

Deutsche Seeschifffahrt

4. Quartal 2023

VDR Verband
Deutscher
Reeder

www.reederverband.de



16 | INTERVIEW



Michael Grosse-Brömer (CDU), Chef im Bundestags-Wirtschaftsausschuss

24 | PORTRÄT



Gerhard Binder führt die traditionsreiche Hamburger Reederei Aug. Bolten

34 | INNOVATION



Kurs Nachhaltigkeit: Das neue Hapag-Lloyd-Flaggschiff „Berlin Express“

12 | REEDERESSEN 2023

Schifffahrt trifft

Weltpolitik





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

Logistics
Legal Advice
Cyber Security
Ship Recycling Convention
Maritime Resilience
Alternative Fuels
Ship Safety
Verified Gross Mass
Emission Trading System
Digitalisation
Smart Shipping
Migrants in the Med
Competitive Conditions
LNG

Funding Programmes
Free Trade
Ballast Water Convention
Sanctions

DISCOVER THE **EXCELLENCE** OF **GERMAN SHIPPING**

The German Shipowners Association VDR is your gateway to a world of maritime leverage. With a proud legacy spanning over a century, we represent the pinnacle of maritime governmental affairs expertise, offering unrivalled services and opportunities. Join us and tap into a vast network of shipowners, political experts, maritime professionals, and industry leaders. Built on innovation, efficiency, and sustainability, our members are at the forefront of the global shipping industry. Together with them, we navigate the seas of success, empowering the German shipping industry to reach new horizons. Experience the unmatched expertise and international network of VDR and set sail with us towards limitless possibilities. Join us today!

VDR German
Shipowners'
Association

www.reederverband.de/en



Geduld ist die Kunst, nur langsam wütend zu werden.

••• Dieser Ausspruch wird dem Staatsmann Benjamin Franklin zugeschrieben, allerdings gibt es keinen konkreten Nachweis, dass dieses Zitat tatsächlich von ihm stammt. Dennoch beschreibt es den Gemütszustand vieler in der deutschen Seeschifffahrt durchaus treffend. Denn Geduld wird aktuell den meisten deutschen Reedereien abverlangt – beim Umgang mit dem europäischen Emissionshandelssystem.

Tief besorgt sind der Verband Deutscher Reeder und seine Mitgliedsunternehmen, dass die Bundesregierung bislang immer noch keinen Gesetzentwurf vorgelegt hat, um die europäische Richtlinie zur Integration der Schifffahrt in das Europäische Emissionshandelssystem (EU-ETS) in nationales Recht umzusetzen. Uns ist bewusst, dass diese Thematik komplex ist und sorgfältigste Überlegungen erfordert. Jedoch beobachten wir mit Sorge, dass mehrere unserer europäischen Nachbarstaaten, darunter Spanien, Norwegen, Finnland und Dänemark, aktiv an nationalen Umsetzungsgesetzen arbeiten.

Für deutsche Reedereien ist Transparenz und Planbarkeit im Zusammenhang mit dem EU-ETS ab 1. Januar 2024 von entscheidender Bedeutung. Alle in Deutschland ansässigen Schifffahrtsunternehmen müssen rechtzeitig wissen, wie genau sie in den Emissionshandel eingebunden werden.

Wer sind die richtigen Ansprechpartner mit welchen Befugnissen für die Zuteilungen von Emissionszertifikaten in Deutschland? Und vor allem: Wie wird Deutschland den in der europäischen Richtlinie vorgesehenen Kostenerstattungsanspruch des Schifffahrtsunternehmens gegenüber dem für die Emissionen verantwortlichen Schiffs-



Foto: Gesche Jäger

betreiber in nationales Recht übertragen? Diese Klarheit ist nicht nur für unsere internen Geschäftsentscheidungen zwingend notwendig, sondern auch für die Vorbereitung und Anpassung von Charterverträgen und anderen schifffahrtsbezogenen Verträgen, um diese ab nächstem Jahr anwenden zu können. Diesbezüglich herrscht derzeit eine erhebliche Rechtsunsicherheit in der Branche.

Das bevorstehende Datum des 1. Januar 2024, an dem die Schifffahrt in das EU-ETS einbezogen werden soll, rückt unaufhörlich näher. Die Vorlaufzeit, die uns noch verbleibt, um unsere Geschäftsprozesse, Verträge und Investitionen entsprechend anzupassen, wird mit jedem verstrichenen Tag kürzer. Wir haben deshalb dringend an Bundeswirtschaftsminister Habeck appelliert, rasch einen Gesetzentwurf zur nationalen Umsetzung des EU-ETS vorzulegen.

Die Schifffahrt hatte ihre Hausaufgaben rechtzeitig gemacht, wir haben den Prozess unserer Integration in das EU-ETS unterstützt und lediglich praktisch umsetzbare Regelungen sowie Planbarkeit und Rechtssicherheit gefordert. Nun bleibt für die deutschen Reedereien nur, sich in der hohen Kunst der Geduld zu üben. Und zu warten. Auf Deutschland.

Ihre

Dr. Gaby Bornheim, Präsidentin des VDR

Inhalt



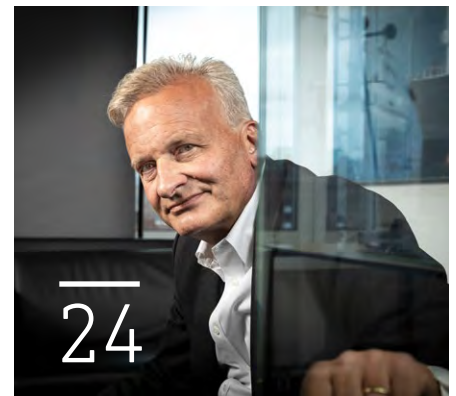
12



16



22



24



MARITIME WIRTSCHAFT

10 MELDUNGEN

Neues aus den Unternehmen

12 TITEL: REEDERESSEN

- Grüne Politiker als Gastredner
- Kommentar: Dr. Martin Kröger über maritime Partnerschaft

16 INTERVIEW

Michael Grosse-Brömer (CDU), Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses

20 AUSBILDUNG

Ausgezeichnete Betriebe

22 UMWELTSCHUTZ

Mehr Effizienz durch Wind-Assistenz

24 REEDERPORTRÄT

Gerhard Binder, Gesellschafter der Bulkreederei Aug. Bolten

MARITIME LOGISTIK

32 MELDUNGEN

Neues aus den Häfen

34 INNOVATION

Das neue Flaggschiff von Hapag-Lloyd, die „Berlin Express“

39 TECHNOLOGIE

Rumpfinspektionen per Drohne

40 INVESTITION

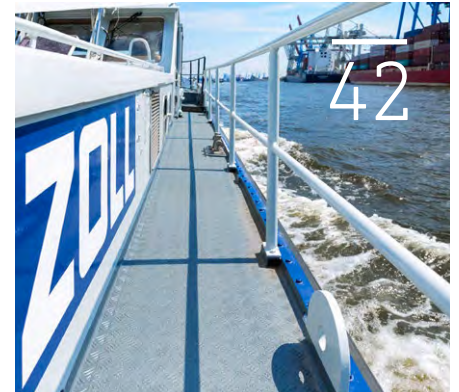
Fairplay ordert Wasserstoff-Schlepper

41 POSITION

Europapolitiker Anton Hofreiter (Grüne) fordert strategische Souveränität

42 KRIMINALITÄT

Reeder und Häfen sagen dem Drogen-schmuggel den Kampf an



MARITIMES LEBEN

44 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

46 DIENSTLEISTUNG

Sumpf & Stammer versorgt Kreuzfahrtschiffe weltweit mit Lebensmitteln

48 WELTANSCHAUUNG

Bischöfin Fehrs' Predigt zur Einheit – und warum sie eine maritime Prägung hat

50 MISSION MENSCH

Serie: Deutsche Seemannsmission und ihre Standorte. *Teil 6:* Die psychosoziale Notversorgung

52 ENGAGEMENT

Der Verein „Der Hafen hilft“ organisiert (Sach-)Spenden für Bedürftige

PORTFOLIO

28 MARKTBERICHT

- Volkswirtschaftliche Lage
- Entwicklung der Schifffahrtssegmente
- Auftragsbücher und Neubaupreise
- Hafenumschlag im Überblick

RUBRIKEN

6 **PERSPEKTIVEN** Blick aus dem All

8 **PROFILE** Personalien aus der maritimen Wirtschaft

45 **IMPRESSUM** Herausgeber und Redaktion

54 **PUBLIKATIONEN** Neue Bücher



Seichtes Wasser, lukrative Ausbeute

••• Wie ein Tausendfüßler mit Schwimmflossen sieht das Gebilde aus, das sich in den blaugrünen Gewässern erstreckt. Die Realität hat mit Natur aber nichts zu tun. Im Gegenteil: Das Foto zeigt den sogenannten „Manifa Field Causeway“, eine von Menschenhand geschaffene „Inselstruktur“ vor der Ostküste Saudi-Arabiens. Insgesamt 25 Ölbohrinseln baute Saudi Aramco in die flachen Gewässer des Manifa-Ölfeldes. Auf dem Feld werden täglich etwa 900.000 Barrel Rohöl gefördert.

Die Aufnahme machte ein Astronaut an Bord der Internationalen Raumstation ISS, als er über dem Persischen Golf kreiste.

Im gesamten Nahen Osten gibt es große Ölfelder, sowohl an Land als auch vor der Küste. Die Techniken zur Gewinnung von Erdölprodukten variieren dabei je nach Standort und der Tiefe der Ressourcen unter der Oberfläche. Der Manifa Field Causeway und die dazugehörigen Inseln wurden in Küstengewässern erschlossen, die für den Bau herkömmlicher Offshore-Bohrinseln zu flach sind.

Der Ölkonzern gibt an, bei der Planung, dem Bau und den Baggerarbeiten auf den Inseln strenge Umweltrichtlinien eingehalten zu haben. Dazu gehörte etwa die Platzierung und Konfiguration der Inseln, um Auswirkun-

gen auf die dortigen Korallenriffe zu vermeiden. In der Region gibt es neben Korallenriffen viele Zugvögel und Fischergemeinden. Die Bucht von Manifa ist eine der wichtigsten Fisch- und Garnelenzuchtanlagen an der Golfküste.



Gezeiten. Die Brücken wurden so konstruiert, dass eine natürliche Wasserzirkulation zwischen den tieferen Ökosystemen des Golfs und den flachen Küstengewässern möglich ist.



Fotos: NASA, Saudi Aramco

| PROFILE |



SCHUTZVEREIN

1 Herm Jüngerhans ist auf der Mitgliederversammlung des Schutzvereins Deutscher Rheder zum stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden gewählt worden. Er folgt auf Nikolaus H. Schües. Vorstandsvorsitzender bleibt Dr. Kurt Klemme.

HAPAG-LLOYD

Terminalvorstand und fünftes Vorstandsmitglied

bei der Hamburger Reederei wird **2 Dheeraj Bhatia**. Ab 1. Januar 2024 wird der Inder außerdem CEO der neuen Terminal Holding mit Sitz in Rotterdam. Bhatia verfügt über mehr als 20 Jahre Erfahrung in der Containerschifffahrt.

RINA

Die italienische Klassifikationsgesellschaft bekommt einen neuen Chef: **3 Carlo Luzzatto** über-

nimmt die Position des CEO von Ugo Salerno, der künftig als Executive President der Unternehmensgruppe fungiert. Mittelfristig will RINA an die Börse.

BG VERKEHR

Neuer Vorstandsvorsitzender der BG Verkehr auf der Arbeitgeberseite ist **4 Stefan Wurzel**. Er löst in dieser Funktion Klaus Peter Röskes ab, der den Posten 24 Jahre innehatte. Wurzel ist Speditions- und

Transportunternehmer und gehört der Selbstverwaltung bereits seit 1999 an. Vertreter der Versicherten bleibt Hanno Harms, der seit Anfang 2021 im Amt ist.

GEOMAR I

„Highly Cited Researcher“: Diese Auszeichnung hat sich 2023 erneut **5 Ute Hentschel Humeida** verdient. Die Professorin für Marine Mikrobiologie an der Uni Kiel ist Leiterin

der Forschungseinheit „Marine Symbiosen“ am GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung.

GEOMAR II

Weitere Auszeichnung für **6 Prof. Dr. Mojob Latif** vom Kieler GEOMAR: Der Bundespräsident verlieh dem Forscher für sein langjähriges Engagement in Sachen Klimaschutz den Verdienstorden der Bundesrepublik Deutschland.

„HANSA Maritime Excellence Award“ für Nikolaus H. Schües

••• Der CEO und Inhaber der Reederei F. Laeisz, Nikolaus H. Schües, ist der erste Gewinner des „Maritime Excellence Award“ des Schifffahrtsmagazins „HANSA“. Der Verlag verleiht den Preis an Persönlichkeiten, die sich besonders um die maritime Branche verdient gemacht haben. Die Laudatio auf den Preisträger hielt „HANSA“-Geschäftsführer Peter Tamm: „Der Gewinner führt äußerst erfolgreich sein Familienunternehmen, welches im kommenden Jahr 200 Jahre alt

wird.“ Das sei eine Riesentraktion und -verantwortung. Mit seiner Reederei, die Autotransporter, Forschungsschiffe wie die legendäre „Polarstern“ oder die neue „Üthörn“, LPG-Tanker, Flusskreuzfahrtschiffe und Containerfrachter betreibt, und seinem Engagement stehe Schües wie kaum ein anderer für Innovation und Kreativität. Nikolaus H. Schües engagiert sich auch auf vielfältige Weise ehrenamtlich. So ist Schües seit diesem Jahr Präsident der internationalen Reederorganisation BIMCO.

Ehrung. Nikolaus H. Schües wurde auf dem HANSA-Forum ausgezeichnet.



Außerdem ist er seit vielen Jahren als Präsidiumsmitglied im Verband Deutscher Reeder aktiv. Die feierliche Preisverleihung für

Schües' Lebenswerk fand im Rahmen des 25. HANSA-Forums im Internationalen Maritimen Museum Hamburg statt.

AUF KURS: CO₂-neutrale Fuels werden künftig auch in der Schifffahrt immer wichtiger.

en2x
Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V.



Neben der Stromwende brauchen wir jetzt die Molekülwende

KLIMASCHUTZ CO₂-neutrale Fuels sind die Kraftstoffe der Zukunft.

Hier darf Deutschland den Anschluss nicht verpassen. Was jetzt zu tun ist.

Um die Klimaziele zu erreichen und gleichzeitig die Versorgung mit den notwendigen erneuerbaren Energieträgern und Rohstoffen sicherzustellen, muss Deutschland neben der Stromwende nun auch schnell eine Molekülwende in Gang bringen. Die Herausforderungen dafür sind immens.

Grüne Moleküle wie CO₂-neutraler Wasserstoff und seine Folgeprodukte sind überall dort nötig, wo die Nutzung von erneuerbarem Strom in der Mobilität und für die Wärmeerzeugung an Grenzen stößt. Das betrifft insbesondere auch die globale Seeschifffahrt. Grüner Ammoniak und grünes Methanol gelten hier schon länger als potenzielle Energieträger der Zukunft. Auch als Einsatzstoffe für die industrielle Verwendung sind diese grünen Moleküle von großer Bedeutung. Darüber hinaus sind sie auch deshalb erforderlich, weil wir Energie und

Rohstoffe auch langfristig zu erheblichen Anteilen werden importieren müssen. Derzeit führt Deutschland rund 70 Prozent der hierzulande verbrauchten Energie ein. „Das lässt sich durch erneuerbaren Strom aus heimischen Wind- und Solaranlagen bei Weitem nicht ersetzen“, sagt Christian Küchen, Hauptgeschäftsführer beim en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V.

Ein leitungsgebundener Import von Strom über große Entfernungen stößt jedoch technisch schnell an seine Grenzen. „Der Transport erneuerbarer Energie aus dem Sonnen- und Windgürtel der Erde erfordert die Umwandlung und Speicherung in grünen Wasserstoff, aber auch dessen Weiterverarbeitung zu Ammoniak, Methanol oder synthetischem Rohöl“, sagt Küchen. Die Mineralölwirtschaft hat die Zeichen der Zeit erkannt und arbeitet daran, zunehmend klimaschonende Ener-

gieträger und Produkte für die Industrie sowie den Transport- und den Hauswärmesektor anzubieten.

Politischer Rückenwind gefragt

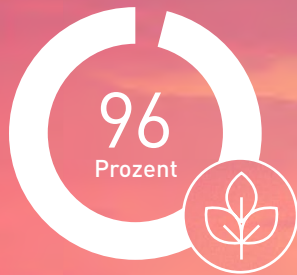
Allerdings ist die Molekülwende herausfordernder als die Stromwende – und kommt seit Jahren nicht voran. Mittlerweile gibt es weltweit eine Vielzahl geplanter Projekte zur Herstellung erneuerbarer Moleküle wie Methanol oder Ammoniak oder auch für nachhaltige Flugkraftstoffe. Derzeit bleiben die erforderlichen finalen Investitionsentscheidungen für diese Projekte zu häufig aus, da sich aus den regulatorischen Vorgaben noch keine stabilen Geschäftsmodelle ableiten lassen. Die Politik ist gefragt, die Risiken für die ersten Investitionen für Produktionsanlagen im industriellen Maßstab abzufedern, damit der Hochlauf dieser für das Erreichen der Klimaziele unerlässlichen Technologien schnell erfolgen kann.

Weitere wichtige Maßnahmen sind der Ausbau der Infrastruktur für Import und Verteilung samt Anschluss der Raffinerien an die Netze für Strom, Wasserstoff und später CO₂. Von großer Bedeutung ist auch die Weiterentwicklung internationaler Energiepartnerschaften.

„Für einen wirksamen Klimaschutz im internationalen Schiffsverkehr sind Regulierungen wichtig, die den Einsatz von Green Fuels voranbringen, jedoch Wettbewerbsverzerrungen und die bloße Verlagerung von CO₂-Emissionen vermeiden“, betont en2x-Chef Küchen. ■



KLIMASCHONEND. Synthetische Kraftstoffe auf Basis von Wasserstoff.



... der deutschen Reedereien bezeichnen die Erreichung von Klimazielen und Umweltauflagen als größte Hürde



2 von 3

Unternehmen spüren den Fachkräftemangel deutlich



... erwarten Beeinträchtigungen aus geopolitischen Verwerfungen



PWC Reederstudie: Klimaschutz größte Herausforderung

••• Nach einigen Jahren mit überdurchschnittlichen Wachstumsaussichten und hohen Container- und Frachtraten dämpfen geopolitische Veränderungen und weitere Herausforderungen die Geschäftserwartungen. Als größte Schwierigkeit der kommenden Dekade sehen die Branchenvertreter die Erfüllung von Umweltauflagen

und Klimazielen. Ein Großteil der befragten Unternehmen erwartet maßgebliche Beeinträchtigungen der Schifffahrt durch Handelskriege und Embargos. Aber auch der Fachkräftemangel bereitet den Reedereien zunehmend Kopfzerbrechen. Zu diesen Ergebnissen kommt die 15. Reederstudie von PwC Deutschland, für die das Wirtschafts-

prüfungs- und Beratungsunternehmen 110 Entscheider aus deutschen Seereedereien zu ihrem Blick in die Zukunft befragt hat. In der Befragung gehen 96 Prozent der Entscheidungsträger davon aus, dass das hohe Einnahmenniveau der vergangenen beiden Jahre kaum zu halten sein wird.

www.pwc.de/reederstudie

Foto: Thais Morais auf Unsplash



Foto: NSB Group

Auszeichnung. NSB-Personalerin Caroline Baumgärtner freut sich über die Anerkennung.

NSB: „Top-Job“ als Arbeitgeber

••• Die Buxtehuder Unternehmensgruppe NSB hat erstmals für ihre herausragenden Arbeitgeberqualitäten das Gütesiegel „Top Job“ erhalten. „In Zeiten sich ändernder Mitarbeitererwartungen, von KI geprägtem wirtschaftlichen Agieren und Fragen rund um die Zukunft der Arbeit war und bleibt es das Ziel der NSB, Menschen zu gewinnen, die die Zukunft unseres Unternehmens mitgestalten“, sagt NSB-CEO Tim Ponath.

www.nsb-group.com

Gerdes Green bekommt Zuschuss für Öko-Frachter

••• Die Reederei Gerdes Green hat von der Bundesregierung eine Förderung für die umweltfreundliche Ausrüstung von zwei Schiffen mit Hybridantrieb erhalten. Das diesel-elektrische Antriebssystem ermöglicht – mit Unterstützung eines Batteriecontainers – den zeitweisen vollelektrischen Betrieb. Die Schiffe werden außerdem über einen windunterstützten Antrieb in Form von faltbaren Ventofails von Econowind verfügen. „Mit dieser Finanzierung haben wir einen wichtigen Meilenstein für

unsere Strategie zum Aufbau einer klimaneutralen Flotte erreicht. Die Schiffe werden einen wertvollen Beitrag zur Verringerung der Umweltauswirkungen von Lieferketten leisten und eine Vorreiterrolle bei der Dekarbonisierung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa spielen“, sagt Reederin Nicole Gerdes.

www.reederei-gerdes.de



Vorbild. Damen Combi Freighter 3850 mit innovativer Windassistentz.

Rendering: Damen Shipyards Group

Leonhardt & Blumberg bestellt Mehrzweckfrachter

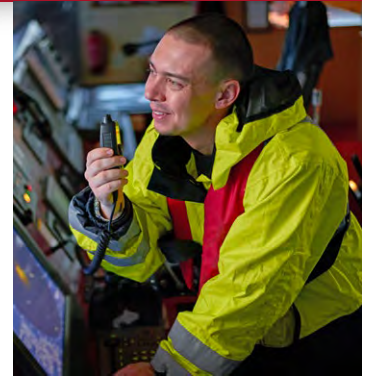


Multitalent. Auch die Nutzung von Windunterstützung (WASP) ist vorbereitet.

••• Einen gemeinsamen Auftrag über bis zu acht Neubauten haben die Hamburger Reederei Leonhardt & Blumberg (L&B) und die niederländische Reederei Boomsma Shipping vergeben. Es geht dabei um vom renommierten niederländischen Schiffsdesigner Conoship International entwickelte emissionsarme Mehrzweckfrachter.

vorhandener Tonnage seien für das innovative Design 50 bis 60 Prozent weniger Antriebsenergie erforderlich. Auch Wind- und Batterieunterstützung sind bereits angelegt, sodass die CO₂-Emissionen um 50 bis 90 Prozent sinken können. Die Ablieferung der Schiffe erfolgt ab Herbst 2025. www.leonhardt-blumberg.com

Die 8.500-tdw-Schiffe werden auf der indischen Werft Chowgule and Company in Mangalore gebaut. Nach Angaben von L&B werden die Schiffe über einen dieselelektrischen Antrieb verfügen, der darauf vorbereitet ist, künftig alternative Kraftstoffe zu nutzen. Im Vergleich zu



Seemann. Die Arbeit an Bord wird künftig noch attraktiver.

Heuer für Seeleute steigt in zwei Schritten

••• Der Verband Deutscher Reeder hat mit seinem Sozialpartner, der Gewerkschaft Ver.di, für die bei wichtigen deutschen Reedereien beschäftigten Seeleute eine Erhöhung der Heuer vereinbart. Sie steigt rückwirkend zum 1. Oktober 2023 um 6,5 Prozent, ein Jahr später erfolgt eine weitere Erhöhung um vier Prozent. Der VDR zeigte sich mit der relativ langen Laufzeit, die den Unternehmen Planungssicherheit bis Ende 2025 gebe, zufrieden. Ver.di hatte eine Erhöhung um zwölf Prozent und eine Laufzeit von lediglich zwölf Monaten gefordert. Zahlreiche Unternehmen in der Branche orientieren sich beispielsweise im Rahmen ihrer Haustarifverträge an dem Abschluss.

www.reederverband.de

Foto: Denis Yelmannov – stock.adobe.com

Mehr Piraterie – Golf von Guinea als ein Hotspot

••• Das Internationale Schifffahrtsbüro (IMB) der Internationalen Handelskammer verzeichnete in den ersten neun Monaten 2023 insgesamt 99 Vorfälle von Piraterie und bewaffneten Raubüberfällen auf See – ein

Anstieg um zehn Prozent gegenüber 2022. 865 Schiffe wurden geentert, neun wurden versucht anzugreifen, drei wurden gekapert und zwei beschossen. Im Golf von Guinea stieg die Zahl der Vorfälle um die Hälfte auf 21,

in der Straße von Singapur gab es 33 Vorfälle (2022: 31). Aktuell sind allerdings die brutalen Attacken von Huthi-Rebellen aus dem Jemen auf Handelsschiffe im Roten Meer die größte Gefahr.

www.icc-css.org



TURN UNCERTAINTY



INTO CONFIDENCE

Learn more:
dnv.com/maritime





Schifffahrt trifft Weltpolitik

| Event | Beim traditionellen Reederessen ging es in diesem Jahr mit zwei hochkarätigen Politikern der Grünen nicht nur um die Schifffahrt, sondern auch um Weltpolitik. Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Gesche Jäger



Veranstaltung. Auf Einladung von VDR-Präsidentin Dr. Gaby Bornheim (oben links) kamen rund 250 Gäste in die festlich geschmückte Hamburger Handelskammer. Es sprachen zwei grüne Politiker: der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Dieter Janecek (oben), und der frühere Bundesaußenminister und Vizekanzler Joschka Fischer (links).

Die Rede begann mit einem Kompliment: „Sie haben mich ein Stück weit verzaubert“, sagte Dieter Janecek, der Maritime Koordinator der Bundesregierung. Der charmante Satz galt Dr. Gaby Bornheim persönlich – aber auch der Branche, die sie als Präsidentin des Verbands Deutscher Reeder vertritt. Janecek, grüner Bundestagsabgeordneter aus Bayern, berichtete, wie ihm im Laufe seiner bisher knapp einjährigen Amtszeit die maritime Wirtschaft ans Herz gewachsen sei. Janecek war einer der Gastredner beim traditionellen Reederessen, zu dem Anfang Dezember führende Branchenver-

treter, aber auch Gäste aus Politik, Verwaltung und Medien in der Hamburger Handelskammer zusammengekommen waren. Janecek versprach, dass es trotz der aktuellen Schwierigkeiten mit dem Bundeshaushalt Investitionen in die Zukunftsfähigkeit der deutschen Wirtschaft geben werde.

| Klimawandel im Blick | Er wies auf geopolitische Herausforderungen hin, die auch die Schifffahrt beeinflussen – aktuell etwa ganz konkret Attacken von Huthi-Rebellen gegen Handelsschiffe im Roten Meer. Der maritime Koordinator zog außerdem

eine Linie zwischen der Schifffahrt und dem Kampf gegen den Klimawandel. Die Erderwärmung habe auch negative Auswirkungen auf Schifffahrtswege wie den Panamakanal. Umso wichtiger sei es, die Energiewende mit einem massiven Ausbau der Offshore-Windkapazitäten voranzutreiben. Davon wiederum profitiere die maritime Wirtschaft als industrieller Dienstleister – um schließlich als Nutzer von mit grünem Strom gewonnenen alternativen Treibstoffen selbst Teil der Dekarbonisierung zu werden. Janecek erläuterte auch, wie der Sachstand beim Einbezug der Schifffahrt in das europäische →



Aufmerksam. Spitzenvertreter von Reedereien und VDR sowie der maritime Koordinator Dieter Janecek lauschen der Rede Joschka Fischers.



Intensiv. Reeder Hermann Ebel (2. von links) im Austausch mit dem Hausherrn, Handelskammer-Präsident Prof. Norbert Aust (2. von rechts).

→ Emissionshandelssystem ist. Er äußerte Verständnis dafür, dass der VDR die Bundesregierung dringend aufgefordert habe, das fehlende nationale Gesetz zu erlassen. Der Umsetzungsprozess sei komplex und benötige mehr Zeit als gedacht. Die Bundesregierung strebe aber eine Eins-zu-eins-Umsetzung der EU-Richtlinie an.

In ihrer Begrüßungsrede hatte VDR-Präsidentin Bornheim die Bedeutung der Schifffahrt auch für den Standort Deutschland betont. „Die Schifffahrt ist das Rückgrat des globalen Wohlstands – ohne sie wäre unsere Welt, wie wir sie kennen, nicht denkbar“, zitierte Bornheim aus dem Leitartikel einer angesehenen Zeitung. Umso wichtiger sei es, das maritime Know-how

am Standort zu sichern und junge Leute für die Schifffahrt zu begeistern. Bornheim hob in diesem Zusammenhang die Zusage der VDR-Mitgliedsreedereien hervor, jedes Jahr 600 Ausbildungsplätze an Land und auf See zur Verfügung zu stellen.

Eine Pionierrolle nehme die Branche auch beim Kampf gegen den Klimawandel ein: „Wir haben den Klimawandel in der Schifffahrt nie auf die leichte Schulter genommen, sondern sind ihm mit entschlossenem Engagement entgegengetreten. Ohne auf die Einigung der Staatengemeinschaft zu warten, haben wir uns das ambitionierte Ziel gesetzt, bis 2050 klimaneutral zu sein“, sagte Bornheim, die die enge Zusammenarbeit in der maritimen Branche würdigte.

| Europa im Mittelpunkt | Höhepunkt des festlichen Abends war zweifellos die Rede des früheren Bundesaußenministers Joschka Fischer. Der Elder Statesman zeichnete ein düsteres Bild der aktuellen weltpolitischen Lage. Die Möglichkeit eines Krieges zwischen den großen Mächten sei zurück. Russland setze mit dem Angriff auf die Ukraine auf Machtpolitik statt auf gute Nachbarschaft. „Wenn Putin gewinnt, gibt es nur noch eine offene Frage: Wer ist der Nächste?“, so Fischer. Dazu komme die Eskalation im Nahen Osten. In seiner Lebenszeit, so der 75-Jährige, könne er sich an eine solch gefährliche Situation nicht erinnern.

Deutschland stehe aus drei Gründen vor besonderen Herausforderungen: In der



Sachkundig. Haushaltspolitiker und Lotse der SPD-Küstengang: der Bremerhavener Bundestagsabgeordnete Uwe Schmidt.



Dokumentiert. Der Auftritt des prominenten VDR-Gastredners wurde vielfach über Social-Media-Plattformen geteilt.



Unterhaltsam. Den stimmungsvollen Ausklang in der Bar untermalte ein Jazz-Trio mit lässigen Standards.



Zugewandt. VDR-Präsidiumsmitglied Thomas Rehder im Gespräch mit seinem Tischnachbarn, Bundesaußenminister a. D. Joschka Fischer (von rechts).



Engagiert. Michael Behrendt, Aufsichtsratschef von Hapag-Lloyd und ehemaliger VDR-Präsident, mit Clara Schlaich, Präsidentin der Deutschen Seemannsmission.

Energiepolitik habe man sich auf Russland verlassen – das sei definitiv vorbei. Der wichtigste Exportmarkt – China – sei nicht mehr, was er mal war. Und die USA drohten als Garant für die Sicherheit Europas auszufallen – zumal, wenn Donald Trump als Präsident zurückkehre und sich von der NATO verabschiede. „Unser Geschäftsmodell ist kaputt, wir müssen ein neues

entwickeln, das Europa in den Mittelpunkt stellt“, so Fischer, der dann doch einen einigermaßen versöhnlichen Schluss fand: Es sei nicht die Zeit, den Kopf in den Sand zu stecken. Vielmehr gelte es, die Ärmel hochzukrempeln und das Gehirn einzuschalten. „Es geht um die Verteidigungsfähigkeit. Wir müssen in der Lage sein, unsere Art zu leben zu verteidigen.“ VDR-

Präsidentin Bornheim dankte Fischer für seine inspirierende Rede und konstatierte für die deutsche Reederschaft, sie hätte in zahlreichen Krisen die nötige Resilienz aufgebaut, um Herausforderungen anzunehmen und auch durch schwieriges Fahrwasser zu navigieren. Der Abend klang bei Livemusik mit angeregten Gesprächen nicht nur zu maritimen Themen aus. |•••



Globale Herausforderungen bewältigen: Schifffahrt ruft zu mehr maritimer Kooperation auf

••• Der Handel über See und eine eigene starke und wettbewerbsfähige Schifffahrt bleiben unverzichtbar für das rohstoffarme Deutschland und das importabhängige Europa. Die künftige Industriepolitik am Schifffahrtsstandort Deutschland muss sich auf diese Notwendigkeit einstellen. Es gilt, die deutsche Schifffahrt stetig zu stärken, unseren Zugang zum Seehandel über eine eigenen Handelsflotte zu sichern, wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen am Standort zu erhalten und damit die eigene Resilienz unseres Wirtschaftssystems insgesamt zu fördern.

In einer Welt, die sich stetig verändert und uns vor neue Herausforderungen stellt, in der geopolitische Spannungslagen, Kriege, Protektionismus und ein fortschreitender Klimawandel unsere Wirtschaft stetig fordern, ist es entscheidender denn je, dass wir in der maritimen Branche Hand in Hand arbeiten – miteinander, nicht gegeneinander. Dass wir gemeinsam die Wettbewerbsfähigkeit unserer deutschen Handelsflotte stärken, und uns nicht gegenseitig immer wieder vor das politische Schieneneisen treten. Denn was heute der deutschen Schifffahrt an internationaler Wettbewerbsfähigkeit genommen wird, fehlt morgen den regional aktiven Häfen, den lokalen Werften und den Zulieferbetrieben in Deutschland.

Gemeinsam können wir die Zukunft unserer maritimen Industrie gestalten und stärken. Das Engagement und die Partnerschaft mit allen Bereichen der maritimen Branchen ist dabei unverzichtbar.

Dr. Martin Kröger, Hauptgeschäftsführer des VDR



**Perspektive.**

Michael Grosse-Brömer (links) im Gespräch mit VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger.

„Hohe Bedeutung für unseren Wohlstand“

| **Interview** | Der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses des Deutschen Bundestags, **Michael Grosse-Brömer**, über den Schifffahrtsstandort Deutschland und die Politik der Ampel-Regierung. Fotos: [offenblende.de/Christoph Wehrer](https://www.offenblende.de/Christoph>Wehrer)

? **Als Abgeordneter mit Wahlkreis Harburg: Welche persönlichen Berührungspunkte zur maritimen Wirtschaft haben Sie?**

Michael Grosse-Brömer: Aus meinem Wahlkreis bin ich vermutlich schneller am Hamburger Hafen als so mancher Hamburger. Sehr viele Menschen aus dem niedersächsischen Landkreis Harburg arbeiten in der maritimen Branche, in Reedereien, im Hafen und in anderen Betrieben, und pendeln täglich in die Hansestadt. Die gesamte maritime Logistik hat bereits als junger Mensch bei mir eine große Faszination ausgelöst. Wer zudem als Wirtschaftspolitiker die hohe Bedeutung der maritimen Wirtschaft für unseren Wohlstand nicht versteht, der sollte dringend sein Fachgebiet wechseln.

? **Wie sehen Sie die künftige Rolle Deutschlands im globalen Handel angesichts der aktuellen wirtschaftlichen Verschiebungen?**

GB: Der internationale Handel hat in Deutschland stets für Wohlstand gesorgt. Es war immer gut, wenn wir in Deutschland Produkte hergestellt haben, die weltweit verkauft wurden. Aufgrund der aktuellen Politik treibt mich aber die Sorge um, ob Deutschland auch in Zukunft noch diese wichtige Rolle im internationalen Handel spielen kann. Wenn wir es als EU nicht schaffen, ein Freihandelsabkommen mit Australien abzuschließen oder aber beispielsweise mit nationalen Alleingängen durch klimapolitische Sektoreitlinien für Exportkredit- und Investitions-

garantien den Export deutscher Technologien und Produkte möglicherweise erschweren, sind das keine guten Nachrichten für deutsche Unternehmen.

? **Die Bedeutung der Schifffahrt für Deutschland hat enorm zugenommen – auch weil Energie über den Seeweg importiert werden muss. Wie lässt sich die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Schifffahrt stärken?**

GB: Im Vorfeld zur Nationalen Maritimen Konferenz haben wir im Juli im Deutschen Bundestag eine große Debatte über die Bedeutung der gesamten maritimen Wirtschaft geführt. Dazu haben wir als CDU/CSU-Fraktion auch einen Antrag eingebracht, mit dem wir 95 Forderungen an die Bundesregierung gestellt haben. Die Frage nach der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Schifffahrt beschäftigt mich als Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses selbstverständlich fortlaufend. Von der Bundesregierung würde ich mir hier deutlich mehr Initiativen wünschen.

? **Lieferkettenproblematik, Rohstoffabhängigkeit, Energieversorgung: Wie wichtig ist es da, dass Deutschland auf eine eigene Schifffahrtsbranche zurückgreifen kann?**

GB: Die Bedeutung der Branche für unsere Volkswirtschaft kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Ganze zwei Drittel des deutschen Außenhandels werden über die Seehäfen abgewickelt. Umso wichtiger ist es, die Seetransportbranche und die heimische Wirtschaft

insgesamt zu stärken, sodass wir auch in Zukunft starke und leistungsfähige Unternehmen in Deutschland haben, die für den weltweiten Handel und damit auch für unseren Wohlstand essenziell sind. Die sinkenden Umschlagszahlen an unseren Häfen machen mir deshalb Sorgen.

? **Worauf kommt es für Sie dabei besonders an?**

GB: Wir dürfen in Deutschland nicht nur permanent die Frage diskutieren, wie wir in Zukunft leben wollen, sondern auch, wovon. Es braucht ein Bekenntnis zum Standort Deutschland für die maritime Wirtschaft und daran anknüpfend die richtige Politik, damit wir Wertschöpfung und Wohlstand auch dauerhaft hier halten können. Dafür ist es aber zunächst notwendig, dass die Bundesregierung die Bedeutung der maritimen Wirtschaft auch wirklich anerkennt. Dass etwa der zuständige Koordinator sich nicht allein auf die maritime Wirtschaft konzentrieren kann, sondern auch noch das große Aufgabengebiet Tourismus mitbearbeiten muss, halte ich für einen Fehler.

? **Wie bewerten Sie den Schifffahrtsstandort Deutschland?**

GB: In Deutschland haben wir in der maritimen Wirtschaft großartige Unternehmen und Betriebe, die zum Teil Technologie- und Weltmarktführer sind. Zur Wahrheit gehört aber auch, dass die Wirtschaft in Deutschland massiv unter Druck steht. Wir befinden uns im wirtschaftlichen Abschwung, haben gleichzeitig eine Spitzenlast bei →



Die maritime Wirtschaft braucht jetzt eine aktive Standortpolitik.

Michael Grosse-Brömer (CDU), Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses des Bundestags

Diskussion. MdB Michael Grosse-Brömer und VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger im Abgeordnetenbüro im Paul-Löbe-Haus.

→ Steuern und Abgaben, viel zu hohe Energiekosten sowie Fachkräftemangel. Unser Land fällt aktuell – vor allem aufgrund falscher Politik – zurück. Auch aus der maritimen Wirtschaft hören wir dazu Alarmsignale.

Als Union haben wir die Ampel deshalb bereits im Sommer dazu aufgefordert, endlich gegenzusteuern und die maritime Wirtschaft mit einer Maßnahmenoffensive zu unterstützen. Es braucht jetzt eine aktive Standortpolitik und die richtigen Rahmenbedingungen, damit die Unternehmen Planungssicherheit haben. Dafür muss sich die Bundesregierung auch mehr als bisher für international einheitliche Wettbewerbsbedingungen einsetzen.

? Wie wichtig sind Handelsabkommen für die deutsche Wirtschaft?

GB: Für uns als Exportnation ist der freie Handel die Basis für den Erhalt von Arbeitsplätzen und unseres Wohlstandes. Unser Land hat daher ein ureigenes Interesse an Freihandelsabkommen, die den Export unserer Produkte in die Welt erleichtern und den Import wichtiger Produkte sicherstellen. Es ist die Aufgabe der Regierung, bestehende wirtschaftliche Beziehungen aus- und neue aufzubauen, um hierdurch auch Lieferketten zu diversifizieren. Was wir nicht brauchen, sind unnötige Erschwernisse für Handelsabkommen wie das ideologische Überfrachten der Verhandlungen mit realitätsfernen und mitunter besserwisserischen Forderungen.

? Gibt es bestimmte Regionen, die der Ausschuss besonders im Blick hat, etwa Namibia oder Chile als aufstrebende Wasserstoffnationen?

GB: Mit Chile oder aber auch mit Neuseeland haben wir erst jüngst Freihandelsabkommen schließen können. Bedau-

erlicherweise sind die Verhandlungen mit Australien vorerst gescheitert. Umso wichtiger ist jetzt, das Mercosur-Abkommen endlich abzuschließen und auch mit Indien und Indonesien wichtige Freihandelsabkommen anzugehen. Moralische Gutmenschenattitüde sollten wir uns dabei sparen, vielmehr sollten wir uns daran orientieren, für unsere Wirtschaft zusätzliche Absatzmärkte zu gewinnen und bestehende Handelshemmnisse zu beseitigen. Das gilt natürlich auch mit Blick auf den notwendigen Import von Wasserstoff sowie den Aufbau von Energiepartnerschaften.



VITA

Michael Grosse-Brömer

- geboren 1960 in Oberhausen
- Jurastudium in Hamburg, Rechtsanwalt in Buchholz/Nordheide
- 2001 – 2009 Notar
- seit 2002 Mitglied des Bundestags
- 2012 bis 2021: Erster Parlamentarischer Geschäftsführer der CDU/CSU-Fraktion
- seit September 2021 Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses

? Wie wichtig ist hier die Zusammenarbeit mit anderen EU-Ländern?

GB: Die großen Herausforderungen unserer Zeit können wir nur mit einer geschlossenen EU und einer abgestimmten internationalen Politik bewältigen. Die EU ist eine starke Gemeinschaft, die für Frieden, Freiheit, Sicherheit und Wohlstand einsteht. Gleichzeitig befinden wir uns als Europäische Union in einem globalen Systemwettbewerb, in dem wir uns mit unseren Werten und unseren Interessen nur behaupten können, wenn wir innerhalb der EU eng mit unseren europäischen Partnern zusammenarbeiten. Für den Abschluss internationaler Handelsabkommen brauchen wir eine starke EU – eine EU, die neben dem Klimaschutz auch die Wirtschaftsentwicklung im Auge behält.

? Wasserstoff, alternative Treibstoffe wie grünes Methanol oder Ammoniak: Der Energietransport auf dem Seeweg wird an Bedeutung gewinnen. Wie soll Deutschland sich hier positionieren?

GB: Ungefähr 70 Prozent unseres Energieaufkommens decken wir in Deutschland durch den Import verschiedener Energieträger auf dem Seeweg. Die deutsche Seeschifffahrt spielt folglich eine zentrale Rolle für die Energieversorgung und die Energiewende. Gerade deshalb braucht es nach meiner Ansicht Maßnahmen zur Stärkung der Schifffahrt und der Häfen, damit diese künftig auch als resiliente und effiziente Energie- und Rohstoffdrehscheibe fungieren können.

Die Potenziale der Energiewende können wir für die nationale Wertschöpfung nutzen. Beispiele hierfür sind Offshore-Windparks, Spezialschiffe und Konverter-Plattformen. Auch beim Thema Wasserstoff brauchen wir mehr Tempo und keine Überregulierung.

? Wie kann die deutsche Schifffahrt nachhaltiger und umweltfreundlicher gestaltet werden, ohne ihre Wettbewerbsfähigkeit einzubüßen?

GB: Für die Defossilisierung der Schifffahrt braucht es pragmatische und vor allem technologieoffene Lösungen. Als Politiker maße ich mir nicht an, heute schon zu wissen, welcher Treibstoff in der Schifffahrt in 30 Jahren mehrheitlich genutzt wird. Die Politik sollte also das Ziel vorgeben, nicht aber den Weg. Es ist zudem unstrittig, dass nur wirtschaftlich erfolgreiche Unternehmen in der Lage sind, den notwendigen Investitionsbedarf zu stemmen.

Klimaschutz und erfolgreiche Wirtschaftspolitik müssen Hand in Hand gehen. Deshalb müssen bei der Umsetzung von europäischen Klimaschutzmaßnahmen auch immer die Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in der internationalen Seeschifffahrt betrachtet werden. Die Schifffahrt endet ohnehin nicht an der Grenze der Europäischen Union. Regularien und Maßnahmen sollten daher, wann immer es möglich ist, nicht nur europäisch, sondern im Sinne

eines fairen internationalen Wettbewerbs über die IMO weltweit vereinbart werden.

? Europa steht kurz vor der nächsten EU-Wahl. Brauchen wir eine neue Industriepolitik in Europa?

GB: Meiner Einschätzung nach hatten wir in der letzten Legislatur in Brüssel eine Kommission, die vorrangig Klimapolitik im Auge hatte. Es wäre schön, wenn die nächste mehr wirtschaftspolitische Schwerpunkte setzen würde. Wünschen würde ich mir zudem, dass wir in Europa zukünftig auf überflüssige Bürokratie verzichten und unsere Unternehmen von nicht notwendigen Belastungen befreien. Innerhalb Europas sollte Deutschland seine Führungsrolle wieder wirksam wahrnehmen.

Hierfür braucht es eine klare Orientierung auf unsere Interessen, die wir mit klugem Verhandlungsgeschick durchsetzen sollten. Als EU sollten wir zudem bestehende Wettbewerbsnachteile innerhalb Europas abbauen und international durchsetzungsstark für unsere Interessen eintreten.

? Wie bewerten Sie die maritime Wirtschaftspolitik der Ampel-Koalition zur Halbzeit?

GB: In der Wirtschaftspolitik verharrt die gesamte Ampel höflich formuliert im Ankündigungsmodus. Das gilt auch für die maritime Wirtschaft. Damit die Potenziale der maritimen Wirtschaft in Deutschland vollumfänglich entfaltet werden können, braucht es die richtigen Rahmenbedingungen.

Die Bundesregierung kommt dabei aber leider nicht über die Zustandsbeschreibung hinaus. Auf die Hafenstrategie warten wir alle immer noch, und selbst wenn sie noch dieses Jahr vorgestellt würde, bedeutet das ja nicht, dass sie auch sofort umgesetzt wird. Eine Schifffahrtsstrategie existiert nicht. Bisher gibt es von der Ampel leider kaum nennenswerte Initiativen, mit der die maritime Wirtschaft unterstützt wird. Anders formuliert: Die Ampel beschreibt zwar den Wind, setzt aber keine Segel.

? Welchen Rat geben Sie der Ampel für die verbleibende Amtszeit?

GB: Es ist besser, nicht zu regieren, als falsch zu regieren. |•••

SYSTEM SOLUTIONS FOR THE FUTURE

OIL MIST DETECTION & CONDITION MONITORING

VISATRON®VN301plus
VISATRON®VN2020
ACCOMOS®
BEAROMOS®
GASMOS®

SCHALLER 
AUTOMATION

OUR PASSION. YOUR SAFETY.

- since 1956 -

www.schaller-automation.com

Ausbilder als Vorbilder

| Ehrung | Die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt hat wieder Ausbilder und Betriebe für ihre überragende Arbeit ausgezeichnet. Die Preisverleihung „**Exzellente Ausbildung 2023**“ fand im Rahmen des 17. Bremer Schifffahrtskongresses statt.

Text: Holger Jäde/Gunther Meyn

Ob an Bord, an der Waterkant oder im Office – qualifizierte Arbeitskräfte bilden die Basis für den international hoch angesehenen Schifffahrtsstandort Deutschland. Damit das auch so bleibt, ist eine konsequente Nachwuchsförderung gefragt. Das gilt erst recht in Zeiten des allgemeinen Fachkräftemangels. „Eine Branche, die nicht ausbildet, hat keine Zukunft.“ Mit diesen Worten eröffnete Christian Bubenzer von der BG-Verkehr die Preisverleihung „Exzellente Ausbildung 2023“. Alle zwei Jahre vergibt die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt (BBS) diese Auszeichnungen für herausragende Leistungen und Verdienste im Bereich der maritimen Ausbildung.

| Engagierte Ausbilder | Als erster Preisträger nahm Tom Rüdiger die Auszeichnung in der Kategorie „Exzellenter Ausbilder/Exzellente Ausbilderin an Bord“ entgegen. Rüdiger verantwortet bei der Hamburger Reederei Fairplay Towage den Bereich Ausbildung. Die Laudatio auf den Geehrten hielt, stellvertretend für die nominierenden Auszubildenden, Fairplay-Azubi Malte Elsässer. In seiner launigen Ansprache lobte er seinen Ausbilder für „die ständige Bereitschaft, sein Wissen an uns weiterzugeben“, und für sein Engagement: „Egal ob an Bord, in der Berufsschule oder zu Hause, ob per WhatsApp-Nachricht oder persönlich an der Tür der Ausbilderkammer: Herr Rüdiger war immer für uns da, wenn wir ihn gebraucht haben.“

Die Auszeichnung „Exzellenter Ausbildungsbetrieb“ ging in diesem Jahr an die Emdener Fährreederei AG Ems. Die Jury würdigte damit die Qualität und Kontinuität in der Ausbildung der Schiffsmechani-

Foto: VDR



EXZELLENTER AUSBILDUNGSBETRIEB

AG EMS

Ausbildung in Küstennähe: Bei der AG EMS, die in diesem Jahr als **Exzellenter Ausbildungsbetrieb** geehrt wurde, lernen aktuell zwölf junge Menschen den Beruf des Schiffsmechanikers. Ihr Arbeitsplatz sind die modernen Fährschiffe im Liniendienst der traditionsreichen Reederei. Auch interne Schulungen stehen bei dem engagierten Ausbildungsbetrieb

auf dem Programm. „Wir sehen die Auszeichnung als Ansporn, uns auch weiterhin für die Ausbildung und den Beruf des Schiffsmechanikers zu engagieren“, sagt Claus Hirsch, Marine Superintendent bei der Reederei. „Dabei stehen wir immer in enger Abstimmung mit der Berufsbildungsstelle und den Seefahrtsschulen – nur das führt am Ende zum Erfolg!“

ker. „Die AG Ems ist ein breit aufgestelltes Schifffahrtsunternehmen, das auf qualifiziertes und motiviertes Personal setzt“, so der stellvertretende Vorsitzende der BBS, Peter Geitmann, in seiner Laudatio. Stellvertretend für die Reederei nahmen Claus Hirsch, Michael Blok und Rafael Kamphuis die Auszeichnung entgegen.

| Engagierte Lehrerin | Für die Auszeichnung „Exzellente Lehrkraft in der maritimen Ausbildung“, die erst zum zweiten Mal vergeben wurde, können die Auszubildenden und Fachschüler Lehrkräfte nominieren. Die Ehrung ging an Silvia Baumgartner von der Berufsbildenden Schule Wesermarsch. Baumgartner ist

verantwortliche Lehrkraft für die Berufsschulklassen der Schiffsmechaniker am Standort Elsfleth. „Diesen Preis hat sie vor allem verdient, weil sie immer mit voller Begeisterung in den Unterricht kommt und ihr Wissen den Schülerinnen und Schülern gekonnt weitergibt. Außerdem ist sie eine liebenswürdige, hilfsbereite und engagierte Lehrerin“, lobten die Zwillingbrüder Marvin und Leon Göken, Schiffsmechaniker-Azubis bei der AG Reederei Norden Frisia, ihre Lehrerin.

„Die Auszeichnungen sollen gleichermaßen als Wertschätzung und als Motivation dienen“, sagte Sabine Zeller, Geschäftsführerin der BBS. Zeller betonte die Bedeutung der dualen Ausbildung als Weg zum Leitenden Ingenieur oder Kapitän und hob ihre Vielseitigkeit hervor. „Das Verständnis für den Gesamtbetrieb Schiff wird in keiner anderen seemännischen Ausbildung so gut gefördert wie während dieser dualen Berufsausbildung.“ |●●●

Preisträger. Michael Blok, Claus Hirsch und Rafael Kamphuis (v.l.) als Vertreter der Reederei AG Ems mit Lehrerin Silvia Baumgartner (Mitte) und Ausbilder Tom Rüdiger von Fairplay Towage (ganz rechts).



EXZELLENTER AUSBILDER AN BORD

Tom Rüdiger

Ausbilder, Motivator, Vorbild und immer ein offenes Ohr für die Auszubildenden – die diesjährige Auszeichnung **Exzellenter Ausbilder/Exzellente Ausbilderin an Bord** ging an Tom Rüdiger. Der 35-Jährige ist Chief Engineer bei der Hamburger Schleppreederei Fairplay und betreut dort seit 2019 die Schiffsmechaniker-Azubis. „Ich sehe die Auszeichnung als Bestätigung in meiner Tätigkeit als Ausbilder und in meiner Herangehensweise, mit Auszubildenden zu arbeiten“, so Rüdiger. Besonders wichtig ist es ihm, dass an der Bekanntheit des Berufsfeldes geschraubt wird. „Ich denke, dass viele junge Menschen die beruflichen Möglichkeiten und unterschiedlichen Jobs im Bereich der Seefahrt noch nicht kennen.“



EXZELLENTLE LEHRKRAFT

Silvia Baumgartner

„Es berührt mich stark, dass ich ausgewählt worden bin“, sagt Silvia Baumgartner von der Berufsbildenden Schule Wesermarsch, die als **Exzellente Lehrkraft in der maritimen Ausbildung** geehrt wurde. „Ich möchte aber betonen, dass es der Jury schwergefallen sein muss, denn ich habe in Elsfleth ein starkes Team, das mich seit Jahren begleitet und bei dem ich mich bedanken möchte.“ Baumgartner unterrichtet seit 2006 am Maritimen



Kompetenzzentrum (Marikom), das den Schülern einen „praxis- bzw. handlungsorientierten Unterricht“ vermittele. „Dazu zählen Übungen im Brandcontainer, MOB-Manöver, Rettung im Schwimmbad, Montage sowie Demontage, Elektropneumatik und Laschen.“ Außerdem lernen die Berufsschüler in Elsfleth Teamgeist und die Verantwortung für die Gruppe. „Das sind ebenso wichtige Skills für das Bordleben“, so Baumgartner.

Rotieren für mehr Effizienz

Die Ankündigung schlug Anfang November große Wellen: Der Luft- und Raumfahrtkonzern Airbus hat drei Schiffe geordert, die Flugzeugteile aus Frankreich zur Endmontage in die USA bringen sollen. Der Clou: Die Frachter, die 2026 in Dienst gestellt werden sollen, bekommen Flettner-Rotoren – senkrecht an Deck stehende Zylinder, die die Windströmung ausnutzen (s. Kasten). Bei einigen deutschen Reedereien sind die cleveren Hilfsaggregate längst im Einsatz.

Jüngstes Beispiel ist Zeaborn: Im September starteten Testfahrten mit dem von der Hamburger Reederei gemanagten Massengutfrachter „TR Lady“, auf dem Rotorsegel-Prototypen von Anemai Marine Technologies installiert sind. Die Projektleitung hat das auf Schiffseffizienz spezialisierte Zeaborn-Tochterunternehmen BestShip übernommen. „Dank der Unterstützung von Kapitän Vladyslav Naidenko während des gesamten Installationsprozesses, der Implementierung der Rotoren während der Jungfernfahrt und der täglichen Berichte konnten wir die Entwicklung dieser neuen Technologie, die zu einer erheblichen Verringerung des Energieverbrauchs führt, verfolgen“, teilt das Unternehmen mit. Die Unterstützung von Kapitän und Besatzung während der Testphase habe sich als sehr wichtig erwiesen.

Das knapp 230 Meter lange Schiff wurde mit drei Rotorsegeln nachgerüstet,

Windenergie nimmt zur Antriebsunterstützung in der Schifffahrt zunehmend Fahrt auf – deutsche Reedereien gehören zu den Pionieren.

Text: Hanns-Stefan Grosch

die jeweils 24 Meter hoch sind und einen Durchmesser von fünf Metern haben. Die drei Rotoren befinden sich zwischen den Luken des Schienensystems, sodass sie sich seitlich bewegen können, um den Hafetrieb zu erleichtern. Während der Fahrt sind sie in der Mittelstellung arretiert. Auf diese Weise entlastet der von den Segeln erzeugte Schub die Hauptmaschine, und reduziert so den Kraftstoffverbrauch.

| Wichtiger Faktor | Die „TR Lady“ gehört dem Schiffsinvestmentunternehmen Tufton. Dessen CEO Andrew Hampson sagt: „Wir und unsere Investoren engagieren uns für die Dekarbonisierung der Schifffahrt und glauben, dass der Windantrieb ein wichtiger Faktor ist, der Tufton hilft, seine Netto-Null-Ziele für 2050 zu erreichen. Wir sind sehr stolz, dass wir diese innovative Anwendung der Dekarbonisierungstechnologie unterstützen konnten.“ Anemai und Tufton sind mit ihrem Konzept für den

2023 Retrofit Project of the Year Award nominiert.

Die Rotortechnik geht auf die Erfindung von Anton Flettner aus den 1920er-Jahren zurück, die nach anfänglichen Erfolgen aber in Vergessenheit geriet – bis 2008, als der Windenergieanlagen-Hersteller Enercon sein „E-Ship 1“ in Dienst stellte, das über vier Flettner-Rotoren verfügt. Es wird seit einigen Jahren von der Reederei Auerbach gemanagt. Seit 2021 ist der Mehrzweckfrachter „Annikabrearen“ der Kollmarer Reederei Rörd Brearen mit einem Flettner-Rotor auf dem Vorschiff unterwegs. Der Rotorzylinder stammt vom Leeraner Unternehmen Eco Flettner und war im Rahmen eines Forschungsprojekts auf der „Fehn Pollux“ erfolgreich getestet worden. Laut Brearen beträgt die erwartete Treibstoffersparnis je nach Windbedingungen zwischen neun und 13 Prozent.

| Gute Erfahrungen | Ebenso wie Brearen ist die Fährreederei Scandlines Projektpartner des „WASP“ (Wind Assisted Ship Propulsion)-Programms, in dessen Rahmen verschiedene Segeltechnologien untersucht werden. Scandlines hat gute Erfahrungen mit dem Flettner-Rotor gemacht.

Nach der „Copenhagen“ (2020) hat die Reederei 2022 auch das Schwesterschiff „Berlin“ mit einem 30 Meter hohen Rotorsegel ausgerüstet. Die Strecke zwischen Rostock im Süden und Gedser im Norden ist nahezu rechtwinklig im Verhältnis zu dem überwiegend aus Westen oder Osten kommenden Wind. Daher seien die Bedingungen für Rotorsegel auf dieser Strecke besonders günstig: Die Treibstoff- bzw. CO₂-Einsparung bei den Ostsee-Hybrid-

Steuerung. Für die Rotorsegel gibt es eine Kontrollstation auf der Brücke. Diese steuert automatisch die Geschwindigkeit und Richtung der Rotorsegel und überwacht die Leistung und den Status des Systems.



Fähren beziffert das Unternehmen auf rund fünf Prozent.

„Ro-Ro-Schiffe, Ro-Pax-Schiffe und Passagierschiffe eignen sich gut für den Windantrieb, da sie vergleichsweise leicht sind, keine sehr hohen Geschwindigkeiten erreichen und in der Regel über die für Segel erforderliche offene Decksfläche verfügen, wobei die Aufbauten oft vorgeklappt sind, sodass es keine Probleme mit der Sichtlinie gibt“, sagt Hasso Hoffmeister, Experte für Windantriebe bei der Klassifikationsgesellschaft DNV.

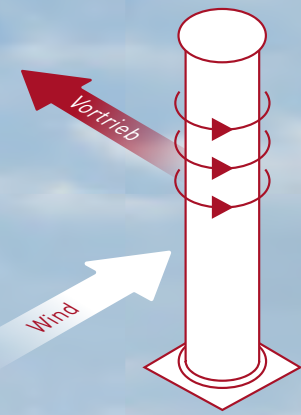
| Weniger Verbrauch | Das gilt auch für den Ro-Ro-Frachter „Canopée“, mit dem Airbus Teile seiner Ariane-Rakete transportiert. Er verfügt zusätzlich zum Maschinenantrieb über vier klappbare Segel, die 2023 installiert wurden. Die rund 30 Me-

ter hohen Segel mit einer Segelfläche von jeweils 363 m² sollen den Treibstoffverbrauch signifikant reduzieren.

Allen praktizierten Lösungen ist gemeinsam, dass sie Wind lediglich zur Unterstützung der Hauptmaschine nutzen. Noch Zukunftsmusik ist dagegen ein Projekt, für das sich eine schwedische Reederei Anfang 2023 gemeinsam mit ihren Partnern eine Neun-Millionen-Euro-Förderung aus dem „Horizon Europe“-Topf gesichert haben: Wenn alles gut geht, soll der geplante windgetriebene Autotransporter „Orcelle Wind“ Ende 2026 oder Anfang 2027 in Fahrt kommen. Doch der Weg dorthin ist noch weit. |•••

DAS PRINZIP

Flettner-Rotoren stehen senkrecht auf Deck und erzeugen durch den sogenannten Magnus-Effekt-Kräfte quer zur Anströmung. Kommt der Wind von der Seite, wird das Schiff in Fahrtrichtung gedrückt. Ändert sich die Windrichtung, werden die Rotoren mithilfe von Elektromotoren anders ausgerichtet, und die Rotationsbewegung wird umgekehrt.



Energiespartechnik. Drei große Rotorsegel sind auf dem Deck der „TR Lady“ installiert. Eine Routing-Software hilft dabei, den Wind optimal zu nutzen.



Durchblick. Gerhard Binder hat die Bulker-Reederei Aug. Bolten durch manchen Sturm gesteuert.

**Deutsche
Reeder
im Porträt**

Der Bewahrer

| Teil 30 | Gerhard Binder
führt Aug. Bolten Wm. Miller's
Nachfolger in siebter Genera-
tion. Die zweitälteste deutsche
Reederei ist nach längerer
Krise jetzt wieder in ruhige-
rem Fahrwasser unterwegs.

Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg

Tradition bedeutet Verantwortung. Wenn die Tradition besonders weit zurückreicht, wächst wohl auch die Verantwortung. Schließlich gilt es zu erhalten, was schon so lange besteht. Im Fall der Reederei Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger sind es 222 Jahre – sie ist damit nach Sloman das älteste Schifffahrtsunternehmen Deutschlands. Für Gerhard Binder, seit mehr als 20 Jahren geschäftsführender Gesellschafter, stand von Anfang an fest: „Ich will nicht der sein, der das Unternehmen in der siebten Generation an die Wand fährt.“

Mission accomplished: Bolten ist zwar – nicht zuletzt infolge der lang andauernden Schifffahrtskrise – deutlich geschrumpft, aber nach Binders Aussage kerngesund. „Es steht zweifelsfrei fest, dass wir überlebt haben“, sagt der 60-jährige Reeder. Geholfen haben die →

→ zwei sehr guten Schifffahrtsjahre 2021/2022, von denen auch das Bulkersegment profitiert hat. Und eine wichtige strategische Entscheidung: die Partnerschaft mit der Schweizer Reederei Nova Marine, die sich an Bolten-Schiffen und der griechischen Shipmanagement-Tochter Lydia Mar beteiligt hat. „Das war ein wichtiger Schritt, um uns aus der Krise zu befreien“, sagt Binder. Mittlerweile sei man schuldenfrei und könne auch wieder an Investitionen denken. Gerade erst hat die Reederei ihre Handysize-Flotte um einen Ultramax-Bulker aufgestockt und kommt damit aktuell auf neun Einheiten. „Ich kann im Moment ganz gut schlafen“, bekennt der Reeder.

| Krisenerprob | Das war nicht immer so: Als Gerhard Binder Anfang der 1990er-Jahre an Bord kommt, steckt die Familienfirma in einer Krise. Es bestimmen im Wesentlichen zwei Männer die Geschicke des maritimen Konglomerats, das seinerzeit neben der Bulk-Reederei Aug. Bolten auch den Hafendienstleister Buss und Anteile an der Fährreederei TT-Line umfasst: Gerhards Vater Dr. Johan Adolf Binder, promovierter Schiffsmaschinenbauer, und der Jurist Dr. Hans H. Killinger.

1994 überträgt Killinger seine Anteile an seinen Sohn Johann, der sich zunächst vor allem um den Bau neuer Lagerhallen bei Buss kümmert, aber auch bei Aug. Bolten mitmisch. Binder Senior, gesundheitlich stark angeschlagen, hat der Energie des 34-jährigen Counterparts zunehmend weniger entgegenzusetzen und regelt ebenfalls seine Nachfolge: Er überträgt Anteile auf eine Firma, deren Gesellschafter seine drei Kinder sind – und einige Jahre später den Rest auf seinen Sohn, der schließlich auch geschäftsführender Gesellschafter wird.

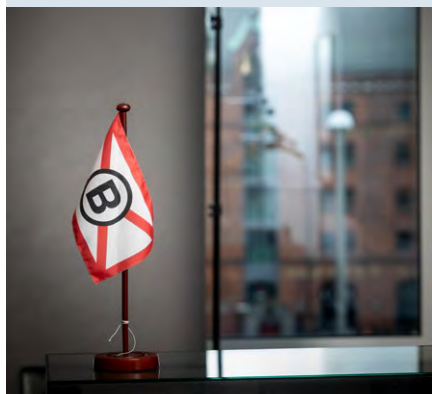
Gerhard Binder hat an der EBS bei Wiesbaden Betriebswirtschaft studiert und steigt zunächst bei der Fährbeteiligung TT-Line ein, bevor er 1999 in die Reederei wechselt. „Ich bin quasi Bulkreeeder auf dem zweiten Bildungsweg.“ Dass er anders als sein Vater kein Ingenieur ist, habe dem Unternehmen nicht geschadet. Denn die wirtschaftlichen Probleme sind gewaltig: Der Strukturwandel im Hafen lässt die Verluste der Logistiksparte wachsen – Massenentlassungen mit kostspieligen Sozialplänen sind die Folge. Das zieht



Aug Bolten Wm. Miller's Nachfolger: die Anfänge

- Gründung 1801 durch den Schotten William Miller (Schiffsmaklerei)
- 1833 wird sein Angestellter August Bolten Teilhaber, 1845 Alleininhaber
- Mitbegründer von Hapag und Hamburg Süd
- 1866 Aufnahme des eigenen Reedereibetriebs
- 1900 wird Adolf Binder, weitläufig mit Bolten verwandt, Miteigentümer
- 1913 Gründung der Baltischen Reederei
- Zweiter Weltkrieg: weitgehender Verlust der Flotte
- 1956 Aufbau einer Flotte, Umzug in den Neubau „Boltenhof“
- 1960 Eintritt von Johan A. Binder und Hans H. Killinger
- 1962 Gründung der Fährreederei TT-Line
- 1971 Zusammenschluss mit Buss (Hafendienstleister)
- 1981 Gründung des Schiffsmangers Lydia Mar (Piräus)
- seit Oktober 1994 Gesellschafter: Johann Killinger und Gerhard Binder

www.aug-bolten.de



zunehmend auch Aug. Bolten in Mitleidenschaft. Überdies sind die Geschäftspartner nicht immer einer Meinung, was die strategische Ausrichtung des Unternehmens betrifft. Schließlich übernimmt Johann Killinger die krisengeschüttelte Hafensparte, deren Liegenschaften er später gewinnbringend veräußern kann.

Gerhard Binder kümmert sich schwerpunktmäßig um die Reederei, doch das ist wegen der Mehrheitsverhältnisse nicht immer ein leichtes Unterfangen: Anfang 2000 verfügen Killinger auf der einen und Binder mit seinen beiden Schwestern auf der anderen Seite über jeweils 40 Prozent, der Rest verteilt sich auf den Versicherer Iduna und zwei Buss-Familienmitglieder. Als die Iduna mit der Dortmunder Signal fusioniert, stellen die Westfalen das Thema Schifffahrt auf den Prüfstand. Für die Beteiligung an Bolten, aber vor allem für das kapitalintensive Engagement bei der TT-Line werden langfristige Käufer gesucht.

| Manövrierfähig | Aug. Bolten hat Anfang der 2000er-Jahre zahlreiche Handysize-Bulker aus zweiter Hand erworben, in den Boomjahren bis 2007 wächst die Flotte auf rund 20 Einheiten. Doch dann stürzt der Banken-Crash 2008 die Weltwirtschaft und damit auch die Schifffahrt in eine tiefe Krise. Das Unternehmen konzentriert sich auf sein Kerngeschäft und gibt Ende 2012 die Anteile an der Fährreederei TT-Line an die finanzstärkeren Mitgesellschafter Arend Oetker und Bernhard Termühlen ab. Damit endet nach 50 Jahren das prestigeträchtige Bolten-Engagement bei der TT-Line – ein tiefer Einschnitt. „Ich bin froh, dass das mein Vater nicht mehr erleben musste“, sagt der Sohn – Johan Binder war 2009 nach langer Krankheit gestorben.

Die Schifffahrtskrise dauert rund zwölf Jahre – und hat für Schifffahrtsunternehmen gravierende Folgen. Neben der Nachfrageflaute ist vor allem der Rückzug der Banken aus der Schiffsfinanzierung eine enorme Herausforderung: „Es war in diesen Zeiten unendlich schwierig, Schiffe umzufinanzieren“, sagt Binder. Wenn Banken ihre Darlehen an renditehungrige Hedgefonds weiterreichen, verschärft das die Situation noch. Die Bolten-Flotte schrumpft. Als Johann Killinger mit seiner eigenen Container-Reederei Buss Shipping Finanzbedarf hat, verkauft er zwölf Prozent seines Bolten-Anteils an Gerhard

Binder, der damit seit 2013 Mehrheitsgesellschafter ist. Ein wichtiger Schritt: „Ich wollte in der Krise frei manövrieren können.“ Die ist da noch nicht zu Ende, zumal noch Einheiten im Zulauf sind. Die Familie Termühlen sichert sich einige Schiffe aus dem Handysize-Pool von Bolten – und bildet alsbald mit ehemaligen Bolten-Pool-Partnern den neuen Befrachtungspool TMA Bulk, was das Geschäft für die Traditionsreederei nicht gerade erleichtert. „Zwischen 2016 und 2020 sind mir eine Menge grauer Haare gewachsen“, erzählt Binder. Doch andererseits sei er auch viel resilienter geworden.

| Vorsichtig optimistisch | Nach zwei exzellenten Schifffahrtsjahren und dem erfolgreichen Deal mit Nova Marine war der Überfall Russlands auf die Ukraine ein Schock – mit direkten Folgen für das Unternehmen: Die 180 Meter lange „Bolten Ithaki“ liegt seit Kriegsbeginn in der ukrainischen Hafenstadt Mykolajiw fest. „Eine Rumpfmannschaft von vier Seeleuten kümmert sich um das Schiff“, berichtet Binder. Es gelang, den Rest der Crew in Sicherheit zu bringen. Da das Schiff schon mehr als ein Jahr nicht verfügbar ist, gilt es mittlerweile als Totalverlust – aber der Versicherer ziert sich noch.

Alles in allem blickt Binder nun mit einigem Optimismus nach vorn. An den Märkten ist wieder Normalität eingezogen – ein „flaues Bulker-Jahr“, aber die Raten decken die Kosten. Zugleich stehen Herausforderungen wie die Dekarbonisierung der Schifffahrt auf der Agenda. „Wir schauen genau, welche Lösung sich beim Brennstoff herauskristallisiert.“ Klar sei aber auch, dass das Massengutsegment eher nicht an der Spitze der Bewegung marschiere. „Die Containerlinien sind mit ihren Fahrplänen wie Busse, wir wie Taxis: Bulker fahren dahin, wo der Kunde will – und das sind oft kleinere und entlegene Häfen“, erklärt Binder. Es werde wohl noch dauern, bis auch dort die Versorgung mit alternativen Treibstoffen gewährleistet ist.

In der Zwischenzeit setzt die Reederei eher vorsichtig auf moderne, verbrauchsoptimierte Schiffe aus zweiter Hand. „Mein Bedarf an Schifffahrtskrisen ist gedeckt. Ich würde mich zurzeit nicht trauen, Neubauten zu bestellen – schon gar nicht mit einem zurzeit noch schwer einschätzbaren Treibstoff wie Methanol

oder Ammoniak.“ Nicht zuletzt bei der Ausgestaltung der maritimen Energiewende komme es auf eine starke Interessenvertretung wie den Verband Deutscher Reeder an, sagt Binder. Sein Vater war von 1989 bis 1990 VDR-Präsident, bevor die Krankheit ihn ausbremste. Gerhard Binder selbst ist Vorsitzender des lokalen Verbands Hamburger Rheder, dessen Geschäfte der VDR mitbesorgt.

| Naturverbunden | Wenn er Abstand vom Schifffahrtsgeschäft braucht, geht der passionierte Jäger in den Wald. Biologie war in der Schule sein Lieblingsfach, Förster ein Berufswunsch, der unerfüllt blieb. Aber die Leidenschaft für die Natur hat Binder sich erhalten: „Mir ist es wichtiger, in der Morgendämmerung durchs Fernglas zu schauen, als mit reichlich Beute nach Hause zu kommen.“ Dafür, für sein sportliches Hobby Skifahren und seine Familie nimmt er sich Zeit. Das Tagesgeschäft besorgt Geschäftsführer Gregory de Ruiter, der seit

sieben Jahren an Bord ist. „Sein einziger Nachteil ist, dass er genauso alt ist wie ich“, sagt Binder schmunzelnd.

Mittelfristig muss er eine Nachfolgeregelung finden – auch für sich. Denn seine Kinder sind erst 13. Zwar mache der Reederberuf wieder Spaß, „mit 75 will ich hier aber nicht mehr sitzen“. Zumal nicht ausgemacht ist, dass auch die achte Generation Interesse an der Schifffahrt hat. Das Ziel ist deshalb eine Konstruktion mit einem Interimsmanagement, die den Bestand des Unternehmens auch dann sichert, wenn die Kinder nicht operativ tätig werden wollen. Den „subtilen Druck“, Reeder zu werden, den er selbst in seiner Jugend verspürt hat, will er auf sie jedenfalls nicht ausüben.

Der Einstieg in ein Familienunternehmen könne zwar zur Belastung werden, sei aber auch eine große Chance und eröffne große Freiheitsgrade und Möglichkeiten zur Gestaltung. Und Verantwortung, die aus der Tradition erwächst. ■■■



Gerhard Binder,
geschäftsführender Gesellschafter
Aug. Bolten

| MARKTBERICHT |

Aussichten für die Schifffahrt positiv

••• Der IWF erwartet laut der aktuellen Oktober-Ausgabe seines World Economic Outlook für 2024 ein globales Wirtschaftswachstum von 2,9 Prozent. Die Prognose liegt damit 0,1 Prozentpunkte unter dem für 2023 erwarteten Wachstum und ebenfalls 0,1 Prozentpunkte unter der Juli-Prognose für 2024. Wachstumsmotoren werden der Prognose zufolge vor allem die großen Schwellenländer Indien (6,2 Prozent) und China (4,2 Prozent) sein.

Für die Eurozone sind die Wachstumsaussichten dagegen deutlich geringer. Nach gerade einmal 0,7 Prozent im laufenden Jahr wird für 2024 weiterhin ein schwaches Wachstum erwartet (1,2 Prozent). Insbesondere die deutsche Wirtschaft, die unter den Ländern der Eurozone besonders stark vom Stopp der russischen Erdgaslieferungen betroffen ist, entwickelt sich schwach (-0,5 Prozent 2023 und +0,9 Prozent 2024).

Inflationsdruck in der Eurozone lässt spürbar nach

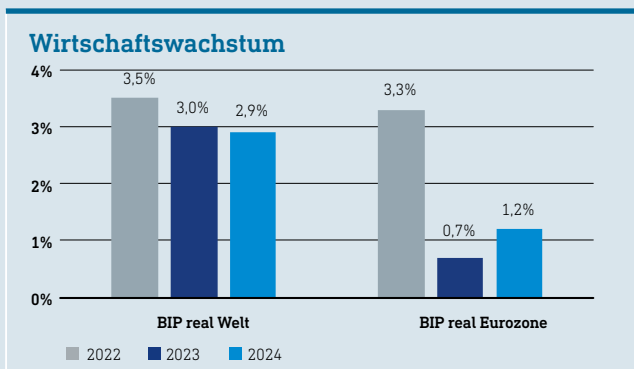
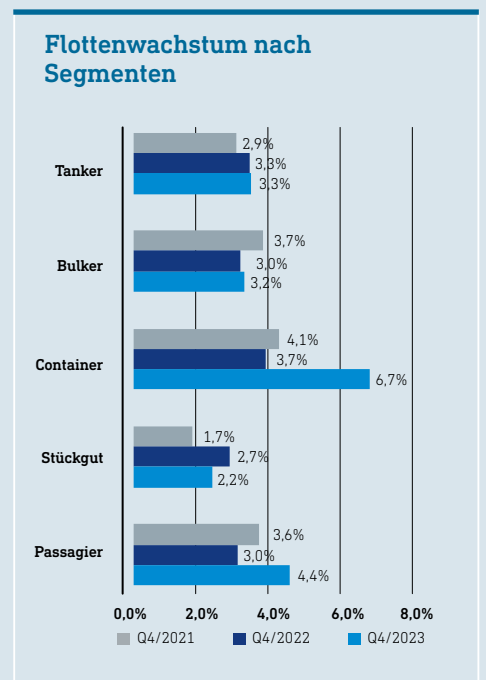
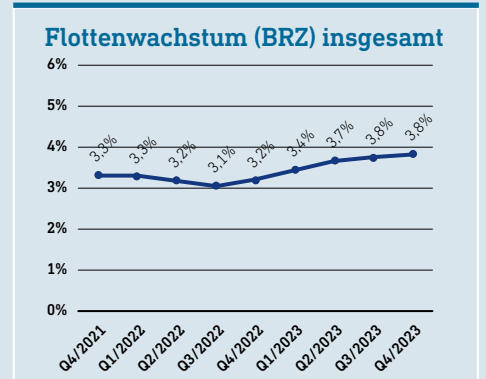
Gute Nachrichten gibt es dagegen bei der Inflation in der Eurozone. Nach vorläufigen Daten lag diese im November 2022 bei nur 2,4 Prozent und somit nahe der Zielmarke der EZB von zwei Prozent, was der Notenbank gegebenenfalls bald Spielraum für Zinssenkungen eröffnet. Maßgeblich für diese Entwicklung waren die Energiekosten, die gegenüber dem Vorjahr deutlich gesunken sind; aber auch bei anderen Waren geht die Inflation zurück.

Seehandel wächst stärker als erwartet

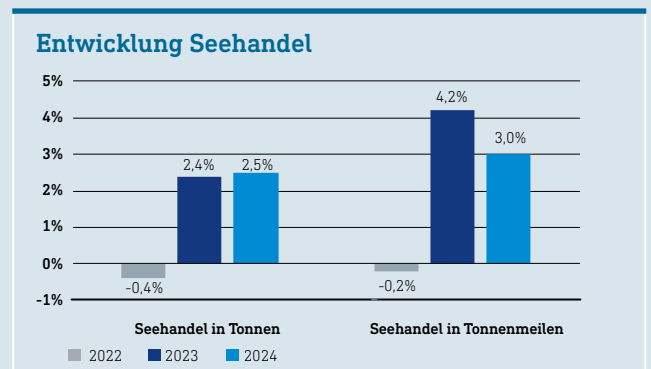
Der Seehandel wird, in Tonnenmeilen gemessen, nach der aktuellen Projektion von Clarksons Research 2023 insgesamt um 4,2 Prozent wachsen – und damit deutlich stärker, als noch im März prognostiziert (2,9 Prozent). Hierzu hat sowohl das höhere Ladungsaufkommen in Tonnen beigetragen als auch die deutlich gestiegenen durchschnittlichen Distanzen. Hintergrund sind vor allem die Sanktionen der EU gegen Russland, die dazu geführt haben, dass russische Ölexporte aus der Ostsee nun vorwiegend nach Übersee gehen und gleichzeitig über nordeuropäische EU-Häfen mehr Öl aus Übersee importiert wird.

Flottenwachstum weiter hoch

Das hohe Ordervolumen der Containerreedereien in den Jahren 2021 und 2022, in denen Rekordraten erwirtschaftet wurden, treibt aktuell das Flottenwachstum an. Zum Anfang des 4. Quartals wuchs die Welthandelsflotte über alle Segmente gegenüber dem Vorjahr um 3,8 Prozent, die Containerflotte sogar um 6,7 Prozent. Bei Tankern und Bulkern liegt das Wachstum bei 3,3 bzw. 3,2 Prozent und damit auf einem ähnlichen Niveau wie 2022. In der Passagierschifffahrt hat sich das Volumen der Auslieferungen 2023 gegenüber 2022 deutlich von 3,0 Prozent auf 4,4 Prozent erhöht. Einzig im Stückgutsegment ging das Flottenwachstum zurück und erreichte nur noch 2,2 Prozent.



Quelle: ISL auf Basis von IMF World Economic Outlook, Oktober 2023



Quelle: Clarksons Research, Shipping Review & Outlook, September 2023

DIE LAGE DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT IM ÜBERBLICK

ANTEIL AN DEUTSCHER FLOTTE



CONTAINERSCHIFFE

Nachfrage bleibt hinter Flottenwachstum zurück

Der weltweite Containerverkehr hat sich im Jahresverlauf 2023 langsam von der Schwäche zu Jahresbeginn erholt. Der saisonbereinigte RWI/ISL-Containerindex stieg von 119,9 Punkten im Februar auf 125,0 Punkte im Oktober. Er liegt damit jedoch immer noch unter den Höchstwerten, die 2022 erreicht wurden.

In Europa zeigt sich dagegen ein ganz anderes Bild. Seit dem russischen Angriff auf die Ukraine im Februar 2022 ist der Containerumschlag der nord-europäischen Häfen rückläufig und lag zwischenzeitlich sogar unter dem Jahresdurchschnitt 2015. Auch in Südeuropa hat sich ein negativer Trend eingestellt.

Containerflotte wächst kräftig

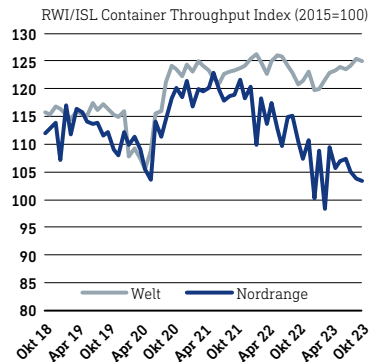
Die hohen Gewinne, die die Reedereien 2021 und 2022 realisieren konnten, haben zu einer Welle an Neubestellungen geführt, die nun nach und nach abgeliefert werden. Allein zwischen Oktober 2022 und Oktober 2023 wuchs die Flotte um 6,7 Prozent. Das hohe Flottenwachstum drückt auf die Raten, die fast wieder auf das Niveau gefallen sind, auf dem sie vor dem Nachfrageaufschwung lagen.

Die Auftragsbücher der Werften zeigen ein gemischtes Bild. Die Zahl der bestellten Schiffe stieg zwar leicht gegenüber dem Vorquartal, jedoch sank die durchschnittliche TEU-Kapazität im Orderbuch und somit auch dessen Kapazität in Relation zur Flotte. Mit 28 Prozent ist dieses Verhältnis jedoch weiterhin außergewöhnlich hoch, sodass auch in den kommenden Quartalen mit einem hohen Wachstum der Containerflotte zu rechnen ist.

Reedereien in Kauflaune
Der Liquiditätsschub der Jahre 2021 und 2022 wurde jedoch nicht nur in neuen Schiffsraum investiert, sondern zum Teil auch in Zukäufe in anderen Sparten. Ein bekanntes Beispiel dafür ist der geplante Kauf von 49,9 Prozent der HHLA durch die Reederei MSC. Auch Hapag-Lloyd hat mit dem Kauf des chilenischen Terminalbetreibers SAAM Ports sein Engagement im Umschlaggeschäft erhöht.

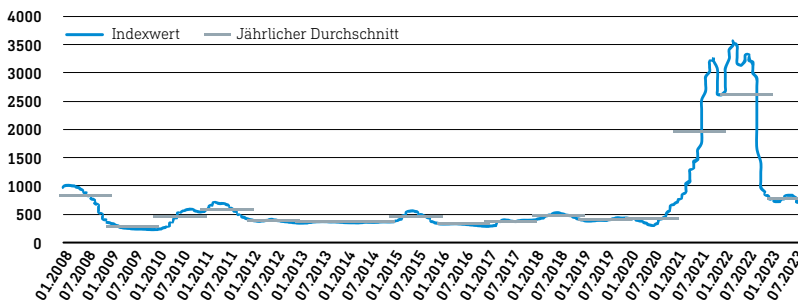
Im August hatte Hapag-Lloyd außerdem Interesse an der Reederei Hyundai Merchant Marine (HMM) gezeigt, ist aber

Containerumschlag



inzwischen nicht mehr unter den Bietern. CMA CGM wiederum hat im Herbst 2022 einen mit 1,5 Milliarden Euro dotierten Fonds namens „PULSE“ zur Reduktion von Treibhausgasemissionen ins Leben gerufen. Aus dem Fonds sollen unter anderem Investitionen in alternative Schiffsantriebe und die Produktion entsprechender Treibstoffe finanziert werden.

Entwicklung Charraten (New ConTex)



Quelle: ISL auf Basis von Verein Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. (VHBS), November 2023; ISL auf Basis von Clarksons Research, Oktober 2023



6.016 ↑



4.530 ↑



14,2 →



902 ↑



28% ↓



532 ↓



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@freireedereiinspektoren.com
Web www.freireedereiinspektoren.com

ANTEIL AN
DEUTSCHER FLOTTE

10% 9%

TANKER

Sanktionen sorgen für anhaltend hohes Ratenniveau

Die veränderten Handelsstrukturen durch den weitgehenden Stopp russischer Ölimporte in die EU stützen nach wie vor den Tankermarkt. Durch die längeren durchschnittlichen Distanzen im Seetransport stieg die Nachfrage nach Tonnage schneller als der Seehandel, was zu höheren Raten im Tankermarkt führte. Besonders dynamisch entwickelte sich der Markt für LNG-Schiffe, da ein Teil des russischen Pipeline-Gases durch LNG-Importe ersetzt werden muss.

Gegenüber dem Vorquartal wuchs die Flotte um 2,5 Prozent, der Auftragsbestand der Werften um satte 11,5 Prozent. Das Orderbuch erreichte zu Beginn des vierten Quartals über alle Segmente zehn Prozent in Relation zur Flotte, wobei LNG-Tanker mit 52 Prozent hervorstechen. Die hohe Investitionsbereitschaft der Reedereien in diesem Segment zeigt, dass sie noch über mehrere Jahre mit hohen Einnahmen aus dem LNG-Seetransport rechnen. Das

Verschrottungspotenzial ist bei einem Durchschnittsalter der LNG-Flotte von 10,8 Jahren begrenzt.

Auch im Rohöltankersegment zog die Zahl der Bestellungen an, sodass das Orderbuch von 84 auf 109 Einheiten anwuchs. Auch dieses Flottensegment ist mit 13,2 Jahren noch vergleichsweise jung. Dieses Segment ist auf den Transport von Rohöl ausgerichtet, dessen Verbrauch aufgrund der Klimaziele eigentlich deutlich reduziert werden sollte.

17.557

45.900

17,4

1.143

10%

ANTEIL AN
DEUTSCHER FLOTTE

11% 20%

BULKER

Orderbuch im Massengutsegment wächst weiter

Der Markt für trockene Massengüter wie Getreide, Kohle und Erz zeigt sich insgesamt stabil. Auf den starken Aufschwung des Seehandels 2021 folgte zwar 2022 ein leichter Rückgang, jedoch deuten aktuelle Zahlen von Clarksons Research darauf hin, dass 2023 ein Wachstum des Seehandels – gemessen in Tonnen – von 3,1 Prozent erreicht wird.

Wie bei Öl und Ölprodukten zeigen sich insbesondere im Seetransport von Kohle die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs. Der Ausfall der Importe von Pipe-

linegas aus Russland wurde in Europa teilweise durch zusätzliche Kohleimporte kompensiert, während gleichzeitig die Importe russischer Kohle zurückgefahren wurden. Dadurch nahmen auch bei den trockenen Massengütern die durchschnittlichen Distanzen zu, sodass für 2023 ein Wachstum der Nachfrage nach Transportkapazität um 3,7 Prozent erwartet wird.

Belastet wird der Seetransport trockener Massengüter aktuell durch die Immobilienkrise in China, die auch

die dortige Stahlproduktion und somit auch die Importe von Kohle und Eisenerz belastet.

Die Zahl der Schiffe, die im dritten Quartal verschrottet wurden, überstieg zwar die Zahl der Ablieferungen, jedoch waren die abgelieferten Einheiten im Durchschnitt deutlich größer, sodass die Kapazität der Bulker-Flotte leicht zunahm. Der Auftragsbestand der Werften stieg innerhalb eines Quartals deutlich um 9,0 Prozent (Anzahl der Schiffe) bzw. 10,3 Prozent (Tonnage in dwt).

13.574

70.300

13,0

1.002

8%

LEGENDE

- Anteil nach Schiffen in %
- Anzahl Schiffe in der Flotte (>= 300 BRZ)
- Durchschnittl. Kapazität/Tonnage (DWT/BRZ)
- Durchschnittliche Kapazität (TEU)
- Anteil nach BRZ
- Durchschnittsalter in Jahren
- Anzahl Schiffe im Orderbuch
- Kapazität Orderbuch in Relation zur Flotte
- Ratenniveauentwicklung (Index oder US\$)

ANTEIL AN
DEUTSCHER FLOTTE



33%



10%

STÜCKGUTFRACHTER

Wachstum der Stückgutflotte zieht an

••• Die Ordertätigkeit hat in allen Bereichen der Stückgutflotte (konventionelle Stückgutfrachter, Autotransporter, Ro-Ro-Schiffe und sogar bei der tendenziell schrumpfenden Reeferflotte, also den Kühlschiffen) zugenommen.

Anfang Oktober 2023 hatten Werften weltweit 779 Bestellungen in ihren Auftragsbüchern, darunter 387 Mehrzweckfrachter, 174 Spezialschiffe und 166 Autotransporter. Ein besonders kräftiges Flottenwachstum ist in den kommenden

Jahren im Segment der Autotransporter zu erwarten. Damit bestätigt sich der Trend der vergangenen Quartale. Das Verhältnis von Orderbuch zu Flotte erreichte hier im Oktober fast 30 Prozent in dem mit 15,9 Jahren jüngsten Teilsegment der Stückgutflotte. Auch bei den Spezialschiffen liegt der Wert mit 16 Prozent über dem Durchschnitt.

Das kleinste und mit einem Durchschnittsalter von 33,0 Jahren älteste Segment ist die Reefer-Flotte. Eine weitere

Besonderheit ist, dass diese Schiffe oft im Auftrag von Fruchthandelsgesellschaften gebaut und von Tochtergesellschaften bereedert werden. Der Trend zur Containerisierung der Reefer-Transporte zeigt sich jedoch auch hier. Zwar sollen weltweit 16 weitere Reefer-Schiffe gebaut werden und somit vier mehr als noch im Juli, jedoch sind dies in Relation zur Kapazität der Bestandsflotte gerade einmal sechs Prozent. Auch die Fruchthändler setzen inzwischen auf Reefer-Containerschiffe.



18.658



6.930



24,1



779



11%



ANTEIL AN
DEUTSCHER FLOTTE



7,5%



6%

PASSAGIERSCHIFFE

Kreuzfahrtsektor erholt sich langsam

••• Nachdem sich das Passagieraufkommen im Fährverkehr bereits 2022 wieder deutlich erholt hatte, zieht im laufenden Jahr auch das Kreuzfahrtsegment wieder spürbar an. In Europas größtem Kreuzfahrthafen Barcelona stieg das Passagieraufkommen bis Oktober um mehr als

50 Prozent und erreichte damit knapp drei Viertel des Aufkommens im gleichen Zeitraum 2019. Der Kreuzfahrtverband Clia erwartet auch für Deutschland 2023 ein Marktniveau in der Nähe der Vor-Corona-Zeit. Das Orderbuch nahm zwar durch Ablieferungen ab, jedoch waren

auch wieder Neubestellungen zu verzeichnen.

Insgesamt ist in den kommenden Jahren mit einem weiteren Wachstum der Passagierflotte zu rechnen, jedoch ist das Verhältnis von Orderbuch zu Flotte weiter rückläufig.



5.556



8.820



24,7



224



15%



Institut für
Seeverkehrswirtschaft
und Logistik



www.isl.org

Als Institut für angewandte Forschung schließt das ISL die Lücke zwischen Grundlagenforschung und Industrie. In seinem Kompetenzbereich „Maritime Markets“ unterstützt das ISL Unternehmen und öffentliche Einrichtungen u. a. mit Markt- und Wettbewerbsanalysen, Umschlagprognosen und Untersuchungen zur maritimen Wertschöpfung und Beschäftigung. Die ISL-Publikationen „Shipping Statistics Yearbook“ und „Shipping Statistics and Market Review“ geben einen detaillierten Einblick in die maritime Wirtschaft und deren Teilmärkte.

Autoren: Dr. Sönke Maatsch, maatsch@isl.org, Dieter Stockmann, stockmann@isl.org

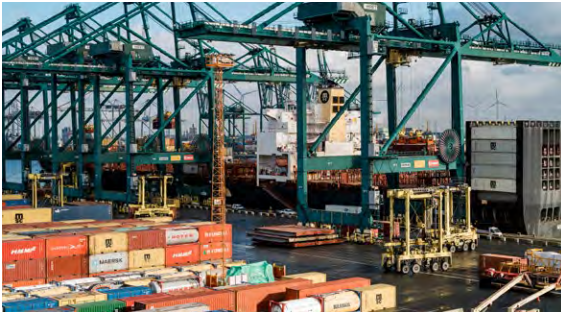


Foto: Port of Antwerp Bruges

Umschlag. Fast sieben Prozent weniger Container.

Antwerpens Hafen schwächelt

••• Nach neun Monaten belief sich der Gesamtumschlag des Hafens Antwerpen-Brügge auf 204,4 Millionen Tonnen – ein Rückgang von sechs Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Besonders stark war das Minus mit 18,7 Prozent bei Stückgut und mit 14,6 Prozent bei Massengut. Die Anzahl der umgeschlagenen Standardcontainer (TEU) ging um 6,8 Prozent auf 9,5 Millionen zurück, flüssige Ladung kam auf 66 Millionen Tonnen und verlor damit 2,9 Prozent. Dagegen nahm die Anzahl der verschifften Autos um 9,5 Prozent auf mehr als 2,8 Millionen Stück zu. Insgesamt liefen 15.316 Seeschiffe und 133 Passagierschiffe den Doppelhafen an. Hafenchef Jacques Vandermeiren betonte, dass Antwerpen-Brügge innerhalb der Nordrange Marktanteile dazugewonnen habe.

www.portofantwerpbruges.com

Suezkanal mit massiver Preiserhöhung

••• Die für die Verwaltung des Suezkanals zuständige ägyptische Behörde hat kräftige Preiserhöhungen angekündigt. Die Abgaben für Schiffe sollen von Mitte Januar an um 15 Prozent steigen, teilte die SCA mit. Schätzungen zufolge laufen acht bis neun Prozent des deutschen Warenhandels (Im- und Exporte) über die künstliche Wasserstraße. Der Kanal ist für Ägypten ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Allein im November betrug der Umsatz mit 2.264 Schiffen knapp 855 Millionen Dollar.

www.suezcanal.gov.eg

Passage. Der Kanal ist rund 194 Kilometer lang.



Foto: Nina – stock.adobe.com

Foto: Oldendorff Carriers

Testfahrt: 300 Meter langer Oldendorff-Frachter mit Bio-Sprit unterwegs

••• Der brasilianische Rohstoffriese Vale hat in Zusammenarbeit mit der Lübecker Reederei Oldendorff Carriers Biokraftstoff auf einem Massengutschiff getestet. Der Versuch fand auf einem Oldendorff-Schiff statt, das mit einer vollen Ladung Eisenerz von Brasilien nach Asien fuhr. Die 2016 gebaute „Hinrich Oldendorff“ (209.113 dwt Tragfähigkeit) bunkerte den Biokraftstoff Mitte Oktober in Singapur auf der Ballastreife nach Brasilien. Das Schiff lud dann Ende November am Guaiba Island Terminal das Eisenerz von Vale und verbrauchte den Biokraftstoff auf der Fahrt von Brasilien nach Asien. Der an Bord befindliche Biokraftstoff B24 ist eine Mischung aus etwa 24 Prozent Altspeiseöl pflanzlichen Ursprungs (286 Tonnen) und Heizöl. Das gelieferte Produkt entspricht der Richtlinie der Europäischen Union für

erneuerbare Energien (EU RED) und ist von International Sustainability & Carbon Certification (ISCC) zertifiziert. Die erwartete Einsparung von CO₂-Äquivalenten beträgt etwa 18 Prozent oder 784 Tonnen. Oldendorff Carriers hat in der Vergangenheit bereits Versuche mit Biokraftstoff auf kleineren Schiffen und auf kürzeren Fahrten durchgeführt, aber dies ist die erste vollständige Fahrt auf einer Newcastlemax. „Wir freuen uns darauf, gemeinsam mit Vale weitere Möglichkeiten zu prüfen, um die Schifffahrts- und Bergbauindustrie dabei voranzubringen, ihre Nachhaltigkeitsziele zu erreichen“, sagt Oldendorff-CEO Patrick Hutchins.

www.oldendorff.com



Nachhaltigkeit.

Die „Hinrich Oldendorff“ nutzt zu einem Viertel Altspeiseöl.



Digitalisierung. Hapag-Lloyd-Chef Habben Jansen (links) mit Verkehrsminister Wissing.

Hapag-Lloyd mit intelligenter Containerflotte

●●● Hapag-Lloyd hat Ende Oktober die Installation des 700.00. Tracking-Geräts gefeiert – ein wichtiger Moment auf dem Weg des Unternehmens zur größten intelligenten Containerflotte der Welt. Der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, brachte das Jubiläums-Tracking-Gerät in Hamburg persönlich an einem Container an. „Solche Fortschritte kommen nicht nur der Schifffahrt zugute, sie stärken den Innovationsstandort Deutschland“, so Wissing. Der Vor-

standsvorsitzende von Hapag-Lloyd, Rolf Habben Jansen, betonte die Mission des Unternehmens: „Wir sind stolz darauf, bei der Digitalisierung der Containerschifffahrt eine Vorreiterrolle einzunehmen. Mit unserem Projekt ‘Smart Container Fleet’ wollen wir die Branche verändern und neue Standards für Transparenz in der Lieferkette und im Kundenservice setzen.“ Bis 2024 sollen 1,6 Millionen Container mit Tracking-Geräten ausgestattet werden. www.hlag.com

Foto: Hapag-Lloyd AG/Roland Michels

Schwertgutfrachter bestellt

●●● Im Schwergut- und Mehrzwecksegment kommt es verstärkt zu Neubestellungen. So haben die Leeraner Krey Schifffahrt und die Hamburger Reederei Auerbach jeweils zwei Einheiten mit 12.500 tdw Tragfähigkeit und 500 Tonnen Kranhebekapazität bestellt. Die chinesische Werft Taizhou Sanfu soll die Schiffe ab 2025 ausliefern. Dem Vernehmen nach beträgt der Stückpreis knapp 30 Millionen Dollar. Die Schiffe sind „Methanol ready“, also für den Einsatz von Methanol als Treibstoff vorbereitet. Das Schiffssegment hat Nachholbedarf: Das Auftragsbuch der Schwergut-Mehrzweckfrachter beläuft sich auf nur rund vier Prozent der aktuellen Flotte (Containerschifffahrt: 28 Prozent). Die Hamburger Reederei MACS wurde unterdessen auf dem Secondhand-Markt fündig und erwarb die 2011 gebaute „AAL Mars“, die künftig „Lilac Roller“ heißt.



Investment. Die Neubauten verfügen über moderne Antriebstechnologie.

Foto: marco - stock.adobe.com



FRS verkauft ihre Tochter FRS Iberia

●●● Die international tätige Fährreederei FRS mit Sitz in Flensburg trennt sich von ihrer Tochtergesellschaft FRS Iberia. Künftig werden die Fährlinien zwischen Spanien und Marokko mit zuletzt jährlich rund 1,9 Millionen Passagieren von der dänischen Reederei DFDS betrieben. Die FRS will

nun ihr nationales und internationales Geschäft in anderen Regionen ausbauen. FRS Iberia wurde im Jahr 2000 gegründet und ist heute die einzige Fährgesellschaft, die alle Häfen in der Straße von Gibraltar anläuft. Die 750 Mitarbeiter der FRS Iberia werden von DFDS übernommen. www.frs.world

Katamaran.

Der „Levante Jet“ fährt künftig für die Reederei DFDS.

Foto: FRS



DIRECT CREWING
AGENTUR: FÖRSTER-HUANG GMBH

DIRECT CREWING
MARITIME EXPERTS YOU CAN RELY ON

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand

Telefon 04503 - 70 26 60 - 0
Fax 04503 - 70 62 60 - 15
E-Mail info@DirectCrewing.com
Web www.DirectCrewing.com

Das Hauptstadt Schiff

| **Extraklasse** | Das neue Hapag-Lloyd-Flaggschiff „Berlin Express“ setzt Maßstäbe – auch in Sachen Zukunftsfähigkeit und Effizienz.





Tauffahrt. Die neue „Berlin Express“ auf dem Weg in den Hamburger Hafen.

Es war ein symbolträchtiger Akt am Vortag des Tags der Deutschen Einheit, der dieses Jahr turnusmäßig von der Hansestadt Hamburg ausgerichtet wurde: Hapag-Lloyd hat Anfang Oktober das erste Schiff seiner neuen Hamburg Express-Klasse, die „Berlin Express“, offiziell in die Flotte aufgenommen. Im Beisein von rund 300 Gästen aus Wirtschaft und Politik vollzog Taufpatin Elke Büdenbender, die Frau von Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier, die feierliche Schiffs-Taufe am Containerterminal Burchardkai im Hamburger Hafen. Zu den Gästen zählten Hamburgs Erster Bürgermeister Peter

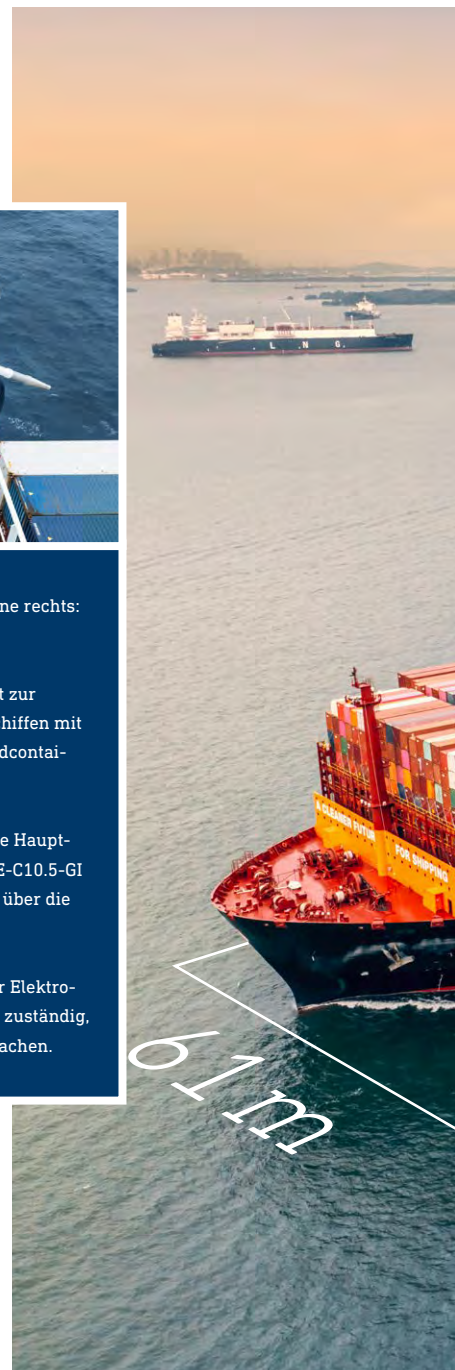


▲ **Crew.** Die Besatzung zählt 27 Seeleute. Vorne rechts: Kapitän Michael Kowitz.

► **Containerriesen.** Die „Berlin Express“ gehört zur Hamburg-Express-Klasse, die aus zwölf Schiffen mit einer Kapazität von jeweils 23.660 Standardcontainern (TEU) bestehen wird.

◀ **Meilenstein.** Ende September 2022 wird die Hauptmaschine vom Typ Hyundai-MAN 11G95ME-C10.5-GI x 1-set eingesetzt. Sie treibt mit 58.270 kW über die Propellerwelle den Propeller an..

▼ **Technologie.** Roque Mendoza, Ingenieur für Elektrotechnik (links), und sein Kollege sind dafür zuständig, das komplexe Sicherheitssystem zu überwachen.



Tschentscher und Daniel Günther, Ministerpräsident von Schleswig-Holstein.

| Ziel Klimaneutralität | Mit der Hamburg Express-Klasse markiert Hapag-Lloyd den Beginn einer neuen Ära für seine Flotte. Insgesamt werden zwölf hochmoderne Großcontainerschiffe bis 2025 in Dienst gestellt. Damit leisten sie einen wichtigen Beitrag, die gesamte Hapag-Lloyd Flotte bis 2045 klimaneutral zu betreiben. Dank ihrer wegweisenden Dual-Fuel-Technologie können sie zukünftig auch mit nicht-fossilen Brennstoffen wie Bio-Methan oder e-Methan nahezu ohne CO₂-Emissionen betrieben werden.

Fotos: Hapag-Lloyd AG



Dimension. Fast so breit wie das Brandenburger Tor (62,5 Meter) und länger, als der Berliner Fernsehturm hoch ist (368 Meter): Der moderne Containerfrachter bereichert seine Namensgeberin, Deutschlands Hauptstadt Berlin, um eine weitere Attraktion.

„Bei jeder Diskussion, die wir führen, bei jedem Container, den wir bewegen, müssen wir das Klima im Blick haben. Es reicht nicht mehr aus, Waren sicher und schnell von A nach B zu transportieren, sondern es muss auch klimafreundlich sein“, sagt Richard von Berlepsch, Managing Director Fleet bei Hapag-Lloyd. „Das Schiffsmanagement ist viel komplexer geworden, weil wir gleichzeitig unsere Verantwortung für den Schutz unserer Umwelt sehen.“ Klimaneutralität anzustreben sei ein strategisches Ziel des Unternehmens. Dieses Ziel müsse beim Management jedes einzelnen der 258 Schiffe berücksichtigt werden.

Vorerst wird bei den neuen Schiffen Flüssiggas (LNG) verwendet, mit dem sich die CO₂-Emissionen um bis zu 25 Prozent und Rußemissionen um 95 Prozent reduzieren lassen. Außerdem tragen fortschrittliche Bauteile wie ein optimierter Schiffsrumpf und ein hocheffizienter Propeller dazu bei, den Kraftstoffverbrauch und die Treibhausgasemissionen zu reduzieren.

Die neue Antriebstechnik erfordert spezielles Know-how. Deshalb wird die Crew seit 2022 regelmäßig geschult. „Hapag-Lloyd hat ein spezielles Training, ‚Fit for LNG‘ entwickeln lassen, um sicherzustellen, dass unsere Dual-Fuel-Schiffe mit Besatzungen bemannt werden, die die

neue Technik und deren Anforderungen wollen, kennen und annehmen“, sagt Silke Lehmköster, Senior Director Fleet Management. Bis 2024 werden alle europäischen Seeleute in einem wöchentlichen Training in Hamburg den „Gas-Schein“ machen können, der sie für die Arbeit mit LNG im Schiffsbetrieb qualifiziert. Alle außereuropäischen Kollegen und Kolleginnen werden von externen Partnern ausgebildet.

„Mit der neuen Hamburg-Express-Klasse steht bei Hapag-Lloyd eine →



„Die Schiffe dieser Klasse leisten einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des Schifffahrtsstandorts.“

Rolf Habben Jansen,
Vorstandsvorsitzender der Hapag-Lloyd AG



▲ **Sympathie.** Kapitän Michael Kowitz mit Deutschlands „First Lady“ Elke Bündenbender, der Taufpatin der „Berlin Express“.

◀ **Stolz.** Hapag-Lloyd-Aufsichtsratschef Michael Behrendt (links) und der Vorstandsvorsitzende Rolf Habben Jansen freuen sich über den wichtigen Meilenstein fürs Unternehmen.

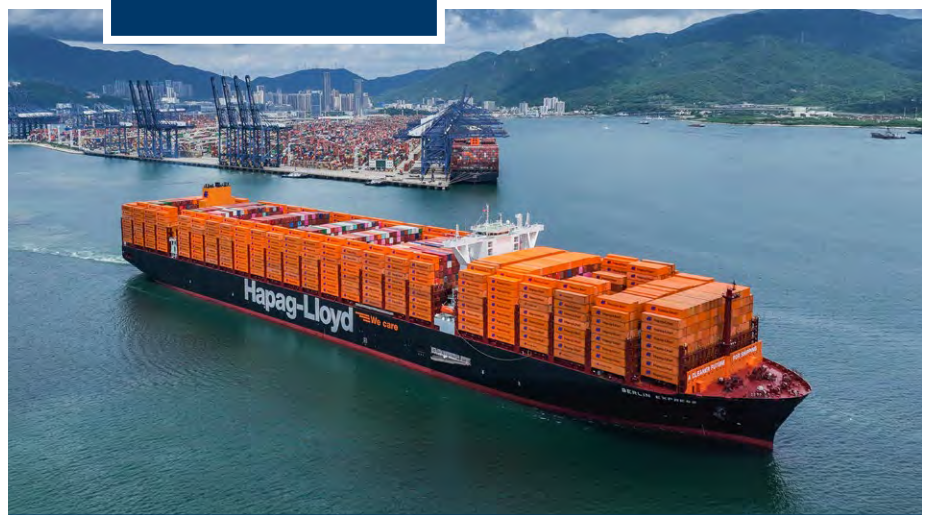
▼ **Statement.** Dank geschickter Platzierung vieler konzern-eigener Stahlboxen glänzt das neue Schiff bei der Tauffahrt in den klassischen Hapag-Lloyd-Farben.

ist für mich ein wichtiges Thema – gerade in meinem Job“, sagt etwa die Zweite Offizierin Lara Marie Habedank. Mit der Bestellung der zwölf Neubauten mit Dual-Fuel-Antrieb sei Hapag-Lloyd dieser Verantwortung für eine saubere Zukunft nachgekommen.

Gebaut wurde die „Berlin Express“ auf der Hanwha Ocean Werft in Südkorea. Mit einer Länge von fast 400 Metern und einer Kapazität von 23.660 TEU ist sie das größte Frachtschiff, das jemals unter deutscher Flagge gefahren ist. Die Containerschiffe der Hamburg Express-Klasse werden ausschließlich die ladungsintensive Fernost-Route zwischen Asien und Europa befahren. |●●●

→ „Zeitenwende an“, sagt Hapag-Lloyd-Vorstandschef Rolf Habben Jansen. „Mit den hocheffizienten Schiffen lassen sich Emissionen sofort und sehr deutlich reduzieren. Gleichzeitig sind sie ein wichtiger Baustein unserer Strategie, die Dekarbonisierung Schritt für Schritt voranzutreiben. Alle Schiffe dieser Klasse werden unter deutscher Flagge fahren und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des Schifffahrtsstandorts Deutschland.“ Die Schiffe sicherten den weltweiten Warenaustausch und stünden für Innovation, digitale Technologie und Nachhaltigkeit.

| **Prinzip Verantwortung** | Auch die Besatzungsmitglieder sind sehr angetan von dem neuen Schiff: „Nachhaltigkeit



Fotos: Hapag-Lloyd AG



Flugversuche. Auf seiner Harburger Testplattform perfektioniert das Fraunhofer CML den schnellen Batteriewechsel.

Autonome Plattform

| Technologie | Ein kombiniertes System aus Über- und Unterwasserrobotern ermöglicht künftig unbemannte Rumpfsinspektionen.

Schiffe und deren Einsatzgebiete umspannen den gesamten Globus – und ihr dauerhafter Betrieb benötigt eine zuverlässige Wartung. Dies geschieht regelmäßig im Rahmen turnusgemäßer Schiffsinspektionen. Dabei kommt immer häufiger moderne, ferngesteuerte Robotertechnik zum Einsatz. Das Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML in Hamburg hat sich auf die Entwicklung solcher Assistenzsysteme spezialisiert. Vor Kurzem erst haben die Forscher die Integration des selbst entwickelten Unmanned Surface Vehicle (USV) „SeaLion“ und eines Unmanned Aerial System (UAS) weiter verbessert. Dabei gelang es ihnen, die große Reichweite und lange Missionsdauer vom USV mit der Geschwindigkeit und Flexibilität von UAS zu kombinieren. Das Projekt ist Teil des von der EU geförderten RAPID*-Systems.

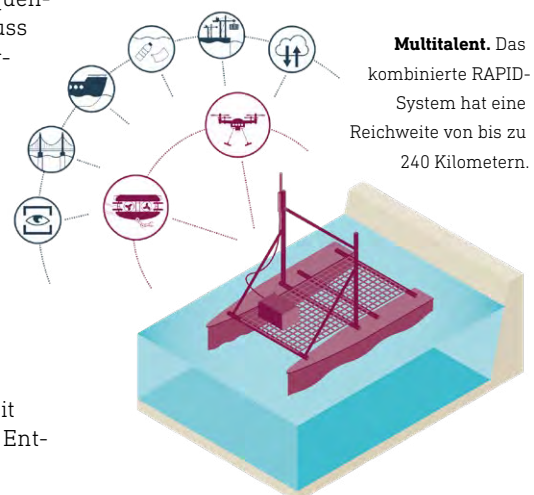
Ziel ist es, die Transitzeit der Flugdrohne zu reduzieren und gleichzeitig die Flugdauer vor Ort zu erhöhen. Dazu wurde ein Battery Hot Swap (BHS) System entwi-

ckelt. Das BHS ermöglicht das Starten und Landen eines UAS auf der 2,5 Meter langen „SeaLion“ – einem selbst entwickelten autonomen Oberflächenfahrzeug (ASV), das als „Mutterschiff“ fungiert.

| Fliegender Wechsel | Highlight des Systems ist das schnelle Wechseln der Batterien der Drohne. Dieser erfolgt innerhalb von nur drei Minuten. Durch den sequenziellen Wechsel der zwei Batterien muss die Drohne nicht ausgeschaltet werden. Dies ermöglicht kontinuierliche Messkampagnen mit einem Vielfachen an Flugzeit.

Die Batteriewechsel wurden im Hamburger Hafen unter realen Bedingungen erprobt. Während der Testkampagne konnte eine Schleuse anhand von hochauflösenden Fotos rekonstruiert sowie Risse und deren Ausbreitung über die Zeit dokumentiert werden. „Das System hat somit seine Einsatzfähigkeit bewiesen und kann nun in weitere Ent-

wicklungen des CML eingebunden werden“, erklärt Vincent Schneider, Projektleiter in der Abteilung Sea Traffic and Nautical Solutions beim CML. „In Kombination mit SeaLion und dessen Sensorsuite lassen sich künftig kombinierte Über- und Unterwasserinspektionen von Schiffen im Hafen oder auf Reede durchführen.“ Dazu wird das Ensemble aus Sensorik, BHS und Flugdrohne zum Einsatzort transportiert. Die Flugdrohne kann aus der Luft hochauflösende Fotos oder dreidimensionale Lidarscans machen, während das ASV die Wasseroberfläche erfasst und mit hochauflösenden Sonaraufnahmen unter Wasser das Bild komplettiert. „Somit lassen sich ganzheitliche Remote-Inspektionen von Schiffsrümpfen durchführen, um Schäden zu beurteilen und Trockendockaufenthalte zu vermeiden oder zu reduzieren“, so Schneider. |●●●





Traumkulisse. Zwei – noch konventionell betriebene – Kraftpakete von Fairplay Towage vor der Elbphilharmonie.

Fairplay Towage will in den kommenden Jahren Schlepper in ihre Flotte im Hamburger Hafen integrieren, die mit Wasserstoff betrieben werden können. Herzstück ist ein Dual-Fuel-Motor, der auch mit Marinediesel läuft. „Wir möchten die erste Schleppreederei in Deutschland sein, die ihre Dienste mit so einem nachhaltigen Konzept anbietet“, sagt Andree Hessling, Head of Newbuild & Innovation bei der Fairplay Towage Group.

Grundsätzlich unterscheidet sich der Motor von einem konventionellen Motor gleicher Leistungsklasse unwesentlich, reduziert aber im Betrieb in hohem Maße unerwünschte Emissionen wie Kohlendioxid, Kohlenwasserstoffe und Stickoxide. Im Anforderungsprofil gebe es keine Einschränkungen, betont Hessling: „Er muss und wird das Gleiche können wie ein konventionell betriebener Schlepper. Wir können ihn beispielsweise auch als Feuerlöschschlepper an LNG- und anderen Produkt-Terminals sowie zum Eskortieren und Eisfreihalten des Hafens einsetzen.“

| Auftrag ausgeschrieben | Um den Einsatz von wasserstoffbetriebenen Schleppern zu ermöglichen, muss auch die entsprechende Infrastruktur für die Be- und Entladung bereitstehen. Die Mabanaf-Gruppe, Lieferant von Schiffskraftstoffen und Betreiber von Tanklagern im Hamburger Hafen, will ihr Angebot an Schiffskraftstoffen um Wasserstoff ergänzen und auch Fairplay mit dem sauberen Treibstoff versorgen. „Die Vereinbarung mit Fairplay Towage ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Realisierung einer klimaneutralen Schifffahrt im Hamburger Hafen, und wir sind stolz darauf, gemeinsam an der Dekarbonisierung der Branche zu arbeiten“,

Sauber am Zug

| Investition | Die Schleppreederei Fairplay setzt in Hamburg künftig auch auf Wasserstoff. Text: Hanns-Stefan Grosch



Zukunft. Grüner Wasserstoff aus erneuerbarer Energieerzeugung.

sagt Volker Ebeling, Senior Vice President New Energy, Supply & Infrastructure bei Mabanaf. Das Unternehmen hat im November 2022 angekündigt, ein Ammoniak-Importterminal im Hamburger Hafen zu bauen – der erste Schritt zum Aufbau von New Energy Gate, einem Terminal für nachhaltige Wasserstoffprodukte, das für Hamburg den Import von großen Mengen klimafreundlicher Energie ermöglicht.

Unterdessen hat Fairplay einen Auftrag über „bis zu sechs Seeschiffassistentenschlepper, ausgestattet mit einem innovativen Zweistoffmotor auf Wasserstoff und Marine Diesel und Abgasnachbehandlung für den nahezu emissionslosen Einsatz in deutschen Nord- und Ostseehäfen“ ausge-

schrieben, deren Auslieferung ab Mitte 2025 erfolgen soll.

Die Fairplay Towage Gruppe ist eine führende europäische Schleppreederei mit Hauptsitz in Hamburg. Mit ihren Schlepp- und Festmacherdiensten bedienen sie rund 30 europäische Häfen. Die extrem leistungsstarken Schlepper sind in den Häfen unverzichtbar, um große Schiffe wie zum Beispiel Containerfrachter an die Kaimauern zu bringen.

Die Fairplay-Flotte von 105 Schleppern gewährleistet darüber hinaus Bergungs-, Küstenschutz- und Unfallbekämpfungsleistungen für die nationale und europäische Hochsee- und Küstenschifffahrt. ■■■



Transformation unterstützen!

| Position | Der Vorsitzende des Europa-Ausschusses des Bundestags fordert Investitionen in den Klimaschutz und strategische Souveränität.

Foto: Paul Bohnert



PROFIL

Dr. Anton Hofreiter

- geboren 1970 in München
- Studium der Biologie, Promotion
- seit 1986 Mitglied bei Bündnis 90/Die Grünen
- ab 2005 Mitglied des Deutschen Bundestags
- 2011 bis 2013 Vorsitzender des Verkehrsausschusses
- 2013 bis 2021 Fraktionsvorsitzender
- seit 2021 Vorsitzender des Ausschusses für die Angelegenheiten der Europäischen Union

1 | Herr Hofreiter, im kommenden Juni sind EU-Wahlen. Was erwarten Sie sich in der neuen EU-Legislaturperiode im Bereich der Schifffahrtspolitik?

Die Erreichung der Pariser Klimaziele wird weiterhin unser Maßstab sein. Das ist kein Selbstzweck, sondern dient dem Schutz unserer natürlichen Lebensgrundlagen. Die EU-Kommission hat in dieser Legislatur mit dem Programm „Fit For 55“ wichtige Weichen gestellt. Wir wollen, dass die Schifffahrt klimaneutral wird, und dafür aus fos-

silien und biogenen Brennstoffen aussteigen. Deshalb unterstützen wir die Produktion nachhaltiger Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien, zum Beispiel E-Kerosin. Für Häfen setzen wir auf den schnellen Aufbau einer klimaneutralen Versorgung. Gleichzeitig sollen Arbeitsplätze und Wettbewerbsfähigkeit erhalten bleiben.

2 | Die Einbeziehung der Schifffahrt in den EU-Emissionshandel startet am 1.1.2024. Der Großteil der Erlöse aus dem ETS fließt in die nationalen Haushalte. Gleichzeitig wird die technologische Transformation zur Klimaneutralität die Branche Milliarden kosten. Wie kommen Staat und Wirtschaft hier zusammen?

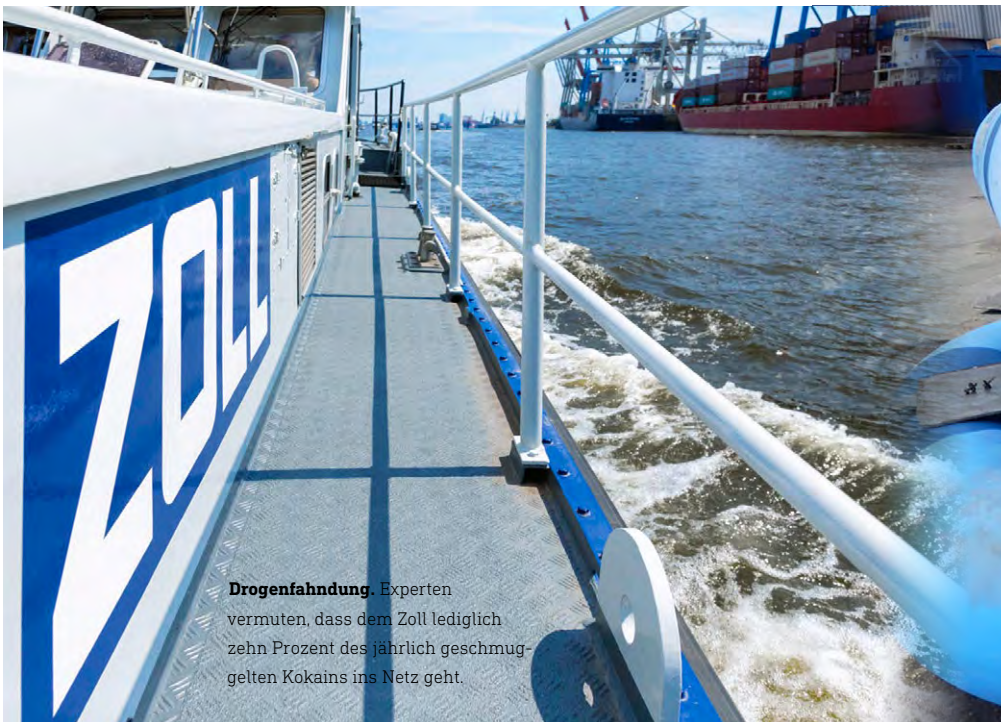
Der Staat muss die Wirtschaft bei der Transformation hin zur Klimaneutralität unterstützen und ihr die nötigen Brücken bauen. Dafür müssen auf nationaler und europäischer Ebene ausreichend Mittel zur Verfügung gestellt werden. Insbesondere nach

dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts muss die Bundesregierung sicherstellen, dass unser Land handlungsfähig bleibt und die notwendigen Weichenstellungen für die Zukunft stellen kann.

3 | 90 Prozent der Waren werden über See transportiert. Die Schifffahrt ist für die EU und auch Deutschland sicherheitskritischer Verkehrsträger, denn sie sichert die Versorgung der Bevölkerung auch im Krisenfall. Warum wird die Schifffahrt sowohl politisch als auch gesellschaftlich im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern dennoch so wenig wahrgenommen?

Ich glaube, das hat einen simplen Grund. Der Transport von Gütern erzeugt öffentliche Aufmerksamkeit nur, wenn er nicht funktioniert. Solange alles läuft, sind alle zufrieden. Als sich im Zuge der Coronapandemie die Container in chinesischen Häfen stapelten, haben wir aber erfahren müssen, wie abhängig wir in Europa von autoritären Regimen und ihren politischen Entscheidun-

gen sind. Gerade im Bereich der Schifffahrt spielt China eine entscheidende Rolle. Ich halte es daher für äußerst bedenklich, strategische Infrastruktur wie Häfen an chinesische Staatskonzerne zu veräußern. Wir müssen als Europäische Union strategisch souverän werden, das heißt unsere Risiken streuen, um nicht erpressbar zu werden.



Drogenfahndung. Experten vermuten, dass dem Zoll lediglich zehn Prozent des jährlich geschmuggelten Kokains ins Netz geht.

Verhängnisvolle Fracht

| Kriminalität | Wie Reeder und Hafenwirtschaft dem boomenden Drogenschmuggel übers Meer den Kampf ansagen. Text: Gunther Meyn

Crime-Themen ziehen immer: „Drogen-Drehkreuz Hamburg: So schlimm ist es wirklich!“, titelte das *Hamburger Abendblatt* Ende Oktober reißerisch. Die Zahlen sind durchaus spektakulär. Über Deutschlands größten Seehafen wird mittlerweile Kokain im Wert von schätzungsweise 16 Milliarden Euro jährlich gehandelt, berichtete die norddeutsche Tageszeitung. Tendenz stark steigend.

Das geht aus dem „Online World Drug Report 2023“ der UNO hervor. Kokain gilt als Partydroge und wird aus den Blättern der Kokapflanze gewonnen. Aus Ländern wie Mexiko und Brasilien schmuggeln mächtige und global vernetzte Mafia-Kartelle das „weiße Gold“ in den Rest der Welt – vorzugsweise auf dem Seeweg. Immer häufiger wird die illegale Fracht in Containern versteckt und erreicht so über die üblichen Handelsrouten ihre Zielhäfen in den Abnehmerregionen. „Für die Reedereien und ihre Bordbesatzungen stellt der rasant expandierende Kokainhandel

ein wachsendes Problem dar“, erklärt Tilo Wallrabenstein, Mitglied der Geschäftsleitung und Rechtsexperte beim Verband Deutscher Reeder (VDR).

| Inhaftierte Seeleute | Leider kommt es immer wieder vor, dass Crewmitglieder zu Unrecht verdächtigt und sogar über längere Zeiträume ohne ein faires Verfahren inhaftiert werden. Besonders erschütternd war der Fall des polnischen Kapitäns Andrzej Lasota, der nach einem Drogenfund auf seinem Schiff ganze 592 Tage in mexikanischer Haft einsaß – ohne Beweise, ohne Anhörung (siehe DS 03/2021). Trotz Intervention seines Arbeitgebers, der Reederei Intership (eine Tochter der Hartmann-Gruppe), und diplomatischer Bemühungen auf höchster politischer Ebene musste Lasota, der unter den menschenunwürdigen Haftbedingungen schwer erkrankte und beinahe gestorben wäre, lange auf seinen Prozess warten. Erst im März 2021 kam es zur Gerichtsverhandlung, bei



Drogenhund. Mit ihren feinen Nasen können die Tiere sogar aus der abgasaugten Containerinnenluft Rauschgift erschnüffeln.

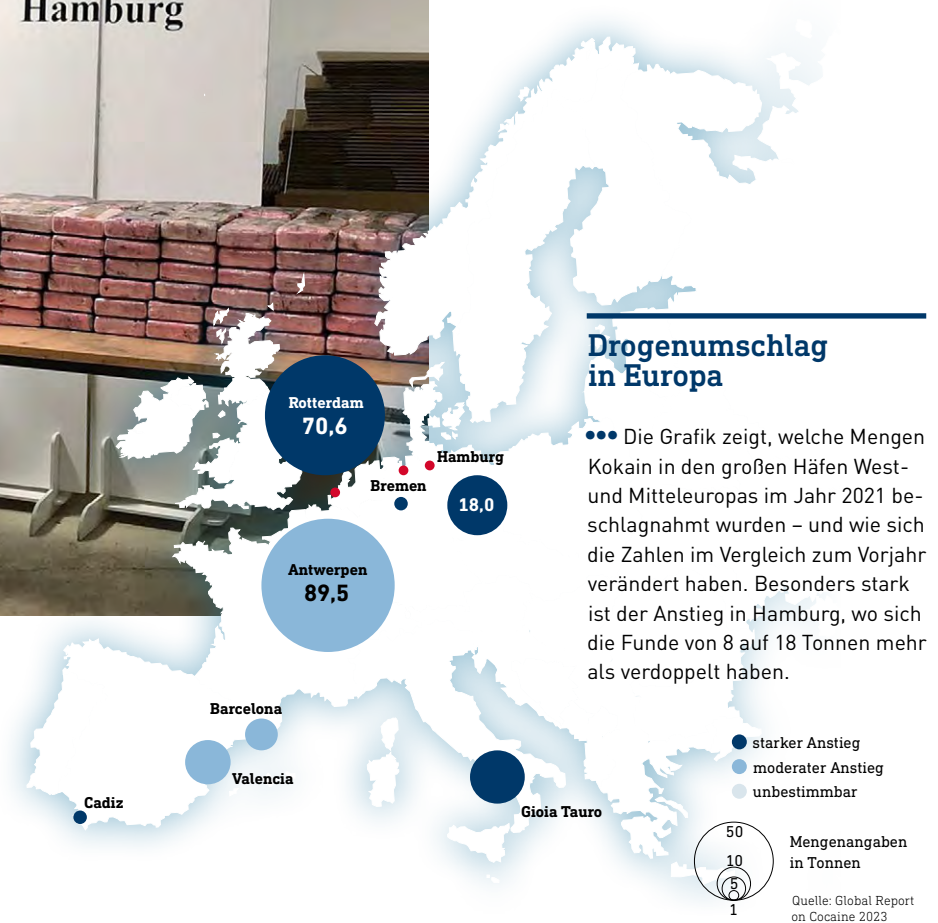
der der unbescholtene und hoch angesehene Kapitän für unschuldig erklärt wurde. „Der Fall zeigt, dass Seeleute als beschuldigte ausländische Bürger oft rechtlich benachteiligt werden.“

Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) fordert deshalb in ihren Richtlinien zur Behandlung von Seeleuten, die einer Straftat verdächtigt sind, einen fairen Umgang mit den Betroffenen. Den Verdächtigten sollen ein zügiges und faires Verfahren, ein Rechtsbeistand und würdige Haftbedingungen gewährt werden.

In der Vergangenheit gab es allerdings auch einige Fälle, bei denen Mitarbeiter von Reedereien und Seeleute tatsächlich in kriminelle Handlungen verwickelt waren. So arbeiteten bei der Schweizer Linienreederei MSC zahlreiche Angestellte über



Drogenfund. Kokainblöcke beim Hamburger Zoll. Drogen werden häufig auch aufwendig an Bord versteckt. Der Hamburger Zoll etwa fand Crystal Meth in einer Maschine zur Wasseraufbereitung (links).



Drogenumschlag in Europa

Die Grafik zeigt, welche Mengen Kokain in den großen Häfen West- und Mitteleuropas im Jahr 2021 beschlagnahmt wurden – und wie sich die Zahlen im Vergleich zum Vorjahr verändert haben. Besonders stark ist der Anstieg in Hamburg, wo sich die Funde von 8 auf 18 Tonnen mehr als verdoppelt haben.

Jahre verdeckt als Kokainschmuggler und verdoppelten so locker ihr Jahresgehalt. Das Rauschgift wurde teilweise in spektakulären Aktionen mit Schnellbooten auf Containerschiffe gebracht. Die verurteilten Crewmitglieder stammten zumeist aus Montenegro und kooperierten – teils unter Androhung von Gewalt – mit der örtlichen Balkan-Mafia. Inzwischen hat die Reederei ihre Anti-Drogen-Anstrengungen erheblich verschärft. Dies gilt aufgrund der sich verschärfenden Problematik mittlerweile für alle großen Linienreedereien.

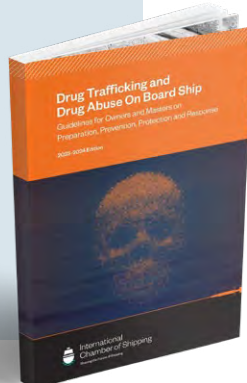
| Globale Herausforderung | Angesichts einer international gehandelten Drogenmenge im Marktwert von rund 426 Milliarden Dollar können die Schiffsbetreiber und ihre Crews den hochgradig organisierten Mafiastrukturen allein nur wenig entgegenset-

zen. Am effektivsten lässt sich der Rauschmittel-Import an den Drogen-Einfallstoren, sprich den internationalen Seehäfen, bekämpfen. Rotterdam und Antwerpen etwa gelten traditionell als wichtigste Kokain-Umschlagplätze Nordeuropas. In den Niederlanden und in Belgien ist der Arm der Drogenmafia besonders lang – und brutal. Spektakuläre Auftragsmorde an investigativen Journalisten und unliebsamen Politikern sorgten hier international für Aufsehen. Belgiens früherer Justizminister Vincent van Quickenborne musste vor der Drogenmafia gar in ein Geheimversteck fliehen. Doch seit in den beiden Häfen der Fahndungsdruck steigt, nehmen die Drogenkartelle verstärkt deutsche Häfen ins Visier. Anfang Juli 2023 stellten Spezialkräfte der Polizei im Hamburger Hafen zehn Tonnen Kokain sicher. Es war einer der größten Funde, die in Europa gemacht wurden. Auch Berichte über bestochene Terminalmitarbeiter, die als „Innentäter“ einen Zugang zu den Drogencontainern aus Südamerika ermöglichen, häufen sich.

„Die Elbmetropole als Drogenumschlagshafen – diese Problematik betrifft die gesamte Schifffahrtsbranche und muss gemeinsam angegangen werden“, sagt VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger. Der Reederverband hat deshalb gemeinsam mit dem Schiffsmaklerverband und großen Schifffahrtsunternehmen am ersten Hamburger Hafensicherheitsgipfel teilgenommen. Zusammen mit Sicherheitsbehörden sowie Vertretern der Hafenwirtschaft einigte man sich dabei auf die Gründung der „Allianz Sicherer Hafen Hamburg“, um den Kampf gegen den Drogeneinfuhrschmuggel konsequent zu vertiefen. „Darüber hinaus streben wir die Entwicklung und Intensivierung zusätzlicher präventiver und repressiver Maßnahmen zur Eindämmung der illegalen Drogeneinfuhr an. Hierfür bündeln wir unsere Kompetenzen und das hohe Know-how aller Partner“, heißt es in der gemeinsamen Erklärung. „Wir werden den Drogenschmuggel zwar niemals ganz verhindern können. Doch wir können den Händlern ihr kriminelles Geschäft mit wirksamen Gegenmaßnahmen spürbar erschweren“, so VDR-Chef Kröger.

Fachpublikation

Der Ratgeber „Drug Trafficking and Drug Abuse On Board Ship“, herausgegeben von der International Chamber of Shipping (ICS), hat Leitlinien für den Kampf gegen den internationalen Drogenhandel entwickelt.





Seestücke. Beeindruckende maritime Gemälde aus drei Jahrhunderten.

Sonderausstellung „Spiegel der Welt“

••• Zum ersten Mal in der Geschichte des Internationalen Maritimen Museums Hamburg kommt eine epochenübergreifende Auswahl besonders qualitativvoller Seestücke aus der Sammlung des Gründers Peter Tamm zusammen. Die zum Teil noch nie ausgestellten Werke sollen die Vielfalt

der Sammlung sowie den Facettenreichtum der Marinemalerei erfahrbar machen. Die Ausstellung beginnt im 17. Jahrhundert der Niederlande – der Wiege der Seestücke. Die Exponate vermitteln das Wechselspiel von Kunst- und Weltgeschichte über drei Jahrhunderte hinweg, bis ins späte

19. Jahrhundert, als die Marinemalerei den Anschluss an die avantgardistischen Entwicklungen verliert, der Mensch nicht mehr im Fokus steht und die Seestücke als autonome Gattung ihren eigenen Weg gehen. Bis 14. April, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet. www.imm-hamburg.de

Foto: Internationales Maritimes Museum, Hamburg

Kreuzfahrer-Pflichtlektüre

••• Das jährlich überarbeitete und aktualisierte Standardwerk für Schiffsurlauber ist ab sofort in der Ausgabe für das Jahr 2024 erhältlich. Mit zahlreichen Farbfotos, vielfältigen Informationen zu Routen, Häfen, Schiffen, Service, Preisen sowie Erfahrungsberichten vermittelt „Koehlers Guide Kreuzfahrt 2024“ ein umfassendes Bild der internationalen Kreuzfahrtszene der neuen Saison. Auf 340 Seiten präsentiert das Werk nahe und ferne Ziele an Bord kleiner und großer Schiffe und richtet sich sowohl an Insider als auch an Kreuzfahrt-Neulinge. Dank Multimedia-Charakter lassen sich außerdem Filmbeiträge abrufen und die Inhalte per Hörbuch-Funktion wiedergeben.

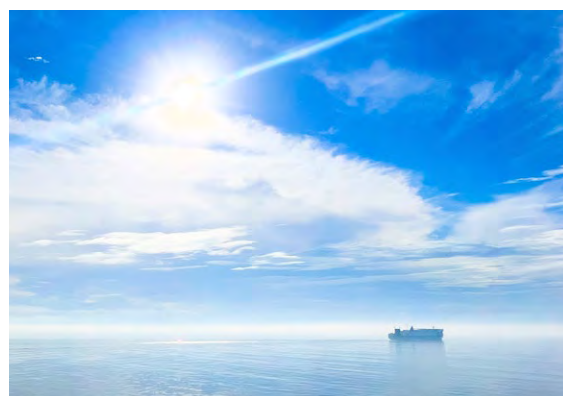
Vielfalt. Das von Oliver Schmid herausgegebene Buch kostet 22,95 Euro.



Foto: Maximilian Verlag GmbH & Co. KG

Weniger Schiffsabgase, wärmere Meere?

••• Seit 2020 gelten für Schiffstreibstoffe deutlich strengere Schwefelgrenzwerte. Die IMO-Vorgabe hat die Luftqualität insbesondere in Häfen spürbar verbessert. Wie Wissenschaftler jetzt vermuten, könnte der Erfolg auch eine Schattenseite haben: Die Reduzierung von Schwefeldioxid in Schiffsabgasen könnte zu höheren Meerestemperaturen beitragen. Bereits länger ist bekannt, dass Schwefelpartikel aus Schiffsabgasen in höhere Schichten der Atmosphäre getragen werden. Dabei kondensieren an ihnen Wassermoleküle, wodurch die Wolkenbildung stimuliert wird. Je weniger Schmutzpartikel in der



Effekt. Die Verminderung der Schwefelpartikel in der Luft beeinflusst die Wolkenbildung entlang der Schifffahrtsrouten.

Luft, desto schwächer schützen Wolken gegen Sonnenstrahlung.

Durch die drastische Verringerung der Wolken über den globalen Schifffahrtswegen hat sich der

Planet schneller erwärmt, das zeigen inzwischen mehrere Studien. Das durch die IMO-Vorschriften geschaffene quasi natürliche Geo-Engineering zeigt, wie komplex das Thema Klima ist.

Foto: Miiiii2 - stock.adobe.com

„Polarstern“ nimmt Kurs auf die Ostantarktis

●●● Ende November ist das von der Reederei F. Laeisz bereederte Forschungsschiff „Polarstern“ von Kapstadt aus zu einem besonderen Fahrtgebiet aufgebrochen: In der Ostantarktis stehen die Geschichte der Instabilität des dortigen Eisschildes und die Wechselwirkung mit der Ozeanzirkulation im Fokus zweier Expeditionen. Auf dem ersten etwa zweimonatigen Abschnitt unter Leitung des Kieler GEOMAR finden vor allem ozeanografische, geowissenschaftliche und biologische Arbeiten statt; der zweite wird von der Universität Kiel geleitet und hat einen geowissenschaftlichen Schwerpunkt, Forschende des Alfred-Wegener-Instituts sind an beiden Expeditionen beteiligt. Personalwechsel und Versorgung des Schiffes finden Anfang Februar in Hobart statt.

Anlässlich dieses Erstanlaufs der „Polarstern“ in einem australischen Hafen ist ein Austausch mit Vertretungen aus Wissenschaft und Politik geplant. „Das wohl herausragendste

Merkmal der EASI-2-Expedition ist, dass wir moderne Beobachtungen aus der Wassersäule eng mit unserem Wissen über frühere Zustände der Zirkulation des Südlichen Ozeans verknüpfen“, so Expeditionsleiter Dr. Marcus Gutjahr.

www.geomar.de

Antarktika.

Der Kontinent ist mit fast 13,2 Millionen km² ein Viertel größer als Europa.



Foto: Folke Mehtens/Alfred-Wegener-Institut

Connection. Das Starlink-Satellitennetzwerk bietet eine beeindruckende Bandbreite von bis zu 250 Megabit pro Sekunde.

Starlink: Seefahrt im digitalen Zeitalter

●●● Die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd verbessert mit der Einführung der Starlink-Satelliteninternet-Technologie die Kommunikation auf See. Diese strategische Entscheidung erfolgt nach einer erfolgreichen Pilotphase. Seit Mai hatten Besatzungsmitglieder an Bord von vier Pilotschiffen die Möglichkeit, die Starlink-Technologie zu testen.

Die Rückmeldungen aus der Testphase waren sehr positiv. Das Hochgeschwindigkeits-Satelliteninternet hat die Kommunikation für Seeleute revolutioniert und ermöglicht störungsfreie Videoanrufe und Nutzung von Streaming-Diensten. Außerdem ermöglicht es das System, Fernwartungen und Schiffsinspektionen durchzuführen. Das senkt Kosten und verbessert gleichzeitig Serviceleistungen.

www.hlag.com

IMPRESSUM

Deutsche Seeschifffahrt

Verlag/Herausgeber

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

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

Dr. Martin Kröger
Tel.: 040/350 97 0
presse@reederverband.de

Redaktion

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

Anzeigen

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

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2023

Abonnements und Vertrieb

DATA Service GmbH
Abonnenbetreuer
Doris Krüger, Beethovestraße 2 a
23617 Stockelsdorf
Tel.: 0451/4900-168
Fax: 0451/4900-190
E-Mail: abo@deutsche-seeschifffahrt.de

Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

Gesche Jäger

Druck

Merkur Druck GmbH
Oststraße 49, 22844 Norderstedt

Abonnementpreis

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

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

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

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Druckauflage:
5.700 Exemplare



Geprüfte Auflage
Gedruckt auf
FSC-zertifiziertem Papier

Vom Wetter bekommen die Kollegen im Lager von Sump & Stammer nichts mit. Sie sind dick eingepackt in Jacken, Mützen und Handschuhe. Auf Gabelstaplern und Kommissionier-Ameisen düsen sie durch die Lagerhallen, sammeln aus meterhohen Regalen die bestellten Produkte zusammen und machen sie fertig zum Versand. Ob Lammfleisch, Käse mit Bärlauch oder Anchovis: In den Hallen und Regalen lagern die unterschiedlichsten Lebensmittel. „TK, trocken oder je nach Saison auch frisch“, erklärt Stephen Melchert, Leiter des Lagers. Er arbeitet seit 2009 für Sump & Stammer.

Das Unternehmen versorgt von Hamburg aus weltweit Kreuzfahrtschiffe mit Lebensmitteln. „Als ich hier angefangen habe, lief alles mit Stift und Zettel. Nun ist alles digital – und geht viel schneller“, sagt er. „Durch eine Software und die sogenannte NVE – das steht für Nummer der Versandeinheit – wissen wir immer, wo welche Ware ist.“ Das Programm erstellt auch automatisch die „Einkaufszettel“, die Melcherts Team eilig in den Lagern abarbeiten. Insgesamt 47 Mitarbeiter sammeln ein, scannen, kommissionieren, verladen. „Dichter dran am Produkt geht nicht“, sagt Melchert.

| Heiße Phase | Gerade wird im Waren- ausgang ein Container für ein Expeditionsschiff mit Wasserflaschen beladen. „Vier Container mit Lebensmitteln folgen noch. In sechs Wochen kommen sie in Kanada an – exakt dann, wenn

das Schiff im Hafen liegt und Nachschub braucht“, erklärt Melchert. Unterschieden wird beim Versand nach Region: „Innerhalb Europas beliefern wir die Schiffe mit Lkws, außerhalb per Container.“

Insgesamt 115 Kreuzfahrtschiffe versorgt das Unternehmen so. Zu den Kunden zählen alle namenhaften europäischen und amerikanischen Kreuzfahrtreedereien mit unterschiedlichen Zielgruppen: Familie, Luxus, All-Inclusive. Einige Schiffe werden in einer Woche sogar zweimal versorgt: „Doppelversorgung nennen wir das, also Lkw- plus Containerversorgung“, sagt Michael Ruda, Head of Transport and Services. Die heiße Phase liegt im dritten Quartal eines Jahres: „Das heißt, wir versorgen das Schiff in Europa mit Lkws. Gleichzeitig verschicken wir für denselben Cruiser schon die Ladeeinheiten für seine internationale Tour, wenn die Hochsaison hier vorbei ist. Die Container müssen wir früh losschicken, damit sie rechtzeitig am anderen Ende der Welt ankommen.“ Fast die doppelte Anzahl an Aufträgen arbeitet Sump & Stammer in dieser Zeit ab. Und das in krassen Mengen:

„Allein für ein Schiff machen wir zehn Lkws fertig –

und verschicken dann zusätzlich bis zu 20 Container.“

| Gefährliche Schlagsahne | Ruda und sein Team sind bei dem logistischen Kraftakt für die Dokumente zuständig. Ohne Prüfung und Papiere geht nämlich nichts. Ladelisten, Lieferscheine, Rechnungen: Dazu kommen unzählige Dokumente, die etwa vom Veterinäramt, dem Pflanz- und Schutzamt oder dem Zollamt ausgestellt werden müssen. Manches ist durchaus skurril. „Sprühsahne gilt wegen der Druckgaspackung als Gefahrgut – auch dafür brauchen wir extra Papiere.“ Immer Verlass ist dabei auf seine 15 „Spezialisten“, wie Ruda sein Team liebevoll nennt. „Die kennen alle Fristen und Besonderheiten.“ Und auf Genauigkeit kommt es an. Fehlt nur ein Dokument, kann das die komplette Lieferung torpedieren.

Bei der Beschaffung der Lebensmittel geht es im Vorfeld vor allem um Weitsicht:

Catering XXL: 20 Container Lebensmittel, bitte!

| Dienstleistung | Sump & Stammer versorgt von Hamburg aus weltweit Kreuzfahrtschiffe mit Lebensmitteln. Wie das Unternehmen es schafft, dass die Waren pünktlich am richtigen Ort sind.

Sabrina Junge



Genuss. Im Urlaub werden keine Kalorien gezählt – man gönnt sich was. Sump & Stammer liefert dafür die passenden Leckereien.

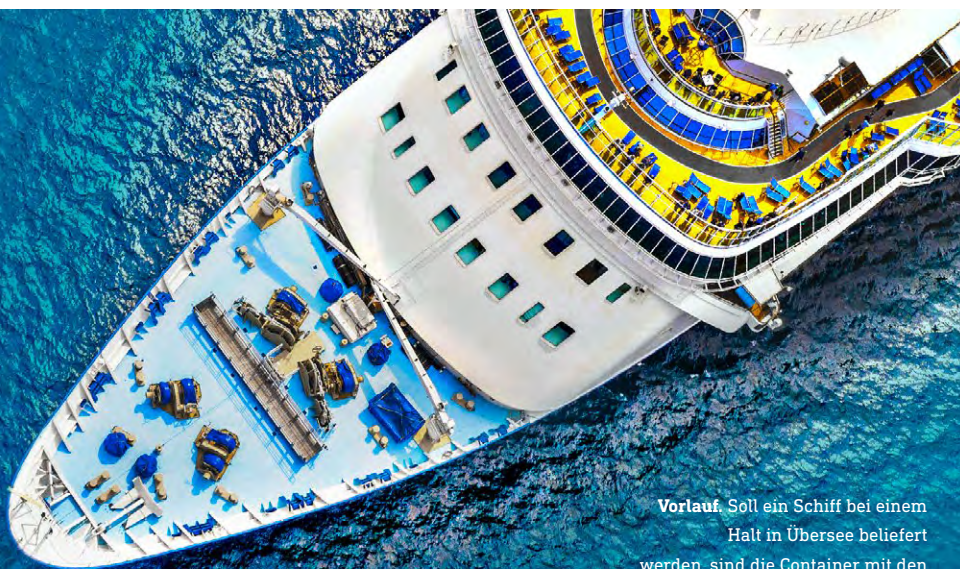
„Wir sourcen unsere Ware weltweit in rund 60 Ländern. Je weiter weg wir die Ware einkaufen, desto weiter müssen wir im Voraus denken“, sagt CEO Alexander Sauter. Seit 20 Jahren leitet er das Unternehmen. Neben Kreuzfahrtschiffen versorgt Sump & Stammer u. a. auch Hotels und Resorts. Allein im Zentrallager im Hamburger Süden liegt Ware mit einem Wert im zweitstelligen Millionenbereich. „Wir tragen das volle Risiko, denn wir haben die meiste Ware bereits im Voraus bezahlt.“ Bei den Bestellungen

spielen auch die Fahrtgebiete eine große Rolle. In warmen Regionen wird an Bord leichter gegessen. Eine deftige Ochsenschwanzsuppe schafft es da eher nicht ins Menü. „Auf Abnahmeschwankungen müssen wir flexibel reagieren. Nicht immer werden die für die Saison vereinbarten Mengen abgenommen. Bisher haben wir dafür aber gemeinsam mit den Kunden immer gute Lösungen gefunden.“

Finanzielle Sicherheit gibt der milliardenschwere Mutterkonzern Transgourmet. 2015 hat Europas zweitgröß-

tes Foodservice-Unternehmen Sump & Stammer übernommen. Auf mehreren Ebenen eine gute Sache, so Sauter. „Gerade, was die Trendentwicklung angeht, profitieren wir sehr: Wir haben mit ihrer Unterstützung etwa jüngst für einen Kunden 200 vegane Produkte in unserer Event-Küche verkostet.“


Nicht nur bei den Bordmenüs geht es um mehr Nachhaltigkeit. Seit fünf Jahren hat Sump & Stammer einen neuen Standort, an dem der Energieverbrauch maximal gesenkt wird. Photovoltaikanlagen decken 25 Prozent des Energiebedarfs. „Nicht schlecht für ein Unternehmen, das einen der größten Tiefkühlräume in Hamburg betreibt“, findet Sauter. Die hochmoderne Kühlanlage unterstützt die Bestrebungen, so nachhaltig wie möglich zu sein. „Wir tun, was wir können, um Emissionen einzusparen.“ Auch die Reedereien profitieren – die brauchen solche Bemühungen als nachhaltiges Aushängeschild für ihre Kunden. |●●●



Vorlauf. Soll ein Schiff bei einem Halt in Übersee beliefert werden, sind die Container mit den bestellten Lebensmitteln sechs bis acht Wochen unterwegs.



Logistik. Essig, Ketchup, Fleisch: Im Zentrallager im Hamburger Süden lagern verschiedenste Produkte.



Die Stürme des Lebens

| **Glaube** | Kirsten Fehrs ist Bischöfin in der Evangelisch-lutherischen Kirche Norddeutschlands (Nordkirche). Zum Tag der deutschen Einheit hat sie eine besondere (maritime) Predigt gehalten.

Haben Sie schon einmal die 20 Meter hohe Bordwand eines großen Containerschiffes erklommen? Auf einer schwankenden Strick- oder Himmelsleiter – auf der man auch ohne Höhenangst beten lernt. Mit Gottes und der Seemannsmission-Hilfe habe ich es dann tatsächlich an Deck geschafft – und werde freundlich von der Mannschaft empfangen. Ganze 20 Leute steuern dieses 400 Meter lange Schiff über die Weltmeere, fast nur Männer, fast alle Religionen sind an Bord, viele Nationalitäten. Filipinos, Russen und Ukrainer – alle in einem Boot. Die Vielfalt feiert Einheit. Hält Frieden und klaren Kurs. Sonst übersteht man die Fahrt nicht. Muss man aber, damit weltweit die Menschheit versorgt wird, wir haben es eben gehört.

Wie ein riesiger Tanker mit Weltverantwortung – so kommt mir Deutschland manchmal vor. Mit unzähligen Rädern, die gedreht werden müssen. Mit wertvoller Fracht, dem Leben von Menschen. Mit Fachkräften, die den Maschinenraum in Gang halten, und mit Menschen auf der Brücke, die eben eines tun müssen: Übersicht behalten. Brücken bauen. Vertrauen gewinnen. Verbindungen schaffen. Brückenmenschen, die einem inneren Kompass folgen, der heißt: Mitmenschlichkeit. Etliche von ihnen sitzen gerade hier im schönen Michel – danke, dass es Sie gibt. An einem Tag wie heute will ich das ausdrücklich allen zurufen, auch Ihnen zu Hause: Danke allen, die Verantwortung

Bischöfin Kirsten Fehrs über ihre maritime Prägung

••• In Ihrer Predigt haben Sie einen maritimen Einstieg gewählt. Woher kommt der Bezug?

Kirsten Fehrs: Als Dithmarscherin und Küstenmensch habe ich unweigerlich eine respektvolle Beziehung zu Wasser aufgebaut. Und das prägt mich auch in meinem bischöflichen Amt. Ab 2019 durfte ich seitens der Deutschen Seemannsmission als „Stimme der Seeleute“ denen meine Stimme leihen, die aus meiner Sicht viel zu wenig gehört werden. Und so werde ich bis heute nicht müde, auf deren harte Arbeits- und Lebensbedingungen hinzuweisen. Ohne die Seeleute blieben unsere Supermarktregale leer und stünden viele Produktionsbänder still. Um diesen Einsatz für Weltwirtschaft und Gesellschaft zu

würdigen, braucht es eine wirksame Seeleute-Fürsorge, verbindliche Arbeitstarife, Arbeitsschutz und international bessere Standards für die Lebensbedingungen an Bord und in den Häfen.

Wie christlich ist die Schifffahrt heute eigentlich noch?

Fehrs: Zu Beginn meiner Predigt zum diesjährigen Tag der Deutschen Einheit erzähle ich nicht umsonst von meinem Besuch auf einem großen Containerschiff im Hamburger Hafen: Es fasziniert mich immer wieder, wie viele Seeleute gläubig sind, vielleicht gerade, weil sie die Stürme des Lebens so hautnah erfahren. Auch wie sie es schaffen, ungeachtet ihrer vielen Nationalitäten beieinanderzubleiben: Filipinos,



Amt. Fehrs ist für Hamburg und Lübeck zuständig und derzeit Ratsvorsitzende der EKD.

Russen, Ukrainer – alle sitzen in einem Boot. Und dies mit den unterschiedlichsten Religionen. So rollt der eine seinen Gebetsteppich aus, die andere meditiert, und der Dritte singt orthodoxe Weihnachtslieder. Es ist ein beeindruckendes Beispiel für gelebte Religionsfreiheit – und Religionsfrieden. Was für eine Botschaft in diesen Zeiten! Unbedingt also ist für die Männer und Frauen, die oftmals monatelang auf See sind, die eigene Religion ein Stück Heimat, das Trost und Hoffnung gibt.

übernehmen in diesen Zeiten. Ist ja nicht immer leicht. Über die Jahre der Pandemie hin sind viele dünnhäutig geworden, ungeduldig, ja bei aller berechtigten Kritik so unglaublich ungnädig und abwertend. Mag sein, weil sich's derzeit so anfühlt, als wäre restlos alles im Fluss? Zerbrochen scheinen alte Gewissheiten, ein Krieg in Europa verstört nachhaltig die friedliebenden Demokraten, das Klima ringt nach Luft, die Jungen protestieren, die Einheit trägt bisweilen Trauer. Menschenskind, habt ihr das nicht gesehen, fragt der Prophet Ezechiel seine Landsleute, die im babylonischen Exil weinen und sehnsüchtig an die verlorene Vergangenheit denken. Kopf hoch, schaut euch um, seht ihr nicht die Quelle der Kraft? Merkt ihr nicht, wie Gottes Zukunft euch geradezu entgegenströmt? Nicht nur ein Bächlein, nein, ein kapitaler Strom voller Hoffnungsmut, der die Mauer durchbricht und das Land erblühen lässt. Hast du das gesehen, Menschenskind? Was da alles wächst, zusammenwächst?

Wir gedenken heute der Deutschen Einheit. Ost und West seit 33 Jahren schon, so vieles ist daraus entstanden. Dankenswertes. Und weiterhin Schützenswertes. Als wir 2012 als evangelische Nordlichter mit der Mecklenburgischen und Pommerischen Kirche zusammengingen, da feierte die Vielfalt Einheit. Großer Gott, wir loben dich, haben wir mit Inbrunst gesungen.

Und, liebe Geschwister, was uns vor allem zusammengebracht – und letztlich gehalten – hat war, dass wir einander an Bord der Gedanken genommen haben. Geschichte und Geschichten geteilt haben von Chancenglück und Nicht-studieren-Dürfen. Von Meinungsfreiheit, überhaupt der Freiheit! Von Friedenssehnsucht und mutig-starkem Bekenntnis: „Schwerter zu Pflugscharen“. Davon wie alles im Fluss war nach der dann friedlichen Revolution. Wie die Elbe auf einmal nicht mehr die todbringende Trennungslinie war, von der mein Kollege Markus aus Boizenburg nie geglaubt hätte, dass er jenseits des anderen Ufers einmal würde leben können. Ja, dass eine Utopie Wahrheit werden würde, so wie die vom Propheten Ezechiel auch. Der ja träumt, wie Mauern vor dem Strom des Lebens weichen und wie die Menschen frei und aufrecht aus dem Exil des Schmerzes und der Bedrückung heimkommen.

Wir brauchen diese Hoffnungsbilder und also den hoffnungsmutigen Blick nach vorne. Denn beim ständigen Blick nach hinten ver Stolpern wir die Zukunft, die vor uns liegt. Unser Land ist ein anderes geworden. Bunter und vielfältiger, aber auch älter und ängstlicher.

Der Ton ist rauer geworden, die Menschen empfindlicher. Gerade deswegen

brauchen wir gemeinsame Bilder und Erzählungen, eine gemeinsame Sprache, die uns verbindet. Und es geht nicht ohne Vertrauen in die guten Kräfte und Absichten der anderen, damit wir wieder in Fahrt kommen mit dem Dick-schiff Deutschland. Alles in Stadt und Land ist im Fluss. Wir hier in Hamburg am Hafen mit unseren unzähligen Brücken direkt am Strom der Zeit, wir sind stolz darauf, wenn Kultur und Kulturen, Handwerk und Handel, wenn Menschen aller Couleur sich die Hand reichen. Lasst uns auf klarem Kurs bleiben und zusammenhalten, was derzeit in Politik und Gesellschaft so auseinanderdriftet. Das ist Aufgabe – uns allen, liebe Geschwister, wir alle – religiös oder nicht religiös –, wir alle, die wir in der Ökumene, im langjährig bewährten Interreligiösen Forum Hamburg, in humanitären Organisationen, in politischen Parteien, in den Klimaforen, Schulen, Sportvereinen, was weiß ich, unterwegs sind – gemeinsam nur bringen wir den Tanker durch das Meer der Zeiten, auf dem Strom des Lebens, das Gott für uns will. Wie auch seinen Frieden, höher als alle Vernunft. Menschenskind, seht ihr's nicht schon? Bleibt behütet – und bleibt sehnsüchtig. Amen. |•••



| Serie Teil 6 | Mit ihrer psychosozialen Notfallversorgung bietet die **Deutsche Seemannsmission** einen zusätzlichen Service für die Seeleute in aller Welt – rund um die Uhr

Erste Hilfe für die Seele

Eine schwere Explosion an Bord, Havarien wie vor Kurzem der Zusammenstoß der Frachter „Polesie“ und „Verity“ in der Deutschen Bucht mit mehreren Toten und Verletzten: Dramatische Ereignisse wie diese bleiben nicht ohne Folgen für die Psyche der betroffenen Schiffsbesatzungen. Die Deutsche Seemannsmission leistet in ihrem weltweiten Netz von Stationen und Mitarbeitenden in solchen Fällen psychosoziale Notfallversorgung (PSNV): Erste Hilfe für die Seele.

„Die Crewmitglieder sind dann immer in einer besonders schwierigen Situation“, erklärt Seemannsdiakon Dirk Obermann. Er koordiniert die psychosoziale Unterstützung in der Zentrale der Deutschen Seemannsmission in Hamburg und arbeitet eng mit Partnern wie dem Havariekom-

mando in Cuxhaven zusammen. „Anders als Polizisten und Feuerwehrleute sind die Männer und Frauen an Bord gleichzeitig Retter und potenzielle Opfer“, sagt der 57-jährige Experte und gibt ein Beispiel: „Bei einem Brand auf oder unter Deck sind sie als Besatzungsmitglieder selbst betroffen, müssen aber auch löschen und möglicherweise das Schiff sicher in einen Hafen bringen.“

Wenn Betroffene dann noch über Monate an Bord sind, werden sie durch ihr Umfeld immer wieder mit den teils traumatischen Erlebnissen konfrontiert. „Das ist sehr belastend“, so Obermann, „denn Gerüche und Geräusche oder der Ort der Explosion triggern das Erlebnis immer wieder und rufen bei manchen Seeleuten starke Belastungsreaktionen hervor.“

| Unterschätzte Spätfolgen | Manchmal erscheinen die Folgen zunächst ganz harmlos. Obermann erinnert sich an eine Schiffskollision im Ärmelkanal, die sich während seiner Zeit als Stationsleiter bei der Deutschen Seemannsmission in London ereignet hatte. Danach kam das Schiff mit aufgerissenem Heck in den Hafen von Tilbury. „Bei meinen ersten Besuchen am Morgen herrschte an Bord euphorische Stimmung, ein bisschen wie nach einer gewonnenen Fußballweltmeisterschaft. Alle fühlten sich stark und unbesiegbar“, so der Seelsorger. Doch das änderte sich schnell. Schon bei seinem zweiten Besuch am späten Nachmittag waren alle ganz in sich gekehrt. „Es hatte einfach so lange gedauert, bis sie realisiert hatten, was ihnen da wirklich passiert ist und wie knapp sie

Foto: DSM Cuxhaven, Matthias Rütau

Pragmatisch. Dirk Obermann beim Bordbesuch in Cuxhaven. Sein Team hilft Seeleuten auch bei seelischen Erkrankungen.



Traumatisch. Während ihrer Ausbildung trainieren angehende Schiffsmechaniker im Übungsbecken, wie man sich auf offener See richtig verhält. Nach einem Ernstfall sollten havarierte Seeleute aber auch eine schnelle psychologische Betreuung erhalten.

mit dem Leben davongekommen sind“, erklärt Obermann.

Manchmal ist es auch der normale Bordalltag, der Hilfe für die Seele notwendig macht. Laut Clara Schlaich, ehrenamtliche Präsidentin der Deutschen Seemannsmission und Ärztin für Seeleute in Hamburg sind die Crews grundsätzlich hohem Stress ausgesetzt. „Oft äußert sich das in Erschöpfung, Ängsten oder unklaren körperlichen Beschwerden.“ Dahinter könnten aber eben auch unverarbeitete traumatische Erlebnisse stehen.

Gerade dann ist die Unterstützung der Seemannsmission besonders wirksam, denn aufgrund ihrer weltweiten Arbeit in den Häfen hat die Organisation bei den meist international zusammengesetzten Besatzungen einen großen Vertrauensvorsprung. „Dadurch bekommen wir in Krisen relativ schnell einen Draht zu den Seeleuten“, so Obermanns Erfahrung.

| Vielseitige Kompetenz | „Traumatische Erlebnisse können Stresssymptome wie Schlaf- und Appetitlosigkeit auslösen“, erläutert er. „Die Leute müssen dann wissen: Das ist eine normale körperliche Reaktion auf das, was du erlebt hast.“ Es gehe oft vor allem darum, über ein Ereignis zu sprechen, das nur schwer in Worte zu fassen sei. Im Ernstfall sei dann mentale Unterstützung gefragt, auch Rituale können da hilfreich sein. So war es etwa nach dem Tod eines Kapitäns an Bord eines Containerfrachters auf dem Weg nach Südafrika.

„Zuerst waren alle geschockt“, erinnert sich Obermann. „Aber dann wurde der Leichnam an Bord aufgebahrt und im Hafen von Port Elizabeth in aller Würde an Land gebracht, die Crew konnte sich mit einem Gottesdienst verabschieden. Das hat allen gezeigt: Die Menschen hier sind nicht einfach ein Ersatzteil, das man wie eine Maschine auswechselt.“

Es ist diese besondere Ritualkompetenz der Seemannsmission, die in schwierigen Situationen helfen kann, posttraumatische Belastungsstörungen zu vermeiden. „Wir sind deshalb sehr froh, dass mit

finanzieller Unterstützung der Evangelischen Kirche in Deutschland die Stelle des Koordinators eingerichtet wurde“, sagt Matthias Ristau, Generalsekretär der Deutschen Seemannsmission. „Das ist einerseits praktische Unterstützung – und gibt uns andererseits die Chance, Themen wie Stressbelastung und Folgeerkrankungen in die maritime Welt zu tragen.“

Mittlerweile sind bei der Seemannsmission mehr als 40 Kolleginnen und Kollegen als psychosoziale Fachkräfte ausgebildet: ein Hilfsnetzwerk, das weltweit und rund um die Uhr erreichbar ist. ■■■

Nummern für die maritime Seelsorge

■■■ Dirk Obermann (rechts) koordiniert für die Deutsche Seemannsmission die psychosoziale Notfallversorgung (PSNV). Über 40 Mitarbeitende haben dafür eine anerkannte Spezialausbildung. Obermann und sein Team sind über verschiedene Kanäle zu erreichen.

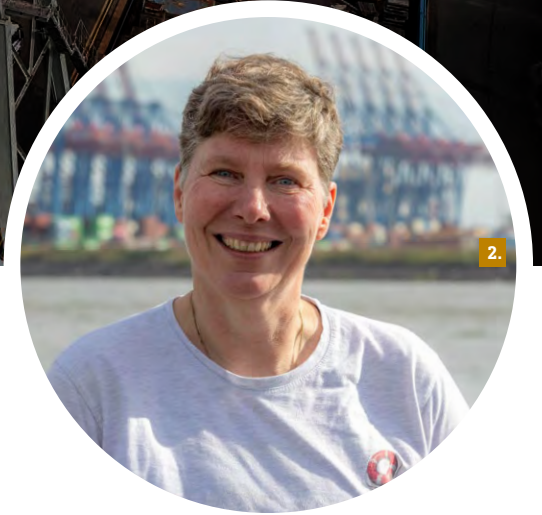
- **24h Stunden Notfallnummer für Reedereien und Betroffene** nach einem belastenden Ereignis an Bord: **+49 40 3289 02 440**
- **Infos und Angebote zum Präventionsangebot:** dirk.obermann@seemannsmission.org; Telefon: **040 239 36 98 15**



- **Online-Seelsorge & Gesprächsmöglichkeit:** Seeleute, die einfach mal mit jemandem chatten wollen oder etwas auf dem Herzen haben, können rund um die Uhr über dsm.care mit Port Chaplains chatten.



Nicht lang schnacken, anpacken!



| Porträt | Matratzen, Schränke, Küchenutensilien:

Der Verein „Der Hafen hilft“ versorgt Hilfsorganisationen mit Sachspenden.

Vieles kommt von deutschen Kreuzfahrtschiffen. Sabrina Junge

Auf dem Grill brutzeln Würstchen und Halloumi genüsslich vor sich hin, im Hintergrund dudelt leise ein Radio, Stimmen und Gelächter dringen durch die große Halle. Aber das ist keine Gartenparty – es ist das Spendenlager des gemeinnützigen Vereins „Der Hafen hilft“. „Heute ist ‚Super Mittwoch‘“, erklärt Vorständin Svenja Weil. „Da öffnen wir unsere Spendenannahme und laden viele Helferinnen und Helfer ein, um frisch Eingetroffenes zu sichten, zu sortieren und zu verräumen.“ Weil ist Sozialarbeiterin und Diakonin – und seit 2017 dabei. Während sie

spricht, wuseln immer wieder Ehrenamtliche durch die vollgestellte Halle – manchmal mit ungewöhnlichen Spenden in den Händen. Eine blau bemalte Blümchen-Milchkanne schafft es nicht ins Sortiment. Für Schnickschnack ist in dem knapp 1.000 Quadratmeter kleinen Lager in der Schnackenburgallee kein Platz. Matratzen, Stühle, Schränke, Küchenutensilien: „Wir suchen vor allem Praktisches“, so Weil.

| Spenden statt wegwerfen | Insgesamt 160 Mitglieder zählt der Verein mittlerweile. „Manche sind jeden Tag da“, sagt Weil.

„Es wird viel geschafft, der Spaß kommt dabei nicht zu kurz.“ Dass die Atmosphäre vor Ort stimmt, darauf legt sie viel Wert: „Hier sind auch Menschen dabei, die es nicht so leicht haben im Leben. Für sie ist das ein Ort zum Andocken.“ Wieder andocken im Leben: Darum geht es auch bei den Hilfsorganisationen, mit denen „Der Hafen hilft“ zusammenarbeitet. Das gemeinsame Ziel: bedürftige Menschen mit gut erhaltenen Sachspenden unterstützen. Die kommen von Privatleuten, Unternehmen – und von Kreuzfahrtschiffen. „Mit den Kreuzfahrern hat 2009 alles angefangen – und das ist



3.



4.



5.

- 1. Sichtbarkeit.** Ein Spendencontainer von „Der Hafen hilft“ steht sonst bei Blohm + Voss.
- 2. Macherin.** Die Projektingenieurin Anja van Eijdsden hat den Verein 2009 gegründet.
- 3. Engagement.** Bei Großspenden von Kreuzfahrern packen alle mit an. Auch Vorständin Svenja Weil.
- 4. Motor.** Ohne die Ehrenamtlichen geht gar nichts. Sie sortieren die Sachspenden und sorgen für Ordnung.
- 5. Team.** Über die Jahre ist das Netzwerk von „Der Hafen hilft“ stetig gewachsen. Mittlerweile zählt der Verein 160 Mitglieder.

auch heute noch unser Kerngeschäft“, sagt Weil.

Initiatorin und Vorständin von „Der Hafen hilft“ ist Anja van Eijdsden: „Anja hat viele Jahre als Projektingenieurin bei Blohm + Voss gearbeitet. Da hat sie gesehen, wie viele Dinge im Top-Zustand beim Refitting von Kreuzfahrtschiffen und Yachten weggeschmissen wurden“, erzählt Weil. Nach dem Motto „Nicht lang schnacken, anpacken!“ gründete van Eijdsden daraufhin den Verein, um Matratzen & Co. von Bord ein zweites Leben zu geben. Die Kontakte in den Häfen helfen dem Verein auch heute sehr: „Bei Blohm + Voss steht ein Container mit unserem Logo. Da können Sachen abgegeben werden“, erklärt Weil.

Bei Spenden im großen Stil düsen sie direkt in den Hafen. „Dieses Jahr haben wir allein von der MS Europa 400 Matratzen in hervorragender Qualität bekommen“, erzählt Weil. Auch mit TUI Cruises hat „Der Hafen hilft“ viel zu tun: „Wir haben schon von allen ‚Mein Schiff‘-Cruisern etwas bekommen. Stühle, Betten, Sofas, Bilder, Handtücher: eigentlich die komplette Kabinenausstattung“, so Weil. Auch Bademäntel von der „Queen Mary“ mit goldenem Cunard-Logo waren schon dabei:

„Die waren sehr gefragt!“ AIDA hat dieses Jahr erstmals Handtücher gespendet. Aktuell wird der Kontakt zur HHLA und zur Schlepperreederei Fairplay intensiviert.

Auch private Yachtbesitzer spenden immer wieder: „Wir haben beispielsweise eine Hospitalausstattung bekommen. Kürzlich konnten wir Tauwerk, Festmacherleinen, Rettungsringe und Rettungswesten an Sea Watch weitergeben.“

| Pragmatisch und unkompliziert | Das Hilfsnetzwerk des Vereins wächst und wächst – auch über Hamburgs Grenzen hinaus. Dank Verbindungen zum „Hamburger Hilfskonvoi“ oder „Leave no one behind“ gehen Spenden hin und wieder ins Ausland. „Schwerpunkt unserer Arbeit ist und bleibt aber die Metropolregion Hamburg“, so Weil.

Herzstück zur Vermittlung der verschiedenen Gegenstände ist dabei eine Online-Spendenplattform. „Hier finden Angebote und Gesuche in wenigen Schritten zusammen“, erklärt Weil. Die Funktion kann allerdings nur von registrierten Organisationen genutzt werden. „Damit die Spenden auch wirklich da ankommen, wo sie gebraucht werden.“ Oft geht es aber

auch auf Zuruf: „Gerade hat die Hamburger Kinder- und Jugendhilfe bei uns eine kleine Grundausrüstung angefragt. Morgen kommen zwei minderjährige Geflüchtete aus Afghanistan – und das Zimmer ist noch leer“, sagt Anja van Eijdsden, die kurz ihren Kopf ins Büro gesteckt hat. „Wir packen jetzt ein Notfallpaket mit Betten, Matratzen, Kissen und Decken zusammen und fahren das noch fix vorbei.“ Dann ist sie auch schon wieder zwischen Kisten und Regalen verschwunden.

Pragmatisch, unkompliziert, auf zack: Das macht die Arbeit des Vereins aus. Europaweit ist „Der Hafen hilft“ mit diesem Konzept einzigartig. „Die Zollangelegenheiten schrecken viele ab“, vermutet Weil. Dabei ist „Nachmachen“ ausdrücklich erwünscht: „Es wäre toll, wenn es in anderen Städten oder Ländern auch solche Spendenangebote gäbe“, sagt Weil. Konkrete Ziele verfolge ihr Verein nicht, einen Wunsch gibt es aber schon: dass die Hilfsbereitschaft in Hamburg nicht abreißt. „Wir sind immer auf der Suche nach Sach-, aber auch nach Geldspenden. Jede Art der Hilfe ist bei uns willkommen“, so Weil. |●●●

Spendeninformationen unter:
der-hafen-hilft.de/geld-spenden

| PUBLIKATIONEN |



Im Ozean der Literatur

●●● Pünktlich zur Weihnachtszeit präsentiert der mareverlag mal wieder einen literarischen Leckerbissen. „Die Bibliothek der Meere“ ist eine Abenteuerreise durch die Welt der berühmten maritimen Geschichten. Wie sind die alten Seefahrermythen bis hin zu Homers „Odyssee“ entstanden? Was inspirierte Herman Melville zu seinem legendären Roman „Moby Dick“? Wer war eigentlich Robinson-Crusoe-Erfinder Daniel Defoe? Autor Alexander Pechmann nimmt die Leser in sieben Kapiteln mit auf große Fahrt in die Welt der Erzählungen – und wird dabei selbst zum lebendigen Erzähler. In mehreren Kapiteln beleuchtet er Hintergründe und Entstehung großer Werke, bei denen sich Realität und Mythos, Seemannsgarn und Seemannsalltag oft miteinander vermischen und so die Fantasie der Leser beflügeln – wie etwa beim Geisterschiff des zur ewigen Verdammnis verurteilten Fliegenden Holländers.

Es ist auch eine Liebeserklärung an die große Zeit der Seefahrt, gespickt mit Zitaten, Textausschnitten, historischen Einordnungen, begleitet von passenden Illustrationen. Macht Lust auf Meer und Meeresabenteuer!

Alexander Pechmann. Die Bibliothek der sieben Meere. mareverlag. 256 Seiten. 34,00 Euro.



Meer aus Erinnerungen

●●● „Ich trage das Meer in meinem Namen. Yunus bedeutet Delfin“, sagt der Protagonist von „Vaters Meer“. Und Wasser ist das Element, das ihn mit seinem Vater verbindet. Yunus' Jugend beginnt gerade, als sein Vater zum ersten Mal „fällt“ – wie Yunus den Schlaganfall nennt. Als Baba zum zweiten Mal fällt, kann er nur noch zuhören und blinzeln. Zehn Jahre „Locked-in-Syndrom“, dann stirbt er. In Deniz Utlus Roman „Vaters Meer“ versucht der junge Protagonist, das Leben seines Vaters nachzuzeichnen: Wie er aus der südtürkischen Stadt Mardin zum Geologiestudium nach Istanbul ging, auf einem Frachtschiff bis zum Hamburger Hafen reist und schließlich in Hannover landet. Dabei bezieht Yunus immer wieder Wasser mit ein: Buchten, Seen, Wellen, Ruderboote, Küsten, Strände, Schwimmbäder, einen Brunnen, einen Wasserfall, einen Delfin – es ist ein Meer aus Erinnerungen.

„Vaters Meer“ erzählt von Migration und Zugehörigkeit, von einem Schicksalsschlag, der das Leben der Familie von heute auf morgen komplett verändert. Aber vor allem ist es die Geschichte über eine Vater-Sohn-Beziehung, die abrupt endet.

Deniz Utlü. Vaters Meer. Suhrkamp Verlag. 384 Seiten. 25,00 Euro.



Unbekannte Tiefsee

●●● Der Süße, der Müde, der Halbe, der Blendende, der Bisschen-Schüchterne: Wer die ersten Seiten von „Weil da war etwas im Wasser“ liest, ist erst mal verwirrt. Doch nach einer kurzen Eingewöhnungszeit wird klar: Hier sprechen verschiedene Charaktere – genauer gesagt: zehn Arme! Sie gehören zu einem Riesenkalmar, einem monströsen Tintenfisch. Als dieser ein Tiefseekabel berührt, beginnen seine Arme und Tentakel zu erzählen. Davon, wie es ist, in ständiger Dunkelheit zu leben, wie es ist, für den Menschen ein Ungeheuer zu sein. Sie erzählen von Sanja, die ein Praktikum auf einem Frostfischtrawler absolviert und sich um einen gefangenen Kalmar kümmert. Sie erzählen von Dagmar, die für einen Geheimdienst in der Antarktis stationiert ist und diesen Kalmar unbemerkt nach Deutschland schaffen soll. Sie erzählen von einer Familie, deren Urahn schon mit einem Kalmar gekämpft hat. Sie erzählen von dem jungen Jules Verne, der von diesem Kampf hört und darüber zu schreiben beginnt.

Ein Buch für Experimentierfreudige und Aufmerksame, die Lust haben, mal eine ganz andere Leserperspektive einzunehmen.

Luca Kieser. Weil da war etwas im Wasser. Picus Verlag. 320 Seiten. 26,00 Euro.

S.O.S.

Seeleute brauchen Ihre Hilfe!

Seit mehr als 140 Jahren im Einsatz für
Seeleute an 33 Stationen weltweit!

*„90% unserer Waren und
Produkte bringen wir den
Menschen über den See-
weg. Wir sind oft wochen-
lang unterwegs, da ist die
Seemannsmission eine
tolle Stütze.“*



- Mit Ihrer Spende ermöglichen Sie
- Bordbesuche und soziale Zuwendung
 - Psychosoziale Notfallversorgung 24/7
 - Hilfe für Heimatkontakte, Arztbesuche u.a.
 - Ausbildung von Ehrenamtlichen
 - Freiwilligenarbeit für junge Menschen

Unterstützen Sie die Seemannsmission!
Entweder über den QR-Code oder:
Evangelische Bank eG
IBAN DE17 5206 0410 0106 4058 86
BIC: GENODEF1EK1
Infos unter [Seemannsmission.org](https://www.seemannsmission.org)



Vom Schiffs-
mechaniker bis
zum Kapitän –
alle Infos zu den
spannenden
Berufen an Bord
findest Du hier:

Wenn Dir **Schifffahrt**
nicht aus dem **Kopf**
geht...

KOMM AN BORD!

www.reederverband.de

Scan me!



VDR

Verband
Deutscher
Reeder

www.reederverband.de