORTRÄT

Bergungsexperte Peter Meyer

## PORTFOLIO

- 46 **BÖRSE IM BLICKPUNKT** Was die Kurse bewegt
- 48 **INDIZES** Die wichtigsten Schiffssegmente
- 49 **FINANZEN** Schiffsbanken und Fonds
- 50 **VERSICHERUNGEN** Warnung vor Cyberattacken

## RUBRIKEN

- 6 **LUFTBILD** Blick aus dem All
- 8 **PROFILE** Personalien aus der maritimen Wirtschaft
- 9 **POSITION** Kommentar von Ralf Nagel
- 67 **KEHRWIEDER** Vor 50 Jahren
- 68 **PUBLIKATIONEN** Neue Bücher
- 70 **KALENDER** Treffpunkte der maritimen Welt
- 70 **IMPRESSUM** Herausgeber und Redaktion









## Vom antiken Hafen zum modernen Flughafen

••• Wo einst ein mächtiger Hafen war, über den Lebensmittel, Baumaterialien und Rohstoffe nach Rom kamen bzw. von dort in alle Welt transportiert wurden, ist heute ein wichtiger Flughafen. Der antike, künstliche Hafen von Portus (lat. Hafen) geht in die flache Küstenlandschaft von Fiumicino über. 30 Kilometer südwestlich von Rom gelegen, wurde Portus im 1. und 2. Jahrhundert n. Chr. gebaut und avancierte für annähernd 500 Jahre zum wichtigsten maritimen Drehkreuz. Einige Historiker und Archäologen halten ihn für eine der größten Ingenieursleistungen der alten Römer.

**Intensive Forschung** | Damals verlief die Küstenlinie mindestens einen Kilometer weiter östlich als heute. Als Erstes gruben Ingenieure, Arbeiter und Sklaven das Claudius-Becken aus – Kaiser Claudius hatte den Hafen am nördlichen Ufer des Tiber etwa 4 Kilometer nördlich des Hafens von Ostia in Auftrag gegeben, um diesen zu entlasten. Der Bau dauerte 20 Jahre, am Ende gab es auf 70 Hektar Fläche zwei Dämme und einen Leuchtturm. Um das Jahr 103 erweiterte Kaiser Trajan den Hafen um ein sechseckiges Becken und ergänzte säulengestützte Lagerhallen und einen Palast. Archäologen schätzen, dass der Hafen so 350 Schiffen Platz bot.

Der Satellit Landsat 8 hat das Bild des antiken Hafens geschossen. Er ist seit 2007 Gegenstand intensiver Forschung. So gelang etwa der Nachweis, dass ein großer Kanal Portus mit Ostia verband. Nördlich des Trajan-Beckens liegt heute der Flughafen Leonardo da Vinci, mit 38 Mio. Passagieren Italiens Nummer 1.

Foto: NASA



## | PROFILE |



## HAPAG-LLOYD

Der gebürtige Chilene **1 Nicolas Burr** ist neuer Finanzvorstand bei der Reederei Hapag-Lloyd. Hintergrund ist die Fusion mit CSAV, die als größter Gesellschafter von Hapag-Lloyd das Recht hat, den Finanzvorstand zu benennen. Burr ist Ingenieur und hat einen MBA vom MIT in Cambridge/USA. Vorgänger Peter Ganz hat sein Amt niedergelegt.

## OPDR

**2 Marc Aßmann** verantwortet den Geschäftsbereich Trade-Management bei dem Short-Sea-Shipping-Unternehmen OPDR in Hamburg und kümmert sich dort auch um Kommunikation und Marketing. Die französische Reederei CMA CGM ist unterdessen dabei, OPDR zu übernehmen.

## HHL

**3 Jörg Röhl**, Chief Commercial Officer (CCO) der Schwergutreederei Hansa Heavy Lift, steuert für das Unternehmen künftig von Singapur aus zusätzlich auch die Asia-Pacific-Region.

## MPC CAPITAL

Veränderungen im Vorstand und Aufsichtsrat der MPC Capital AG: **4 Dr. Axel Schröder**, seit der Gründung Chef und seit dem Börsengang CEO des Unternehmens, wechselt in den Aufsichtsrat, wo er den Vorsitz übernehmen soll. **5 Ulf Holländer**, seit dem Jahr 2000 Finanzvorstand, wird CEO. Seinen Posten als CFO übernimmt **6 Constan-tin Baack**. Er hatte zuletzt als Managing Director der Ahrenkiel Steamship die Integrati-

on der Reedereiaktivitäten vorangetrieben.

## BUNDESTAG

**7 Rüdiger Kruse**, CDU-Abgeordneter aus Hamburg, ist zum maritimen Koordinator der CDU/CSU-Bundestagsfraktion berufen worden. Er folgt auf Eckhardt Rehberg, der künftig die Arbeitsgruppe Haushalt leitet.

## DVB BANK SE

**8 Bart Veldhuizen** übernimmt im Vorstand der DVB Bank SE die Verantwortung für die Ressorts Shipping Finance und Offshore Finance. Veldhuizen kommt von Swaen Marine, einem Beratungsunternehmen für die internationale Schifffahrtsbranche, das er selbst gegründet hat. **9 Ralf Bedranowsky**, der vorher die Position innehatte, übernimmt

das Risikomanagement und folgt dann am 1. Juli auf den bisherigen Vorstandsvorsitzenden Wolfgang Driese.

## ABS

Der bisherige Senior Vice President und Chef der Techniksparte der Klassifikationsgesellschaft American Bureau of Shipping (ABS), **10 Todd Grove**, wird neuer CEO des Technikdienstleisters ABS Group. Die ABS-Service-tochter ist von Houston/Texas aus in 30 Ländern aktiv.

## NORDIC YARDS

Der Ingenieur und frühere Blohm+Voss-Chef **11 Herbert Aly** wird Vorsitzender der Geschäftsführung der Nordic-Werften in Wismar und Warnemünde. Vorgänger Vitaly Yusufov bleibt Ge-

sellschafter. Den Vertrieb für die Sparte Offshore Wind verantwortet künftig **12 Hans Jürgen Wio**. Er leitete vorher bei MAN den Bereich Power Plants.

## SEEMANNSFRAUEN

Erste Vorsitzende des Verbands der Seemannsfrauen ist **13 Annabel Crotofino**. Ziel des 1987 gegründeten Vereins ist es, „die Auswirkungen eines zur See fahrenden Familienangehörigen durch die Schaffung eines Netzwerks zu mildern“.

## IMEC

Neuer Chef des „International Maritime Employers' Council“ (IMEC) wird **14 Francesco Gargiulo**. Die maritime Arbeitgeberorganisation vertritt weltweit mehr als 200 Schifffahrtsunternehmen mit über 250.000 Beschäftigten.





## Einsatz der Deutschen Marine über das Triton-Gebiet hinaus wäre ein starkes Signal.

**Ralf Nagel.** Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR



••• Die Flüchtlingskatastrophe im Mittelmeer hat unvorstellbare Ausmaße angenommen. Immer mehr untaugliche Schiffe und Schlauchboote werden von skrupellosen Schleusern vollgestopft mit Menschen auf die hohe See geschickt und in tödliche Gefahr gebracht. Mehr als 1.600 Menschen sind nach offiziellen Angaben in diesem Jahr bereits ertrunken. Die tatsächliche Zahl dürfte wesentlich höher liegen.

Handelsschiffe haben im letzten Jahr in 800 Einsätzen 40.000 Menschen aus dem Mittelmeer gerettet. Allein deutsche Handelsschiffe haben in den ersten Monaten des laufenden Jahres mehr als 5.000 Flüchtlinge in Seenot an Bord ihrer Schiffe gebracht.

Unsere Seeleute stoßen angesichts der Flüchtlingsflut an Grenzen. Die zahlreichen Kranken und Verletzten, aber auch hochschwängere Frauen und Kleinkinder können an Bord nicht angemessen versorgt werden. Die Risiken für die Sicherheit der Besatzung und des Schiffs sind kaum einzuschätzen.

Handelsschiffe sind nicht für die Rettung und Versorgung von teilweise mehreren Hundert Flüchtlingen ausgerüstet und können dafür auch nicht

ausgerüstet werden. Eine Million weiterer Flüchtlinge soll in Libyen auf ihre lebensgefährliche Überfahrt warten!

Aufgrund des massiven öffentlichen Drucks – auch des VDR – haben die EU-Staats- und Regierungschefs Ende April beschlossen, die staatliche Seenotrettung und den Kampf gegen die Schlepperbanden auszuweiten.

Das EU-Seenotrettungsgebiet im Rahmen der Mission Triton ist aber nicht ausreichend groß (s. Beitrag auf S. 14). Denn in dem 200 bis 300 Kilometer breiten Streifen zwischen den Grenzen des Triton-Einsatzgebietes und der libyschen Küste haben sich die bisher schlimmsten Katastrophen mit Tausenden ertrunkener Flüchtlinge ereignet. Dort sind unsere Seeleute weiterhin vielfach erster Retter für die Flüchtlinge in Seenot und werden dabei oft traumatischen Erlebnissen ausgesetzt.

Die Bundeskanzlerin hat sich deshalb für eine Ausweitung des Rettungsgebietes eingesetzt, aber noch nicht durchsetzen können. Nun wurde auf Wunsch der Kanzlerin die Deutsche Marine mit zwei Schiffen ins Krisengebiet entsandt. Diese Schiffe müssen gerade in jenem Seegebiet eingesetzt werden, wo die EU-Seenotrettung nicht patrouilliert. Das wäre nicht nur ein starkes politisches Signal nach Brüssel, sondern auch ein wichtiges Zeichen für die nach besten Kräften helfende Handelsschiffahrt – und vor allem: Lebensrettung für unzählige Flüchtlinge.

**Südamerika-Spezialist.**

Die „Cap Domingo“ beim Umschlag in der brasilianischen Hafenstadt Itapoa.



## Hamburg Süd: 2014 im Plus, aber nicht zufrieden

••• Die schlechte wirtschaftliche Entwicklung Brasiliens, Argentiniens und Venezuelas trug dazu bei, dass die Nord-Süd-Verkehre nur geringes, teilweise negatives Wachstum aufwiesen. Daher konnte die Reederei Hamburg Süd zusammen mit ihrer brasilianischen Tochter Aliança ihr Transportvolumen nur um 2 Prozent auf rund 3,4 Mio. TEU steigern. Bedingt durch die rückläufigen Frachtraten und den schwachen US-Dollar sank der Umsatz gleichzeitig um etwa 1 Prozent auf 5,2 Mrd. Euro. Trotz gestiegener Carrying-Kosten konnten die Bunkerkosten um rund 11 Prozent gesenkt werden. Neben

den zuletzt rückläufigen Treibstoffpreisen haben dazu eine Verbrauchsreduzierung durch den Einsatz effizienterer Schiffe und operative Optimierungen beigetragen.

Insgesamt konnte die Hamburg Süd trotz schwieriger Marktbedingungen ein positives, wenn auch nicht zufriedenstellendes Linienresultat erreichen. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Anzahl der in der Schifffahrtsgruppe tätigen Mitarbeiter um 4 Prozent auf 5.360 (ohne Azubis).

Die Investitionen lagen mit 348 Mio. Euro um 23 Prozent unter denen des Vorjahres und wurden vollständig aus dem Cashflow bezahlt. Im Wesentlichen

handelte es sich um An- und Schlusszahlungen von 10 Schiffen zwischen 4.800 und 9.600 TEU. Vor allem angesichts der günstigen Entwicklung von Treibstoffpreisen und Wechselkursen erwartet die Hamburg Süd-Gruppe im Vergleich zum Vorjahr ein höheres operatives Ergebnis, dem jedoch Kosten aus der Integration der CCNI-Aktivitäten gegenüberstehen.

Die Hamburg Süd hat ihr für 2020 festgelegtes Umweltziel, die CO<sub>2</sub>e-Emissionen ihrer Flotte um 26 Prozent gegenüber 2009 zu verringern, durch eine Vielzahl von Maßnahmen vorzeitig erreicht.

[www.hamburgsud.com](http://www.hamburgsud.com)

Foto: Hamburg Süd

## Großer Kommentar zum Seearbeitsgesetz

••• Wann darf einem Seemann gekündigt werden? Was ist ein angemessenes Verpflegungsgeld? Welche Mängel bei den Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord können zur Festhaltung eines Schiffes führen? Diese und viele andere Rechtsfragen beantwortet der neue Kommentar zum Seearbeitsgesetz, der jetzt im Beck-Verlag erschienen ist.

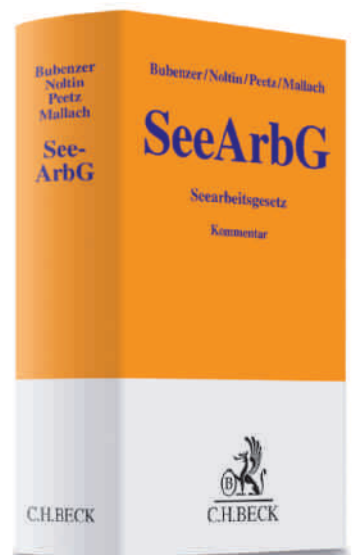
Der Kommentar bietet Juristen, Reedereien, Seeleuten, Crewing-Agenturen und allen am Seearbeitsrecht Interessierten eine schnelle Orientierung. Jeder Paragraph des Seearbeitsgesetzes wird fachkundig und praxisgerecht erläutert. Zusätzlich sind

alle Verordnungen abgedruckt, die auf der Grundlage des SeeArbG erlassen wurden. Der Leser findet zudem alle wichtigen Gerichtsentscheidungen zum Seearbeitsrecht und zum allgemeinen Arbeitsrecht. Mit dem Seearbeitsgesetz hat der deutsche Gesetzgeber das internationale Seearbeitsübereinkommen (Maritime Labour Convention - MLC) in deutsches Recht umgesetzt. Der Kommentar berücksichtigt auch den engen Bezug zum Völkerrecht.

Die Autoren sind Kenner der Rechtsmaterie, die das Gesetzgebungsverfahren begleitet haben, und als Juristen u.a. in der BG Verkehr, beim VDR und als Anwälte tätig.

**Standardwerk.**

Bubbenzer/  
Noltin/Peetz/  
Mallach: See-  
arbeitsgesetz.  
Kommentar.  
Verlag C.H.  
Beck. 1. Auflage.  
München  
2015. 598 Seiten.  
89,- EUR.







## Delegation aus Hongkong besucht VDR

••• Im Rahmen einer Informationsreise nach Hamburg besuchten hochrangige Vertreter aus Politik und maritimer Wirtschaft der chinesischen Sonderverwaltungszone Hongkong den Verband Deutscher Reeder (VDR). Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied, diskutierte

mit den Gästen u. a. über die verschärften Schwefelgrenzwerte in der Seeschifffahrt. Große Einigkeit bestand beim Thema Regulierung: Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) sei das beste Gremium, um erfolgreich wettbewerbsneutrale globale Standards zu schaffen.

**Austausch.** VDR-Chef Ralf Nagel mit Hongkongs Verkehrsminister Anthony Cheung und dem Geschäftsführer des Reederverbands Hongkong, Arthur Bowring (v.l.n.r.).

## FH Flensburg und W.D.R. kooperieren

••• Die Fachhochschule Flensburg und die Wyker Dampfschiffs-Reederei haben eine neue Kooperation gestartet: Ende März konnten erstmals acht Studierende des Studiengangs Seeverkehr, Nautik und Logistik an Bord des W.D.R.-Fährschiffes „Schleswig-Holstein“ praktische Erfahrung bei der Navigation sammeln. Im Gegenzug vermittelten die FH-Dozenten Prof. Kapitän Günter Schmidt und Kapitän

Horst Feddersen den beiden nautischen Besatzungen der „Schleswig-Holstein“ aktuelles Wissen zur energieoptimierten Schiffsführung.



Foto: FH Flensburg

**Praxis.** Studenten an Bord der Doppelendfähre „Schleswig-Holstein“.

[www.faehe.de](http://www.faehe.de)

**Seefahrt tut not. Und ClassNK liefert Lösungen dazu.  
Aus Hamburg und an vielen Orten weltweit.**

Wir sind Klasse. Mit 20% Marktanteil an der Welthandelsflotte verstehen wir die Bedürfnisse unserer Kunden. Für sie und eine sichere Zukunft der Schifffahrt entwickeln wir heute technologische Lösungen von morgen.

In Hamburg treffen wir alle Entscheidungen für unsere deutschen Reeder, rund um die Uhr. Sprechen Sie mit uns persönlich. Wir sind nur einen Anruf entfernt: 040-233032.

Global Authority in Maritime Standards **ClassNK**  
ClassNK Hamburg Office, Überseeallee 1, 20457 Hamburg



Foto: URAG

**Manöver.** Die „Bremen Hunter“ vor der „Odin“.

## Auf schmalem Floß nach Peru

••• Eine außergewöhnliche Schlepp-Reise: Die über 7.300 kW starke „Bremen Hunter“ der zur Linnhoff-Gruppe zählenden Reederei Unterweser (URAG), wurde beauftragt, die Jack-up-Barge „Odin“ nach Peru zu schleppen. Um den Wasserwiderstand zu verringern, die Geschwindigkeit zu erhöhen und den Verbrauch zu reduzieren, wurde die 46 Meter lange und 44 Meter breite Hubinsel auf einem viel schmalen Ponton (84 m lang, 21 m breit) platziert und dann über die insgesamt 6.586 Seemeilen transportiert. In Peru ist die „Odin“ für Wartungsarbeiten an einem LNG-Terminal eingeteilt. Nicht nur die Verschleppung, auch das gesamte Hafenmanöver zur Verholung und Positionierung der „Odin“ erledigten Hafenschlepper und Towmaster der URAG. Statt in den Heimathafen zurückzukehren, erhielt die „Bremen Hunter“ gleich eine Anschluss-Charter in der Karibik. [www.urag.de](http://www.urag.de)

## Hapag-Lloyd steigert Umsatz

••• Hapag-Lloyd hat im vergangenen Geschäftsjahr das Transportvolumen um 7,5 Prozent auf 5,9 Mio. TEU gesteigert. Die durchschnittliche Frachtrate lag mit 1.434 USD/TEU um 3,2 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Die Umsatzerlöse konnten um 3,7 Prozent auf 6,8 Mrd. Euro verbessert werden. Das EBITDA betrug 98,9 Mio. Euro (Vorjahr: 389,1 Mio. Euro), das operative Ergebnis –112,1 Mio. Euro (Vorjahr: 67,2 Mio. Euro).

Das Konzernergebnis in Höhe von –603,7 Mio. Euro (Vorjahr: –97,4 Mio. Euro) ist stark von Einmaleffekten geprägt. Hierzu gehören vor allem die Kosten für die Übernahme und Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten und eine Wertminderung auf ein Portfolio alter Schiffe. Auf der Kostenseite

brachte der stark gefallene Ölpreis erst zum Jahresende eine leicht spürbare Entlastung, da sich sinkende Treibstoffpreise bei Linienreedereien erst mit Verzögerung niederschlugen. Der durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis für das Gesamtjahr 2014 belief sich auf 575 USD/t (Vorjahr: 613 USD/t).

„Das Geschäftsjahr 2014 war ergebnisseitig ohne Frage ein äußerst enttäuschendes Jahr. Zugleich war es aber durch den erfolgreichen Zusammenschluss mit CSAV auch ein sehr wichtiges und wegweisendes Jahr für Hapag-Lloyd. Unsere Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit haben wir deutlich verbessert und blicken optimistisch in die Zukunft“, so Vorstandschef Rolf Habben Jansen. [www.hlag.de](http://www.hlag.de)



Foto: Hapag-Lloyd



Foto: Frisia Offshore

**Bereit.** Reedereien wie Frisia Offshore verfügen über Sicherheitskonzepte.

## Offshore-Notfall „Frisia“

••• Anlässlich des Branchenforums „Offshore Wind“ im Vorfeld der 9. Nationalen Maritimen Konferenz in Bremerhaven (s. S. 22) hat der Verband Deutscher Reeder konkrete Schritte seitens der Bundesregierung angemahnt.

Als ein Beispiel nannte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR, die Zuständigkeiten für Notfall- und Rettungseinsätze in Offshore-Windparks: „Die Reedereien brauchen verlässliche gesetzliche Rahmenbedingungen, um die notfallmedizinische Versorgung in der deutschen AWZ langfristig zu sichern und auszubauen. Nur so können die Unternehmen für die Zukunft planen und Wettbewerbsverzerrungen durch Anbieter aus europäischen Nachbarstaaten vermieden werden.“ Die Gespräche aller Beteiligten am runden Tisch „Maritime Sicherheitspartnerschaft“ müssten fortgesetzt werden, forderte Nagel.

[www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)





Foto: Bundespolizei

**Festnahme.** Den somalischen Piraten verriet die Fingerabdrücke.

## Polizei enttarnt Piraten bei Einreise

••• Bundespolizisten haben bei einer Grenzkontrolle in Bayern erneut einen mutmaßlichen somalischen Piraten gefasst. Der Somalier sei bei der Einreise aus Italien mit einem gefälschten italienischen Pass aufgefallen und über seine Fingerabdrücke identifiziert worden, so das LKA Niedersachsen. Der Mann war demnach an einem Überfall auf den Tanker „Marida Marguerite“ beteiligt. Im Mai 2010 war der

Tanker einer Harener Reederei 100 Seemeilen südlich von Oman gekapert worden. Die 22 Besatzungsmitglieder blieben acht Monate lang in der Hand der Geiselnnehmer.

Unterdessen macht die Piraterie der Schifffahrt derzeit wieder stärker zu schaffen. Im ersten Quartal 2015 ist laut Internationalem Schifffahrtsbüro (IMB) die Zahl der Angriffe wieder um ein Zehntel gestiegen.

**BESTE QUALITÄT!  
PÜNKTLICH!  
IM BUDGET!**

Lloyd Werft Bremerhaven ist  
Ihr zuverlässiger Partner für  
Umbau und Neubau.



excellence in ship & engine



[www.lloydwerft.com](http://www.lloydwerft.com)



# Retter unter Druck

**| Migration |** Die Lage der Flüchtlinge auf dem Mittelmeer ist dramatisch. Durch ihren Einsatz haben auch die Besatzungen deutscher Schiffe Tausende Menschen gerettet – und die Grenzen der Belastbarkeit erreicht. Text: Hanns-Stefan Grosch

Normalerweise hat die Crew der „Santa Giordina“ der Hamburger Reederei Claus-Peter Offen es mit Containern zu tun: Gut 2.000 Stahlboxen passen auf das 182 Meter lange Schiff. Doch Mitte April war plötzlich alles anders: Es ging um Menschenleben. Der Frachter wurde von der italienischen Küstenwache zu Hilfe gerufen, um Flüchtlinge zu bergen, die zwischen Malta und Libyen in Seenot

geraten waren. 22 Mann Besatzung, 420 Flüchtlinge – eine echte Herausforderung: „Unsere Mannschaften sind zwar grundsätzlich trainiert, auch mit Notsituationen umzugehen, doch das sprengt alle Vorstellungen“, sagt Dr. Hermann J. Klein, COO der Reederei Offen.

Es bestehe die Gefahr, dass es Verletzte bei der Rettung gebe, teilweise müssten Mütter mit kleinen Babys die große Höhen-

differenz zum Containerschiff überwinden. Eine Verständigung sei kaum möglich. Viele Flüchtlinge seien krank, was die Crews unbekanntes Ansteckungsgefahren aussetze. Allein in den vergangenen acht Monaten haben Schiffe der Reederei Offen rund 2.500 Flüchtlinge vor dem Ertrinken bewahrt.

**| Kritische Situation |** Auch die Offshore-Versorger des Hamburger Reeders Christo-



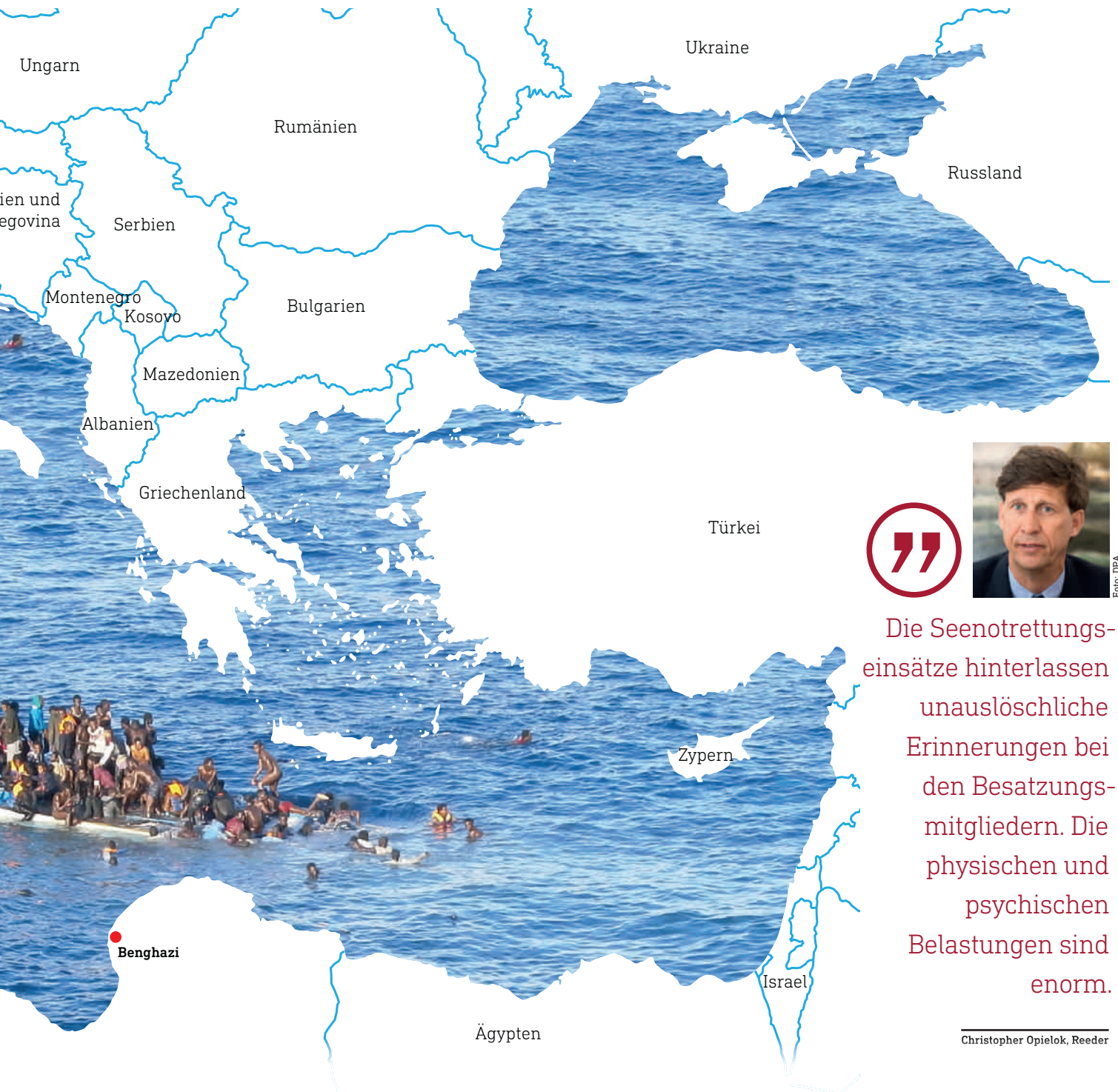


Foto: DPA



Die Seenotrettungseinsätze hinterlassen unauslöschliche Erinnerungen bei den Besatzungsmitgliedern. Die physischen und psychischen Belastungen sind enorm.

Christopher Opielok, Reeder

pher Opielok erreichen immer wieder Hilfeersuchen der italienischen Küstenwache.

Seit Dezember 2014 beschäftigt Opielok Offshore Carriers (OOC) zwei ihrer Bohrinselversorger im Mittelmeer: die „OOC Cougar“ und die „OOC Jaguar“. Ausgehend von ihrem Basishafen auf Malta, unterstützen beide Schiffe die Aktivitäten von Bohrinseln. Von Beginn an waren beide Schiffe in eine Vielzahl an Einsätzen zur Rettung Schiffbrüchiger eingebunden. Innerhalb eines Zeitraumes von etwa drei Monaten waren die Schiffe in mehr als zwölf solcher Einsätze involviert und retteten knapp 1.100 Menschen aus Seenot.

Foto: OOC Opielok Offshore Carriers

„In die Seenotrettung eingebundene Handelsschiffe sehen sich zunehmend mit Schwierigkeiten konfrontiert, für die sie nicht geschaffen sind“, sagt Reeder Opielok. Seine „COO Cougar“ etwa ist gerade mal 72 Meter lang und kann im Normalfall 28 Personen unterbringen. „Bei der Rettung von Flüchtlingsbooten werden allerdings oft Hunderte Flüchtlinge an Bord genommen“, sagt Opielok. Handelsschiffe hätten weder ausreichend Platz, sanitäre Einrichtungen, Medizin, Nahrungsmittel noch Getränke an Bord, um eine derart große Menge Personen adäquat zu versorgen. „Außerdem müssen die Besatzungsmitglieder unter Schock stehende, panische Ein-

zelpersonen ebenso wie Massen an Flüchtlingen betreuen, die Angst haben, wieder in ihre Herkunftsländer zurückgeschickt zu werden“, sagt der Reeder.

Die hohe Einbindung in Seenotrettungseinsätze hinterlasse unauslöschliche Erinnerungen bei den Besatzungsmitgliedern. Die physischen und psychischen Belastungen sind enorm. Sie fühlen sich oftmals gefährdet und haben Angst vor Krankheiten wie Tuberkulose oder Typhus. Zudem ist die Besatzung häufig mit dem Anblick von Toten und Ertrinkenden konfrontiert. Immer wieder sterben auch Menschen an Bord der rettenden Schiffe an Unterkühlung, weil sie zuvor zu



→ lange im Wasser waren. „Solche Situationen hinterlassen deutliche Spuren bei den Beteiligten. Es wurden bereits Kündigungen von Besatzungsmitgliedern eingereicht“, berichtet Opielok.

**| Moralische Frage |** Für Schifffahrtsorganisationen wie ICS, ECSA und den Verband Deutscher Reeder (VDR) ist klar: Reedereien, Schiffsbesatzungen und Seefahrer weltweit werden nicht von ihrem Verhaltenskodex abweichen, in Seenot Geratenen immer zu helfen – unabhängig von deren Herkunft oder den Umständen, in denen sie sich befinden. Allerdings halten die Verbände es für völlig unangemessen, die Verpflichtung zur Seenotrettung komplett auf die Handelsschifffahrt zu übertragen.

Wegen der dramatischen Situation fand Ende April ein EU-Sondergipfel in Brüssel statt: „Wir sind für die Flüchtlingstragödien auf dem Mittelmeer nicht verantwortlich, aber wir müssen mit den schlimmsten Konsequenzen fertigwerden. Und wir müssen viel mehr tun, um die Menschen zu retten“, sagte EU-Ratspräsident Donald Tusk im Vorfeld.

Immerhin trafen die 28 Staats- und Regierungschefs in Brüssel einen Beschluss, der dazu führen könnte, dass weniger Menschen sterben: Die EU will mehr Flüchtlinge von in der Regel schrottreifen Kähnen holen. Die derzeit zur Verfügung stehenden Mittel sollen auf neun Millionen Euro monatlich verdreifacht werden: „Wenn das Geld nicht ausreichen sollte, müssen wir eben noch einmal darüber reden“, sagte Bundeskanzlerin Merkel und ergänzte: „Geld darf hier keine Rolle spielen.“ Die Bundesregierung will außerdem Marinekräfte entsenden.

Zuständig für die Flüchtlingsrettung auf dem Mittelmeer bleibt für die EU die Grenzschutzagentur Frontex. Ein neues,



**Bergung.** Das Schlauchboot der Flüchtlinge wird später aufs Deck der „OOC Cougar“ gehievt. Im Hintergrund kauern die aus höchster Not Geretteten.



Foto: OOC Opielok Offshore Carriers

**Versorgung.** Statt wie geplant im Service für Ölplattformen sind die OOC-Speziialschiffe häufig in Rettungseinsätzen unterwegs.

eigenes Seenotrettungsprogramm wie das der Italiener unter dem Namen „Mare Nostrum“ wird es also nicht geben. Die Mittel entsprechen aber wohl bald wieder dem alten Niveau aus „Mare Nostrum“-Zeiten. Italien hatte in eigener Initiative mit seiner Marine rund 100.000 Menschen vor dem Ertrinken gerettet.

**| Deutliche Kritik |** Der VDR hat erhebliche Zweifel, ob die auf dem EU-Krisengipfel der Staats- und Regierungschefs beschlossenen Maßnahmen schnell dazu führen werden, dem massenhaften Ertrinken von Bootsflüchtlingen auf dem Mittelmeer Einhalt zu gebieten. Ralf Nagel, Geschäftsfüh-

rendes Präsidiumsmitglied des VDR, sagte: „Die angekündigten Mittel für die Seenotrettung können nur ein Anfang sein. Das Einsatzgebiet der EU-Seenotrettung muss deutlich Richtung libysche Küste ausgeweitet werden. Je früher die seeuntauglichen Boote entdeckt werden, desto größer ist die Chance für die Flüchtlinge, der tödlichen Gefahr zu entgehen.“

Man begrüße die Entscheidung der Bundeskanzlerin, kurzfristig Marinekräfte ins Mittelmeer zu entsenden, um Flüchtlinge an Bord zu nehmen und medizinisch zu versorgen. Nagel sagte: „Unsere Seeleute tun alles, um Bootsflüchtlinge in Seenot zu retten – dazu sind wir rechtlich und moralisch verpflichtet. Aber ohne eine massive Unterstützung durch staatliche Rettungskräfte der EU werden weiterhin viele Menschen auf dem Mittelmeer ihr Leben verlieren.“

Deutsche Handelsschiffe haben seit Jahresbeginn mehr als 5.000 Flüchtlinge im Mittelmeer aus Seenot gerettet. Allein Ende April wurden mehr als 10.000 Bootsflüchtlinge von Handelsschiffen und der italienischen Küstenwache gerettet. Insgesamt haben Frachtschiffe im Jahr 2014 in mehr als 800 Einsätzen rund 40.000 Flüchtlinge an Bord genommen. |●●●



Foto: Reederei Offen

**Retter.** Die Crew der „Santa Giordina“ der Reederei Claus-Peter Offen versorgte Hunderte von Flüchtlingen.



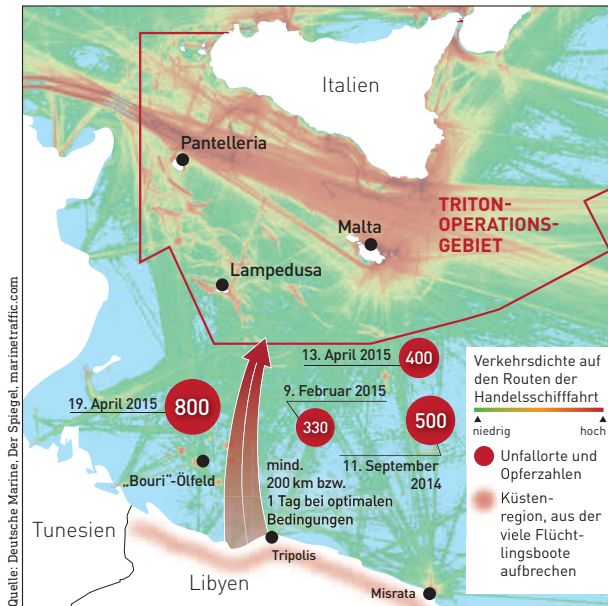


## VDR-Präsident Alfred Hartmann richtet Appell an Kanzleramtsminister Altmeier

„Wir wenden uns heute in großer Sorge um unsere Seeleute an Sie. Viele unserer Seeleute stoßen bei der Rettung von Tausenden Not leidenden Menschen, die auf der Flucht in Seenot kommen, an ihre körperlichen und psychischen Grenzen. Allein am vergangenen Wochenende sind über 1.800 Personen auch von deutschen Handelsschiffen aus Seenot gerettet worden. Das ist die positive Zahl. Zugleich sterben aber häufig vor den Augen der Besatzungen Dutzende Menschen, weil es auf Handelsschiffen nur unzureichende Rettungsmöglichkeiten geben kann. (...)“

Die Berichte, die uns aus Mitgliedsunternehmen über die Situation in dem betroffenen Seegebiet erreichen, werden immer drastischer. Die Lage wird sich jetzt, wenn das bessere Wetter die Flucht scheinbar erleichtert, noch erheblich verschlimmern. Selbst wenn es gelingt, ertrinkende Männer, Frauen und Kinder aus dem Wasser zu holen und vor dem Ertrinken zu retten, sterben viele durch Entkräftung und Unterkühlung an Bord – vor den Augen der Besatzungen. (...)“

Angesichts dieser Lage werden Sie verstehen, dass wir den Appell unserer internationalen Verbände und Gewerkschaften Ihnen und der ganzen Bundesregierung gegenüber mit Nachdruck bekräftigen und dringend bitten, mit der europäischen Staatengemeinschaft zusammen die staatlichen Rettungsmittel deutlich zu verstärken, unsere Besatzungen beispielsweise durch mobile medizinische Einsatzkräfte aus der Luft zu unterstützen und schnellstmöglich Lösungen zu finden, um dem Flüchtlingsstrom über das Mittelmeer Herr zu werden. Wir werden weiter das in unseren Kräften Stehende tun, um zu helfen, wo immer wir helfen können.“



### Rettenungsplan.

Die meisten Katastrophen ereignen sich südlich des Triton-Operationsgebiets. Der VDR fordert deshalb, den Einsatz Richtung libyscher Küste auszuweiten.



**Dangerous Goods inkl. HazMat**  
**Computer Based Training**  
**Zeit, Kosten und organisatorischen Aufwand minimieren**

Franziska Fischer  
 Tel: (040)75 60 8 – 653  
 franziska.fischer@ma-co.de



info@ma-co.de | www.ma-co.de





# Die Maritime Union

**| Standortbestimmung |** Im vergangenen Jahr erschien zum ersten Mal eine ausführliche Studie zur Bedeutung der Schifffahrt für Europa. Jetzt hat das renommierte Beratungsunternehmen Oxford Economics ein Update vorgelegt – mit bemerkenswerten Ergebnissen. Text: Hanns-Stefan Grosch

Die Zahl hat es in sich: 2,2 Millionen Arbeitsplätze – dafür steht Europas Schifffahrt, wenn man auch die indirekten und induzierten Beschäftigungseffekte der Branche mitzählt. Das ist nur eines der Ergebnisse der aktuellen Studie zur Bedeutung der Branche, die das renommierte Analyseunternehmen Oxford Economics im Auftrag des europäischen Reederverbands ECSA (European Community Shipowners' Associations) durchgeführt hat.

Die Untersuchung führt die Arbeit aus dem Vorjahr fort und bringt sie auf den neuesten Stand. Gemessen an der Tonnage, betreiben europäische Reedereien rund 40 Prozent der weltweiten Flotte, bei Mehrzweckfrachtern sind es 52, bei Containerschiffen sogar rund 60 Prozent. Innerhalb von zehn Jahren ist die Zahl der Schiffe in europäischer Hand auf 23.000 gestiegen, die Tonnage wuchs um 70 Prozent (s. Grafik S. 17).

„Die deutsche Handelsflotte liegt weiterhin im Spitzenfeld“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR).

**Kommandobrücke.** ECSA-Präsident Thomas Rehder erläutert der neuen EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc die besondere Bedeutung der Schifffahrt für Europas Wirtschaft.

Knapp 3.250 Schiffe mit einer Tonnage von rund 82 Mio. (BRZ) sprechen hier eine deutliche Sprache. Bei Containerschiffen liegen deutsche Eigner mit rund 30 Prozent Anteil an der weltweiten Stellplatzkapazität mit deutlichem Abstand auf Platz 1. Doch auch andere europäische Länder wie Dänemark, Griechenland und Frankreich verfügen über leistungsstarke Unternehmen und sind hier in den weltweiten Top-Ten vertreten. Bei Tankern ist Griechenland weltweit führend, Deutschland liegt auf Platz 5, bei Massengutfrachtern nimmt Deutschland ebenfalls den 5. Platz

ein. Griechenland ist hier nach Japan der zweitplatzierte Reedereistandort.

**| Enormer Mehrwert |** Trotz Schifffahrtskrise: Auch der Beitrag der Reedereien zur Wirtschaftsleistung der EU ist eindrucksvoll. Allein die Schifffahrtsunternehmen steuern pro Jahr rund 56 Mrd. Euro zum EU-BIP bei, dazu kommen indirekte Effekte von 61 Mrd. Euro und induzierte von etwa 30 Mrd. – macht insgesamt fast 150 Mrd. Euro. Die Schifffahrt versorgt nicht nur Menschen und Unternehmen mit wichtigen Gütern, sie schafft auch →



Fotos: EU

→ enormen Mehrwert: Für jede Million Euro, die die Branche generiert, entstünden an anderer Stelle in der europäischen Union weitere 1,6 Mio. Euro Wirtschaftsleistung, so die Forscher.

Besonders bemerkenswert: Jeder der 615.000 unmittelbar an Land und auf See in der Schifffahrt Beschäftigten erwirtschaftet im Schnitt 85.000 Euro. Das sind etwa 60 Prozent mehr als der Durchschnitt aller europäischen Arbeitnehmer, so die britischen Analysten. Die Zahl der direkt Beschäftigten stieg binnen vier Jahren um etwa 25 Prozent – und ist übrigens deutlich höher als im Luftfahrtsektor. „Europa kontrolliert die größte und innovativste Flotte der Welt“, betont ECSA-Generalsekretär Patrick Verhoeven. Diese Tatsache werde oft übersehen, obwohl sie eine Schlüsselrolle spiele, um den Einfluss der Industrie auf die europäische Wirtschaft



**Eindruck.** EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc informiert sich über das Transportmittel Schiff.

einzuschätzen. Das sollen künftig Veranstaltungen wie die „European Shipping Week“ verdeutlichen (s. Kasten).

**| Fairer Wettbewerb |** Kein Zweifel: Die Schifffahrt bildet nicht nur das Rückgrat für den internationalen Handel, sondern ist auch ein vitaler Teil der europäischen Wirtschaft. Deshalb müsse Europa seine Rolle als internationaler Handelspartner wahrnehmen, fordert Thomas Rehder, ECSA-Präsident und Geschäftsführer der Hamburger

Reederei Carsten Rehder. Er beklagte in diesem Zusammenhang Faktoren, die das Wachstum der europäischen Schifffahrt bremsen. „Es gibt eine Menge Gebiete, wo es Marktrestriktionen für die Schifffahrt gibt und wo die EU politische Macht hat, die sie zugunsten der Schifffahrtsbranche nutzen sollte.“ Der ECSA-Präsident nannte als Beispiel den US-Offshore-Markt, der europäischen Schifffahrtsunternehmen nicht zugänglich sei. Die Verhandlungen um das Freihandelsabkommen TTIP könnten hier zu einer Klärung dienen.

Rehder sprach sich aber ausdrücklich gegen protektionistische Initiativen von europäischer Seite aus. Europa sei erfolgreich in der Schifffahrt, weil es eine weltoffene Einstellung habe: „Wenn wir uns Richtung Protektionismus verändern, wird die erste Branche, die darunter leidet, die Schifffahrt sein.“ ■■■

## European Shipping Week: angeregte Diskussionen in Brüssel

■■■ Innovationen, Qualität und Wettbewerbsfähigkeit der Seeschifffahrt standen im Vordergrund der „European Shipping Week“, die der Europäische Reederverband ECSA Anfang März in Brüssel erstmals ausgerichtet hat. Auf dieser bisher einzigartigen europäischen Woche der Seeschifffahrt kamen mehr als 400 politische Entscheidungsträger, Wirtschaftsvertreter und Experten in 40 Fachforen und auf einer „Flagship Conference“ zusammen.

„Der Schifffahrtsstandort Europa steht unter einem zunehmenden globalen Wettbewerbsdruck – insbesondere zu Standorten wie China, Dubai, Hongkong oder Singapur. Daher müssen die EU-Beihilfeleitlinien für die Schifffahrt ohne Einschränkungen erhalten bleiben. Sonst besteht die ernsthafte Gefahr, dass Reedereien und mit der Schifffahrt verbundene Unternehmen in Drittländer

abwandern – und damit maritime Arbeitsplätze, Wertschöpfung und Know-how in Europa verloren gehen“, sagte VDR-Präsident Alfred Hartmann im Rahmen der Konferenz.

Im Gespräch mit EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc aus Slowenien machte Hartmann deutlich, dass sich Europa für weltweite Standards in der Schifffahrt einsetzen müsse. „Europäische Sonderregeln bringen meistens Wettbewerbsnachteile für die Reedereien am Standort Europa mit sich. Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation IMO ist das beste Forum, um gleiche Regeln für die gesamten Handelsschiffe zu schaffen.“

Neben EU-Kommissarin Bulc nahmen weitere wichtige Entscheidungsträger aus EU-Politik und -Wirtschaft an der „European Shipping Week“ teil, darunter Marku Mylly, Exekutivdirektor der European Mari-

time Safety Agency, und Fotis Karamitsos, für den Seeverkehr zuständiger stellvertretender Generaldirektor der EU-Generaldirektion Mobilität und Verkehr.

Die Schifffahrtswoche stand unter der Schirmherrschaft des Vizepräsidenten des Europäischen Parlaments,

Rainer Wieland. „Die Veranstaltung war unstrittig ein Erfolg, was schon die große Zahl an Teilnehmern zeigt. Sie deckt den Bedarf für ein Schifffahrts-Event im großen Stil in Brüssel perfekt ab“, resümierte ECSA-Generalsekretär Patrick Verhoeven. [www.ecsa.eu](http://www.ecsa.eu)



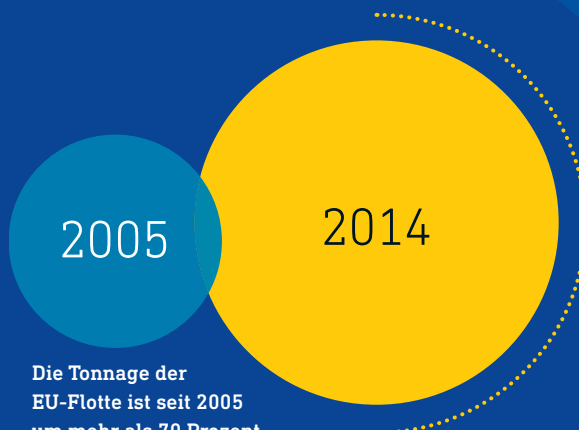
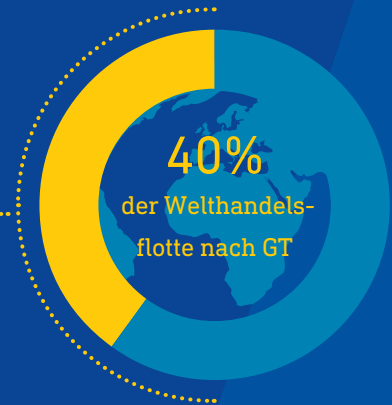
**Gesprächspartner.** VDR-Präsident Alfred Hartmann (r.) und das Geschäftsführende VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel mit EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc.



## Schifffahrt: Wichtiger Wirtschaftsfaktor für Europa



Anteil der europäischen Flotte an der weltweiten Schifffahrt nach Schiffstyp. Hervorzuheben ist die Marktführerschaft bei Containerschiffen, wozu deutsche Reeder auf TEU-Basis etwa die Hälfte beitragen.



Die Tonnage der EU-Flotte ist seit 2005 um mehr als 70 Prozent gestiegen.

**660.000.000 DWT**  
**450.000.000 GT**  
**23.000 Schiffe**

**2.200.000 Jobs**  
**EUROPAWEIT**  
davon rund 615.000 unmittelbar.

**1,60 €** ZUSATZBEITRAG  
ZUM BIP  
schafft jeder Euro, den die Schifffahrt zum Bruttoinlandsprodukt beiträgt, irgendwo sonst in der europäischen Wirtschaft.

**147.000.000.000 €** BRUTTOINLANDS-  
PRODUKT  
Gesamtbeitrag der Schifffahrt (inkl. indirekter und induzierter Leistungen) zum EU-BIP.



**Nordlicht.** Kiels Regierungschef Torsten Albig betont die Bedeutung der maritimen Wirtschaft auch für küstenferne Regionen.





Foto: Neptun Werft

**Doppelendfähre.** Die „Schleswig-Holstein“ der Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum entstand in Rostock.

# Zukunftsbranche mit Potenzial

**| Gastbeitrag |** Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Torsten Albig (SPD) fordert eine stärkere Förderung der maritimen Wirtschaft in Deutschland.

Die maritime Wirtschaft beschäftigt bundesweit mehr als 400.000 Arbeitnehmer und erarbeitet pro Jahr einen Umsatz von 54 Milliarden Euro. Sie ist Dreh- und Angelpunkt der deutschen Exportstärke und verleiht als Branche der Spitzentechnik auch anderen Industrie- und Dienstleistungszweigen wichtige Impulse. Dazu gehören zum Beispiel emissionsarme Antriebs- und Motorsysteme zur Energieerzeugung. Dieses Potenzial zu erhalten und auszubauen, ist von erheblicher gesamtwirtschaftlicher Bedeutung für Deutschland.

Dabei geht es um mehr als die Werften in den Küstenregionen: Viele der Zulieferbetriebe aus den Bereichen Maschinen- und Anlagenbau, Werkstoffe, Elektrotechnik, Forschung und Entwick-

lung sowie dem Dienstleistungssektor haben ihren Sitz in Mittel- und Süddeutschland. Zudem werden fast alle Rohstoffe für deutsche Schlüsseltechnik über den Seeweg geliefert, und die zahlreichen Binnenhäfen in der gesamten Bundesrepublik sind zentrale Export-Umschlagplätze. Die maritime Industrie ist deshalb von strategischer Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit unseres Wirtschaftsstandorts.

**| Nachhaltige Strategie |** Dennoch stehen die maritimen Branchen nicht in dem Maße im Fokus industriepolitischer Diskussionen, wie es ihrer Bedeutung angemessen wäre. Um diesen wichtigen Wirtschaftszweig langfristig in Deutschland zu sichern und auszubauen, sind Bundesregierung wie Landesregierungen gleicher-

maßen gefordert, nachhaltige Strategien zu entwickeln und dann mit Partnern aus der Wirtschaft umzusetzen.

Eine „High- und Green-Tech-Strategie“ für die maritime Wirtschaft in Deutschland bietet die einzigartige Möglichkeit, mit umweltschonender Technik international einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil zu schaffen. Schärfere Umweltschutzvorgaben, wachsende Handelsvolumina und steigende Energiekosten führen in besonderer Weise zu einem internationalen Verdrängungswettbewerb. Andere Staaten haben die Bedeutung ihrer maritimen Industrie längst erkannt und stärken diese gezielt.

Deutschland kann es sich nicht leisten, auf diese Zukunftsbranche mit ihrem enormen Potenzial zu verzichten: →

**Bulker.** Rund 90 Prozent des Welthandels werden über den Seeweg abgewickelt – mit Schiffen wie der „Anna Oldendorff“ von der Lübecker Reederei Oldendorff Carriers.

→ Rund 90 Prozent des Welthandels und etwa 60 Prozent der deutschen Exporte werden über den Seeweg abgewickelt. In der Containerschifffahrt ist die Bundesrepublik mit mehr als 30 Prozent der Kapazitäten international führend. Mit 3.500 Handelsschiffen und einem Marktanteil von acht Prozent besitzt Deutschland die weltweit drittgrößte Handelsflotte, die gleichzeitig zu den jüngsten und modernsten Flotten zählt.

Diese Zahlen zeigen, dass die maritime Wirtschaft die volkswirtschaftliche Entwicklung Deutschlands maßgeblich beeinflusst. Trotzdem findet dieser Wirtschaftszweig außerhalb der Küstenregionen in der Regel nicht genug Interesse. Dies hat die jahrzehntelange Vernachlässigung der Instandhaltung und Modernisierung der wichtigsten deutschen Bundeswasserstraße, des Nord-Ostsee-Kanals, gezeigt.

Erst als im vergangenen Jahr der Kollaps dieser unverzichtbaren Verbindung zwischen Nord- und Ostsee offensichtlich wurde, setzte sich auch im Bund die Erkenntnis durch, dass ein dauerhafter Verzicht auf den Erhalt von Verkehrsinfrastruktur Sparen am falschen Ende bedeutet. Die Weichen für die Ertüchtigung des Kanals sind nun endlich gestellt. Von sei-



Foto: Hasenpusch

ner Modernisierung profitiert die gesamte deutsche Volkswirtschaft.

**| Qualifiziertes Personal |** Die deutsche maritime Industrie ist in vielen Bereichen Vorreiter für die Entwicklung und Erprobung neuer Technik. Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Fähigkeit, im Rahmen ganzer Systeme denken, entwickeln und arbeiten zu können. Unternehmen mit umfassender Systemfähigkeit sind für Deutschland essenziell, weil nur so langfristig neue Fähigkeiten sowie hoch qualifizierte Arbeits- und Ausbildungsplätze geschaffen und gesichert werden können.

Der Bau von Schiffen erfolgt sehr oft individuell. Die Kundenwünsche für speziell gefertigte, technisch hochwertige

und umweltschonende Einheiten umzusetzen, ist eine Stärke deutscher Werften. Die Gesamtsystemfähigkeit unserer Unternehmen umfasst dabei die erfolgreiche Beherrschung der gesamten Prozesse von Forschung, Entwicklung, Produktion, Hilfe bei der Indienststellung bis hin zu Wartung und Service im laufenden Betrieb.

International viel beachtete technische Standards wie der in Deutschland entwickelte Doppelhüllentanker haben dazu beigetragen, die Sicherheit auf See zu verbessern und Umweltrisiken zu minimieren. Mit dem Setzen solcher Standards steigert die maritime Wirtschaft die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie im globalen Umfeld. Die Integration intelligenter Produktionstechnik in

## Neue Schwerpunkte: Nationale Maritime Konferenz

••• Die alle zwei Jahre stattfindende Nationale Maritime Konferenz (NMK) hat sich zu einem bewährten maritimen Dialogforum entwickelt. An den Konferenzen nahmen jeweils mehrere Hundert Vertreter aus Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung, Gewerkschaften, Politik und Verwaltung teil.

Die 9. Nationale Maritime Konferenz findet am 19. und 20. Oktober 2015 in Bremerhaven statt. Die Bundesregierung setzt hier neue Akzente: Statt der bislang im Rahmen der Konferenz organisierten Workshops finden im 1. Halbjahr

2015 sieben vorbereitende Branchenforen statt. Deren Ergebnisse sollen in die Erarbeitung einer „Maritimen Strategie“ einfließen, die der Maritime Koordinator der Bundesregierung im Rahmen der Konferenz vorstellen wird. Ziel ist es, den Dialog zwischen den beteiligten Akteuren noch transparenter und vor allem ergebnisorientierter zu gestalten.

Die Branchenforen behandeln die Schwerpunktthemen Offshore-Windenergie, Schiffbau und maritime Technologien, Häfen und Logistik, Schifffahrt, Klima und Umweltschutz in der

Seeschifffahrt sowie maritime Sicherheit. Der Startschuss fiel mit dem Forum „Offshore-Windindustrie“ am 9. März 2015 in Bremerhaven.

Inhaltlich sollen europäische und internationale Themen stärker in den Fokus kommen. Besonders im Bereich Forschung und Entwicklung sieht die Bundesregierung erhebliche Potenziale für die Branche, die sie fördern möchte. Die maritime Wirtschaft soll als Hightech-Branche auch für die Öffentlichkeit sichtbar werden. Tenor: Ohne Schifffahrt & Co. lassen sich zentrale



Foto: BMVDI

**Rede.** Bundeskanzlerin Angela Merkel zeigte bei der 8. Nationalen Maritimen Konferenz in Kiel Flagge.

Zukunftsfragen – Klimawandel und Energiewende, Rohstoffknappheit und Steigerung der Verkehrsströme – nicht beantworten. [www.bmwi.de](http://www.bmwi.de)





Foto: SPD Schleswig-Holstein



Obwohl die maritime Wirtschaft die volkswirtschaftliche Entwicklung Deutschlands maßgeblich beeinflusst, findet dieser Wirtschaftszweig außerhalb der Küstenregionen nicht genug Interesse.

Torsten Albig, Ministerpräsident Schleswig-Holstein

der maritimen Industrie ist ein wichtiger Schritt, um innovative Produkte für den Weltmarkt generieren zu können. Hierzu werden im Besonderen auch Investitionen und die Ausbildung von Fähigkeiten in Richtung einer Industrie 4.0 erforderlich sein. Innovationen wie elektrifizierte Antriebssysteme mit Speicherkomponenten und lokalen „Smart grid“-Strukturen für ein optimales Leistungs- und Energiemanagement können aber nur dann wirtschaftlich erfolgreich sein, wenn sie über intelligente, vernetzte Plattformen vorab simuliert, ausreichend getestet und intensiv geprüft werden können.

Nur wenn die deutsche maritime Industrie inklusive Zulieferindustrie und mittelständischer Partner in ihrer Gesamtheit erfolgreich ist, wird sie unter den Rahmenbedingungen hoher Lohn- und Umweltstandards sowie umfassender Infrastruktur- und Sozialsysteme dauerhaft in der Lage sein, die bestehende Führungsposition im weltweiten Wettbewerb abzusichern.

Für die Zukunftsfähigkeit der maritimen Industrie sind angesichts der langen Nutzungsdauer von Schiffen die Umweltverträglichkeit und die Ressourcenschonung über alle Systemkomponenten und den gesamten Produktlebensweg hinweg ausschlaggebend. Deshalb bleibt die Reduktion von umweltschädlichen Emissionen eine der zentralen Anforderungen an die maritime Wirtschaft. Hybridantriebe bieten erhebliches Potenzial. Sie sind im Bereich leistungsstarker Industriemotoren jedoch noch nicht ausreichend etabliert. Energieeffizienz und Beschaffungskosten müssen weiter verbessert werden. Dagegen senkt der Einsatz von Erdgas die CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber Dieselmoto-



Foto: Meyer Werft

**Leuchtturm.** Die Meyer Werft in Papenburg zählt zu den Weltmarktführern beim Bau von Kreuzfahrtschiffen.

ren schon heute um etwa ein Drittel. Mit Kraftstoffen, die aus regenerativ erzeugter Elektrizität hergestellt werden, tendiert der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck dann sogar gen null.

**| Gezielte Anreize |** Mit ihrer technischen Erfahrung und ihrer Innovationskraft kann die maritime Industrie mehr Mobilität ermöglichen und gleichzeitig gewährleisten, dass die Umwelt deutlich geringer durch Emissionen belastet wird. Grüne Technik „made in Germany“ trägt so zu einer positiven Klimabilanz bei und ist ein entscheidender Wettbewerbsvorteil.

Zu Beginn dieser Legislaturperiode hat die Bundesregierung die maritime Technik als inhaltlichen Schwerpunkt in ihre Spitzentechnik-Strategie aufgenommen. Um der herausragenden Bedeutung der Branche und den beschriebenen Herausforderungen gerecht zu werden, be-

darf es jedoch eines umfassenderen strategischen Ansatzes: einer nachhaltigen High- und Green-Tech-Offensive.

Diese muss die Systemfähigkeit der maritimen Wirtschaft nachhaltig fördern, durch gezielte Anreize ihre Rolle als Innovationsmotor stärken und damit Deutschlands technische Führung langfristig sichern. Die Bundesregierung sollte mit allen Beteiligten in den kommenden Monaten ein angemessenes Volumen diskutieren, damit diese Initiative umgesetzt werden kann. Die Nationale Maritime Konferenz im Oktober 2015 in Bremerhaven bietet die Chance, zum Startpunkt für eine neue Strategie für die maritime Industrie in Deutschland zu werden. Die Zeit drängt. |●●●

Der Beitrag ist unter dem Titel „Die Zukunft der Werften“ im „Handelsblatt“ vom 27.03.2015 erschienen.  
© Handelsblatt GmbH. Alle Rechte vorbehalten.



**Teampayer.** Peter (l.) und Jan Oltmann im Treppenhaus der Reedereizentrale. Im Hintergrund die Ahnengalerie.



## Deutsche Reeder im Porträt

# Tradition mit Zukunft

| **Teil 2** | Auf fast 180 Jahre Firmengeschichte kann die Stader Reederei Oltmann zurückblicken. Die beiden Brüder **Jan und Peter Oltmann** führen das Unternehmen in die Zukunft – und machen es fit für die 7. Generation.

Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg

**D**oppelspitze – das muss nicht immer gut gehen. Die deutsche Wirtschaft ist voll von Beispielen des Scheiterns. Dass auch noch zwei Brüder zufällig reibungslos miteinander klarkommen? Eher unwahrscheinlich. Aber mitunter passt es einfach. Wie bei Jan und Peter Oltmann, die seit mehr als 20 Jahren die gleichnamige Reederei in Stade führen, die sie von ihrem Vater Gerhard übernommen haben.

„Der Clou ist, dass wir die Aufgaben geteilt haben und keiner dem anderen in seinen Bereich reinredet“, sagt Peter Oltmann. Der 56-Jährige ist der Zahlenmensch in der Firma, beschäftigt sich mit betriebswirtschaftlichen Kennzahlen, Cashflow, Krediten, Investoren. Und enga-

giert sich im Verwaltungsrat des Verbands Deutscher Reeder (VDR). An Bord eines Schiffes sei er schon länger nicht mehr gewesen, sagt er ein wenig bedauernd. Sein gut drei Jahre älterer Bruder Jan dagegen hält den Kontakt zu Mensch und Material. Er verantwortet das technische Management der Reederei, kümmert sich um Brennstoffqualitäten, Motoreinstellungen, Schiffsdesigns und Crewing. Er besucht die Schiffe regelmäßig und kommt dabei viel in der Welt rum: „Sie müssen auch mal ein bisschen länger mit den Leuten an Bord sprechen, um mitzukriegen, was Sache ist“, sagt Jan Oltmann.

Ein Schlüsselerlebnis habe ihn und seinen Bruder seinerzeit dazu gebracht, die Zuständigkeitsbereiche so klar →

Die Qualität der Seeleute ist bei uns hoch aufgehängt – unabhängig von der Nationalität. Deshalb investieren wir in Ausbildung.



Jan Oltmann, Reeder



→ abzugrenzen: „Wir waren dabei, als drei Kapitäne sich über das Brückenhaus eines Neubaus unterhielten – jeder wollte was anderes. Da war uns klar: Wenn beide das Gleiche machen, funktioniert das nicht.“

Die Arbeitsteilung bei den Oltmanns funktioniert: Aus der Reederei mit vier Schiffen, die sie von ihrem Vater übernahmen, ist ein Unternehmen mit 30 Mitarbeitern an Land und knapp 600 an Bord der mittlerweile 20 Schiffe geworden: 18 Containerfrachter mit 2.470 bis 5.000 TEU Kapazität und zwei Bulker mit 57.000 Tonnen Tragfähigkeit.

**| Gemeinsames Dach |** Vor fünf Jahren haben die Oltmanns ihr Unternehmen umstrukturiert und eine Holding gegründet, die die Bereederung der Schiffe besorgt und die Anteile hält. Unter dem Dach sind die Einschiiffsgesellschaften versammelt. Die Kosten werden fair verteilt. So schlagen etwa die höheren Aufwendungen für deutsche Seeleute nicht ausschließlich bei dem Schiff zu Buche, auf dem sie fahren, sondern werden entsprechend umgelegt.

„Die Qualität der Seeleute ist bei uns hoch aufgehängt – unabhängig von der Nationalität“, sagt Jan Oltmann. Man investiere unverändert viel in die Ausbildung und setze die fertigen Offiziere dann auch auf den Schiffen ein. Ein eigenes Crew-Management sichert die personelle Kontinuität zusätzlich. „Das macht sich bezahlt“, sagt Peter Oltmann. Die sogenannte Repeater-Rate liegt bei 90 Prozent, d.h., Seeleute heuern immer wieder bei Oltmann an, weil sie das Unternehmen und die Schiffe kennen. Ein nachhaltiges Konzept – das zeigen etwa die Schiffsbetriebskosten, die bei der Stader Reederei klar unter dem Branchenschnitt liegen. Und die niedrigen

Off-Hire-Raten sind ein Beleg für die Zufriedenheit der Charterkunden.

Die Holding-Struktur hat noch einen wichtigen Nebeneffekt: „Die Banken haben es lieber mit einem Unternehmen als mit einzelnen Schiffen zu tun, das merken wir in sämtlichen Gesprächen“, sagt Peter Oltmann. Der nächste Schritt ist eine separate Holding, die das Interesse von Investoren wecken soll. In dieses Unternehmen wurde der jüngste Flottenzugang, ein hochwertiges 5.000-TEU-Containerschiff mit Wide-Beam-Design, eingebracht. Die Idee ist, hier einen attraktiven Mix aus Tonnage unterschiedlichen Alters zu bilden, um auch mittelfristig orientierte Anleger zu gewinnen.

„Wenn wir die Altersstruktur unserer Flotte erhalten wollen, müssen wir in den nächsten fünf Jahren zehn Schiffe ersetzen“, sagt Peter Oltmann – eine gewaltige Herausforderung in Zeiten, in denen etliche Banken bei Schifffahrtsengagements spitze Finger haben. Und manche institutionellen Investoren, etwa aus den USA, wollen mit ihrem kurzfristigen Anlagehorizont und ihren hochgesteckten Renditeerwartungen nicht recht zu einem mittelständischen, auf nachhaltiges Wirtschaften ausgerichteten Unternehmen passen. „Noch erlauben wir uns den Luxus, das zu machen, was wir

### Jan Oltmann

- geboren 1955; Ausbildung u.a. bei Hamburg Süd
- Kapitän auf Großer Fahrt, Wirtschaftsingenieur (grad.)
- rund 20 Jahre zur See gefahren
- seit 1993 Geschäftsführer
- bei der Reederei Oltmann zuständig für alle technischen Fragen
- Kinder: Anika (32), Sven (30)

für richtig halten“, sagt Peter Oltmann.

Auch sein Bruder Jan begreift die Größe der Reederei durchaus als Vorteil: „Wir kennen unsere Schiffe und unsere Besatzung. Unsere Inspektoren sind da deutlich dichter dran als der Abteilungsleiter einer Großreederei.“ Und die Geschäftsführer an den Bedürfnissen ihrer Kunden: So waren für eine Viererserie von

2005 in Korea gebauten Containerschiffen ursprünglich Kräne vorgesehen, die dann aber doch nicht gebraucht wurden. Weil aber der Platz und die elektrischen Installationen nun schon mal da waren, machte man sich bei Oltmann Gedanken, wie sich das nutzen ließe. Mit geringem Aufwand wurden jeweils weitere 280



Foto: Reederei Oltmann





Wenn wir die Altersstruktur unserer Flotte erhalten wollen, müssen wir in den nächsten Jahren zehn Schiffe ersetzen.

Peter Oltmann, Reeder

zusätzliche Kühlcontaineranschlüsse realisiert, sodass jedes Schiff jetzt rund 1.000 Reefer transportieren kann – ziemlich einmalig für die Schiffgröße. Ein cleverer Schachzug: Die Frachter sind vor allem im Südamerika-Europa-Verkehr meist gut ausgelastet.

„Marktgerechte und moderne Tonnage“ ist den beiden wichtig. Dazu gehören Energieeffizienz und – seit einiger Zeit – Ladungsstatt Geschwindigkeitsoptimierung. In der bestehenden Flotte ist das ohne größere Umbaumaßnahmen gelungen. Da die Schiffe in weltweiter Trampfahrt unterwegs sind, sind LNG und Scrubber derzeit kein Thema. In den SECA-Zonen wird sauberer Treibstoff eingesetzt, Techniker Jan

### Peter Oltmann

- geboren 1958
- Kapitän auf Großer Fahrt, Dipl.-Wirtschaftsingenieur
- seit 1993 Geschäftsführer
- verantwortlich für alle betriebswirtschaftlichen Belange
- Mitglied im Verwaltungsrat des Verbands Deutscher Reeder, Vorstandsmitglied des Schutzvereins Deutscher Rheder
- Kinder: Hannes (28), Lukas (26)

Oltmann findet hier neue schwefelarme Schweröl-Varianten interessant, weil sie für die Motoren schonender sind als Marinegasöl.

Neue Dinge ausprobieren, mit der Zeit gehen: Das ist für die Oltmann-Brüder ein entscheidendes Management-Prinzip. „Man muss sich regelmäßig neu aufstellen und umorganisieren“, sagt Peter Oltmann. Ein Symbol

dafür ist die 2009 bezogene stylische Reedereizentrale mit dem geschmackvollen Interieur. Sie drückt Modernität aus. Zugleich steht der Unternehmenssitz aber auch für die reiche Tradition der Firma: „An der Werft“, lautet die Adresse – und exakt da, wo jetzt Glas, Stahl und Holz eine gelungene architektonische Verbindung eingehen, ist vor 60 Jahren die „Hans Oltmann“ vom Stapel gelaufen.

Da steckt auch ein Stück Verpflichtung drin: zu bewahren und weiterzuentwickeln, was man übernommen hat. Ein – heute selten gewordener – Festakt zum Stapellauf ist für beide Brüder auch heute noch ein echtes Highlight im Reederleben.

Jan und Peter Oltmann sind dynamische, schlanke Erscheinungen, aber jetzt auch

schon 60 und 56 Jahre alt. Wie geht es also weiter? Für beide ein wichtiges Thema: „Es ist eine der wichtigsten Leistungen am Ende des Berufslebens, den Übergang sauber hinzukriegen“, sagt Peter Oltmann. Vorbild ist da ihr Vater Gerhard: „Er hat uns mit ins Büro genommen, immer mehr agieren lassen und sich dann rausgezogen“, erzählt Jan Oltmann – aus Sicht der Brüder „einer der genialsten Übergänge der Branche“.

Die Voraussetzung für die Führungsposition brachten seine Söhne mit: Beide sind mit Schiffen aufgewachsen und haben Patente als Kapitän auf Großer Fahrt: „Das ist ja schon so etwas wie Zweigstellenleiter, da tragen Sie Verantwortung für Personal und große Sachwerte“, sagt Peter Oltmann.

**| Auf sicheren Beinen |** Die siebte Generation steht bereit. Es wird die erste sein, in der niemand Kapitän ist. Jans Tochter Anika ist Diplom-Kauffrau und arbeitet bereits im Unternehmen. Sein Sohn Sven und Peters Söhne Hannes und Lukas tummeln sich ebenfalls in der maritimen Branche.

Klar ist aber auch: Niemand wird zu irgendetwas gezwungen. Und ein bisschen was haben die beiden Brüder schließlich noch vor. Denn auch bei der Reederei Oltmann hat die seit sieben Jahren andauernde Schifffahrtskrise Spuren hinterlassen. „Das Unternehmen muss auf sicheren Beinen stehen“, sagt Peter Oltmann. Er und sein Bruder sind „vorsichtig optimistisch“, was die Branchenentwicklung betrifft.

„Tradition ist nicht das Bewahren der Asche, sondern das Weitergeben des Feuers“, lautet das Motto der Festschrift zum 175-jährigen Bestehen der Reederei. Keine Frage: Die beiden Oltmann-Brüder haben da was weiterzugeben. Tradition hat in Stade Zukunft. |●●●

### Reederei Oltmann – Historie

- 1836: Jürgen Oltmann sen. lässt den Ewer „Meta-Maria“ bauen – das erste Schiff der Reederei
- 1927: Johannes Oltmann kauft den Dreimast-schoner „Antje“.
- 1966: Gerhard Oltmann baut die Reederei weiter aus; die „Karen Oltmann“ ist das erste Vollcontainerschiff der Reederei
- 1993: Jan und Peter Oltmann übernehmen das Ruder
- 2009: Bezug des neuen Firmensitzes in Stade

[www.oltship.de](http://www.oltship.de)



**Anerkennung.** Holger Jäde, Geschäftsführer der Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V. (jeweils links) und Ernst-Peter Ebert, Vorsitzender der Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V. (jeweils rechts) nahmen fürs Foto die Preisträger in die Mitte. Linkes Bild (v.l.): Sabine Kruse, Geschäftsführer Klaus Küper und Astrid Hüve-van Loo von der Briese Schifffahrt, Abteilung Forschungsschifffahrt; rechtes Bild: Jan-Wilhelm Schuchmann, Geschäftsführer Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft.

Der Name ist Programm: Die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt (BBS) ist der seemännischen Ausbildung verpflichtet. Um auch die Anstrengungen der ausbildenden Schifffahrtsbetriebe zu würdigen, vergibt die BBS alljährlich die Auszeichnung „Exzellenter Ausbildungsbetrieb“. In diesem Jahr kürte die Jury die Hamburger Reederei Bugsier und die in Leer ansässige Reederei Briese Abteilung Forschungsschifffahrt. Bugsier-Geschäftsführer Jan-Wilhelm Schuchmann und Klaus Küper, der bei Briese die Forschungsschifffahrt verantwortet, nahmen im Rahmen des 9. Bremer Schifffahrtskongresses die Preise entgegen.

Die Auswahl trafen Vertreter des Verbands Deutscher Reeder (VDR), der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di), der Küstenländer und der Zentralen Heuerstelle Hamburg (ZHH). Beide Betriebe wurden für ihre hervorragende Ausbildungsqualität gelobt. „Wir möchten mit dieser Auszeichnung allen an der Ausbildung Beteiligten an Bord und an Land für das besondere Engagement danken“, sagte BBS-Geschäftsführer Holger Jäde.

„Außerdem möchten wir allen Interessierten deutlich machen, dass diese Ausbildung weiterhin die wichtigste Grundlage für die Karriere in und außerhalb der Seeschiffahrt ist.“ Jäde betonte, dass die Betriebe nicht nur Fach- und Schlüsselkompetenzen vermittelten, sondern den jungen Auszubildenden auch die heute seltene Seemannschaft nahebrachten. Beide Unternehmen bekräftigten, auch weiter auf die Ausbildung von Schiffsmechanikern zu setzen.

# Nachwuchspflege

**| Auszeichnung |** Die Reederei Bugsier und die Forschungsschiffsparte der Reederei Briese sind „Exzellente Ausbildungsbetriebe 2015“.

**| Problematische Pflicht |** Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR, ordnete das Thema anlässlich der Preisverleihung in den Gesamtzusammenhang ein: „Die Auszeichnung zeigt: Schiffsmechaniker werden in der Spezialschiffahrt weiter gebraucht. Die hochwertige Ausbildung ist aber vor allem eine hervorragende Grundlage für eine nautische oder technische Offizierslaufbahn. Über die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland sorgen die deutschen Reeder

dafür, dass diese international einzigartige Ausbildung erhalten bleibt.“

Allerdings erweise es sich als großer Wettbewerbsnachteil für die deutsche Flagge, dass der Schiffsmechaniker verpflichtend für alle Schiffe in der Schiffsbesetzungsverordnung vorgeschrieben sei. Mehr Flexibilität bei der Schiffsbesetzung könne am Ende dazu führen, dass mehr einheimische Seeleute beschäftigt würden. Nagel: „In Dänemark und den Niederlanden gelingt dies seit Jahren.“ |●●

**Rede.** Dr. Max Johns, Geschäftsführer des Verbands Deutscher Reeder, würdigte auf der Veranstaltung in Bremen die hohe Qualität der dualen Ausbildung und das vorbildliche Engagement der Reedereien Briese und Bugsier.

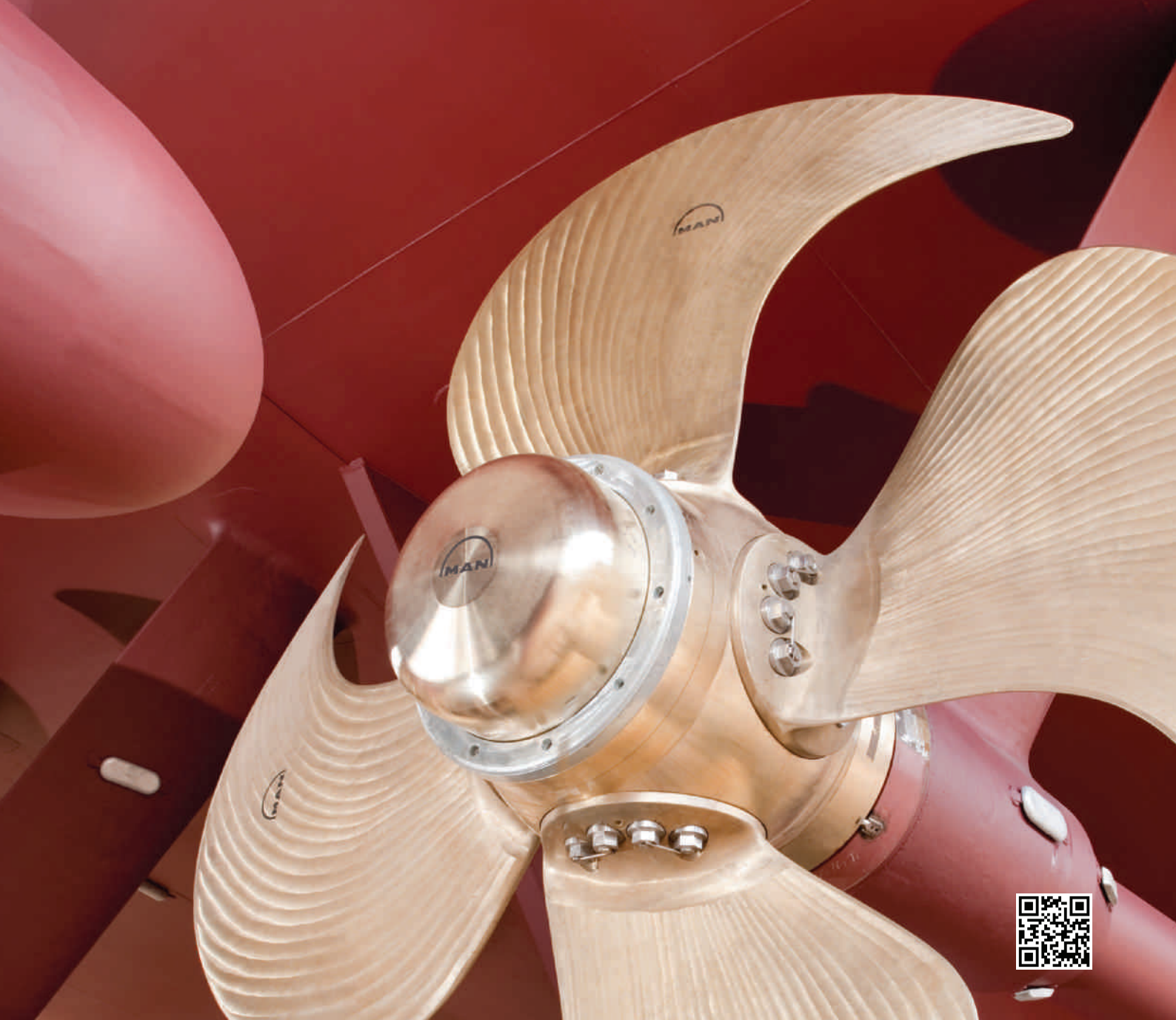


Fotos: BBS



# MAN Alpha

## Controllable pitch propellers



Diesel-Mechanical Systems Diesel-Electric Systems **Propellers** Gearboxes Propulsion Management Systems

MAN Diesel & Turbo's Alpha propeller programme has been extended with two new larger hub sizes (VBS 2060 and VBS 2150) – offering power transmission of up to and beyond 40,000 kW. Today's high-efficient CP Propellers are created on the basis of state-of-the-art design tools and the accumulated experience from more than 7,000 units. Full pitch ahead!

Find out more at [www.mandieselturbo.com](http://www.mandieselturbo.com) and [www.manalpha.com](http://www.manalpha.com)

Engineering the Future – since 1758.

**MAN Diesel & Turbo**



## Spürhund für Gefahrgut

••• Hapag-Lloyd hat im vergangenen Jahr 2.620 Fälle von falsch deklariertem Gefahrgut entdeckt, in denen die Verschiffung verhindert werden konnte. Insgesamt untersuchten die Gefahrgut-Experten von Hapag-Lloyd dafür mehr als 162.000 Verdachtsfälle, die dank einer neu entwickelten Watchdog-Software erfasst wurden.

Das Programm, das kontinuierlich die Ladungsdaten von Hapag-Lloyd nach Auffälligkeiten durchsucht, enthält mehr als 6.000 Suchbegriffe, die laufend erweitert und verfeinert werden. Ungenau, falsch oder gar nicht deklarierte Gefahrgüter bergen ein großes Risikopotenzial für Crews, Schiffe, Umwelt und andere Ladung an Bord. Die genaue Anzahl der – bewusst oder unbewusst – falsch oder gar nicht deklarierten Gefahrgutladungen in

Containern war bislang nur schwer abschätzbar. Nun liegen erstmals genaue Zahlen vor.

„Angesichts von jährlich rund sechs Millionen transportierten Standardcontainern von Hapag-Lloyd mag die Quote falsch deklariertem Gefahrgutladungen insgesamt nicht allzu groß erscheinen. Wenn man aber bedenkt, dass ein einziger falsch deklariertem Container ausreicht, um eine Katastrophe auszulösen, ist die Brisanz klar, die von jeder einzelnen Falsch- oder Nichtdeklaration ausgeht“, sagt Ken Rohlmann, Leiter der Gefahrgutabteilung von Hapag-Lloyd. Deshalb habe man als einer der Marktführer für Gefahrguttransporte nach einer Lösung für deutlich mehr Sicherheit gesucht. „Denn richtig transportiert, geht von derselben Ladung kein akutes Risiko aus.“ [www.hlag.de](http://www.hlag.de)



**Kontrolle.** Bei Containern kommt es auf die richtige Deklaration an.

Foto: michaeljung - Fotolia



Foto: FH Flensburg

**Navigation.** Erste ECDIS-Trainings haben in Flensburg schon stattgefunden.

## FH Flensburg bietet ECDIS-Kurse an

••• Das Maritime Zentrum der Fachhochschule Flensburg hat die Zulassung für Ausbildungskurse an elektronischen Seekartensystemen erhalten. Vor dem Hintergrund zunehmenden Schiffsverkehrs und der steigenden Zahl von Offshore-Windparks wird die elektronische Seekarte immer wichtiger. Das Stichwort lautet: ECDIS (Electronic Chart Display & Information System). Es verknüpft Positionsdaten aus dem Bord-GPS mit elektronischem Kartenmaterial. Der Großteil der Schiffe weltweit unterliegt bereits der Ausrüstungspflicht damit. Um die sichere Bedienung zu gewährleisten, muss nun bis 2017 auch die fachgerechte Ausbildung daran nachgewiesen werden. [www.fh-flensburg.de](http://www.fh-flensburg.de)



**Visualisierung.**

So soll der Tunnel nach Fertigstellung im Jahr 2021 aussehen.

Foto: Femera, A/S

## Prüfer kritisieren Ostsee-Tunnel

••• Das dänische Parlament hat gerade erst grünes Licht für das 7,4 Mrd. Euro teure Megaprojekt Fehmarnbelttunnel gegeben. Unterdessen fordert der Bundesrechnungshof das Verkehrsministerium auf, den Staatsvertrag mit Dänemark zu prüfen. Die Befürchtung: Statt 800 Mio. Euro wie veranschlagt könnte die Hinterlandanbindung den deutschen Steuerzahler bis zu 2,2 Mrd. Euro kosten. [www.bundesrechnungshof.de](http://www.bundesrechnungshof.de)





**Faktor.** Hamburgs Hafen ist der Wirtschaftsmotor der Metropolregion.

## Hamburgs Hafen befruchtet deutsche Wirtschaft

••• Die wirtschaftliche Bedeutung der Hamburger Hafenwirtschaft ist enorm – und sie reicht weit über die Hansestadt hinaus. Das ist das Ergebnis der neuen PLANCO-Studie der Hamburg Port Authority (HPA). Danach entfallen auf jeden Hamburger Arbeitsplatz in der Hafenwirtschaft bundesweit 2,4 indirekt hafengebundene Arbeitsplätze, in der Logistik sind es sogar vier. Bundesweit gibt es demnach über 267.000 hafengebun-

hängige Arbeitsplätze. Beeindruckend auch die Wertschöpfung: Von den im Jahr 2013 in Hamburg insgesamt erwirtschafteten 87,6 Mrd. Euro entfallen 13,4 Prozent (11,7 Mrd. Euro) auf hafengebundene Unternehmen. Neben Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein profitiert auch das übrige Bundesgebiet: Dorthin fließt ein gutes Drittel der Bruttowertschöpfung. Das sind fast 7 Mrd. Euro. [www.hamburg-port-authority.de](http://www.hamburg-port-authority.de)

## Engagiert für Klimaschutz

••• Hapag-Lloyd und der chinesische Hafen Shenzhen haben eine Vereinbarung zur Reduktion von Schwefeloxid-Emissionen geschlossen. Die Reederei verpflichtet sich freiwillig, während der Liegezeiten ihrer Schiffe am Terminal Brennstoff einzusetzen, dessen Schwefelgehalt weniger als 0,5 Prozent beträgt. Damit weitet Hapag-Lloyd sein Engagement für die Verbesserung der Luftqualität in Hafenstädten aus. Außerdem kooperiert die Reederei künftig mit DB Schenker. Beide Unternehmen haben eine strategische Partnerschaft zum Klimaschutz unterzeichnet. Ziel: Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß jedes für DB Schenker transportierten Seecontainers soll bis 2020 um sechs Prozent sinken.

[www.hlag.de](http://www.hlag.de)



**Umweltschutz.** Hapag-Lloyd ist der „Shenzhen Port Green Convention“ beigetreten.

## HHLA steigert Umsatz und Ergebnis



••• Der Hamburger Hafendienstleister HHLA hat im Geschäftsjahr 2014 sein Betriebsergebnis (EBIT) gegenüber dem Vorjahr um 10 Prozent auf 169,3 Mio. Euro gesteigert. Der Umsatz erreichte 1,2 Mrd. Euro (+ 5,4 %). An den Hamburger Terminals wurden mit 7,2 Mio. TEU so viele Container umgeschlagen wie noch nie. [www.hhla.de](http://www.hhla.de)



# ALL-IN-ONE ANTIFOULING

Are you looking for a noticeable difference in overall performance and fuel savings? Have a closer look at Hempel's antifouling Nano Acrylate Technology.



[nano.hempel.com](http://nano.hempel.com)

Visit us at Nor-Shipping - Stand T01-02, Hall T

**GLOBIC 8000**



**HEMPEL**





# So gut wie neu



**Premiere.** Die Reederei NSB hat die „MSC Geneva“ auf der HRDD-Werft in China verbreitern lassen – das einzigartige Konzept steigert die Stellplatzkapazität um mehr als 20 Prozent. Das 2006 gebaute Schiff erreicht damit die Energieeffizienz eines Neubaus.





**| Schiffsoptimierung |** Um im Wettbewerb bestehen zu können, bringen Reedereien ihre Bestandsschiffe mit moderner Technik auf den aktuellen Stand – das spart Brennstoff und ist gut für die Umwelt. Text: Hanns-Stefan Grosch

Das neue Schiffe immer effizienter werden, ist keine Überraschung. Viel bemerkenswerter ist es, wenn ältere Schiffe in Sachen Effizienz kräftig aufdrehen. Besonders ins Zeug legt sich auf diesem Gebiet die Reederei NSB in Buxtehude.

Schon fast legendär ist die Umrüstung der „MSC Flaminia“, die bei einem Brand schwer beschädigt worden war. „Phoenix aus der Asche“ titelte die Deutsche Seeschiffahrt, als das Schiff im Sommer 2014 komplett runderneuert wieder seinen Dienst antrat – allein die Installation eines neuen Bugwulstes und eines neuen Propellers bringen nach den Berechnungen der

Reederei-Experten eine Brennstoffersparnis von bis zu 12 Prozent. „Wir nutzen die ‚MSC Flaminia‘ auch, um zu demonstrieren, welche Möglichkeiten ein Eco-Design bietet: nämlich den Fortbestand älterer Schiffe, die an Effizienz mit modernen Einheiten konkurrieren können. Dieses Paket und unser Know-how bieten wir selbstverständlich auch anderen Reedereien an“, erklärt Bozidar Petrovic, der als Projektleiter bei NSB die Umbauarbeiten leitete.

**| Innovatives Konzept |** Der neueste Coup der NSB-Techniker ist die Verbreiterung von Panmax-Schiffen. Die waren ur-

sprünglich auf das Format des Panamakanals und die seinerzeit üblichen höheren Geschwindigkeiten ausgelegt. Doch der Kanal erreicht durch den aktuellen Ausbau neue Dimensionen – und in Zeiten hoher Brennstoffpreise ist verbrauchsoptimiertes Fahren („Slow Steaming“) angesagt.

Die NSB-Experten haben hier ein innovatives Konzept entwickelt, das neben höherer Kapazität sogar Vorteile in Sachen Stabilität bringt. Das funktioniert so: Nach dem Trennen von Vor- und Achterschiff vom Laderaum in einem ausreichend großen Trockendock wird der Laderaum längs aufgeschnitten und auf einem →



Fotos: E.R. Schifffahrt

**Effizienz.** Die gerade mal drei Jahre alte „MSC Renee“ bekam unter anderem einen neuen Bugwulst, der den Verbrauch senkt.

→ Schwerlastsystem auseinandergezogen. Aufgefüllt wird der dadurch entstandene Leerraum durch quaderförmige Sektionen. „Der Kern unserer Innovation ist, dass wir das Schiff in Bereichen geringerer Beanspruchung schneiden und durch die Verbreiterung sowohl die Tragfähigkeit als auch die Querstabilität signifikant erhöhen“, sagt Lutz Müller, der als ehemaliger Technik-Chef von NSB das Projekt mitangestoßen hat.

Wie viel das bringt, zeigt das Beispiel „MSC Geneva“. Das 2006 in Dienst gestellte Schiff wurde als erstes Schiff bei der HRDD-Werft in China verbreitert. Die Ladekapazität stieg um fast 30 Prozent auf über 6.300 Standardcontainer (TEU). Das Schiff erreicht damit den Energy Efficiency Design Index (EEDI) eines Neubaus. Die Klassifikationsgesellschaft DNV GL hat den Umbau

begleitet, der sich innerhalb von drei bis vier Jahren amortisiert haben soll. „Wir glauben, dass das Widening eine Lösung ist, die es zukunftsgerichteten Schiffseignern ermöglicht, ihre Schiffe wettbewerbsfähig am Markt zu halten“, sagt der DNV GL-Containerschiff-Experte Marcus Ihme.

Zu den einfachsten und gängigsten Retrofit-Maßnahmen zählt der Austausch des Bugwulstes. DNV GL habe hier insgesamt schon rund 150 Projekte begleitet, berichtet Jan-Henrik Hübner, Chef der Schiffs-Beratungssparte bei der Klassifikationsgesellschaft. Die durchschnittlichen Umbaukosten von 600.000 Dollar seien selbst bei den aktuell relativ niedrigen Brennstoffpreisen in rund zwei Jahren wieder reingefahren. Ratsam ist meist auch eine Anpassung der Hauptmaschine an niedrigere Geschwindigkeiten. Herstel-

ler wie MAN Diesel & Turbo und Wärtsilä bieten hierzu Lösungen an.

Auch die Reederei Rickmers hat sich jüngst „aufgrund einer Vereinbarung mit einem Charterkunden“ zur Modernisierung wesentlicher Flottenbestandteile entschieden. Für insgesamt 50 Millionen Dollar erfolgen „unter ganz wesentlicher Kostenpartizipation des Kunden“ Umrüstungen an den entsprechenden Schiffen. Zu den Maßnahmen zählen auch hier die Erneuerung des Bugwulstes und der Austausch des Propellers. Außerdem soll die Containertragfähigkeit erhöht werden. Die Charterer beteiligen sich an den Umbaukosten, weil sie von der niedrigeren Brennstoffrechnung profitieren.

**| Exzellente Anpassung |** Einen ähnlichen Weg wie jetzt Rickmers geht schon seit einiger Zeit E.R. Schifffahrt – und wurde dafür kürzlich mit dem neuen „Modification Excellence Award“ von DNV GL ausgezeichnet. Die Hamburger Reederei hat ihre im Schnitt gerade mal knapp drei Jahre alten Megaboxer mit einer Tragfähigkeit von 13.100 TEU, die „E.R. Benedetta“ und ihre Schwesterschiffe, an die künftigen Anforderungen angepasst – und zwar nicht nur die sechs eigenen, sondern im Kundenauftrag auch die zwei, die gleich nach Auslieferung weiterverkauft worden waren.

Zu den Modifizierungen gehören neue Bugwulste, energieeffiziente Propeller, An-



Foto: Reederei NSB

**Vorbild.** Die durch einen Brand schwer beschädigte „MSC Flaminia“ wurde 2014 nicht nur repariert, sondern durch ein Bündel von Maßnahmen auf Energieeffizienz getrimmt. Mit an Bord ist auch ein modernes Ballastwasser-Management-System.





**Maßnahme.** Zu den Stellschrauben, an denen E.R. Schifffahrt bei seinen Schiffen gedreht hat, gehören neue Propeller mit optimierten Strömungseigenschaften. Sie stammen von der Mecklenburger Metallguss GmbH (MMG).

passungen an der Hauptmaschine und die Erhöhung der Ladekapazität. Neben der Implementierung des Klassenzusatzzeichens für routenspezifische Containerstauung (RSCS) wurde der Tiefgang um 0,5 Meter erhöht, was zu einer Steigerung der Bruttotragfähigkeit um 7.591 Tonnen führt – das entspricht bei jedem Schiff 542 TEU mit jeweils 14 Tonnen Gewicht.

Die DNV GL-Analyse ergab, dass die umgerüsteten Schiffe rund 15 Prozent weniger Energie verbrauchen. Auch hier sitzen die mit langjährigen Verträgen gebundenen Charterer mit im Boot. „Unser Umrüstungskonzept gewährleistet eine höhere Effizienz, mehr Umsatz pro Schiff bei größerer Flexibilität und trägt dazu bei,

die Stellplatzkosten erheblich zu senken“, sagt Jürgen Kudritzki, Technischer Direktor bei E.R. Schifffahrt.

**| Umweltfreundliche Lösung |** Noch einen Schritt weiter ist – allerdings in überschaubarerem Maßstab – die Reederei AG „Ems“ gegangen. Die 1985 gebaute Auto- und Personenfähre „Ostfriesland“ wurde in einem aufwendigen Umbauprozess auf innovativen LNG-Antrieb umgestellt. Es handelt sich dabei um die erste Umrüstung eines Seeschiffes auf Flüssiggas in der EU überhaupt. Im Rahmen des Umbaus wuchs die Fähre, die zwischen Borkum und Emden verkehrt, durch ein komplett neues Achterschiff um über 15 Meter.

Die Pkw-Kapazität legt um gut ein Viertel zu, der Komfort für die Passagiere wächst unter anderem durch geräumigere Salons und den Einbau eines neuen Fahrstuhls. Die EU-Kommission fördert das innovative Projekt und die damit verbundene Implementierung einer LNG-Infrastruktur mit rund drei Millionen Euro als Pilotprojekt.

Die Beispiele zeigen: Aus Alt mach Neu ist eine Erfolgsgeschichte – und eine Lösung, mit der sich im Wortsinne nachhaltig die Wettbewerbsfähigkeit von Schiffen verbessern lässt, die noch lange nicht zum alten Eisen gehören. NSB-Mann Lutz Müller bringt es auf den Punkt: „Ein Umbau ohne eventuelle Verschrottung belastet die Umwelt weniger als ein Neubau. |●●●

Thinking  
about  
ropes.

Made in Germany

**Drahtseilwerk GmbH**

Auf der Bult 14 – 16  
27574 Bremerhaven (Germany)

Fon: +49 471 / 93 189-0 · Fax: +49 471 / 93 189-39  
mail@drahtseilwerk.de · www.drahtseilwerk.de

**DRAHTSEILWERK**  
Vom Hofe Group



**Stimmung.** Noch sieht es vor der Küste des südostasiatischen Landes eher beschaulich aus.

Foto: JFAaron - Fotolia

# Hafen des Hoffens

**| Infrastruktur |** Öffnung nach Westen: Myanmar will mit einem gigantischen Hafenprojekt die Handelsströme in Asien aufmischen.

**N**och dümpeln zerbeulte Fischerboote vor der Küste von Dawei in Myanmar, im Hinterland bestellen Bauern mit Büffeln ihre Felder. Das könnte sich bald ändern, denn hier soll eine gigantische Industriezone mit Tiefseehafen entstehen. Der Staat in Südostasien, dessen Militärjunta das Volk bis 2011 jahrzehntelang unterdrückte, will damit in die Weltliga der Hafenbetreiber.

Dawei würde mit seiner Kapazität heute zu den zehn größten Häfen der Welt gehören. Dawei vermarktet sich als „neues Tor nach Indochina“, die Germany Trade and Invest-Gesellschaft für Außenwirtschaft nennt es das vermeintlich ehrgeizigste Industriezonenprojekt Südostasiens. „Dawei wird der größte Logistik-Hub dieser Art in der Region“, sagt Pravee Kamolkanchana, Marketing-Manager bei Thailands größter Baufirma Italian-Thai. „Es ist das größte Projekt in der Firmengeschichte.“

Die Firma trägt „Italian“ aus historischen Gründen im Namen, ist aber ganz in thailändischer Hand. Das Projekt soll nach ihren Angaben 50 Milliarden Dollar kosten

und in der Region 100.000 Arbeitsplätze schaffen.

**| Kritische Stimmen |** Vor Ort wächst der Widerstand. Rund 43.000 Menschen leben dort nach Angaben des Dawei-Entwicklungsvereins und sollen teilweise umgesiedelt werden. „Der Kompensationsprozess ist völlig unzureichend“, heißt es in einem 80-seitigen Report des Vereins. „Das Geld reicht nicht, um die Zukunft der Familien zu sichern.“

Ma Nu Man (38) hat mit ihrem Mann in Launglon eine Cashew-Nuss-Farm aufgebaut, die im Jahr umgerechnet 4.000 Euro abwirft. „Sie haben etwas mehr als eine Jahresernte für die Farm geboten – wir sterben lieber, als das anzunehmen“, sagt sie. „Zahlreiche Anwohner haben schon Land und Felder verloren, sie wurden konfisziert und die Besitzer nicht vernünftig entlohnt“, klagt Chit Chit Win, Sprecherin der Hilfsorganisation Tavoyan Women's Union.

„Die Leute freuen sich, dass wir kommen, weil es dann Jobs auf dem Bau gibt

**Verbindung.** Links zum Tiefseehafenprojekt, rechts zur Straße nach Thailand.



Foto: Nyein Chan Naing/dpa





★ **Standort.** Die Lage von Dawei ist besonders wegen der Nähe zum Wirtschaftsraum um Thailands Millionenmetropole Bangkok attraktiv.



Foto: Italian-Thai Development

**Projekt.** Die Simulation zeigt die Dimension des geplanten Hafens. Myanmars Regierung hat die Nutzungsrechte für das Areal an das Bauunternehmen Italian-Thai übertragen.

Grafik: kameonline – Fotolia

und in den Fabriken und im Hafen“, sagt dagegen Pravee. Wer weichen müsse, bekomme zehn Kilometer weiter Land. Dort verspricht die Firma auch neue Schulen, Tempel, Krankenhäuser. Myanmar ist nach Angaben der Weltbank eines der ärmsten Länder der Region. 37 Prozent der rund 55 Millionen Einwohner leben unter der Armutsgrenze.

**| Gute Aussichten |** Ein Blick auf die Landkarte zeigt die Attraktivität des Standorts: Er liegt in der Andamansee zwischen Indien und China, nur 300 km von der 8-Millionen-Metropole Bangkok entfernt. Heute

müssen große Containerschiffe mit Ware für Südostasien bis zum nächsten Tiefseehafen nach Singapur fahren oder noch weiter zu den Häfen am Chinesischen Meer. „Dawei wird Transportzeiten und Kosten dramatisch senken“, sagt Chayut Setboonsarng, Analyst an einem Südostasien-Institut in Bangkok.

Dawei soll mit Autobahn, Eisenbahn und Pipeline bis ins 900 km entfernte China vernetzt werden. Das Wirtschaftsforschungsinstitut für Süd- und Südostasien (ERIA) sieht in einer Studie erhebliche Wachstumszuwächse für Thailand, Myanmar und die gesamte Region.

Es gibt aber auch Skeptiker. Das Projekt hat sich verzögert, weil Interessenten für die Industriezone ausblieben. Firmen wollten erst mal Investitionen in die Infrastruktur sehen, bevor sie sich engagierten, stellte die Asiatische Entwicklungsbank (ADB) fest.

„Daweis wirtschaftliche Aussichten sind düster“, urteilt der Experte für Sonderwirtschaftszonen in Myanmar, Josh Wood, von der Australian National University. Der Standort habe keine Infrastruktur wie Banken, Internet, Straßen, nicht genügend Arbeiter und liege fernab etablierter Handelsrouten. |●●●

**Instandhaltung aller Schiffshaupt- und Hilfsdiesel-Motoren bis 7.000 kW**

**Instandhaltung von Getrieben**

**Mechanische Bearbeitung und Fertigung**

**Motoren- und Ersatzteile**

**24/7 Service-Telefon +49 5977 73-247**

**STORM**

**Technologie und Service für Motoren und Antriebe**

August Storm GmbH & Co. KG  
 August-Storm-Straße 6  
 48480 Spelle  
 Fon +49 5977 73-0  
 Fax +49 5977 73-138  
 info@a-storm.com  
 www.a-storm.com

# Perfekte Wartung, kurze Wartezeiten

**| Schiffsmotoren |** Je komplexer die Technik, desto aufwendiger die Wartung. Fallen wichtige Bauteile aus, laufen die Kosten aus dem Ruder. Maintenance-Systeme sind im modernen Schiffsbetrieb deshalb unerlässlich. Text: Gunther Meyn

**E**in Ausfall des Schiffsmotors auf hoher See ist für die Reederei ein Fiasko – auch finanziell. Steht das Schiff, wird bares Geld versenkt. Allein die Charrate für einen 8.500-TEU-Containerfrachter beträgt rund 35.000 US-Dollar pro Tag. Geld, das nur mit einem funktionstüchtigen Schiff verdient werden kann.

Umso wichtiger sind Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit des Hauptantriebs von Frachtschiffen. Um sie zu gewährleisten, benötigt man ein ausgeklügeltes und modernes Wartungsmanagement, im Fachjargon „Maintenance“ genannt.

Im Idealfall können Schwachstellen und Materialermüdung rechtzeitig ent-

deckt werden, um spätere Störungen und Ausfälle schon im Vorfeld zu vermeiden.

Wurden die Systeme und Bauteile in der Vergangenheit noch in starren Wartungsintervallen geprüft, geht der Trend längst hin zur zustandsbasierten, flexibel planbaren Zustandsüberwachung („Condition Monitoring“). Abgaswerte, Lagertemperatur, Drehzahl, Öldruck, Lufttemperatur, – je nach Motor analysieren die Ingenieure bis zu 130 Parameter.

„Zuverlässig gewartete Bauteile verringern die Ausfallzeiten und senken so die Kosten für die Reederei“, sagt Dirk O. Rogge, Geschäftsführer der D. Oltmann Reederei GmbH & Co. KG in Bremen.

Spezielle Software-Tools wie der „GL Ship-Manager“ oder „Sertica“ sind heute Standard auf vielen Seeschiffen. Die IT-Systeme überwachen dauerhaft alle relevanten technischen Maßnahmen. So lässt sich jederzeit abgleichen, ob Klasse-Vorschriften, Herstellerangaben oder die Vorgaben der Reederei eingehalten werden.

**| Diagnose an Bord |** Auch die regelmäßige Wartung wird mit automatischen Überwachungssystemen vereinfacht. Neben einer Bedienungsanleitung erhalten Bordingenieure detaillierte Informationen zu den einzelnen Komponenten (u.a. Alter, Historie, Vorschäden). Gleichzeitig werden verbaute Ersatzteile automatisch aus der Bestandsliste entfernt.

Je detaillierter und präziser die Informationen, desto schneller lässt sich im Ernstfall die Schadensursache ermitteln. Bei Bedarf können Datensätze zur Ferndiagnose an externe Experten (z.B. den Motorhersteller) an Land übermittelt werden. Falls notwendig, lassen sich Ersatzteile bei Bedarf kurzfristig per Express-Versand an Bord des Schiffes versenden.

Dennoch: Trotz aller technischer und elektronischer Hilfe ist die wichtigste Komponente noch immer der Mensch. „Jedes System ist immer nur so gut und zuverlässig wie der Mensch, der es bedient“, betont Rogge. „Denn auch das modernste System kann nicht verhindern, dass Wartungsintervalle wegen des Kostendrucks bewusst aufgeschoben werden.“ ■■■

**Kontrolle.** Schiffingenieure und -techniker bei der Auswertung von Messdaten.



Foto: Oliver Tjaden



# ADVANCING MARITIME LEADERSHIP

## EUROPORT

exhibition for  
maritime technology

**3-6 November 2015**

**Ahoy Rotterdam**



Register now  
for a free visit!  
[www.europort.nl/  
registration](http://www.europort.nl/registration)

[www.europort.nl](http://www.europort.nl)

Get in touch with industry leaders from all over the world. Join one of the many conferences on this year's key exhibition themes: Ship efficiency, Technological leadership, New market opportunities and Human capital. For an updated programme and exhibitor list, please check [www.europort.nl](http://www.europort.nl) or download the Europort app.



**Ahoy.**  
rotterdam



#### Inspektion.

Ein Service-Ingenieur von Castrol Marine beim Motor-Check.

# Wie geschmiert

**| Zulieferer-Serie |** Hochwertige Schmierstoffe können die Lebenserwartung von Schiffsmotoren erheblich steigern. Unternehmen wie Castrol Marine bieten neben den passenden Produkten auch die richtige Beratung. Text: Sebastian Meißner

Über viele Jahre war die Auswahl des richtigen Zylinderöls für Zweitakt-Motoren ganz einfach: Ein SAE 50-Öl mit einer Basenzahl (BN) von 70 war für fast alle Betriebsbedingungen die richtige Wahl. Durch die Einführung von „Slow Steaming“, schwefelreduzierten Kraftstoffen und modernen Motoren sind die Auswahlkriterien aber deutlich komplexer geworden. Um einen sicheren und kostenreduzierten Betrieb sicherzustellen, müssen Produkte eingesetzt werden, die zu den jeweiligen Betriebsbedingungen passen. Hier sieht das Unternehmen Castrol Marine einen wichtigen Ansatzpunkt für seinen Beratungsservice.

Castrol-Experten hatten schon früh auf die Problematik zu niedriger BN im Slow-Steaming-Betrieb hingewiesen, die zum Teil fatale Folgen haben kann: Je nach Belastungszustand, Motordesign und Schwefelgehalt des Kraftstoffes kann es zu sogenannter Kaltkorrosion der Laufbuchse kommen, die dann zu entsprechend hohen Verschleißwerten im Motor führt.

Der Verschleiß ist manchmal so stark, dass ein Austausch der Zylinderlaufbuchsen schon nach einem Drittel ihrer vorgesehenen Lebenszeit oder früher notwendig wird. „Das gefährdet nicht nur die Sicherheit, sondern erhöht auch die Betriebskosten eines Schiffes erheblich“, sagt Jörn-Pe-

ter Hinz, Technical Services Manager bei Castrol Marine in Deutschland. Statt sogenannter „Universalöle“ mit einer mittleren Basenzahl sieht Castrol für diese Problemfälle ein Zylinderöl mit hoher BN vor.

**| Saubere Sache |** Die Empfehlungen der Motorenhersteller haben diese Einschätzung längst bestätigt: Der Einsatz von Zylinderölen mit einer hohen BN ist mittlerweile Standard. Der Effekt: deutlich niedrigere Verschleißwerte sowie eine höhere Sauberkeit von Kolbenkrone, Feuersteg und Kolbenringstegen. „Dadurch erhöht sich die Lebensdauer der Komponenten, die Kosten für Reparatur und





## Jedes Schiff bekommt von uns einen eigenen, optimierten Schmierplan.

Tronje Schneider-Pungs, Geschäftsbereichsleiter Castrol Marine

Wartung werden gesenkt, und die Verfügbarkeit des Schiffes wird verbessert“, sagt Hinz. Das ist vor allem vor dem Hintergrund ständig wachsender Auflagen wichtig. Seit Anfang 2015 gelten verschärfte Bedingungen für die Emission Controlled Areas (ECA) mit Kraftstoffen von maximal 0,1 Prozent Schwefelgehalt. Für diese Low-Sulphur-Kraftstoffe bietet Castrol mit dem Cyltech 40 SX ein geeignetes Produkt an. Die Motoreninspektionen von Schiffen in den ECA-Zonen haben hier sehr gute Ergebnisse gebracht.

Immer stärker im Fokus stehen umweltverträgliche Produkte. Hintergrund sind auch die strengen gesetzlichen Vorgaben aus den USA. In „Environmentally Acceptable Lubricants (EAL)“ sind beispiels-

weise Richtlinien in Bezug auf biologische Abbaubarkeit, Schadstoffgehalt sowie Bioakkumulation vorgegeben. „Gefragt sind daher nachhaltige Schmierstoffe, die den Anforderungen des Vessel General Permit entsprechen“, so Hinz.

Deutschland ist für Castrol Marine ein wichtiger Markt. In der Zentrale in Hamburg besteht das Team aus 30 Mitarbeitern. „Aktuell sind bei uns fünf Kundendienst-Ingenieure beschäftigt, die alle früher zur See gefahren sind“, sagt Tronje Schneider-Pungs, Geschäftsbereichsleiter Castrol Marine.

Betreut werden von der Hansestadt aus etwa 100 Kunden mit rund 2.000 Schiffen in Deutschland, Polen, der Ukraine, Lettland, Estland, Rumänien, der

Schweiz, Aserbaidschan, Kasachstan und Zypern. Auch alle anderen Kundenschnittstellen laufen in Hamburg zusammen. Von der Beratung und dem Verkauf über das Order Management bis zur Bereitstellung: In Hamburg bekommen die Kunden alles aus einer Hand. Der Vorteil: Durch die kurzen Kommunikationswege können auch spezielle Wünsche oder Anfragen schnell bearbeitet werden.

**| Rund um den Globus |** Das passende Produkt für jedes Schiff: Darin sieht Castrol Marine sein Kerngeschäft. Das Unternehmen bietet aber mehr als das. „Wir entwickeln mit unseren Kunden für jedes Schiff einen optimierten Schmierplan“, sagt Schneider-Pungs.

Über regelmäßige Schmierstoffproben und Motorprüfungen vor Ort gewährleistet Castrol Marine, dass der Schiffsbetrieb reibungslos verläuft. Das Hamburger Team ist dabei Teil eines großen internationalen Netzwerks. Jedes Jahr führt das Technical Services Network von Castrol Marine – 45 Mitarbeiter an insgesamt 22 Standorten weltweit – rund 200.000 Standardanalysen von Motoren-, Hydraulik-, Getriebe- und Kompressorenöl durch. Telefonischer Support und Begutachtungen auf den Schiffen sowie Schulungen runden das Angebot ab. Ein Service, der geschätzt wird: „Weltweit liefern wir Schmierstoffe an Kunden in 1.000 Häfen“, sagt Schneider-Pungs. |●●●



**Allrounder.** Castrol Marine versorgt alle wichtigen Schiffstypen mit geeigneten Schmierstoffen.

Fotos: BPFMarine

### Unternehmensprofil

●●● Castrol ist einer der weltweit führenden Hersteller bzw. Distributoren von hochwertigen Schmierölen, -fetten und verwandten Services für weltweite Kunden aus den Bereichen Kraftfahrzeugtechnik, Industrie, See- und Luftfahrt, Ölförderung und Produktion. Das Unternehmen gehört zur Schmierstoffsparte der internationalen BP-Gruppe. Castrol ist direkt in mehr als 40 Ländern aktiv

und hat weltweit etwa 7.000 Mitarbeiter. Das Castrol-Liefernetzwerk umfasst 140 Länder und ist Partner von über 2.000 Distributoren und Agenten. In weltweit 13 Forschungs- und Entwicklungszentren mit modernster Technik entwickelt und testet Castrol jedes Jahr Hunderte von neuen Produkten. Das Team von Castrol Marine in Hamburg ist Teil dieses großen Netzwerks. [www.castrol.com](http://www.castrol.com)

## | NEUE SCHIFFE |

## | BARTOLOMEU DIAS |

IMO-Nummer	9625384
Reederei	Hamburg Süd/Alianca
Flagge	Brasilien
Ablieferung	Juli 2014
Typ	Containerschiff
Tonnage	47.799 BRZ
Tragfähigkeit	57.818 TDW
Ladepazität	4.848 TEU (600 Reefer)
Werft	Shanghai Chengxi Shipy. (CHN)
Länge/Breite/Tiefgang	255,00 m/37,30 m/12,50 m
Motor/Leistung	MAN-B&W 8S70ME-C/26.160 kW
Geschwindigkeit	21,5 Knoten
Klasse	Germanischer Lloyd



## | NORDIC ALIANCA |



IMO-Nummer	9689562
Reederei	Nordic Hamburg Shipping
Flagge	Isle of Man
Ablieferung	April 2014
Typ	Massengutfrachter
Tonnage	24.212 BRZ
Tragfähigkeit	37.500 TDW
Ladepazität	46.700 m <sup>3</sup> (Korn)
Werft	Yangzhou Guoyu Shipb. (CHN)
Länge/Breite/Tiefgang	180 m/30 m/10,65 m
Motor/Leistung	Wärtsilä 5RT-Flex50/6.350 kW
Geschwindigkeit	14 Knoten
Klasse	Bureau Veritas

## | BRAKE |

IMO-Nummer	9684768
Reederei	Unterweser Reederei
Flagge	Deutschland
Tankkapazität	insgesamt ca. 90 m <sup>3</sup>
Typ	Schlepper (ASD TUG 2411)
Tonnage	268 BRZ
Pfahlzug	70 Tonnen
Strahlruder	Rolls Royce US 255
Werft	Damen Shipy., Gorinchem (NL)
Länge/Breite/Tiefgang	24,47 m/11,33 m/max. 5,54 m
Motor/Leistung	2 x Caterpillar 3516C/je 2.100 kW
Geschwindigkeit	13 Knoten
Klasse	Germanischer Lloyd



Fotos: Lüttgens &amp; Reimers, Hasenpusch (2)



# Zusammenbringen, was zusammengehört.

Seit 1975 ist die **MARES Shipping GmbH** Ihr Spezialist bei der Beschaffung von Ersatzteilen für Schiffe und industrielle Anlagen.

**Qualität, die sich rechnet.**

Wir sind spezialisiert auf Ersatzteile passend für:

**MaK, MAN B&W, Crepelle** (Dieselmotoren)

**Allweiler, Bornemann, IMO, Kral, Netzsch-Mohno, Seepex, Thune Eureka, Behrens, IRON, Azcue** (Pumpen)

**Atlas Copco, Bitzer, Bock, Hatlapa, Sabroe, Sauer & Sohn, Sperre, Tamrotor** (Kompressoren)

**Alfa Laval, RWO, B+V Turbulo, DVZ, Westfalia, Mahle NFV, Jowa** (Separatoren), **Boll & Kirch, Moatti** (Filter)

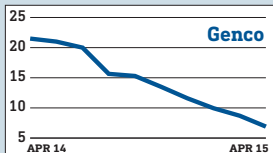
**Alfa Laval/ Nirex, Sondex, Jets Vacuum, EVAC, Jowa, Ueberall** (Wasseraufbereitung)

[WWW.MARES.DE](http://WWW.MARES.DE)



**MARES SHIPPING**

SPARE PARTS SERVICE since 1975



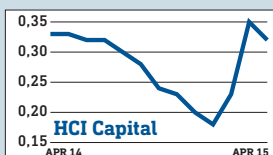
## Genco Shipping & Trading

••• Das schwierige Geschäft mit Bulkern drückt auch auf den Kurs der Genco-Aktie. Durch die Fusion entsteht ein bedeutender Player, der mit 70 Schiffen im Markt agiert.



## HHLA

••• Der Kurs des Hamburger Hafens-Logistikers hat den Aktionären der ersten Stunde nicht viel Freude gemacht. Immerhin schüttet er an seinen Haupteigentümer, die Stadt Hamburg, zuverlässig Dividenden aus.



## HCI Capital

••• Der Niedergang des einst erfolgreichen KG-Modells machte die HCI-Aktie zum Pennystock. Doch mit neuen Ideen gelingt es einigen Emissionshäusern derzeit, Boden gutzumachen.



Quelle: Yahoo! (links), Structured Solutions AG, Stand: 27.04.2015

# Boomende Kreuzfahrer und lebendige Fondshäuser

Kreuzfahrten boomen, nicht nur bei den Gästezahlen, sondern auch an der Börse. Der Nischenanbieter Lindblad ist auf Arktis- und Expeditionskreuzfahrten spezialisiert. Das US-Unternehmen wird mit dem Finanzinvestor Capitol Acquisition Corp. II fusionieren. Der Transaktionswert wird auf 439 Mio. Dollar beziffert. Im Mai soll das neue Unternehmen an der NASDAQ unter dem Symbol CLAC gehandelt werden. Zugleich kommen zwei Neubauten dazu, die das bislang mit sechs Schiffen betriebene Geschäft ausweiten sollen. Gut zur Story passt die Kooperation mit „National Geographic“, die noch ein Jahrzehnt läuft.

Nicht ganz überraschend kommt die Fusion

von Genco und der 2010 unglücklich gestarteten Baltic Trading. In einem Aktientausch entsteht eine Reederei mit einer Flotte von 70 Bulkern. Das neue Mutterhaus **GENCO** (84,5% der Anteile) wird ab dem dritten Quartal an der NYSE gelistet sein. Zwar müssen die Aktionäre noch zustimmen, doch diese bestehen weitgehend aus Hedge-Fonds, die Anteile an beiden Firmen halten.

Der flamboyante Peter Georgiopoulos, der beide Reedereien gegründet hatte und weiter leitet, hält die Entwicklung für einen „natürlichen Schritt“. Er folgt damit auf jedem Fall dem Vorbild der Fusionen von Star Bulk/Oceanbulk und Knightsbridge/Golden Ocean.

Eine Hafenaktie schien Ende 2007 eine sichere Bank.

Damals kamen die **HHLA**-Aktien auf den Markt. Aber die frühen Aktionäre haben kein Glück gehabt: Mit kaum einer Erstemission konnte man in den vergangenen Jahren in Deutschland mehr Geld verlieren, obwohl in Hamburg durchaus sinnvoll investiert wird. Wegen der Ukraine-Sanktionen leidet der Hamburger Hafen jetzt sogar noch darunter, Drehscheibe für den Güterverkehr nach Osteuropa zu sein.

Für 2015 erwartet die HHLA nach einem Gewinnplus im abgelaufenen Jahr keine Höhenflüge. Sowohl konzernweit als auch im börsennotierten Teilkonzern Hafenlogistik dürfte der operative Gewinn in etwa stagnieren. Warburg Research belässt die Aktie daher auf „Sell“ mit Ziel 18 Euro.

Foto: Engel&Gleier/VDR





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

**| Aktive Fondshäuser |** In der Hochzeit der KG-Finanzierung waren viele große Fondshäuser in Deutschland an die Börse gegangen – langfristig mit eher durchwachsenem Ergebnis. Dass sie trotz des völlig veränderten Marktumfeldes aktiv und in Grenzen erfolgreich sein können, wurde in den letzten Wochen deutlich. Die Lloyds Fonds AG unter Torsten Teichert hatte den Markt aufgewirbelt mit der Idee, aus der AG eine Reederei zu machen,

an der sich bisherige KG-Investoren mit ihren Schiffen als Einlage beteiligen können. Zwar wurde die erforderliche Zustimmungsquote bei den angepeilten elf Schiffen mit einer Ausnahme verpasst.

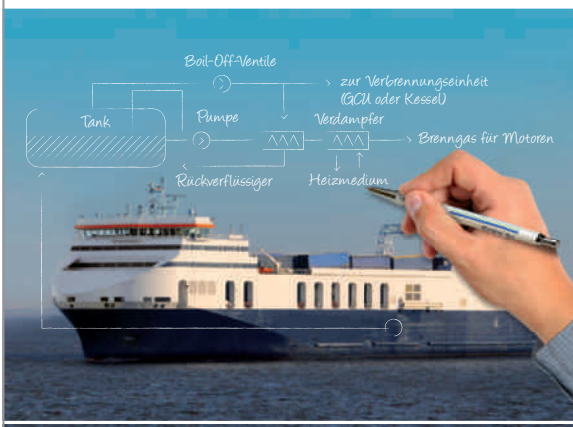
Aber dennoch, das Signal war wichtiger als das Ergebnis: Es geht weiter, und Innovation muss sich nicht immer auf verbesserte Rumpfformen beziehen. Teichert feilt weiter, der nächste Vorschlag wird nicht lange auf sich warten lassen.

Zumindest die Börse hat die kluge Idee zeitweilig sehr positiv aufgenommen.

Für die **HCI CAPITAL AG** war es Mitte April so weit, einmal wieder positive Nachrichten verkünden zu können. Für 2014 meldete sie ein Konzernergebnis nach Steuern von rund 0,1 Mio. Euro. Es gab „erhebliche Wertberichtigungen auf Beteiligungen und Forderungen“, wie es hieß. Außerdem seien Rückstellungen erforderlich gewesen. Um künftig Produkte nach neuen

Regulierungsstandards auflegen zu können, beantragte der Initiator eine entsprechende Erlaubnis bei der BAFIN. Das klare Signal: Es soll wieder Neugeschäft geben.

HCI will außerdem die maritimen Dienstleistungen ausbauen und mit Partnern in Schiffsportfolios investieren. Anfang 2015 wurde bereits erstmals ein gebrauchtes 2.500-TEU-Containerschiff als reines Eigeninvestment erworben. |●●



## MACHEN SIE LNG ZU IHREM ERFOLGSFAKTOR

Angesichts zunehmend strengerer Emissionsvorschriften brauchen Sie einen Partner, der Ihnen sagen kann, ob und wie sich der Einsatz von LNG für Ihre Flotte lohnt.

Seit mehr als 15 Jahren setzen wir auf LNG als Brennstoff und markieren bei der Umsetzung zahlreicher Projekte neue Standards. Dank dieser langjährigen Erfahrung sind wir zur führenden Klassifikationsgesellschaft für gasbetriebene Schiffe geworden. Auf dieser Basis bieten wir Ihnen maßgeschneiderte Beratung und erprobte Lösungen für Ihre Schiffe.

LNG als Treibstoff ist zukunftssicher – sind Sie es auch?

[Erfahren Sie mehr unter \[dnvgl.com/lng\]\(http://dnvgl.com/lng\)](http://ErfahrenSieMehr.dnvgl.com/lng)

SAFER, SMARTER, GREENER

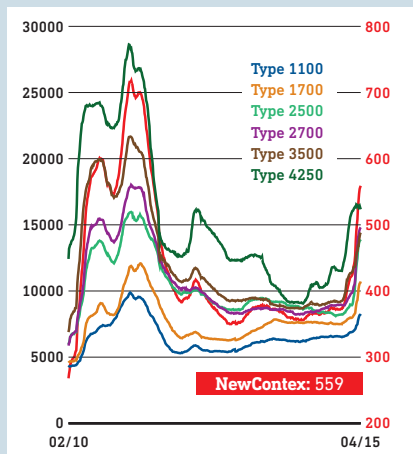
DNV·GL



**DIRECT CREWING**  
MARITIME EXPERTS YOU CAN RELY ON

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand

**Telefon** 04503 - 70 26 60 - 0  
**Fax** 04503 - 70 62 60 - 15  
**E-Mail** [info@DirectCrewing.com](mailto:info@DirectCrewing.com)  
**Web** [www.DirectCrewing.com](http://www.DirectCrewing.com)



## NEW CONTEX

### Deutliches Plus gegenüber dem Vorjahr

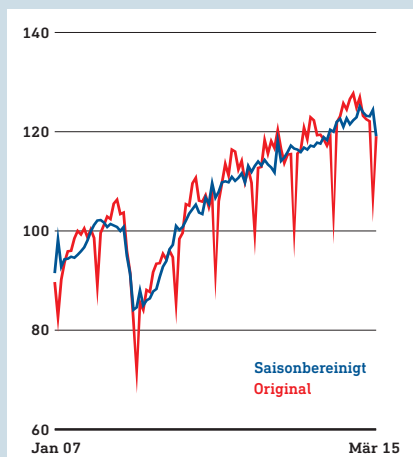
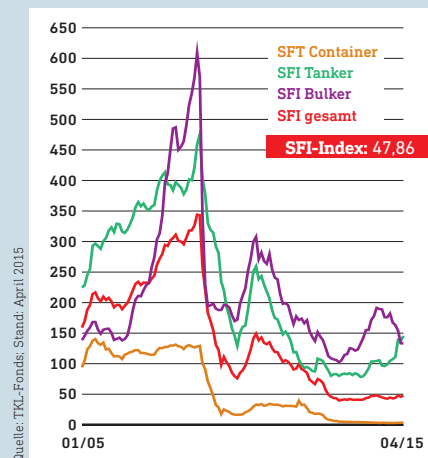
Der von der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. herausgegebene New ConTex konnte auch Ende April weiter zulegen und stand zuletzt bei 559 Punkten. Das entspricht einem Plus von fünf Punkten gegenüber der Vorwoche. Damit setzte sich der Erholungskurs weiter fort. Allerdings waren anders als zu Beginn des Monats keine zweistelligen Zuwachsraten zu beobachten. Im Jahresverlauf haben alle im Index erfassten Schiffe erfreulicherweise deutlich zulegen können. Gewinner ist hier das Segment der 2.700-TEU-Schiffe, die bei einer unterstellten Charterperiode von 12 Monaten 88,6% hinzugewinnen könnten. Einzig bei den 4.250-TEU-Schiffen war zuletzt im Vergleich zu Vorwoche bzw. Vormonat ein leichter Rückgang von -1,7 bzw. -2,2% zu beobachten – doch der Vorjahresvergleich fällt auch hier mit einem Plus von 85,1% höchst positiv aus. [www.vhss.de](http://www.vhss.de)

## SFI-INDEX

### Containerschiffe, Tanker und Dollar sorgen für Plus

Im März lag der SFI Gesamtindex um gut 4,55% über dem Vormonat. Die Charraten für Containerschiffe stiegen in allen Größenklassen teilweise deutlich. Die Neubaupreise hielten das Niveau des Vormonats, bei den Second-Hand-Preisen ging es vereinzelt leicht nach oben.

Bei den Tankern stiegen die Charraten in fast allen Größenklassen oder blieben konstant. Ausnahme: VLCC-Tanker. Die Neubaupreise stagnierten, während die für gebrauchte Schiffe zunahm oder unverändert blieben. Ein Minus gab es lediglich bei fünf Jahre alten Suezmax-Tankern. Bei den Bulkern entwickelten sich die Raten uneinheitlich: Für Supramax- und Panamax-Bulkern stiegen sie, sonst fielen sie. Die Neubaupreise blieben konstant, bei den Panamax-Bulkern gingen sie leicht zurück. Die Second-Hand-Preise gaben nach – lediglich bei den Capesize-Bulkern nahmen sie leicht zu. [www.boersenag.de](http://www.boersenag.de) [www.zweitmarkt.de](http://www.zweitmarkt.de)



## RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

### Moderate Aufwärtsbewegung beim Welthandel

Im März ist der Containerumschlag-Index des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) wie vor einem Monat erwartet deutlich zurückgegangen. Nach dem im Februar durch Sonderfaktoren stark überhöhten Niveau erreichte er im März wieder den Januar-Wert von 119,1.

Aussagekräftiger als die Monatswerte dürften derzeit die Quartalsdurchschnitte sein. Danach lag der Index im ersten Quartal mit 120,9 leicht über dem Wert des vierten Quartals 2014 (120,6). Dies weist auf einen in der Grundtendenz moderat aufwärtsgerichteten Welthandel hin. Die aktuelle Schnellschätzung für März stützt sich auf Angaben von 34 Häfen, die rund 68 Prozent des im Index abgebildeten Umschlags tätigen.

[www.isl.org](http://www.isl.org) [www.rwi-essen.de](http://www.rwi-essen.de)



## HSH Nordbank schmiedet neuen Navios-Deal

••• Die griechische Reederei Navios übernimmt ein zweites großes Schiffspaket aus dem Finanzierungsportfolio der HSH Nordbank. Diesmal geht es um insgesamt 14 Schiffe: sieben Containerschiffe mit 1.740 bis 3.421 TEU Kapazität (Baujahr 2007 bis 2014) und sieben Bulker mit 57.000 bis 93.000 tdw Tragfähigkeit (Baujahr 2010/2011). Die HSH Nord-

bank baut damit ihr Portfolio an notleidenden Schiffskrediten um einen Betrag im dreistelligen Millionen-Dollar-Bereich ab. An die Stelle treten Navios mit frischem Eigenkapital und ein neues Bankenkonsortium. Die HSH Nordbank bleibt aber engagiert. Der Deal ist bereits der zweite dieser Art zwischen der HSH und Navios. [www.hsh-nordbank.de](http://www.hsh-nordbank.de)

## NordLB mit Hoffnung

••• Mit einer leichten Entspannung in der Schifffahrtskrise rechnet der Finanzierer NordLB. Auch deshalb hat die Bank 2014 ihr Risikopolster für Kreditausfälle um 111 Mio. Euro reduziert – allerdings entfiel das Gros der 735 Mio. Euro Risikovor-sorge aufs Schiffsportfolio. Insgesamt machte die Bank im vergangenen Jahr einen Gewinn von 205 Mio. Euro. 2015 soll er um 20 Prozent höher ausfallen. [www.nordlb.de](http://www.nordlb.de)

# Powerful cargo hold cleaning solutions

Some cargoes can cause problems. Cargo rotation between cement, coal/petcoke and grain/pulp can easily result either in costly cleaning by contractors or several days off-hire.

Stromme fits all types of bulk carriers, complies with top European standards and is engineered for a long life at sea.

- Cleaning and protection chemicals
- Applicators
- Cleaning Equipment / Systems
- Working air compressors
- Diaphragm pumps
- Submersible pumps



Saves you Time



## CONTACT US:

EMS Seven Seas (Germany) GmbH  
Friesenweg 1, 22763 Hamburg, Germany  
Phone: +49 40 30 97 880  
Fax: +49 40 30 97 8840  
E-mail: [stromme@stromme.com](mailto:stromme@stromme.com)

# STROMME

[www.stromme.com](http://www.stromme.com)

## Versicherer warnen vor Cyberrisiken

**| Großschäden |** In der Versicherungswirtschaft gibt es vermehrt Sorgen über Hackerangriffe in der maritimen Branche, die Häfen, Schiffe und Ladung gefährden.

**C**yberrisiken stellen für die Schifffahrtsbranche und Hafenwirtschaft eine wachsende Bedrohung dar, warnt Allianz Global Corporate & Specialty, einer der weltgrößten Schiffsversicherer. „Ein Cyberangriff auf die Technik an Bord, insbesondere auf die elektronischen Navigationssysteme, könnte zu einem Totalverlust führen oder sogar mehrere Schiffe einer Reederei betreffen“, sagt AGCS-Schiffsversicherungsexperte Sven Gerhard.

Schifffahrt und Hafenwirtschaft sind stark vernetzt und setzen zunehmend auf Automatisierung – das mache sie anfällig für Angriffe durch Cyberkriminelle. Wenn sie in Navigationssysteme eingreifen, könnten sie dafür sorgen, dass ein Frachter auf Grund läuft. Vorstellbar sind auch Cyberattacken auf große Häfen, bei denen die Angreifer Terminals außer Betrieb setzen oder Daten manipulieren. Das könnte zu erheblichen Betriebsunterbrechungsschäden oder Reputationsverlusten führen.

**| Falsche Signale |** Dass die Warnungen der Versicherer begründet sind, zeigen Fälle, die die kanadische Regierung für einen Antrag an die Welt-schifffahrtsorganisation IMO



gesammelt hat. Kanada empfiehlt, freiwillige Leitlinien zur maritimen Cybersicherheit zu schaffen. So sollen Hacker unter anderem bereits eine Ölplattform außer Betrieb gesetzt haben. Zudem hätten somalische Piraten Cyberkriminelle damit beauftragt, Schiffe zu identifizieren, die mit wertvoller Ladung und minimalen Sicherheitsvorkehrungen durch den Golf von Aden fahren. Darüber hinaus haben Forscher im Juli 2013 beim Test mit einer Großyacht gezeigt, dass es möglich ist, mit gefälschten GPS-Signalen den Kurs eines Schiffes zu ändern.

Schlagzeilen haben vor zwei Jahren die Cyberangriffe auf Logistikfirmen im Antwerpener Hafen gemacht. Ein Ring von Drogenschmugglern hatte dort mithilfe von Computerhackern Kokain und Heroin aus Südamerika nach

Europa geschleust. Dafür infizierten sie die IT von Logistikfirmen auf dem Hafengelände mit einem Trojaner. So konnten sie Infos zu Containern mit Schmuggelware abgreifen. Komplizen transportierten diese schließlich ab.

„Ich habe das Gefühl, dass das Thema noch stiefmütterlich behandelt wird“, sagt Markus Wähler, Kapitän und Schifffahrtsexperte bei Munich Re. „Cyberrisiken mögen in dieser Branche noch ganz am Anfang stehen, künftig könnten Schiffe und Häfen jedoch zu verlockenden Zielen für Hacker werden“, sagt der Kapitän und AGCS-Sicherheitsexperte Rahul Khanna.

Sorgen bereiten den Versicherern auch die neuen Mega-Containerschiffe. Größere Schiffe bedeuten auch potenziell höhere Schäden, sagt AGCS-Experte Gerhard. Bis 2018 rechnet AGCS mit

Riesenfrachtern, die 22.000 TEU tragen können. Auch noch größere Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 24.000 Boxen seien denkbar. Gerhard warnt: „Die Branche sollte sich für die Zukunft auf Großschäden von über 1 Mrd. Dollar einstellen, insbesondere, wenn große Containerschiffe oder schwimmende Offshore-Anlagen beteiligt sind.“

**| Teure Ladung |** In ihrer aktuellen Studie „Safety and Shipping Review 2015“ hat AGCS ein entsprechendes Schadensszenario berechnet. Ein neues Containerschiff, das 19.000 TEU tragen kann und zu 80 Prozent beladen ist, wird ein Totalverlust und muss geborgen werden. Für das Schiff selbst rechnet AGCS mit einem versicherten Wert von 200 Mio. Dollar, für die Ladung mit 35.000 Dollar pro Standardcontainer, also insgesamt mit einem Schaden von 532 Mio. Dollar für die 15.200 TEU. Die Kosten für Haftpflichtansprüche und die Bergung des Wracks schätzt AGCS auf 300 Mio. Dollar. Der Gesamtschaden liegt damit knapp über 1 Mrd. Dollar.

Ein besonderes Problem bei Havarien von Schiffen dieser Größe stellt die Bergung dar. „Es gibt noch keine Bergungskranen, die groß genug dafür sind“, sagt Munich-Re-Experte Wähler. „Um die Ladung von Bord zu bringen, müsste man vermutlich Helikopter einsetzen.“ Das würde die Kosten für die Bergung um ein Vielfaches nach oben treiben. |●●●





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

## Erster Schiffsversicherer in China

••• Die chinesische Versicherungsaufsicht hat den Start des ersten reinen Schiffsversicherers Chinas genehmigt. Donghai Marine Insurance mit Sitz in der Hafenstadt Ningbo soll binnen eines Jahres aktiv werden. Das Unternehmen wird ein Stammkapital von 1 Mrd. Yuan haben. 40 Prozent der Anteile hält der Versicherer PICC.

## North P&I: Ratgeber für Brückencrew

••• Der britische P&I-Club North P&I hat einen neuen Leitfaden veröffentlicht, der Brückenbesatzungen dabei helfen soll, teure Grundberührungen und Kollisionen mit Felsen, Kaimauern und anderen festen und schwimmenden Gegenständen (Fixed or Floating Objects, FFO) zu vermeiden. Solche Schadensfälle sind oft sehr teuer. [www.nepia.com](http://www.nepia.com)

## Iran-Sanktionen weiter gültig

••• Der West of England P&I-Club weist darauf hin, dass trotz der Rahmenvereinbarung im Atomstreit mit dem Iran die Sanktionen gegen das Land weiter in Kraft sind. Die Anwälte des Clubs (US-Kanzlei Freehill, Hogan & Mahar) betonen, es sei noch unklar, wann und wie die Sanktionen aufgehoben werden. [www.westpandi.com](http://www.westpandi.com)

## Erfreulicher Trend: Erneuter Rückgang der Totalverluste

••• Die Transportversicherer können sich über eine Fortsetzung des Trends zu weniger Totalverlusten freuen. Die Frühjahrsstatistik der Transportversicherervereinigung IUMI zeigt, dass die Häufigkeit von Totalverlusten in der Kaskoversicherung weiterhin zurückgeht.

Seit 1997 hat sich die Häufigkeit solcher Schäden im Verhältnis zur Weltflotte halbiert. Am deutlichsten zeigt sich diese Entwicklung bei Stückgutfrachtern, Bulkern und Tankern, bei Containerschiffen ist sie nicht so stark ausgeprägt. Angesichts der niedrigen Prämien in der Seekasko-Sparte ist das für die Anbieter eine gute Nachricht.

Allerdings zeigen die IUMI-Zahlen auch, dass der Anteil der durch Grundberührungen und schweres Wetter verursachten Totalverluste angestiegen ist.

Während das Durchschnittsalter der Weltflotte konstant blieb, gibt es eine deutliche Verjüngung im Segment der Massengutschiffe. Dies könnte sich in Zukunft in einer geringeren Häufigkeit von Totalverlusten und größeren Personenschäden niederschlagen, glaubt Mark Edmondson, der Chairman des Ocean Hull Committee der IUMI.

**Ausführliche Statistiken unter:**  
<http://www.iumi.com/index.php/committees/facts-a-figures-committee/statistics>

## SERTICA It's your business!

Fleet Management / Maintenance / Procurement  
IT - With respect for your business!

Vereinbaren Sie einen Termin mit  
unserem Büro in Hamburg  
[www.sertica.com](http://www.sertica.com)

**Statement.** Der neue Brennstoff macht die „Stena Germanica“ tatsächlich „supergreen“.



Foto: Stena Line

## Mit Methanol umweltfreundlich übers Meer

••• Auf der Ostsee ist die erste kommerzielle Fähre mit Methanolantrieb unterwegs. Ende März nahm der neue EU-Meereschutzkommissar Karmenu Vella die „Stena Germanica“ offiziell in Betrieb: „Dies könnte ein Pilotprojekt nicht nur für Europa, sondern auch in globaler Hinsicht sein“, sagte Vella. Die Frage der Luftqualität sei

schließlich nicht nur in der EU, sondern weltweit ein Thema. „Dieses Projekt ist sehr wichtig, denn der Transport auf See wird weiter zunehmen“, sagte Vella. Umso notwendiger sei es, die Umwelteinflüsse so gering wie möglich zu halten. „Methanolantriebe sind ein Weg, die Emissionen zu reduzieren.“ Hintergrund sind die seit Jahresbeginn auf

der Ostsee geltenden strengeren Schwefel-Grenzwerte. Die Schwefelemissionen der „Stena Germanica“ sinken durch den Methanolantrieb um 99 Prozent.

Die Kosten für den Umbau der Fähre beliefen sich auf 22 Mio. Euro, die Hälfte davon sind Fördermittel der EU. Der Verband Deutscher Reeder (VDR)

begrüßte das Engagement von Stena Line. „Damit möglichst viele Reedereien die mitunter hohen Zusatzkosten für grüne Antriebstechnik im harten Wettbewerb stemmen können, muss das im Koalitionsvertrag vereinbarte Förderprogramm auf den Weg gebracht werden“, so Verbandschef Ralf Nagel.

[www.stenaline.de](http://www.stenaline.de)



**Übergabe.** Dr. Max Johns (VDR, l.) und Wilke Briese vor dem „Sonne“-Modell.

## Eine kleine „Sonne“ für den Nachwuchs

••• Die neue „Sonne“ ist ein technologisches Highlight – und das modernste Tiefseeforschungsschiff der Welt. Nun gibt es sie auch in miniature: Wilke Briese von der Reederei Briese, deren Forschungsschiffsparte die neue „Sonne“ managt, überreichte das originalgetreue Modell dem Geschäftsführer des VDR, Dr. Max Johns. Das Schiffsmodell wurde eigens für den Messestand des VDR angefertigt und soll den maritimen Nachwuchs begeistern. [www.briese.de](http://www.briese.de)

## Robinsons Rettung

••• Nach mehr als zwei Monaten auf dem winterlichen Nordatlantik ist ein US-Segler vom deutschen Containerfrachter „Houston Express“ (Reederei Hapag-Lloyd) gerettet worden. Er wurde von der Besatzung an der Ostküste der USA an Bord genommen, 66 Tage nachdem ihn seine Familie als vermisst gemeldet hatte. Eine Suchaktion war erfolglos gewesen.



**Transport.** Per Hubschrauber brachte die US-Küstenwache den 37-Jährigen ins Krankenhaus.

Foto: U.S.C.G.





## NAUTISCHE REDENSARTEN

### Einen Schuss vor den Bug geben

••• Der Schuss eines Kriegsschiffes vor den Bug eines Gegners sollte Eindruck schinden und war die letzte Aufforderung, sich kampflös zu ergeben. Denn wenn die Kugel vor dem Schiff einschlagen konnte, war auch der Kahn selbst in Reichweite der feindlichen Kanonen. Heute wird der Schuss vor den Bug generell als Warnung verstanden, auch als Weckruf. So drohte US-Präsident Barack Obama dem syrischen Machthaber Baschar al-Assad im August 2013 unverblümt mit einem „shot across the bow“, um ihn vor dem Einsatz von Chemiewaffen zumindest künftig abzuschrecken.

DS-Autor Walter Schmidt beschreibt, was maritime Ausdrücke in unserer Alltagssprache bedeuten.

Foto: Erica Guiliane-Nachez - Fotolia



## Neue Farbe und neuer Teppich für „Europa 2“



Foto: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten

**Spielfläche.** Kabine mit mehr Spaß für Kinder.

••• Die „EUROPA 2“ wurde im Rahmen ihrer ersten turnusmäßigen Wertzeit bei Blohm + Voss in Hamburg nicht nur gewartet. Gleichzeitig wurden auch Verbesserungen an Bord durchgeführt: Die Sansibar und das Sushi-Restaurant Sakura erhielten ein umfassendes Redesign, und die acht Familienapartments wurden familiengerechter gestaltet.

[www.hl-kreuzfahrten.de](http://www.hl-kreuzfahrten.de)

## AIDA startet künftig doppelt von Kiel aus

••• Schleswig-Holsteins Landeshauptstadt wird für AIDA wichtiger. Neben der bereits seit 2010 von Kiel aus startenden „AIDAcara“ wird künftig auch die „AIDAluna“ von hier aus in See stechen. AIDA Cruises bietet damit in diesem Jahr von Kiel aus insgesamt 36 Reisen an. Die beiden eingesetzten Schiffe kommen auf eine Kapazität von über 3.800 Passagiere, nur mit der „AIDAcara“ waren es gut 1.300. [www.aida.de](http://www.aida.de)

Foto: AIDA Cruises



**Jubel.** AIDA-Kreuzfahrtschiff auf Kiel-Kurs.

# POWER PACKAGE PIENING PROPELLER

Design and Manufacturing of complete Propulsion Systems  
with Fixed-Pitch Propeller or CPPs > 800 mm Ø



- high degree of efficiency
- low noise level
- minimized vibrations



## Piening Propeller

specialist Plant for propellers and stern gears

Otto Piening GmbH • Am Altendeich 83 • 25348 Glückstadt  
Tel.: +49.4124.9168-0 • Fax: +49.4124.3716  
pein@piening-propeller.de • [www.piening-propeller.de](http://www.piening-propeller.de)





# 81.000 gerettete Seelen

**| Jubiläum |** Vor 150 Jahren wurde die „Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“ gegründet. Anfängen hat alles mit klobigen Ruderbooten. Heute verfügt die DGzRS über eine der modernsten Rettungsflotten. Text: Gunther Meyn

**P**lötzlich geht es für den erfahrenen Segler Dirk Scholz um Leben und Tod. Der 50-Jährige ist am späten Nachmittag in seiner kleinen Jolle auf der Überfahrt vom Festland auf die ostfriesische Insel Wangerooge. Er ist nur noch 200 Meter vom Ufer entfernt und kann bereits die Silhouetten der Spaziergänger erkennen, da wird er von mehreren Grundseen – besonders tückische Wellen, die sich in flachen Gewässern zu gefährlichen Brechern auftürmen – erfasst und kentert in Sekundenschnelle. So nah am Ufer wähnt sich der Hobby-Skipper in Sicherheit und wirft seine Rettungsweste ab, um es schneller an Land zu





Fotos: DGzRS

**Schwertransport.** Im 19. Jahrhundert wurden die Rettungsboote noch mit Pferdefuhrwerken zu Wasser gelassen (o.) Heute nutzt man Maschinenkraft.



**Ehrung.** Das DGzRS-Sonderpostwertzeichen zeigt den Seenotrettungskreuzer „Wilhelm Kaisen“.

Foto: Grafische Gestaltung: Andreas Ahrens, Hannover; Foto Seenotkreuzer: IP-Schiffbau, Peter Neumann, Hamburg; Foto Sturmische See: Dipl. Fotodesigner Thomas Steyer, Essen

schaffen. Ein fataler Fehler! Kurz darauf treibt ihn die starke Strömung zurück in Richtung offene Nordsee. Mit letzter Kraft kramt Scholz sein Handy aus dem Seesack, hält es so gut es geht in die Höhe und ruft per Kurzwahl seine Freundin an. „Bin im Wasser, brauche Hilfe, ruf die Seenot.“

Wenige Minuten später wird der Notruf an die Seenotleitung Bremen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) weitergeleitet. Dort beginnt man sofort mit einer Such- und Rettungsaktion. Nach 50 Minuten findet die Besatzung der „Wilma Sikorski“ das mittlerweile stark unterkühlte Havarie-Opfer und zieht es über die Bergungspforte des Rettungs-

bootes an Bord. Sofort wird Scholz in dicke Decken gehüllt und medizinisch versorgt. Schnell erholt er sich von den Strapazen. Später erfährt er seine Körpertemperatur nach seiner Bergung: 33 Grad Celsius. „Da war mir klar: Das war Rettung in letzter Minute!“

**| Historische Taten |** Die Bergung des Seglers ist nur eines von vielen Beispielen für die unverzichtbare Arbeit der DGzRS. Allein im letzten Jahr haben die Seenotretter in rund 2.183 Einsätzen 55 Menschen vor dem Ertrinken bewahrt. Noch beeindruckender ist die „Lebensbilanz“ der DGzRS: Seit ihrer Gründung verdanken →



Fotos: DGzRS



### Rettungspioniere.

Initiator Adolph Bempohl (oben links), Vereinsgründer Georg Breusing (oben rechts) und der erste DGzRS-Vorsitzer Hermann Henrich Meier.



Foto: Public Domain

**Küstenrettung.** Die historischen Bilder zeigen eindrucksvoll, wie gefährlich die ersten Rettungseinsätze waren: So mussten die freiwilligen Helfer mit Ruderbooten gegen die raue See ankämpfen. Spektakulär auch die Bergung von Land aus. Mit einem Raketengerät stellten die Retter eine Leinenverbindung zu gestrandeten Schiffen her. Anschließend wurden die Schiffbrüchigen mit einer Hosenboje ans Ufer gezogen.

→ mehr als 81.000 Menschen den selbstlosen Rettern schnelle Hilfe, viele davon sogar ihr Leben. In diesem Jahr feiert der Verein sein 150. Jubiläum. Zeit für einen kurzen Blick in die Vergangenheit:

Noch bis Mitte des 19. Jahrhunderts werden verunglückte Seeleute vor den Küsten Norddeutschlands meist sich selbst überlassen. Jährlich ertrinken Dutzende über Bord gegangene Besatzungsmitglieder. Alarmiert von diesen Zuständen, startet der Navigationslehrer Adolph Bempohl im Jahr 1860 einen Aufruf zur Gründung von Rettungsstationen. Sein Appell wird in regionalen Tageszeitungen veröffentlicht. Mit Erfolg: Bereits ein Jahr später gründet der Emdener Oberzollinspektor Georg Breusing den ersten regionalen und durch Spenden finanzierten „Verein zur Rettung Schiffbrüchiger an der ostfriesischen Küste“. Kurz darauf erfolgen

weitere Vereinsgründungen entlang der Küste. Am 29. Mai 1865 schließen sich die einzelnen regionalen Vereine zu einem Dachverband zusammen – die „Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“ (DGzRS) ist geboren. Ihr erster Vorsitzender ist Konsul Hermann Henrich Meier, Mitbegründer der Reederei Norddeutscher Lloyd.

Die Rettungsaktionen in den Anfangsjahren wirken heute geradezu halsbrecherisch. In großen, schwer zu manövrierenden Ruderbooten kämpfen sich acht bis zehn Freiwillige todesmutig durch die tosende See zum Havaristen. Nicht selten geraten die Seenotretter in den Nord- und Ostseebrandungen selbst in große Gefahr. Es dauert bis zum Jahr 1911, bis die ersten Motorrettungsboote zum Einsatz kommen. 1930 dann der nächste Technologiesprung: Funkgeräte für die Kommunikation mit der Küste.

Während des Zweiten Weltkriegs sind die Seenotretter unter dem Schutz der Genfer Konvention zur Bergung von „Freund und Feind“ im Einsatz. Bei vielen Einsätzen rettet die DGzRS über See abgeschossene Piloten.

Nach dem Krieg wird die Flotte modernisiert. Im Jahr 1957 läuft mit der „Theodor Heuss“ der erste Seenotrettungskreuzer mit Tochterboot vom Stapel. Die Rettungskreuzer sind doppelt so schnell wie die kleineren Boote, selbst aufrichtend und absolut hochseetauglich.

**| Leistungsfähige Flotte |** Heute zählt der Verein mit über 20 Seenotkreuzern, darunter das 46 Meter lange Flaggschiff „Hermann Marwede“, und 40 kleineren, ebenso seetüchtigen Seenotrettungsbooten zu den modernsten und leistungsfähigsten Rettungsflotten der Welt.



**Spendenflotte.** Die markanten Sammelbüchsen in Schiffsform liegen bundesweit an rund 14.000 öffentlichen Einrichtungen vor Anker.



**Flaggschiff.** Mit 46 Metern ist die „Hermann Marwede“ der mit Abstand größte Rettungskreuzer der DGzRS.



Foto: Helmut Höfer

Doch trotz aller Technik: „Im Mittelpunkt unserer Arbeit steht nach wie vor der Mensch. Entscheidend für den erfolgreichen Einsatz auf See bleiben auch in Zukunft Mut, Selbstlosigkeit und eine uneingeschränkte Einsatzbereitschaft unserer Seenotretter“, betont Gerhard Harder, ehrenamtlicher Vorsitzter der DGzRS. Aktuell umfasst der Verein 1.000 fest angestellte und freiwillige Helfer, verteilt auf 54 Stationen von Borkum bis Usedom.

Bis heute finanzieren sich die Seenotretter ausschließlich durch freiwillige Bei-

träge und Spenden. So landeten 2014 rund 928.000 Euro „Kleingeld“ in den 14.000 rot-weißen Sammelschiffchen der DGzRS. Außerdem kam beim letztjährigen festlichen Reederessen des VDR die Spendensammlung den Seenotrettern zugute.

Das 150. Jubiläum der Lebensretter wird ab dem 29. Mai in einem mehrtägigen Festakt gefeiert. Mit dabei ist auch Bundespräsident Joachim Gauck, Schirmherr der DGzRS. Seine Lebensgefährtin Daniela Schadt wird ein neues, 10,1 Meter langes Seenotrettungsboot taufen. |•••



**Basis.** Die „Seenotleitung Bremen“ (MRCC): Von hier aus werden alle Maßnahmen des maritimen Such- und Rettungsdienstes in den deutschen Gebieten von Nord- und Ostsee koordiniert.

Fotos: DGzRS

## Jubiläumstermine (Auszug)

- **29. Mai 2015**  
14 Uhr: Offizieller Festakt im Bremer Rathaus; 16 Uhr: Öffentliche Taufe des neuen Seenotrettungsbootes und Präsentation eines historischen Ruderrettungsbootes auf dem Bremer Marktplatz; 19 Uhr: Festkonzert mit der Deutschen Kammerphilharmonie Bremen
- **30. Mai 2015**  
Mittags: Taufe des neuen 28-m-Seenotrettungskreuzers
- **31. Mai 2015**  
11.30 Uhr: Gedenkgottesdienst für alle auf See Gebliebenen im Neuen Hafen, Bremerhaven; anschließend: Open-Ship der internationalen Rettungsflotte

[www.seenotretter.de](http://www.seenotretter.de)

**Ausstellung: Respekt! – 150 Jahre DGzRS – 150 Retter.** Internationales Maritimes Museum, Hamburg HafenCity, bis 5. Juni

[www.immhh.de](http://www.immhh.de)





**Rennstrecke.** Autor Bernd Ellerbrock (Fahrrad) tritt am NOK gegen die „Hanse Courage“, ein Feederschiff der Reederei Johs. Thode, an.



# Auf die Plätze, Leinen los



**| Tour de Canal |** Wer am Nord-Ostsee-Kanal radelt, kommt schnell in

Versuchung, ein kleines Wettrennen gegen eins der Dick-schiffe zu wagen. Unser Autor traute sich auf die gesamte ein-hundert Kilometer lange Distanz. Protokoll eines ungewöhnlichen Duells.

Text und Fotos: Bernd Ellerbrock





**Goliath.** Die Tragfähigkeit des Schiffs beträgt 11.000 Tonnen, das Fahrrad packt nur an die 100 Kilo.

Wie dieses Wettrennen ausgehen wird, weiß ich schon vorher: Ich werde gewinnen. Ich lasse mich nicht abschrecken von den 10.800 Pferdestärken, die meinen Gegner vorantreiben. Auch der Name flößt mir keine Angst ein, was heißt schon „Hanse Courage“? Der Einzige, der hier couragiert ins Derby geht, bin ja wohl ich, der Radler.

Mein Sparringspartner ist das größte der Schiffe, die frühmorgens in der Großen Seeschleuse von Brunsbüttel liegen – 140 m lang, 23 m breit, 11.000 Tonnen Tragfähigkeit. Gegen die Kleinen trete ich nämlich gar nicht erst an! Nun, das wäre letztlich auch egal gewesen, denn im Nord-Ostsee-Kanal (NOK) dürfen Schiffe eh nicht schneller fahren als 15 km/h, da wird sogar geblitzt. Aber das bleibt jetzt mal unter uns.

Jedenfalls ist die Schleuse an diesem Tag in Betrieb, kein olles Schiebeter aus Kaiser Wilhelms Zeiten klemmt. Freie Fahrt also bis zur 99 km entfernten Schleuse Kiel-Holtenua für den Containerfrachter, auf den ich am Yachthafen warte. Ein schrilles Klingeln kündigt an, dass das Schleusentor sich gleich öffnet: Boxenstart um 8.30 Uhr. Gemächlich schiebt sich die „Hanse Courage“ in den Kanal und nimmt langsam Fahrt auf. Schnell ein Foto, dann trete ich in die Pedale. Hier am Ufer auf dem Wirtschafts-

weg werde ich nun bleiben, so viel und so lange ich kann. Ich werde dem Dampfer davonfahren und ihn an einigen markanten Stellen ablichten. David gegen Goliath.

Dahinten kommt die „Hanse Courage“ mit 900 bunten Blechboxen an Bord, die sie nach St. Petersburg bringen wird, auch schon angedampft. Die Passage durch den sogenannten Kiel-Kanal verkürzt ihren Weg um rund 250 Seemeilen. Der offizielle

Fernradwanderweg, beworben als „Straße der Traumschiffe“, hingegen führt 315 Kilometer lang in großen Schleifen immer wieder ins Landesinnere Schleswig-Holsteins (s. Kasten S. 56). Doch wer dicke Pötte gucken will, bleibt am Kanal.

**| Ohne Rückenwind |** Mit 20 km/h rolle ich dahin und hänge die „Hanse Courage“ locker ab. Erst an der Grüntaler Hochbrü-

**1. Richtung.** Die „Hanse Courage“ auf dem Weg zur Ostsee.

**2. Gegner.** Stahlross gegen Stahlrumpf, eine Mannes- gegen 10.800 Pferdestärken.

**3. Beistand.** Das Versetzboot bringt den Lotsen für die Fahrt nach Kiel.





## Reederei Johs. Thode

●●● Seit über 100 Jahren ist das Familienunternehmen als Schiffsmakler und Reederei tätig. Traditionell fokussiert sich Johs. Thode auf das Containerfeeder-Segment sowie zusätzlich auf das Segment der Handysize Bulkcarrier. Die derzeitige Flotte umfasst zehn Containerfeeder zwischen 400 und 1.100 TEU sowie einen Handysize Bulkcarrier. [www.johs-thode.de](http://www.johs-thode.de)



Foto: ADFC

**Tourismus.** Radler am Ufer, Kreuzfahrtschiff auf dem Kanal – für Schiffsliebhaber ist der Radweg am NOK eine Traumstrecke.



**Vorteil.** Der Containerfrachter hat deutlich weniger mit dem Wind zu kämpfen als sein Gegenspieler an Land.

cke will ich sie, und zwar von oben, wiedersehen. Heimlich spekuliere ich darauf, dass das Feederschiff irgendwann in eine der zwölf Weichen muss, um auf entgegenkommende Schiffe zu warten, weil der Kanal für eine Begegnung zu eng ist. Doch als ich die beiden nächsten Parkbuchten Kudensee und Dückerswisch passiere, ahne ich, dass ich jegliche Hoffnung auf Verschnaufpausen aufgeben kann:

Hier warten die aus Kiel kommenden Schiffe auf die aus Brunsbüttel und nicht umgekehrt! Mein Gegenspieler wird also mit konstanter Geschwindigkeit durchfahren. Okay, ich dann eben auch. Der Radweg am „spiegelgleichen Seekanal“ ist gut ausgebaut, und Höhen sind nicht zu überwin-

den. Dummerweise fehlt just heute der übliche Schiebewind aus Westen. Stattdessen ekliger Ostwind. Egal, für Radler kommt der Wind sowieso immer von vorne, aber ich befürchte: Ganz einfach wird das wohl nicht.

Nach zwei Stunden steht für mich die erste „Bergwertung“ an: Mit viel Kurbelei auf dem Rentnerritzel schnaufe ich in Serpentina die 42 Meter zur Hochbrücke hinauf. Und was kommt da hinten um die Ecke gebogen? Der Grund, warum alle Schiffe, von Kiel kommend, in die Wartebuchten müssen: ein Schleppverband der „Verkehrsgruppe 6“, denn heute wird die Ostseefähre „Berlin“ nach Dänemark überführt. Dahinter taucht auch schon die „Hanse Courage“ auf, quasi „im Windschat-

ten“ der Fähre fahrend. Wie unsportlich! Schnell das Beweisfoto, klick, und im großen Bogen – ein Umweg! – an den Kanal zurück. Das erste Mal sehe ich dort das Heck meines Gegners, muss beschleunigen, um nicht den Anschluss zu verlieren. Das wahre Rennen hat begonnen.

**| Heck in Sicht |** 20 Kilometer habe ich, um die „Hanse Courage“ einzuholen und vor ihr an der Lotsenstation Rüterbergen zu sein. Ach, wie gern hätte ich jetzt an der Fähre Fischerhütte Pause im lauschigen Biergarten gemacht oder die vielen Angler befragt, ob sie wirklich Fische aus diesem Graben ziehen. Nächstes Mal – ich muss weiter! Kurz vor der Fähre Breiholz →







**Fotopause.** Viel Muße hat der Radler nicht, wenn er im Rennen bleiben will.

## Von Brunsbüttel nach Kiel: Radeln entlang des Nord-Ostsee-Kanals

••• Der Nord-Ostsee-Kanal ist die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt und schon deshalb für Ship-Spotter interessant. Der Radweg an seiner Seite und durch das Kanalhinterland ermöglicht dem Radfahrer eine eindrucksvolle Aussicht auf dicke Pötte und schneeweiße Traumschiffe. Am Wasser entlang von Meer zu Meer geht es einmal quer durch Schleswig-Holstein. Zwischen Elbe und Kieler Förde gibt es viel zu sehen: Auf der Route entlang des Kanals sind Ozeanriesen und Kreuzfahrtschiffe stets zum Greifen nah.

Startpunkt der vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) empfohlenen Route ist Brunsbüttel, Endpunkt ist die Anlegestelle in Kiel-Holtenau. Da der Weg etliche Schleifen dreht, kommt man insgesamt auf eine Länge von 315 Kilometern und überwindet auf der scheinbar flachen Strecke 1.200 Höhenmeter nach oben wie nach unten. Zum Vergleich: Der Kanal selbst ist nur etwa 98 Kilometer



lang. Der Kanal besteht seit 120 Jahren. Einige der Schleusentore, die ebenfalls noch aus den Zeiten Kaiser Wilhelms stammen, machen immer wieder Schwierigkeiten, sodass es für die Schifffahrt zu Staus und Verzögerungen kommt – ein Problem, das die Fahrradfahrer nicht haben.

[www.adfc.de](http://www.adfc.de)



Foto/Quelle: ADFC





**Triumph.** Der Radfahrer ist vor dem Schiff an der Schiffsbegrüßungsanlage bei der Eisenbahnhochbrücke in Rendsburg.



**Zieleinfahrt.** Bei der Schleuse in Kiel-Holtenau sammeln sich die Schiffe vor der Einfahrt in die Kieler Bucht.

→ sitze ich meinem Kontrahenten wieder im Nacken, fahre eine Weile neben ihm her, den Blick auf dem Tacho: konstant 15 km/h! Ob Kapitän, Lotse oder die Crew mich sehen? Die ahnen ja gar nicht, an welch einem dramatischen Rennen sie heute teilnehmen!

An der Lotsenstation hat die „Hanse Courage“ mehr als die Hälfte der Strecke bewältigt. Ein Versetzboot rauscht vom Ufer ab, um den Lotsen für die Passage nach Kiel zu bringen und den bisherigen von Bord zu holen. Ich halte das Manöver fotografisch fest, und schon wieder sehe ich das Heck des Schiffes, muss ich mich beeilen, um die Eisenbahnhochbrücke mit Schwebefähre in Rendsburg rechtzeitig

zu erreichen. Dort aber, am anderen Ufer, befindet sich die berühmte Schiffsbegrüßungsanlage, die ich mit Mühe und Not und aus der Puste doch noch vor der „Hanse Courage“ erreiche. Bitte lächeln! Klick.

**| Endspurt |** Mein Übermut ist inzwischen verflogen, denn ab hier wird der Radfahrer gegenüber dem Schiff benachteiligt. Echt jetzt. Erstens beginnen nun lange Umwege, wie gleich hier in Rendsburg wegen der am Kanal gelegenen Werften. Und bei Königförde führt die Route sogar ins hügelige Landesinnere, ob man will oder nicht. Am Kanal zurück, wartet eine widerlich anstrengende Holperstrecke mit abgehobenen Platten und Schotter, die

mich ausbremst! Na ja, und auch die Kräfte schwinden nach fünfstündiger Fahrt in der heißen Luft. Als an der letzten Autofähre vor Kiel die „Hanse Courage“ endlich vor mir auftaucht, will ich nur noch eins: mein Rennen gewinnen.

Beim Einlaufen in die Schleuse Holtenau schieße ich mein vorletztes Beweisfoto, radele stolz wie Oskar die letzten 500 Meter Strecke den Minihügel zum Leuchtturm hinauf. Tachostand: 112 Kilometer! Den Durst mit Bier gelöscht, den Hunger mit Labskaus gestillt, erblicke ich die „Hanse Courage“ gegen 17 Uhr in der Kieler Bucht ein letztes Mal. Was, wenn ich gegen ihr Schwesterschiff, die „Hanse Energy“, angetreten wäre? Kaum auszudenken. Klick. |●●●

**LUKOIL**  
OIL COMPANY

Need luboil?  
**Think LUKOIL!**

LubOilOrder@lukoil.com  
www.lukoilmarine.com

LUKOIL Marine Lubricants  
**MARINE IN ALL WE DO!**



**Tor zur Welt.** Massengutfrachterparade mit Feeder: „Yu Xiang Hai“, „Thalassini“, „Wu Zhu Hai“, „Shandong Hai Wang“ und „Nordic Philip“.

# Der richtige Moment

**| Fotografie |** „Drei Schiffe am Tag reichen, um glücklich zu sein“: Thomas Kunadt ist schiffsbegeistert – und zieht Gleichgesinnte in seinen Bann. Text: Dr. Ines Lasch

Thomas Kunadt schwenkt sein neuestes Büchlein wie der Hausarzt das Rezept vor dem Patienten: Man solle das Ding nicht gleich auf einmal lesen, sonst schwirre einem womöglich der Kopf. Es geht um 128 reich bebilderte Seiten im Handtaschenformat, einen Beipackzettel, der den Patienten begeistert für sein Leiden.

„Was schwimmt denn da?“, fragte sich der Sachse zu Beginn der 1990er-Jahre am Hamburger Elbufer – und fing Feuer. Das große Staunen hat er bis heute in „142.000 Porträts von Schiffen von über

600 Reedereien, 56.000 Fotos von Schiffsdetails, Schiffsbegegnungen und besonderen Perspektiven auf Schiffe sowie 40.000 Fotos von über 120 besuchten Häfen“, unzähligen Vorträgen und Hafenrundfahrten umgesetzt – ein weltweit einmaliger Fundus, den er seit 1996 täglich mehr und akribisch archiviert.

„TK“ schreibt aus der Perspektive des interessierten Laien, der er selber einmal war. Kompakt und flüssig verbindet er Sach- und Fachwissen mit eigenen Erfahrungen und Sinneseindrücken. Er schiebt

den Leser sofort ins Zentrum des Geschehens, erklärt alles rund um das Kommen und „Gehen“ des „einst urmythischen Objekts“ Schiff, lenkt den Blick zur Erholung auf feine Nischen. Farbige Karten in den Umschlagseiten illustrieren das Geschehen im Hafen Hamburg.

Von den Prozessen um die Schifffahrt kommt er zu allen Schiffstypen (auch den Exoten), die im Hafen Hamburg zu entdecken sind. 382 Schiffe werden namentlich genannt, viele abgebildet. Auch hier gilt für das Auge des Betrachters: Abmessungen





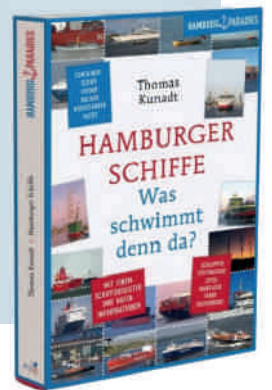
Fotos: Thomas Kunadt

**Skyline.** Masten vor Containerkränen – ein typischer Blick auf die Stadt beim Hamburger Hafengeburtstag.



### Hamburger Schiffe – Was schwimmt denn da?

••• Thomas Kunadt, Hamburger Schiffe. Was schwimmt denn da? Mit einem Schiffsregister und Hafeninformationen. 128 S., Broschur, zahlr. Farbfotos. KJM Buchverlag, 2015. 15,00 Euro. Mehr zum Buch: [www.hamburgparadies.de](http://www.hamburgparadies.de)



verraten nicht immer alles über Dimensionen. So vergleicht Kunadt die maritimen Größen- und Kräfteverhältnisse mit Dingen und Vorgängen, die im Alltag fassbar sind. Das nimmt die Scheu vor Wucht und Größe, nährt vielmehr Neugier auf das und Respekt vor dem, was Schifffahrt bewegt.

**| Künstler und Forscher |** „Drei Schiffe am Tag reichen, um glücklich zu sein“, hat Kunadt einmal gesagt. Das nimmt man

(je)dem Sachsen sofort ab, doch die Bescheidenheit hat einen Haken: Es müssen schon die drei richtigen sein, im richtigen Moment. Hier spricht der Künstler, vom Forscher nicht zu trennen.

Kunadt fotografiert bei aller Passion nicht wahllos, was ihm vor die Linse schwimmt. Elbe – Schiffe – Hafen sind für ihn ein nie ruhender, komplexer Organismus, angetrieben von Wasser, Wind und Himmel. Jeder Zufall hat System. Stoisch

postiert er sich dort, wo sein Objektiv beste Chancen auf das beste Bild hat. Oft hat er Fakten über Schiffe, Reedereien, Ladungsströme im Kopf, sich über die Wetterverhältnisse informiert. So wendet sich der Fokus von der Bildfläche auf die Geschichte dahinter, die oft mit anderen erstaunlichen Geschichten zusammenhängt. Schiffe begegnen sich auf dem Wasser wie Menschen einander auf dem Bahnhof. Kunadt sieht das, was nur sie miteinander erleben. |•••



**Begegnung.** Freizeit trifft Arbeit: Die „Queen Mary 2“ und die „Hanjin Harmony“ auf der Elbe.



**Statussymbol.** Die Megayacht „Eclipse“ von Oligarch Abramowitsch wurde bei Blohm+Voss.



Foto: Stefan Pielow

**Fotograf.** Thomas Kunadt ist mehr als ein Shipspotter, er ist ein Chronist maritimen Lebens.

## | PORTRÄT |



# Chefsache

**| Peter Meyer |** Er ist über 50 Jahre zur See gefahren, hat Schiffe abgeschleppt und Wracks beseitigt. Ein Kapitän, der das Abenteuer nie scheute – und auch im Ruhestand aktiv bleibt. Text: Leonard Maack

**B**raun gebrannt, mittelgroße Statur, grauer Schnauzer: Peter Meyer ist eine sympathische, hanseatisch lässige Erscheinung. Der 72-Jährige, der mehrere Jahrzehnte auf hoher See verbracht hat, kann auf zahlreiche spannende und oft auch gefährliche Episoden aus seiner Berufslaufbahn zurückblicken.

**| Seefahrer aus Überzeugung |** Angefangen hat alles, als der damals 16-jährige Meyer in Cadenberge im Alten Land mit seinen Freunden Äpfel und Kirschen pflücken war. Von den Obstwiesen aus konnte er den Hafen und die Elbe sehen. „Damals haben es mir die Abschiedsdurchsagen der in alle Welt aufbrechenden Schiffe so angetan, dass ich beschloss, selber zur See

zu fahren“, erinnert sich Meyer. Gesagt, getan: Rund 56 Jahre später kann er auf eine beeindruckende Seefahrerkarriere zurückblicken.

Zwei Jahre als Fischer, sechs Jahre als Matrose und rund 40 Jahre Tätigkeiten bei Bugsier, der Reederei mit der größten Schlepperflotte unter deutscher Flagge. Davon verbrachte er 20 Jahre auf Hochseeschleppern als Offizier und Kapitän, den Rest als Prokurist und Bergungsexperte. Die Zeit an Bord, besonders auf Bergungsschiffen wie der „Oceanic“, war ihm dabei stets am liebsten.

Wenn Meyer von seinen Hochseeabenteuern erzählt, strahlen seine Augen. Er berichtet von Schiffstouren mit Bohrinseln im Schlepptau, seinem Lieblings-

**Perspektive.** Der erfahrene Kapitän Peter Meyer ist ein gefragter Experte in Sachen Bergung.

ziel Barbados, wo er viele Jahre seines Lebens verbrachte, und dem steten „Aufsich-allein-gestellt-Sein“. Meyer mochte die Einsamkeit an Bord, die für ihn immer Freiheit bedeutete.

Doch nicht immer lief alles reibungslos. Als Schiffsführer auf einer Schleppertour von Venezuela nach Bremerhaven geriet sein Schiff „Oceanic“ gleich in drei Orkane. Jedes Mal musste danach mit den Ersatzteilen an Bord das beschädigte Schleppseil erneuert werden. Ein enormer Kraftakt, bei dem das Leben der Mannschaft in Gefahr war. Doch Meyer brachte seine Crew sicher ans Ziel. „Heute bin ich zufrieden, dass ich nicht mehr bei Sturm und Nebel rausmuss. Und auch die Familie ist froh, dass wir uns nun wieder regelmäßig sehen können“, sagt Meyer.

**| Jung geblieben |** Seit zwei Jahren ist Meyer nun im Ruhestand, doch das hält ihn nicht davon ab, sich weiter in seinem geliebten Beruf zu engagieren. Für die Resolve Group arbeitet er als externer Berater und ist als Experte für Bergung auch bei den Inspektorenseminaren des VDR gefragt. Doch schon zu seiner Zeit als Seefahrer wusste er sich abzulenken: „Ich war wohl der einzige Kapitän bei Bugsier mit zwei Surfbrettern an Bord“, sagt Meyer lachend. „Irgendwann habe ich sogar angefangen, dem willigen Teil der Besatzung das Wellenreiten beizubringen.“

Für ihn hat sich die Bergungsarbeit in Deutschland verändert – besonders die Entscheidungsgewalt der Schiffsführer. „Heute läuft das alles über Rücksprache mit den Reedereien“, so der Exkapitän, der sich ein bisschen die Freiheiten von „damals“ zurückwünscht.

Das passt zum Charakter des vielseitigen Seefahrers. Authentisch, kraftvoll, meinungsstark: Meyer ist Kapitän durch und durch. Und immer offen für neue Ideen. Vor ein paar Wochen kam er vom Skifahren aus den Alpen zurück – Ruhestand ist für Meyer ein Fremdwort. | ●●●



## | VOR 50 JAHREN |

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



KEHRWIEDER 05/1965

### Lotsen und der Halunke aus Puerto Barrios



••• Bundeswirtschaftsminister Kurt Schmücker fordert in Paris eine einheitliche Europawährung. Reeder beklagen nach der „Modellschau Deutscher Handelsschiffe“ in Hannover die Unkenntnis deutscher Lehrer über die Seeschifffahrt. Im März 1965 beträgt die deutsche Seeschiffstonnage 5,0 Mio. BRT (ohne Küstenschifffahrt und Fischerei). Die Engel von St. Pauli sollen keine Kirchensteuer zahlen müssen. Die WSD in Aurich verwaltet die tiefste und schwierigste deutsche Seewasserstraße – „Maßarbeit zwischen Tide und Tageslicht“. Ein Seemann berichtet von seinem Landgang in Windau (Lettland, heute Ventspils). Eine Kleidkeule aus Puerto Barrios rollt mit einem geklauten Ritzenquast vierbrass im Maul über Deck und treibt die Besatzung zum Wahnsinn.



KEHRWIEDER 06/1965

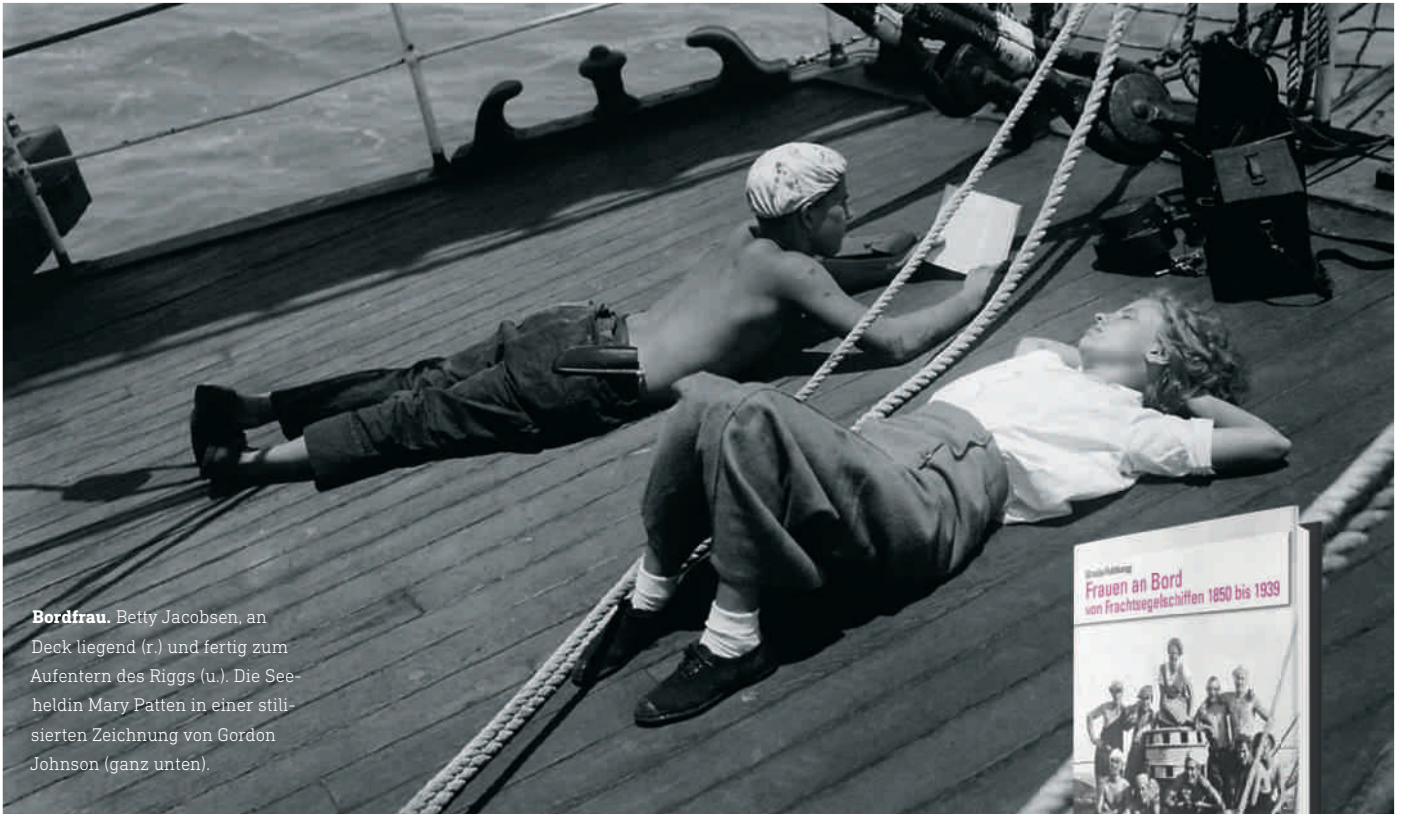
### Rettung zu Wasser und an Land



••• Der Bremer Steuermann Claus Petersen wird 1759 aus den Fängen algerischer Korsaren durch Mittel aus der Sklavenkasse freigekauft. Queen Elizabeth II. und Prinz Philip werden während ihres Staatsbesuchs 1965 in Hamburg bejubelt, derweil Staatsminister Roy Mason Mitte Mai in London höchstpersönlich eine neue Schwimmweste bei 13 °C Wassertemperatur in der Themse testet. Ein Kutter der Seemannsschule Blankenese kippt 15 Mosesse in Schwimmwesten zu Bach, eine Barkasse des Strom- und Hafenbaus fischt die Jungs sicher aus der Elbe. Für die WSD Cuxhaven heißt es „Baggern, baggern und nochmals baggern“ – jährlich passieren 105.000 Schiffe die 120 km Fahrrinne der Elbe. 14 Mann werden vom Leichtmatrosen zum Matrosen.



## | PUBLIKATIONEN |



**Bordfrau.** Betty Jacobsen, an Deck liegend (r.) und fertig zum Aufentern des Riggs (u.). Die Seeheldin Mary Patten in einer stilisierten Zeichnung von Gordon Johnson (ganz unten).



## BILDBAND

## Feminin-maritime Kulturgeschichte

••• Über die maritime Lebenswelt deutscher Frauen aus der Zeit vor dem 20. Jahrhundert bis 1939 ist außer Klischees, einzelnen „Heldengeschichten“ und Döntjes wenig bekannt. Kein Wunder: Arbeit und Leben von Frauen zur See spielten sich als Pflichterfüllung hinter den Kulissen ab, die man(n) nicht diskutierte und erst recht nicht honorieren musste.

Ursula Feldkamp hat zahlreiche deutsche und internationale Untersuchungen ausgewertet und sie in den Kontext der sozialgeschichtlichen, wirtschaftlichen und technischen

Veränderungen der Seearbeitswelt(en) vom 19. Jahrhundert bis 1939 gestellt. Einen besonderen Einschnitt bilden der Erste Weltkrieg und die Zwischenkriegszeit bis 1939 mit der Mobilisierung und Demobilisierung von Frauen.

Die Autorin nutzt als erfahrungsgeschichtliche Quellen vor allem Selbstzeugnisse wie Bordtagebücher, Briefe, Erinnerungen, Medienrezeptionen und Seeamtsdokumente, aber auch Befragungen von Seeleuten durch den Mecklenburger Volkskundler Richard Wossidlo. Herauskommen ist ein fundiertes, dif-

ferenziertes Zeugnis darüber, dass Frauen bei Weitem nicht nur als Ehefrau, Geliebte, Hure im Zwischendeck mitführen, sondern gegen alle Widerstände durchaus seit Jahrhunderten als selbstbewusste Kapitänsfrau, Seeoffizierin, Matrosin, Heizerin, Köchin, Segelmacherin, Auszubildende oder gar blinde Passagierin an Bord. Trotz Automation und Fortschritt bleibt Seefahrt bis heute eine Männerdomäne.

Ursula Feldkamp: *Frauen an Bord von Frachtsegelschiffen 1850 bis 1939*. 327 S., geb. Viele s/w-Fotos und Abb. Oceanum Verlag, 29,00 Euro.





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



Foto Lasch: Engel&Gleiten/YDR

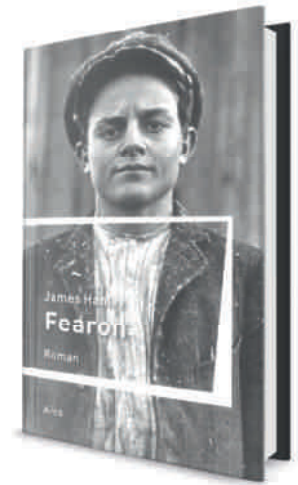


## Liebe auf dem Meeresgrund

••• Meerestiere haben auch ein weites Herz, und das des Hummers „ist gebrochen, entdeckt mit Schreck der Rochen“. Befreundetes Getier bietet rührend seine Zuwendung in Reimform an. Schließlich hat das geliebte Seepferdchen ein Einsehen. Was den Hummer tröstet, lindert noch jeden Kummer kleiner Leute und stärkt große Gefühle. Wunderbar tröstliche Zeichnungen!

**Tanja Jacobs (Text), Susanne Weber (Illustrationen): Der Hummer hat Kummer.**

Bilderbuch für Kinder ab 18 Monaten. 15 Seiten. Verlag Friedrich Oetinger. 5,99 Euro



## Der barbarische Kampf um das eigene Werden

••• „Die Genies, die vernachlässigt werden, sind in der Regel jene ..., die uns beunruhigen, und das schätzen wir nicht“, so Anthony Burgess über James Hanley im Vorwort zum 1931 in England erschienenen Roman „Boy“. – Das erfährt Hanleys sensibles jugendliches Alter Ego Arthur Fearon am eigenen Leib. Der Junge muss gegen seinen ausdrücklichen Willen die Schule abbrechen und verrichtet erniedrigendste Arbeit in den Liverpools Docks. Von dort flieht er auf ein Schiff, aber sein Anspruch auf Schutz und Zuflucht, auf ein freigeschafftes autonomes Leben wird auch an Bord brutal verachtet und im Dreck des Homo sapiens buchstäblich erstickt. Die verstörende Milieustudie aus der Perspektive eines Kindes widersteht die prude englische Mittelschicht der 1930er-Jahre an und löste einen Skandal aus.

**James Hanley: Fearon. Roman. 272 Seiten, gebunden. Arco Verlag, 24,00 Euro.**

## Kommentar zum neuen Seearbeitsgesetz

••• Mit dem neuen Seearbeitsgesetz erfolgte die Anpassung des deutschen Seearbeitsrechts an das Seearbeitsübereinkommen (MLC, 2006) der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO). Der Autor kommentiert umfassend die neuen Vorschriften des Seearbeitsgesetzes und die einschlägigen Verordnungen zum Seearbeitsgesetz in für die schiffahrtsrechtliche Praxis sehr hilfreicher Weise.

**Dierk Lindemann: Seearbeitsgesetz und Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt. 1. Auflage, 2014. 1.290 Seiten, gebunden. Becker Verlag Uelzen. 215,00 Euro.**



## Grundlagen des Exportgeschäfts

••• Das Hamburger Handbuch des Exportrechts stellt das internationale, europäische und nationale Vertrags- und Wirtschaftsrecht für die Vorbereitung, den Abschluss und die Durchführung von Exportgeschäften dar. Dabei geht die Publikation auch auf das Speditions-, (See-)Transport- und Versicherungs- sowie Zoll- und Steuerrecht ein.

**Paschke/Graf/Olbrisch: Hamburger Handbuch des Transportrechts. 1.196 S., gebunden. C. H. Beck Verlag München. 199,00 Euro.**



## Freie Reedereiinspektoren - Marine Superintendents Ltd.

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand / Germany

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

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



Foto: Kara - Fotolia

## 01.06.-05.06 HAMBURG

### Welthäfen zu Besuch in Hamburg

•••Neue intelligente Lösungen zur Bewältigung des wachsenden Güter- und Schiffsverkehrs stehen ganz oben auf der Agenda, wenn Anfang Juni der Welthafenverband IAPH zu seinem

Kongress in Hamburg zusammenkommt.

Das Thema „Smart Port Logistics“ bewegt Hafenbetreiber und -planer in aller Welt, weil längst klar ist, dass es mit dem Ausbau der Infrastruktur allein nicht getan ist. Eine engere Vernetzung und Abstimmung

**Gastgeber.** Nach 30 Jahren kehrt die Welthafenkonferenz nach Hamburg zurück. Bis zu 1.000 hochkarätige Vertreter der maritimen Wirtschaft werden erwartet.

der Verkehrsträger und IT-Prozesse in den Häfen ist unerlässlich, damit die Verkehrszuwächse rationell bewältigt werden können. Tagungsort ist das CCH.

**IAPH Hamburg 2015**  
[www.iaph2015.org](http://www.iaph2015.org)

## MAI

18.05.-21.05. ANTWERPEN (Belgien)  
**Breakbulk Europe**  
[www.breakbulk.com](http://www.breakbulk.com)

19./20.05. LONDON (Großbritannien)  
**Conference/Exhibition: Tugology'15**  
[www.tugandosv.com](http://www.tugandosv.com)

19./20.05. RIO DE JANEIRO (Brasilien)  
**OSV Brazil**  
[www.informamaritimeevents.com](http://www.informamaritimeevents.com)

19./20.05. STUTTGART  
**Production Systems 2015**  
[www.productionsystems.de](http://www.productionsystems.de)

19.05.-21.05. GÖTEBORG (Schweden)  
**Logistik & Transport 2015**  
[www.logistik.to](http://www.logistik.to)

19.05.-23.05. MAILAND (Italien)  
**Intralogistica Italia**  
[www.messe.de/events](http://www.messe.de/events)

21.05. ROM (Italien)  
**11th Mare Forum Italy 2015**  
[mareforum.com](http://mareforum.com)

21./22.05. ATHEN (Griechenland)  
**European Sea Ports Organisation Conference**  
[www.espo.be](http://www.espo.be)

27.05. ATHEN (Griechenland)  
**Blue Shipping Summit 2015**  
[mareforum.com](http://mareforum.com)

27./28.05. LONDON (Großbritannien)  
**Heavy Lift & Project Cargo Contract Management Seminar**  
[www.lloydsmaritimeacademy.com](http://www.lloydsmaritimeacademy.com)

28./29.05. ISTANBUL (Türkei)  
**Black Sea Ports & Shipping Conference**  
[www.transportevents.com](http://www.transportevents.com)

## JUNI

01.06.-05.06. HAMBURG  
**IAPH Hamburg 2015**  
[www.iaph2015.org](http://www.iaph2015.org)

01.06.-05.06. CARTAGENA (Kolumbien)  
**Maritime Week Americas 2015**  
[www.petrosport.com](http://www.petrosport.com)

03./04.06. LONDON (Großbritannien)  
**International Port Security**  
[www.smi-online.co.uk](http://www.smi-online.co.uk)

03.06.-05.06. LISSABON (Portugal)  
**World Ocean Summit**  
[oceansummit.economist.com](http://oceansummit.economist.com)

08./09.06. OXFORDSHIRE (Großbritannien)  
**ICIC 2015**  
[www.cargo-conference.co.uk](http://www.cargo-conference.co.uk)

09.06. MONACO (Monaco)  
**Mare Forum Monaco 2015**  
[mareforum.com](http://mareforum.com)

09.06.-11.06. ROTTERDAM (Niederlande)  
**Container Supply Chain Conference**  
[tocevents-europe.com](http://tocevents-europe.com)

09.06.-11.06. ROTTERDAM (Niederlande)  
**TOC Europe**  
[www.tocevents-asia.com](http://www.tocevents-asia.com)

09.06.-11.06. KAIRO (Ägypten)  
**Egypt Ports and Waterways Summit**  
[www.egyptportsandwaterways.com](http://www.egyptportsandwaterways.com)

10.06.-12.06. LIVERPOOL (Großbritannien)  
**Automotive Supply Chain Congress 2015**  
[www.automotivesupplychain.org](http://www.automotivesupplychain.org)

15.06.-17.06. BARCELONA (Spanien)  
**European Supply Chain & Logistics Summit**  
[www.sclsummit.com](http://www.sclsummit.com)

16./17.06. HOUSTON (USA)  
**Offshore Accommodation & Access North America Conference**  
[www.informaglobalevents.com](http://www.informaglobalevents.com)

16./17.06. LONDON (Großbritannien)  
**Ship Recycling Conference**  
[www.informamaritimeevents.com](http://www.informamaritimeevents.com)

16.06.-18.06. SOUTHAMPTON (Großbritannien)  
**Seawork 2015 International**  
[www.seawork.com](http://www.seawork.com)

18.06. LONDON (Großbritannien)  
**Containerisation International Award**  
[www.ci-awards.com](http://www.ci-awards.com)

23.06.-25.06. AMSTERDAM (Niederlande)  
**Electric & Hybrid Marine World Expo**  
[www.electricondhybridmarineworldexpo.com](http://www.electricondhybridmarineworldexpo.com)

24.06. HAMBURG  
**ChinaLogistics 2015**  
[www.dcw-ev.de](http://www.dcw-ev.de)

24.06.-27.06. CHIOS (Griechenland)  
**Econship 2015**  
[www.econship2015.gr](http://www.econship2015.gr)

## IMPRESSUM

# Deutsche Seeschifffahrt

### Herausgeber und Verlag

Verband Deutscher Reeder e. V.,  
 Burchardstraße 24, 20095 Hamburg  
[www.reederverband.de](http://www.reederverband.de)

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

Dr. Dirk Max Johns,  
[johns@reederverband.de](mailto:johns@reederverband.de)

### Redaktion (VDR)

Christof Schwaner,  
 Tel.: 040/350 97 238,  
[schwaner@reederverband.de](mailto:schwaner@reederverband.de)

Dr. Ines Lasch,  
 Tel.: 040/350 97 241,  
[lasch@reederverband.de](mailto:lasch@reederverband.de)

### Redaktion

printprojekt  
 Peter Lindemann &  
 Hanns-Stefan Grosch GbR  
[medien@print-projekt.de](mailto:medien@print-projekt.de)  
 Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

### Anzeigen

JDB Media GmbH  
 Janina Kummerfeldt  
 Tel.: 040/46 88 32-35,  
[kummerfeldt@jdb.de](mailto:kummerfeldt@jdb.de)

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2015

### Abonnements und Vertrieb

AZM Gehrke GmbH  
 Abonnentenbetreuung  
 Doris Krüger, Feldstraße 23,  
 23858 Reinfeld  
 Tel.: 04533/2077-12  
 Fax: 04533/2077-21  
 E-Mail:  
[abo@deutsche-seeschifffahrt.de](mailto:abo@deutsche-seeschifffahrt.de)

### Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,  
 Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

### Titelbild

kalafoto - Fotolia

### Druck

optimal media GmbH  
 Glienholzweg 7, 17207 Röbel/Müritz

### Abonnementpreis

33,00 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.



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





# From Hamburg out into The World



**40 years of solid quality:** For more than four decades, GROMEX has been delivering top-quality seals for specialised applications. **We build our future on quality, expertise and growth.** Are you looking for a reliable partner? We are here to serve your seal needs!



[WWW.GROMEX.DE](http://WWW.GROMEX.DE)



WHETHER YOU'RE EXPLORING, DRILLING,  
PRODUCING, PROCESSING, TRANSPORTING,  
STORING, OR USING – CHOOSE AN LNG  
PARTNER THAT

# KNOWS WHAT THEY'RE DOING

ABILITY TO REDUCE RISK

System integrator

Proven reliability

TRUSTED PARTNER

Expertise  
and knowhow

Broad  
experience

**FAST FORWARD WITH WÄRTSILÄ - YOUR SHORTER ROUTE.**

We've got products, solutions and services for all phases of the lifecycle of the oil & gas process. They're each designed to increase your efficiency and profitability, while ensuring environmental compliance. As the market leader in multi-fuel applications and engineering, our track record is in a class of its own. Read more about what we have to offer your business at [www.wartsila.com](http://www.wartsila.com)

ENERGY  
ENVIRONMENT  
ECONOMY

