

Deutsche Seeschifffahrt

2. Quartal 2022

VDR Verband
Deutscher
Reeder

www.reederverband.de

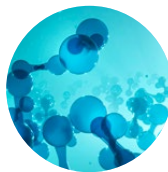


12 | ENGAGEMENT



Ukraine-Krieg: Wie Reedereien Seeleute und deren Familien unterstützen

36 | KLIMASCHUTZ

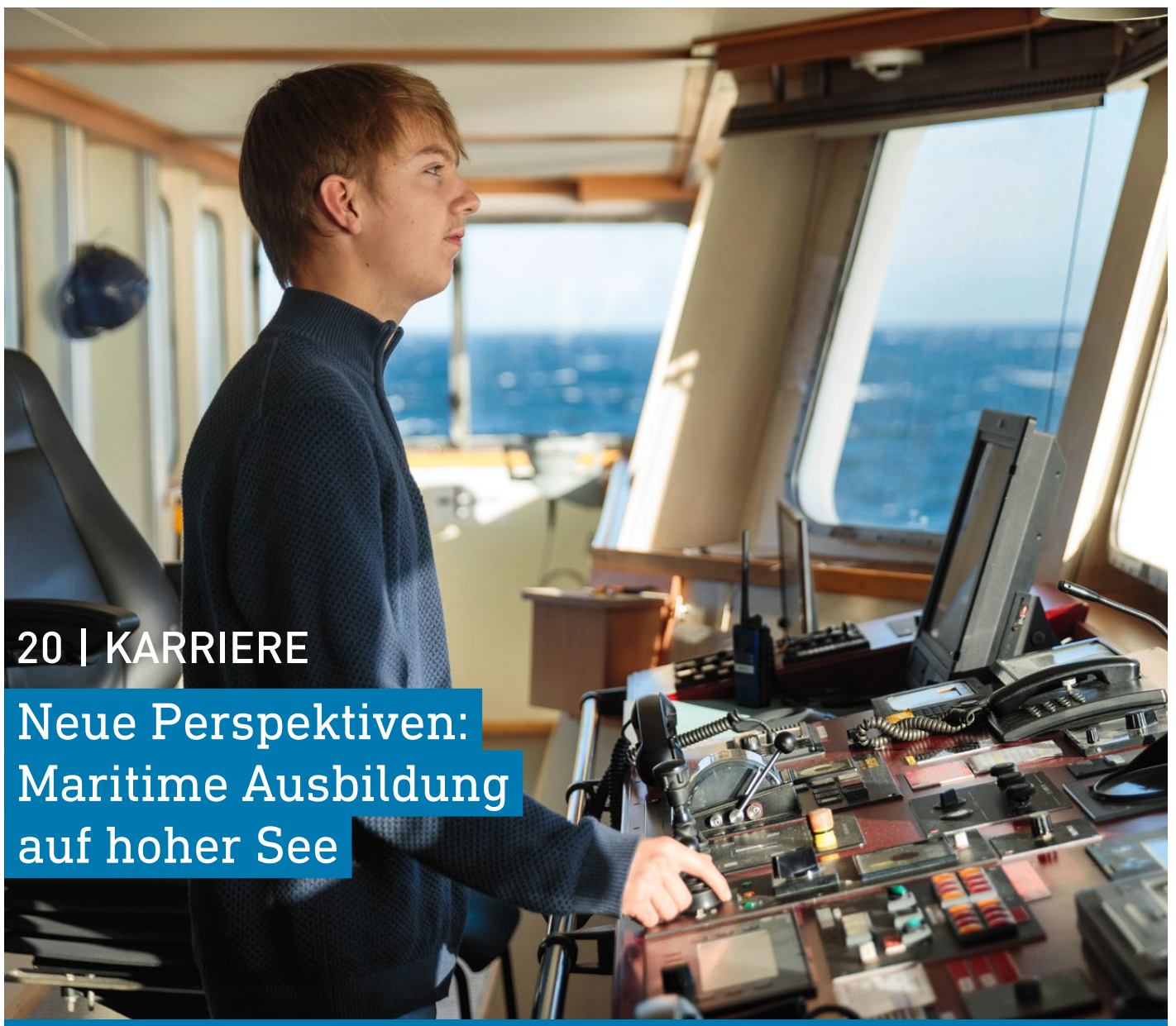


Alleskönner Wasserstoff: Die Technologien, das Potenzial

48 | JUBILÄUM



175 Jahre Hapag-Lloyd: Vom Auswanderer-Schiff zum Containergiganten



20 | KARRIERE

**Neue Perspektiven:
Maritime Ausbildung
auf hoher See**



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

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

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

A STRONG VOICE FOR MARITIME SHIPPING

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

VDR German
Shipowners'
Association

www.reederverband.de/en



Solidarität in Kriegszeiten

••• Was ein Krieg in Europa auch für die globalisierte Seeschifffahrt bedeutet, erleben wir seit dem 24. Februar 2022. Seit jenem Tag, an dem Russland seinen völkerrechtswidrigen Angriffskrieg gegen die Ukraine begann, ist auch die Schifffahrt umfassend und unmittelbar betroffen. Mit dem Beginn einer der schlimmsten menschlichen Tragödien, die Europa seit dem Zweiten Weltkrieg erlebt hat, stehen Reedereien und ihre Seeleute vor Herausforderungen, deren Ausmaß wohl niemand vorhersehen konnte.

Ukrainische Seeleute sind ein fester Bestandteil des Personals auf deutschen Handelsschiffen. Geschätzte 2.000 Ukrainer sind dort beschäftigt. Sofort nach Ausbruch des Krieges haben deutsche Reedereien enormes Engagement an den Tag gelegt, um den ukrainischen Seeleuten und ihren Familien schnell und unbürokratisch Hilfe zu leisten. An den Grenzen der Ukraine, auf den Schiffen, an Standorten weltweit: Es galt, die Familien zusammenzuführen, in Sicherheit zu bringen und auch die täglichen Abläufe wie die Bezahlung der Crews zu sichern.

Parallel war die Sicherheit von Handelswegen und Häfen schnell und präzise zu bewerten, Gefahrenmeldungen mussten kommuniziert und umgesetzt werden, Crews von Schiffen in der Ukraine mussten aus dem Land gebracht werden, Ladungen und Schiffe wurden umgelenkt. Selten gab es Wochen in der Schifffahrt, die einen so umfassenden Einsatz von allen Beteiligten erforderten.

Welche Sanktionen sind zu beachten? Welche Ladung kann und darf noch gefahren werden? Treffen die Warnungen vor treibenden Minen im Schwarzen Meer zu? Die Schifffahrt wurde vor eine Vielzahl von Fragen gestellt, die jenseits des Reedereialltags liegen. Diskutiert



Foto: Gesche Jäger

und bewertet werden konnten diese Herausforderungen in vielen Foren und Meetings, die der VDR für seine Mitglieder bis heute regelmäßig organisiert. Gerade in Zeiten einer solch tiefgreifenden Krise ist und bleibt der gemeinsame Austausch im Verband wichtig und notwendig.

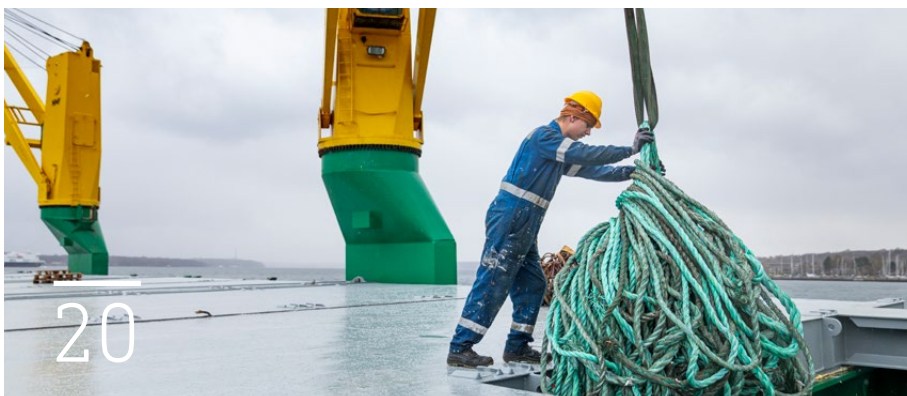
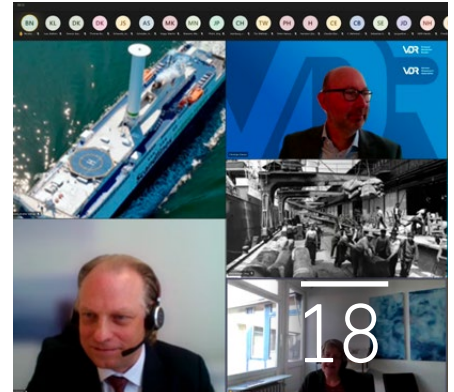
Nach über zwei Monaten des Kriegs in der Ukraine bleiben die Herausforderungen überall in der Schifffahrt zu spüren: auf den Fähren, auf denen Geflüchtete kostenlos mitgenommen werden; am Unternehmenssitz vieler Reedereien, wo Mitarbeiter Familien ihrer ukrainischen Kollegen in Sicherheit bringen; in den Crewing-Abteilungen, die immer noch enorm flexibel reagieren müssen – der eine ukrainische Seefahrer will heim, um zu kämpfen, der andere lieber an Bord bleiben. Etliche brauchen Beistand, weil der Krieg sie und ihre Angehörigen ganz direkt betrifft. Ganz zu schweigen von jenen oft privaten Hilfsaktionen, von denen Außenstehende gar nichts mitbekommen. Da wird nicht groß geredet, da wird einfach Menschen in Not geholfen.

Solche Solidarität zu erleben, tut gut in dieser bewegenden Zeit. Wir sind allen Beteiligten zu großem Dank verpflichtet!

Ihre

Dr. Gaby Bornheim, Präsidentin des VDR

Inhalt



MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 12 ENGAGEMENT**
Der Ukraine-Krieg belastet die Schifffahrt. Wie Reedereien Seeleute und deren Familien unterstützen
- 17 DISCOUNTER**
Lidl versucht sich als Reederei
- 18 BILANZ**
Jahrespressegespräch des VDR
- 20 TITEL: AUSBILDUNG AN BORD**
Faszination Seeschifffahrt: Maritimer Nachwuchs ist gefragt – die Einstiegschancen, die Perspektiven
Kommentar von Dr. Martin Kröger

MARITIME LOGISTIK

- 32 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 34 UMWELTSCHUTZ**
Ballastwasser-Behandlung: Wie die Meere vor invasiven Lebewesen geschützt werden
- 36 KLIMASCHUTZ**
Alleskönner Wasserstoff: Forscher testen die Praxistauglichkeit alternativer Brennstoffe
- 40 INFRASTRUKTUR**
Mit dem Bau von LNG-Terminals will Deutschland seine Abhängigkeit von russischem Gas reduzieren



MARITIMES LEBEN

46 MELDUNGEN

Neues aus Umwelt und Kultur

48 JUBILÄUM

175 Jahre Hapag-Lloyd:
Von der Passagierlinie für
Auswanderer zur globalen
Containerreederei – eine
Erfolgsgeschichte

52 START-UP

Maritime Personalvermittlung:
Isabelle Rickmers startet
mit einer digitalen
Jobplattform durch

PORTFOLIO

42 BÖRSE IM BLICKPUNKT

Was die Kurse bewegt

44 VERSICHERUNGEN

Konsolidierung: Zwei große P&I-Clubs
stehen vor dem Zusammenschluss

RUBRIKEN

6 LUFTBILD Blick aus dem All

8 PROFILE Personalien aus der
maritimen Wirtschaft

30 MARKTBERICHT Die Lage der Seeschifffahrt
im Überblick

43 IMPRESSUM Herausgeber und Redaktion

54 PUBLIKATIONEN Neue Bücher





Poti

Batumi

Trabzon

Plötzlich Kriegsgebiet

••• Das Schwarze Meer ist ein am tiefsten Punkt rund 2.200 Meter tiefes Binnenmeer, das zusammen mit dem flachen Asowschen Meer eine Fläche von 474.000 Quadratkilometern umfasst – also etwas mehr als die Fläche Schwedens. Anrainerstaaten sind die Türkei, Bulgarien, Rumänien, die Ukraine, Russland und Georgien. Zu den bedeutendsten Häfen für die zivile Schifffahrt zählen: Tschornomorsk und Odessa in der Ukraine, Noworossijsk in Russland, Poti und Batumi in Georgien, Trabzon in der Türkei, Warna und Burgas in Bulgarien sowie Constanța in Rumänien. Der Flottenstützpunkt Sewastopol auf der Krim (seit 2014 russisch besetzt) ist der größte Militärhafen am Schwarzen Meer. Das Flaggschiff der russischen Flotte, der Raketenkreuzer „Moskwa“, war vor Ostern gesunken.

Die Handelsschifffahrt ist durch die kriegerischen Handlungen stark in Mitleidenschaft gezogen, zahlreiche Häfen sind gesperrt. Schätzungsweise 60 Schiffe liegen im Kriegsgebiet fest, die Crews sind erheblichen Risiken ausgesetzt (s. S. 12). Die Einordnung der russischen Aggression in der Ukraine als Krieg hat die Türkei ermächtigt, gemäß dem Übereinkommen von Montreux russischen Kriegsschiffen die Einfahrt ins Schwarze Meer durch die Meerengen Bosphorus und Dardanellen zu verbieten.

| PROFILE |



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12



13

NSA

1 Synnøve Seglem ist zur Präsidentin des norwegischen Reederverbands NSA gewählt worden. Die stellvertretende Geschäftsführerin der Reederei Knutsen OAS Shipping war zuvor Vizepräsidentin des Verbands. „Ich bin stolz darauf, dass im Vorstand des norwegischen Reederverbands 40 Prozent Frauen vertreten sind, und wir werden in den nächsten Jahren weiter gezielt daran arbeiten, mehr Frauen anzuwerben und zu motivieren, in der Branche zu bleiben, und mehr Frauen in Führungspositionen und Vorstandsposten zu bringen“, so Seglem.

UGS

Auch beim griechischen Reederverband UGS steht nun eine Frau an der Spitze: **2 Melina Travlos** ist seine neue Präsidentin.

Travlos, die die Reederei Neptune Lines und das Massengutunternehmen Neptune Dry Management leitet, ist die erste Präsidentin in der 106-jährigen Geschichte des griechischen Reederverbands.

ECSA

Der europäische Schiffs-eignerverband ECSA hat einen neuen Generalsekretär: **3 Sotiris Raptis**. Der 41-jährige Grieche kam 2020 als Direktor für die Themen Umwelt und Sicherheit zu ECSA.

HAPAG-LLOYD

Der erfolgreiche Vorstandsvorsitzende bleibt an Bord. Der Aufsichtsrat von Hapag-Lloyd hat vorzeitig den Vertrag von **4 Rolf Habben Jansen** verlängert. Er ist seit 2014 im Amt. Außerdem wurde auch der Vertrag von **5 Mark Frese** als Chief Financial Officer verlängert.

NSB GROUP

NSB ernannt **6 Panneer Selvam** zum Chief Operating Officer. Der 59-Jährige ist nun für den gesamten technischen Bereich des Buxtehuder Shipmanagers verantwortlich. Er leitet zudem das Büro in Singapur mit sechs weiteren Mitarbeitern. Das Team betreut einen Teil der NSB-Flotte.

SCANDLINES

7 Jesper Mikkelsen Heilbuth übernimmt zum Juli 2022 die Stelle als Finanzchef (CFO) bei Scandlines. Zudem tritt der 45-Jährige in den Vorstand der Reederei ein. Heilbuth war zuvor CFO und Mitglied der Geschäftsführung bei einem internationalen Lebensmittelkonzern.

AIDA CRUISES

AIDA hat einen neuen Vice President: Seit Februar ist **8 Bernhard Götz** bei der

Kreuzfahrtreederei für den IT-Bereich verantwortlich. Götz arbeitete zuletzt in der Immobilienbranche als Global Chief Information Officer für die Apleona Group in Frankfurt.

BUSS GROUP

Die Buss Group hat **9 Dr. Eva Griewel** zur weiteren Geschäftsführerin bestellt. Die promovierte Betriebswirtin zeichnet seit Anfang 2022 als Chief Financial Officer beim Logistikdienstleister verantwortlich.

GORCH FOCK

Kapitän zur See **10 Andreas-Peter Graf von Kielmansegg** ist neuer Kommandant auf dem Segelschulschiff „Gorch Fock“. Der 54-Jährige wirkte bislang an Bord als Gruppenleiter Einsatzausbildung und Auswertung im Marinekommando. Er folgt auf Nils Brandt.

DNV

Neue Position für **11 Rasmus Stute**: DNV hat ihn zum Area Manager Deutschland ernannt. In den 18 Jahren zuvor war Stute in verschiedenen Managementpositionen in Asien und Europa tätig.

DUCKDALBEN

Generationswechsel beim Duckdalben. **12 Sören Wichmann** übernimmt die Leitung des Seemannsclubs von Gründer Jan Oltmanns. Der 28-jährige Wichmann hat Sozialpädagogik studiert und kam vor acht Jahren als Praktikant zum ersten Mal in den Club.

LISCR

13 Thomas Klenum ist neuer Executive Vice President für Innovation und Regulierungsthemen beim Liberian Register (LISCR) in Hamburg.

In eigener Sache: Generationswechsel in der Geschäftsführung des VDR

••• Ralf Nagel ist Ende April als Hauptgeschäftsführer und Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbandes Deutscher Reeder ausgeschieden. Der 63-Jährige steht dem VDR noch bis Jahresende beratend zur Seite.

„Damit vollzieht das im Dezember 2021 neu gewählte Präsidium des Verbandes einen Generationswechsel auch in der hauptamtlichen Verbandsführung“, sagt Präsidentin Dr. Gaby Bornheim. In seiner Amtszeit hat Nagel sich erfolgreich für einen

starken und wettbewerbsfähigen Schifffahrtsstandort Deutschland eingesetzt – etwa bei der Errichtung der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland zur Förderung der Ausbildung und Beschäftigung von Seeleuten am Standort Deutschland.

„Ohne den starken Zusammenhalt und die ausgezeichnete Expertise aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verbandsgeschäftsstelle wären die erzielten Erfolge nicht möglich gewesen“, so Nagel. Sein Nachfolger ist



Dr. Martin Kröger. Der 47-Jährige ist seit zehn Jahren VDR-Geschäftsführer und betreut die Bereiche der europäischen und internationalen Schifffahrtspolitik, die Wettbewerbsfähigkeit des Schifffahrtsstandortes Deutschland sowie den Umwelt- und Klimaschutz.

Übergabe. Ralf Nagel verlässt nach zwölf Jahren den Verband Deutscher Reeder. Seine Funktion als Hauptgeschäftsführer übernimmt **Dr. Martin Kröger**. Kröger bringt viel Erfahrung mit: Er ist bereits seit zehn Jahren Mitglied der VDR-Geschäftsführung.

SYSTEM SOLUTIONS FOR THE FUTURE

Gas and Condition Monitoring System



SCHALLER
AUTOMATION

OUR PASSION. YOUR SAFETY.

- since 1956 -

www.schaller-automation.com



Perspektive. Big Data bringt die Schifffahrt aufs nächste Level.

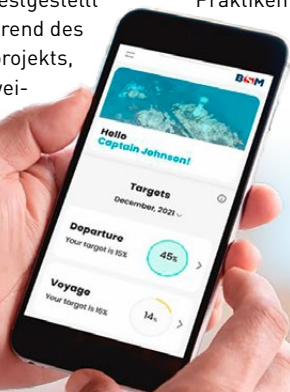
Grüne Schifffahrt: Selbst ist der Seemann

●●● Im Rahmen eines Forschungs- und Entwicklungsprojekts hat Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM) erstmals den Einfluss der Verhaltensänderung einzelner Seeleute auf den CO₂-Ausstoß auf ausgewählten Schiffen von BSM Deutschland (BSMD) untersucht. Mithilfe der App des Clean-Tech-Start-ups Signol, die auf verhaltenswissenschaftlichen Best-Practice-Verfahren basiert, konnten auf einzelnen Schiffen bemerkenswerte Reduzierungen des Bunkerkraftstoffverbrauchs festgestellt werden. Während des Forschungsprojekts, das in der zwei-

ten Jahreshälfte 2021 lief, wurden 60 Kapitäne und Chefsingenieure auf 28 Schiffen, die vollständig von BSMD verwaltet werden, eingeladen, auf freiwilliger Basis an der Studie teilzunehmen. Jede Woche erhielten die teilnehmenden Seeleute über die App und per E-Mail Updates zu ihren persönlichen Meilensteinen und Erfolgen. Durch eine Kombination aus fairen individuellen Zielvorgaben und positivem Feedback gelang es Signol, die einzelnen Kapitäne und Chefsingenieure sanft zu kraftstoffsparenden Praktiken zu bewegen.

www.schultegroup.com

Transparenz. Die App motiviert dazu, sich den Ressourcenverbrauch bewusst zu machen.



Fotos: BSM

VDR-Internetseite neu gestaltet

●●● Seit Kurzem präsentiert sich die Website des Verband Deutscher Reeder im neuen Gewand. Moderner, übersichtlicher, bildstärker: Interessierte können sich jetzt noch leichter und umfassender über Daten und Fakten zur Seeschifffahrt oder die Position der deutschen Reeder zu aktuellen Themen informieren. Maritimes Know-how bietet die Rubrik „Schifffahrtswelt“.

www.reederverband.de



Portugiesische Flagge wächst

●●● Der Flaggenstaat Portugal hat im vergangenen Jahr fast 100 Schiffe dazugewonnen und so die Marke von 700 registrierten Schiffen übersprungen. Portugal bzw. das International Shipping Register von Madeira (MAR) ist damit die am schnellsten wachsende Flagge in Europa und belegt dort Rang 5. In der deutschen Handelsflotte liegt Portugal unter den EU-Flaggen bereits auf Platz 1.

www.eu-registry.com



Aufwind. Auch viele deutsche Reeder fahren unter Portugals Flagge.

Foto: Von Hajebeides - Eigenes Werk, CC BY, SA, 4.0, <https://commons.wikimedia.org/wiki/index.php?curid=78462408>

L&B steigt bei Tankern ein

●●● Die Reederei Leonhardt & Blumberg steigt ins Tanker-Segment ein. Nachdem die Hamburger in jüngster Zeit einige Containerschiffe zu attraktiven Preisen verkauft hatten, übernahmen sie jetzt von Ardmore Shipping drei 2008 in Japan gebaute Tanker: „Sealifter“, „Sealesder“ und „Sealancer“ haben eine Tragfähigkeit von jeweils 47.700 tdw. Der Komplettpreis des Trios soll etwa 40 Millionen Dollar betragen haben. www.leonhardt-blumberg.com



Tanker. Weitere Zukäufe nicht ausgeschlossen.

Foto: Leonhardt & Blumberg

Hapag-Lloyd: Rekorddividende, Zukauf, Nachhaltigkeit

••• Die Hamburger Linienreederei Hapag-Lloyd blickt nach den Worten ihres Vorstandschefs Rolf Habben Jansen auf ein „außerordentlich erfolgreiches Jahr zurück, in dem wir massiv in moderne Schiffe und neue Container investiert haben“. Der Umsatz betrug 2021 etwa 22,3 Milliarden Euro, das Konzernergebnis verbesserte sich auf 9,1 Milliarden Euro. Die Nettoverschuldung konnte komplett abgebaut werden, die Aktionäre sollen eine Rekorddividende von 35 Euro je Anteilsschein erhalten. Das Geschäftsjahr 2022 – es ist ein Jubiläumsjahr (s. S. 48) – hat laut Habben Jansen erfolgreich begonnen, allerdings gebe es bei den gestörten Lieferketten noch keine wesentliche Entspannung. Dazu komme der „furchtbare Krieg“ in der Ukraine. „Wir ha-



ben unsere Buchungen von und nach Russland gestoppt und fordern eine dringende Deeskalation und Frieden“, so Habben Jansen. Er kündigte an, „alles in unserer Macht Stehende zu tun, um auch humanitäre Unterstützung zu leisten“ (s. S. 12).

Unterdessen hat Hapag-Lloyd nach der Übernahme der auf Westafrika spezialisierten Reederei NileDutch im vergangenen Jahr sein Afrika-Geschäft weiter gestärkt: Das Unternehmen übernahm das Container-Liniengeschäft der traditionsreichen Reederei Deutsche

Afrika-Linien (DAL). Dazu gehören ein 6.589-TEU-Containerschiff und rund 17.800 eigene und geleaste Container sowie ein Team von 150 Mitarbeitern und Agenten, unter anderem in Deutschland und Südafrika.

Freuen kann sich die Reederei außerdem über den „Friend of the Sea Whale-Safe Award 2022“. Die World Sustainability Organization (WSO) hat Hapag-Lloyd als die internationale Reederei identifiziert, die sich am stärksten für die Verringerung des Risikos von Schiffsunfällen mit Waleinsatz einsetzt. Der soeben erschienene Nachhaltigkeitsbericht 2021 dokumentiert weitere ökologische, soziale und qualitative Maßnahmen und Fortschritte. www.hlag.com



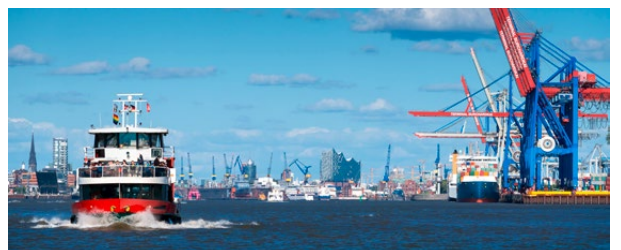
Foto: Hapag-Lloyd

Geschäftserfolg. Trotz um 17 Prozent gestiegener Transportaufwendungen wuchs das Ergebnis wegen der höheren Frachtraten deutlich.

Ausbildung: Ehrenamtliche Prüfer gesucht

••• Die sucht engagierte und sachkundige Bewerber/innen. Es geht um die ehrenamtliche Tätigkeit im Prüfungsausschuss für die Ausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in. Der Ausschuss ist paritätisch aus Vertretern der Lehrerschaft sowie der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite zusammengesetzt. Die einwöchigen Prüfungen finden

dreimal im Jahr an den Standorten Lübeck-Travemünde, Rostock und Elsflöth statt. Voraussetzung für Prüfer ist der Abschluss in einem maritimen Beruf und Berufserfahrung z.B. als Nautischer oder Technischer Schiffsoffizier oder Schiffsmechaniker. Das Unternehmen muss VDR-Mitglied sein. info@berufsbildung-see.de



Hamburg: Attraktive Hafenstadt

••• Hamburg gehört zu den drei attraktivsten Standorten in Europa für Zentralen maritimer Unternehmen. Das ist das Ergebnis der Studie „The Leading Maritime Cities of the World 2022“ (LMC) von Menon Economics und der Klassifikationsgesellschaft DNV. Der LMC-Report stuft die Hansestadt außerdem als fünfthöchstwertigstes Schifffahrtszentrum unter 50 Städten weltweit ein. Zu den Kriterien zählen auch die Anzahl der Reedereien und der Wert der Flotten. www.dnv.com

Foto: BBS



Gremium. Die Ausschussmitglieder werden für drei Jahre bestimmt.

Foto: Fokussiert – stock.adobe.com

Hauptsache, in Sicherheit



| Engagement | Der Krieg in der Ukraine betrifft auch die internationale Schifffahrt unmittelbar. Zahlreiche deutsche Reedereien haben Rettungsaktionen für die Familien ihrer Mitarbeiter gestartet.

Text: Hanns-Stefan Grosch

Noch ist die Coronakrise nicht überwunden, da ist der russische Angriff auf die Ukraine ein erneuter schwerer Schlag für die internationale Schifffahrt, für Logistikketten und Häfen. Die belagerte Hafenstadt Mariupol erlitt schwerste Zerstörungen. Der Hafen von Odessa, Hauptumschlagplatz für den Warenimport und -export der Ukraine, ruht, Lotsen und Schlepper haben ihre Dienste eingestellt. Hier betreibt auch die Hamburger HHLA ein Terminal, das nach Kriegsausbruch geschlossen wurde. Das Unternehmen startete eine Rettungsaktion für ukrainische Mitarbeiter und deren Angehörige, die sich zur Flucht aus ihrem Land entschieden hatten, und brachte sie nach Hamburg.

| Seeleute in Gefahr | In den Schwarzmeerhäfen sitzen mindestens 60 internationale Schiffe fest, darunter auch mehrere Schiffe deutscher Reedereien – ungewiss, wann sie ihre Reise gefahrlos fortsetzen können. Die Versorgung der Besatzungen mit Lebensmitteln werde zunehmend schwieriger, berichtete Dr. Gaby Bornheim, Präsidentin des Verbands Deutscher Reederei (VDR), bereits im März. Doch bei einer Ausfahrt auf See drohen erhebliche Gefahren. Die Türkei und Rumänien haben Seestreitkräfte entsandt, um Minen, die in der Nähe ihrer Küsten aufgetaucht sind, zu entschärfen – angeblich treiben 400 →



Willkommen. Viele europäische Staaten werden für Flüchtlingsfamilien vorübergehend zur neuen Heimat.

SOLIDARITÄT

Im Einsatz für ukrainische Familien

Schiff in der Kriegsregion

Reederei Bernhard Schulte, Hamburg

BERNHARD SCHULTE



••• Seit dem 23. Februar liegt die „Joseph Schulte“, ein 2013 gebauter

9.400-TEU-Containerfrachter der Hamburger Reederei Bernhard Schulte, im Hafen von Odessa. Am Folgetag wurden gerade Container geladen und gelöscht, als russische Truppen die Ukraine überfielen und die Behörden die Schließung des Hafens anordneten. Die Reederei teilt mit, sie habe „alle Kapazitäten und Ressourcen mobilisiert“, um die Sicherheit der Crew zu gewährleisten. Das Unternehmen steht in ständigem Kontakt mit Schiff und Crew. „Die Besatzung ist unversehrt und auch das Schiff ohne Schaden“, erklärt eine Sprecherin.

An Bord ist derzeit noch eine Rumpfmannschaft aus ukrainischen Seeleuten, die restlichen Crewmitglieder hat das Unternehmen Anfang März unter großen Schwierigkeiten per Bus an die rumänische Grenze und dann außer Landes gebracht.

Rettung ins Alte Land

Reederei Leonhardt & Blumberg, Hamburg



••• Ein bisschen Glück im hereinbrechenden Unglück: Unmittelbar nach Kriegsbeginn, am 24. Februar morgens, gelang einem

von Leonhardt & Blumberg bereederten 1700-TEU-Containerfrachter noch die Ausfahrt aus dem Hafen von Odessa. Bei der Reederei arbeiten derzeit etwa 110 Ukrainer. Die Seeleute, die an Land sind, dürfen die Ukraine nicht verlassen, können aber ihre Familien bis an die Grenze begleiten. „Viele haben sich auch schon auf eigene Faust in umliegenden Ländern wie Polen, Rumänien und Moldawien in Sicherheit gebracht“, berichtet Martin Leonhardt, der sich bei der Reederei als Crew Operator zusammen mit Kollegen um die Betreuung der Ukrainer kümmert. Für bisher etwa 45 Angehörige der Seeleute hat das Unternehmen den Transport nach Deutschland organisiert und sie im Alten Land zunächst in einem Feriendorf untergebracht. Nun steht der Umzug in angemietete Wohnungen in Buxtehude, Wischhafen und Drochtersen an.



Statement. Reedereichef Hauke Pane mit russischen und ukrainischen Crewmitgliedern.

Gemeinschaft an Bord

RHL Reederei Hamburger Lloyd, Hamburg



HAMBURGER LLOYD

••• LinkedIn-Nachricht der Reederei: „Wir sind tief betrübt und besorgt hinsichtlich der aktuellen tragischen Situation in der Ukraine und der dramatischen Konsequenzen für die Menschen in der Region. Das ist eine extrem beunruhigende und quälende Zeit besonders für unsere ukrainischen und russischen Seeleute und deren Familien, von denen viele aus der notleidenden Region stammen. Gleichzeitig sind wir froh zu erleben, wie friedlich ukrainische und russische Seeleute an Bord der von uns gemagneteten Schiffe miteinander umgehen. Während eines Besuchs von CEO Hauke Pane an Bord der ‚Tema Express‘ stimmten alle Anwesenden einschließlich des russischen Kapitäns und des ukrainischen Chefsingenieurs darin überein, dass der Konflikt zu einem raschen Ende kommen muss.“

Große Hilfsaktion – Hapag-Lloyd, Hamburg

••• Deutschlands führende Linienreederei hat unter dem Motto „Hapag-Lloyd Cares“ ein humanitäres Hilfsprogramm für die Ukraine gestartet. Die wichtigsten Aktivitäten:

- Unterstützung der United Nations (UN) und des World Food Programme (WFP) mit Logistiklösungen. Gemeinsam mit Kühne+Nagel, Schenker, DB Cargo und Lufthansa Cargo versucht HL, lebenswichtige Güter so schnell wie möglich an die Orte zu bringen, an denen sie dringend benötigt werden. „Angesichts der zerstörten Infrastruktur und laufender Kriegshandlungen sind solche Transporte derzeit nur sehr eingeschränkt möglich – und sie sind sehr gefährlich“, sagt Niklas Kentrup, einer der Organisatoren. Er hat selbst russische Wurzeln und enge Kontakte in die Ukraine.

Hapag-Lloyd

- Soforthilfe für Flüchtlinge an der polnisch-ukrainischen Grenze. Mehrere Hapag-Lloyd-Mitarbeiter:innen aus dem Knowledge Center in Danzig sind an der Grenze, um die ankommenden Familien aus der Ukraine mit Lebensmitteln und Getränken zu versorgen, aber auch emotional zu unterstützen.
- Finanzielle Spenden an nationale und internationale Organisationen.
- Minimale Raten oder kostenloser Transport von Hilfsgütern auf Hapag-Lloyd-Schiffen. Mehrere Container mit Hilfsgütern sind bereits auf See und auf dem Weg nach Europa.
- Volle Unterstützung für die verbleiben-

den Mitarbeiter:innen in der Ukraine, aber auch beim Verlassen des Landes und bei der Arbeit in anderen Ländern – sollte dies gewünscht sein. Zwei Kollegen konnten vor Kurzem die Ukraine verlassen und werden demnächst ihre Arbeit im Quality Service Center Izmir aufnehmen.

- Hilfe für ankommende Flüchtlinge in Europa, insbesondere in Polen und Deutschland, aber auch in Italien und den Beneluxländern. Bereitstellung von Unterkünften, wo immer möglich, und Vermittlung von individuellen Patenschaften von Hapag-Lloyd-Mitarbeitern. Hapag-Lloyd hat kürzlich „Hanseatic Help“, eine Organisation, die sich in Hamburg in der Flüchtlingshilfe engagiert, mit 100.000 Euro unterstützt.

Neue Heimat in Ostfriesland

Reederei Hartmann, Leer

••• Auch bei der Reedereigruppe Hartmann haben die Verantwortlichen schnell reagiert: „Wenige Tage nach Kriegsbeginn hat uns der Leiter unserer Agentur in Odessa kontaktiert, ein ehemaliger Kapitän von uns“, berichtet Personalchef Jens Graßmann. Die Lage im Kriegsgebiet spitzte sich zu, Familienangehörige von Seeleuten waren in Gefahr. Gemeinsam mit Reedereichef Hartmann wurde entschieden: „Wer will, kann nach Leer kommen, wir kümmern uns um Transport, Unterkunft und alles Weitere.“



HARTMANN REEDEREI
SETTING THE RIGHT COURSE

Die Reederei organisierte einen Bus („wahrscheinlich der letzte, der aus Odessa rausfahren konnte“). An Bord: rund 50 Passagiere, je zur Hälfte Frauen und Kinder. Im rumänischen Galati wurde der Bus gewechselt, schließlich wurden die Familien von Reedereimitarbeiterinnen und -mitarbeitern auf dem Parkplatz vor der Reederei willkommen geheißen. Ein Freiwilligenteam hat alles organisiert: Die ukrainischen Familien kommen zunächst in der örtlichen Jugendherberge unter und werden dann auf Unterkünfte verteilt, die länger zur Verfügung stehen. Medikamente, Kleidung, Spielsachen: Die Betroffenen können sich aus Spenden im Lager der Reederei erst mal mit dem Nötigsten eindecken. Um jede Familie kümmert sich eine Betreuerin oder



Symbolik. Willkommensgruß an die ukrainischen Familien am Leeraner Reedereisitz.

ein Betreuer aus der Reederei und hilft zum Beispiel bei Behördengängen. „Insgesamt sind da schon über 1.500 Arbeits- und Sozialstunden angefallen“, berichtet Graßmann. Die ersten Kinder sind bereits im Betriebskindergarten „Piratenest“ untergebracht, nach Ostern sollten möglichst alle älteren Kinder zur Schule gehen – auch

wenn die meisten Familien in die Ukraine zurückwollen, sobald es wieder geht.

Auch unter den Seeleuten ist die Solidarität groß: Da springt schon mal ein deutscher Kapitän ein, weil sein polnischer Kollege sich um eine Flüchtlingsfamilie kümmern musste. Die Reedereigruppe beschäftigt insgesamt etwa 210 Seeleute aus Russland und der Ukraine, darunter viele Offiziere. Offene Konflikte zwischen den beiden Nationalitäten gab es noch nicht. „Viele russische Mitarbeiter haben sich klar vom Krieg distanzieren“, berichtet Graßmann. Die Ansage sei klar: „Politische Scharmützel werden an Bord nicht geduldet, wir sind alle Hartmann-Kollegen.“ Gerade erst habe er wieder einen Russen und einen Ukrainer zusammen anmustern lassen.

Vielfältige Unterstützung

Reederei NSB, Buxtehude

••• Die Reederei NSB konnte einen Tanker, der vor Odessa lag, sicher aus dem Kriegsgebiet bekommen. In Buxtehude wurde ein Notfallteam eingesetzt, das die Lage beobachtet und über ein Netzwerk in Polen und Rumänien Kontakt zu Seeleuten und ihren Familien hält. Mehrere Familien wurden bereits in Deutschland untergebracht. NSB unterstützte die Logistik für

NSB GROUP
global maritime competence



einen umfangreichen Hilfsgütertransport per Lkw ins Krisengebiet. Es wurden ein Spendentopf eingerichtet und interne

Spendenaufrufe gestartet. Durch einen „Workaround“ gelang es, die infolge der Sanktionen gefährdete,

aber überlebenswichtige Entlohnung der Seeleute sicherzustellen. „Die Ereignisse sind eine große Belastung für die Betroffenen“, sagt NSB-Sprecher Kreuzkam.



Versorgung. Freiwillige Helferinnen kümmern sich im Lager der Reederei um die Verteilung der Spenden.

→ davon frei im westlichen Teil des Schwarzen Meers. Ein Risiko beim Auslaufen wäre auch der Beschuss durch vor der ukrainischen Küste liegende Kriegsschiffe. Mindestens fünf Handelsschiffe sollen in den vergangenen Wochen bereits Opfer von Angriffen geworden sein, eines davon sank. „Wir fordern, dass die Schiffe die Häfen so schnell wie möglich ohne Gefahr eines Angriffs verlassen dürfen“, sagt Bornheim. „Die Schiffe müssen freies Geleit bekommen, damit sie mit ihren Crews unbeschadet aus der Kriegszone fahren können.“

Der VDR appellierte deshalb insbesondere an die russische Seite, die von der International Maritime Organization (IMO) vorgeschlagenen „blauen Korridore“ zu ermöglichen: „Es ist ein unhaltbarer Zustand, dass – neben der ukrainischen Bevölkerung – mehr als 1.000 Seeleute an Bord von Handelsschiffen in der Kriegsregion um ihr Leben fürchten müssen.“

| Angespannte Stimmung | Ein weiteres Problem weist über die Kriegsregion hinaus: An Bord der weltweiten Handelsflotte machen russische und ukrainische Seeleute laut Weltreederverband ICS etwa 14,5 Prozent der Besatzungen aus, oft im Offiziersrang. Sie sind nicht selten an Bord desselben Schiffes eingesetzt und müssen diese schwierige Situation jetzt meistern. Viele Ukrainer sind nach Hause gefahren, um ihre Heimat zu verteidigen, bei anderen arbeiten die Reedereien intensiv daran, die Familien in Sicherheit zu bringen (s. links). Geschätzt 3.000 Ukrainer und 2.000 Russen arbeiten laut VDR auf deutschen Schiffen, oft in gemischten Teams. Die Stimmung dort sei „einigermaßen ruhig“, sagt VDR-Geschäftsführer Martin Kröger. „Wir befürchten aber, dass sich die Lage an Bord verschärfen könnte.“ Vorsorglich trennen einige Reedereien jetzt die Nationalitäten. Das geschieht aus Angst vor Ärger und aus Sorge um →

Lidl will ab Sommer vier Containerschiffe in Dienst stellen. Nach Einschätzung des Branchendienstes Alphaliner ist das eine Reaktion auf Lieferengpässe aus Fernost. Um Rückenwind für seine Logistik zu bekommen, hatte der Discounter kürzlich die Reederei Tailwind Shipping Lines ins Handelsregister eintragen lassen. Der Neckarsulmer Einzelhandelskonzern bestätigte, dass man „künftig in Teilen eigene Kapazitäten in der Seefracht zum Einsatz bringen wird“. Dies sei ein Baustein zur Sicherung der Lieferketten und der Warenverfügbarkeit in den Filialen. „Ziel ist es, das gestiegene Volumen unterschiedlicher Produktionsstätten langfristig flexibler steuern zu können“, sagte Lidl-Logistikchef Wolf Tiedemann. Ein Großteil der wöchentlich wechselnden Sonderposten von Discountern wie Aldi oder Lidl stammt aus asiatischer Produktion.

| Engpass überwinden | Laut Alphaliner kauft die Lidl-Reederei einen und chartert drei Frachter für den Warentransport des Discounters. Von der Hamburger Reederei Peter Döhle übernimmt Tailwind den 5.527-TEU-Frachter „Talassa“ (Baujahr 2005). Zunächst für 48 Monate chartert das Unternehmen außerdem die zwei 2016 gebauten Schwesterschiffe „Wiking“ und „Jadrana“ von den Reedereien Tamke aus York und wiederum Peter Döhle mit einer Stellplatzkapazität von jeweils 4.975 TEU. Die Bremer Reederei Vinnen steuert das vor neun Jahren gebaute 3.868-TEU-Schiff „Mercur Ocean“ bei. „Ich werde nicht vergessen, bei Lidl einzukaufen, damit unser Frachter voll beladen bleibt“, scherzte Geschäftsführer Michael Vinnen, der auch Mitglied im VDR-Verwaltungsrat ist, auf der Social-Media-Plattform LinkedIn.

Schätzungen zufolge soll Lidl ein Transportvolumen von 400 bis 500 TEU

Discounter kommt unter die Reeder

| Logistik | Lidl hat angekündigt, für den Transport seiner Waren Schiffe einzuchartern und sogar eigene Schiffe anzuschaffen. Deutsche Reedereien kooperieren mit dem Handelskonzern.

Text: Hanns-Stefan Grosch

pro Woche haben. Die Schiffe werden vermutlich zwischen Asien und Europa eingesetzt. Lidl betreibt etwa 11.500 Filialen in mehr als 30 Ländern und hat seit Beginn der Coronakrise Probleme wegen unzuverlässiger Lieferungen aus Fernost, bleibt aber weiter Direktkunde von Reedereien: „Wir möchten betonen, dass wir weiterhin im großen Umfang auf die wertvolle und eingespielte Zusammenarbeit mit unseren Partnern setzen“, sagte ein Lidl-Sprecher. Das ist wohl auch sinnvoll: „Kaum ein Handelsunternehmen ist

so groß, dass es einen Frachter mit eigenen Waren für eine bestimmte Destination selbst füllen kann“, sagt Prof. Max Johns, Schifffahrtsexperte an der HSBA.

Außerdem: Auch als Charterer oder Eigner von Schiffen kann sich Lidl nicht aus den Lieferketten lösen. So hat der aktuelle Corona-Lockdown in Shanghai dazu geführt, dass nach Ostern mehr als 300 Frachtschiffe vor dem Hafengebiet im Stau standen, um be- oder entladen zu werden. Auch die Lidl-Schiffe mussten sich hier ganz normal einreihen. ■■■

Besitzerwechsel. Die Reederei Peter Döhle hat Lidl seinen Containerfrachter „Talassa“ verkauft – es ist das bisher größte Schiff der Discounter-Flotte.



Deutsche Reeder setzen auf weiteren Aufschwung

| VDR-Bilanz | Ukraine-Krieg und Klimaschutz sind die bestimmenden Themen der Branche, die wirtschaftlich zunächst aus dem Krisenmodus heraus ist.

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) hat auf seiner Jahrespressekonferenz aktuelle Zahlen zur Situation der deutschen Handelsschifffahrt vorgelegt. Präsidentin Dr. Gaby Bornheim und Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger erläuterten den zahlreichen per Videokonferenz zugeschalteten Journalistinnen und Journalisten auch die aktuell wichtigsten Themen auf der Agenda der Seeschifffahrt: Klimaschutz, Schifffahrtsstandort Deutschland und die seegestützten Lieferketten. Auch auf mögliche Auswirkungen des Ukraine-Krieges auf die Schifffahrt gingen sie ein.



VDR-Hauptgeschäftsführer Martin Kröger.

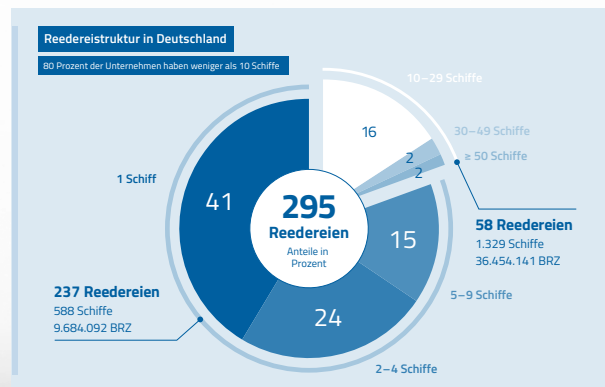
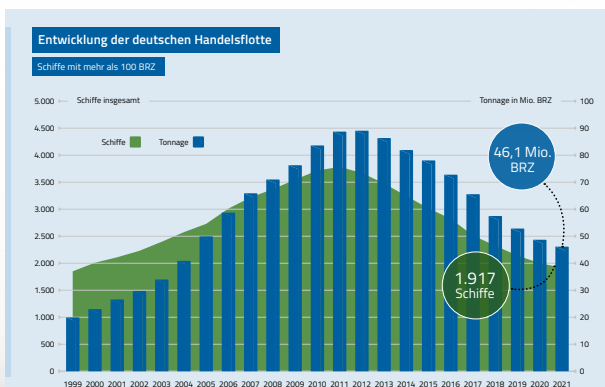
fahrtsunternehmen durch unruhige See navigieren müssen, sagte Bornheim: „Die deutsche Schifffahrt besteht im Wesentlichen aus mittelständischen Unternehmen. Wir sollten uns nicht von den positiven wirtschaftlichen Ergebnissen einiger großer Reedereien blenden lassen.“ 80 Prozent der Reedereien hätten weniger als zehn Schiffe, bei längst noch nicht allen sei der Aufschwung angekommen. „Hinter der Schifffahrt insbesondere in Deutschland liegt eine ganze Dekade der Krise. Nach mehr als zehn Jahren sind vor allem die kleinen und mittelgroßen Reedereien wirtschaftlich ausgezehrt und brauchen mehr als ein Jahr guter Zahlen, um die Herausforderungen der Zukunft, insbesondere die nötigen Investitionen etwa für den Klimaschutz, finanziell schultern zu können“, so die VDR-Präsidentin. „Mit den erfreulich positiven

Entwicklungen an den Containermärkten sehen wir nun zunächst nur die Ruhe nach dem Sturm.“

Die Lage sei zudem differenziert zu betrachten: Container und auch Bulker würden von hoher Nachfrage profitieren, im Tankermarkt und bei Fäh- und Kreuzfahrtreedereien sei die Situation aber weiter sehr volatil. Niemand wisse darüber hinaus, wie nachhaltig der aktuelle enorme Nachfragezuwachs sei, wenn die momentanen Pandemieeffekte und die vielen staatlichen Konjunkturprogramme in den Ländern der Welt ausliefen.

| Nummer 6 in der Welt | Deutschland ist den Zahlen nach aktuell die sechstgrößte Schifffahrtsnation der Welt mit einem Anteil von 3,8 Prozent an der Welthandelsflotte (-0,7 Prozentpunkte ggü. Vorjahr). Nach wie vor stellt Deutschland nach China die zweitgrößte Containerschiffsflotte der Welt. Ende 2021 waren in deutschen Schiffsregistern insgesamt 1.917 Schiffe mit

| Differenziertes Bild | In den mittlerweile zwei Jahren nach Ausbruch der Coronapandemie hätten viele deutsche Schiff-



Handelsflotte. Im vergangenen Jahr sank die Zahl der im deutschen Register verzeichneten der Schiffe unter die Marke von 2000.

Branchenstruktur. Der Großteil der deutschen Reedereien sind kleine und mittelständische Unternehmen.





Es ist Sand im Getriebe, den wir nur gemeinsam wieder aus den Lieferketten rausbekommen werden.

Gaby Bornheim, Präsidentin des VDR

46,1 Millionen BRZ registriert, 84 weniger als ein Jahr zuvor. Zu einem großen Teil (mehr als 45 Prozent) führen die Schiffe der deutschen Flotte heute die Flagge eines EU-Landes am Heck, insbesondere von Portugal, Zypern und Malta. Die Anzahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe liegt bei 275.

Die Zahl der in Deutschland sozialversicherungspflichtig beschäftigten Seeleute hat sich, bedingt durch den Rückgang in der Handelsflotte, zuletzt auf 6.927 ebenfalls leicht verringert, die Zahl der Neueinsteiger an Bord 2021 ist infolge der Pandemie auf 355 leicht zurückgegangen.

| Lieferketten: Kooperation hilft | VDR-Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Kröger wies Vorwürfe zurück, die Schifffahrt ver-

schärfe die derzeitige angespannte Situation in den Lieferketten weltweit: „Man muss es deutlich sagen: Wir sind wie viele andere Betroffene der Situation – und nicht Verursacher.“ Weltweit seien so gut wie alle Containerschiffe im Einsatz. „Die angespannten Lieferketten sind ganz klar Folge der Coronapandemie, eine einmalige Situation, in der viel zusammenkommt.“

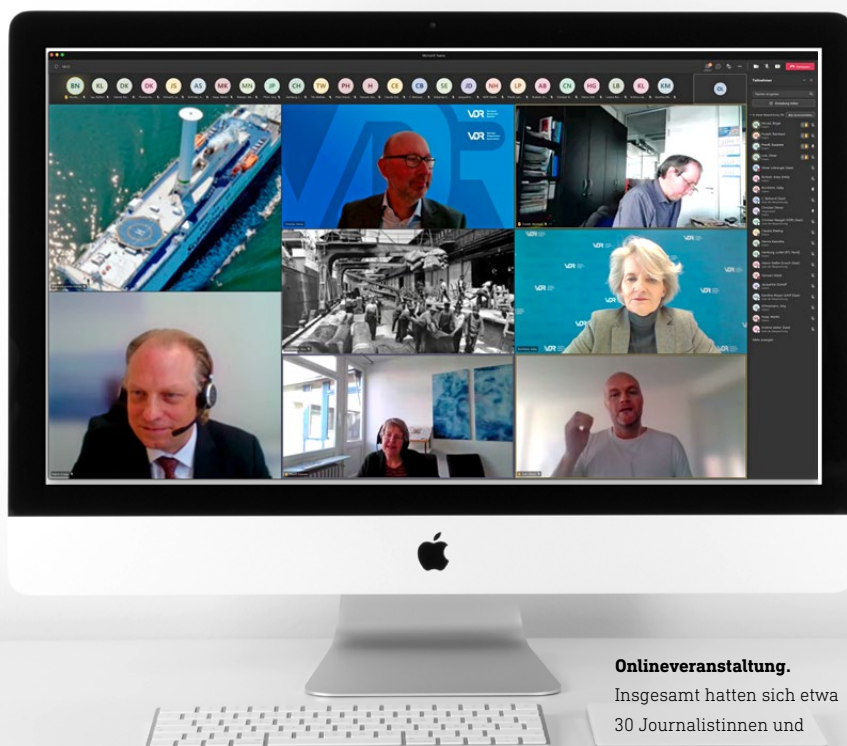
Dass die Reeder an der Lage keine Schuld treffe, hätten unabhängige Untersuchungen der Wettbewerbsbehörden von China, den USA und wiederholt auch der EU gezeigt. „Die Linienreedereien tun alles in ihrer Macht Stehende, um die enorm gestiegenen Ladungsmengen zu transportieren“, sagte Kröger. „Doch wenn Häfen verstopft und Container bei Kunden viel länger unterwegs sind, dann sind sie letzt-

lich auch machtlos.“ Bornheim rief alle Beteiligten zur Zusammenarbeit auf: „Wir sollten aufhören, uns gegenseitig zu beschuldigen. Wir leiden alle darunter, dass wir nicht den Service bieten können, den wir eigentlich gerne offerieren wollen. Es ist Sand im Getriebe, den wir nur gemeinsam wieder aus den Lieferketten rausbekommen werden.“

| Klimaneutralität: Breites Bündnis | Der Weltschiffahrtsverband ICS hat, unterstützt vom VDR, im vergangenen Herbst das klare Signal gesendet, dass die Branche schon im Jahr 2050 global klimaneutral fahren will. „Wir als Industrie sind damit bislang weit ambitionierter als die Staatengemeinschaft in der IMO“, sagte Bornheim. „Der Vorstoß ist so klug wie mutig. Wir setzen damit ein Signal, jetzt sind alle angesprochen: Politik, Mineralölbranche, Motorenhersteller, Forschung, Häfen. Wir brauchen eine gemeinsame Kraftanstrengung.“

Kröger verwies ergänzend auf die erforderliche „Revolution bei den Treibstoffen“: „Es ist offen, welcher klimafreundliche Brennstoff Seeschiffe bald antreiben wird“, so der VDR-Hauptgeschäftsführer. „Die Motoren, die die Schifffahrt CO₂-frei machen würden, gibt es schon heute – allein, es fehlt der Treibstoff dafür. Deswegen braucht es vorerst noch LNG. Diese Motoren können später aber ohne hohen Aufwand auf grünes Gas umgestellt werden.“

Zur Krisensituation in der Ukraine sagte Präsidentin Bornheim: „Die Lage in den Häfen und Seegebieten ist unübersichtlich und bleibt angespannt und gefährlich. Unsere Sorge gilt den Menschen in der Ukraine, den vielen betroffenen Kollegen und Mitarbeitern vor Ort und den Seeleuten auf den Schiffen, die noch in der Region verblieben sind.“ (siehe S. 12). |●●●



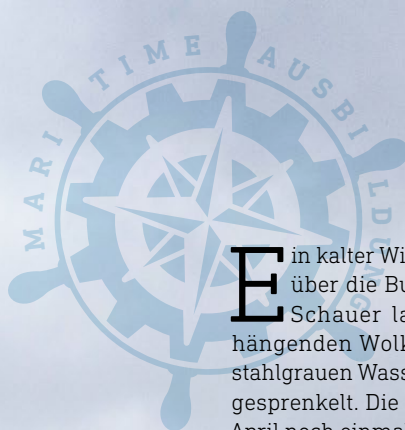
Onlineveranstaltung.

Insgesamt hatten sich etwa 30 Journalistinnen und Journalisten zugeschaltet.

| Ausbildung | Die maritime Wirtschaft braucht qualifizierten Nachwuchs – wie Jan Henrik Ommert, der bei der Reederei Rörd Braren eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker macht. Unser Reporter hat den Azubi auf einer Fahrt mit der „Alstern“ begleitet.

Text & Fotos: Christoph Papsch

In seinem Element



Ein kalter Wind peitscht nass und böig über die Bucht. In der Ferne ziehen Schauer lange Schlieren aus tief hängenden Wolken. Die Wellen auf dem stahlgrauen Wasser sind mit weißer Gischt gesprenkelt. Die Kieler Förde gibt sich im April noch einmal winterlich und ungemütlich. Am Ausrüstungskai der Lindena-Werft hat das Mehrzweckschiff „Alstern“ der Reederei Rörd Braren festgemacht. Das grasgrüne Schiff mit den gelben Bordkränen ist der einzige Farbkleck weit und breit. An Bord arbeiten neun Seeleute aus vier verschiedenen Ländern. Auf dem nassen, rutschigen Deck verstauen sie große Haufen von Schlingen und Leinen, die für den kommenden Einsatz des Schiffes zur Ladungssicherung genutzt werden.

Einer der Leute ist Jan Henrik Omert, ein stiller, aber aufmerksamer Typ. Er spricht nur das Nötigste, packt da- →

Bündel. Mithilfe des Krans verstaut der Azubi Leinen und Taue im Laderaum.

→ für kräftig mit an, wo er gebraucht wird. Sein blauer Overall, die orangefarbene Arbeitsjacke, die schweren Schuhe, der gelbe Helm und die Handschuhe sind schmutzig von der vielen Arbeit. Unter dem Helm trägt Jan eine Sturmhaube gegen den kalten Wind. Seit drei Uhr in der Früh sind die Männer bei der Arbeit. Jetzt ist es später Nachmittag.

„Young Jan“, wie der stets gut gelaunte russische Chief den 18-Jährigen schmunzelnd nennt, möchte den Beruf des Schiffsmechanikers lernen und auf große Fahrt gehen. Nach einem ersten Einsatz auf der „Cellus“ fährt der Azubi nun seit zwei Monaten auf der „Alstern“, mittlerweile im zweiten Ausbildungsjahr.

Viele junge Leute stellen sich nach dem Schulabschluss die Frage: Was nun? Für Jan war schnell klar, dass er eine technische Ausbildung machen möchte. „Ich habe zu Hause ein altes Motorrad, an dem ich gerne schraube. Ich mag es, wenn ich mir die Hände schmutzig machen kann“, erzählt Jan mit wachem Blick. Und da bereits sein Großvater zur See fuhr und sein Vater als Lotse arbeitet, war der Entschluss zur Schiffsmechaniker-Ausbildung ziemlich schnell gefasst.

Wie viele andere Azubis sieht auch Jan die Ausbildung als ordentliche Grundlage für die spätere Karriere. „Anfangs dachte ich: Auf der Brücke zu arbeiten und

das Schiff zu steuern ist es, was ich später machen möchte“, sagt Jan. Nach vielen Wochen an Bord ist er sich da nicht mehr so sicher. Die Arbeit im Maschinenraum und im „Workshop“ begeistert ihn. „Vielleicht geht es nach der Ausbildung doch eher in die technische Richtung“, sagt er und meint damit den Beruf des Technischen Offiziers. „Ich kann mir sehr gut vorstellen, nach der Ausbildung weiter zur See zu fahren. Über Stellen an Land mache ich mir bisher keine Gedanken.“

| Dual und umfassend | Die Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker ist eine duale Ausbildung und dauert drei Jahre. In drei Zeitblöcken von jeweils zwölf Wochen wird an den Seemännischen Berufsschulen in Elsflöth, Travemünde oder Rostock das theoretische Wissen vermittelt. Außerdem lernen die Azubis in der sogenannten überbetrieblichen Ausbildung die Metallbearbeitung und Brandabwehr.

Dazu kommt die praktische Ausbildung auf den Schiffen. Während der Fahrzeiten lernt Jan die verschiedenen Bereiche an Bord kennen: Er arbeitet zunächst im Maschinenraum, später an Deck und geht zusammen mit einem Nautischen Offizier Wache auf der Brücke. „Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker ist insofern einzigartig und eine sehr gute Grundlage für angehende Seeleute“, sagt Ree- →



Schiffsmechaniker/in

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

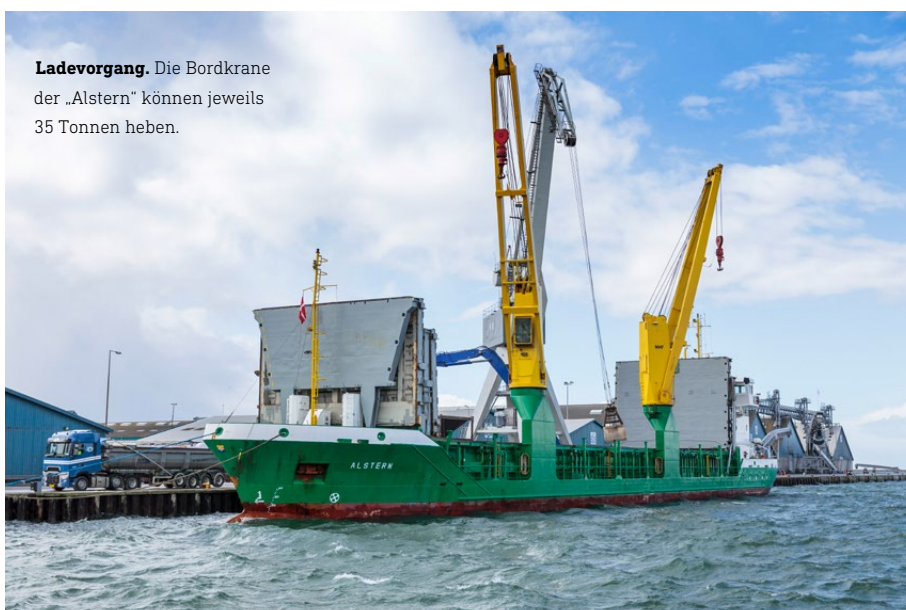
AUSBILDUNGSDAUER: 3 Jahre

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

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



[www.machmeer.de/
ausbildung/
schiffsmechanikerin](http://www.machmeer.de/ausbildung/schiffsmechanikerin)



Ladevorgang. Die Bordkrane der „Alstern“ können jeweils 35 Tonnen heben.

HINTERGRUND

Die Reederei

••• Die eigentümergeführte Reederei Rörd Braren betreut von Kollmar (Elbe) aus aktuell zehn Mehrzweckfrachter, darunter acht eigene. Rörd Braren, der das Unternehmen 1990 gegründet hat, engagiert sich im Verband Deutscher Reeder seit Jahren für die Ausbildung.

Die „Alstern“ (vormals „Bremer Elena“) ist rund 90 Meter lang und 15,20 Meter breit und fährt unter deutscher Flagge. Das 2007 in Dienst gestellte Schiff verfügt über eine Tragfähigkeit von 4.300 Tonnen. Die Hauptmaschine leistet 1.850 kW.

www.reedereibraren.com



Geschraube. Jan stört es nicht, dass die Arbeit im Maschinenraum mit Schmutz und Lärm verbunden ist.



Vielfalt. An Bord haben Seeleute es mit Kollegen aus aller Welt zu tun – eine kulturelle Bereicherung.



Technik. Der Einsatz im Maschinenraum hat es Jan Henrik Ommert besonders angetan.



→ der Rörd Braren. Die wichtigen Bereiche des Schiffsbetriebs, der Decks- und Maschinendienst, sind abgedeckt. „Man lernt alles auf dem Schiff kennen“, bestätigt Jan, „von der Maschine ganz unten bis hoch oben auf der Brücke.“ Dazu gehören die Wartung, Reinigung und Instandhaltung von Maschinen und Geräten, die Schiffsbetriebstechnik und Elektrotechnik, das Bearbeiten von Metall, die Ladungs- und Umschlagtechnik und nicht zuletzt die Schiffssicherheit, also Brandabwehr und Rettung. Die Ausbildung steht Bewerbern aller Schulabschlüsse offen. Ein guter Hauptschulabschluss ist empfehlenswert, aber auch Abiturienten nutzen die Chance, um später ein technisches oder nautisches Studium zu absolvieren. Für die Ausbildung im Ganzen bewirbt man sich allerdings direkt bei einer Reederei. Jan hat sich bewusst für die Reederei aus Kollmar entschieden und arbeitet gern auf den grünen Braren-Schiffen.

Wochenlang Urlaub haben und anschließend bei der Arbeit die Welt entdecken – das muss doch ein Traumberuf sein!? Jan wiegelt ab: „Klar, langer →

OFFIZIERSASSISTENTEN

Elektrotechnische/r Offiziersassistent/in (ETOA)

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

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

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

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



www.machmeer.de/ausbildung/elektrotechnik



www.machmeer.de/ausbildung/technik

Technische/r Offiziersassistent/in (TOA)

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

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

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

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



Neu denken für den Nachwuchs

••• Schifffahrt ist eine Zukunftsbranche, interessant und international. Aber reicht dies, um im Wettbewerb mit anderen Branchen um die besten Nachwuchs-Köpfe das Interesse der nächsten Generation Z zu gewinnen? Durch die geänderte wirtschaftliche und demografische Lage hat sich in den vergangenen Jahren die Chancenstruktur am Arbeitsmarkt gedreht. Die Jugendlichen sind jetzt Anbieter, die Unternehmer Nachfrager. Wer die Generation Z interessieren und ausbilden will, muss neu denken.

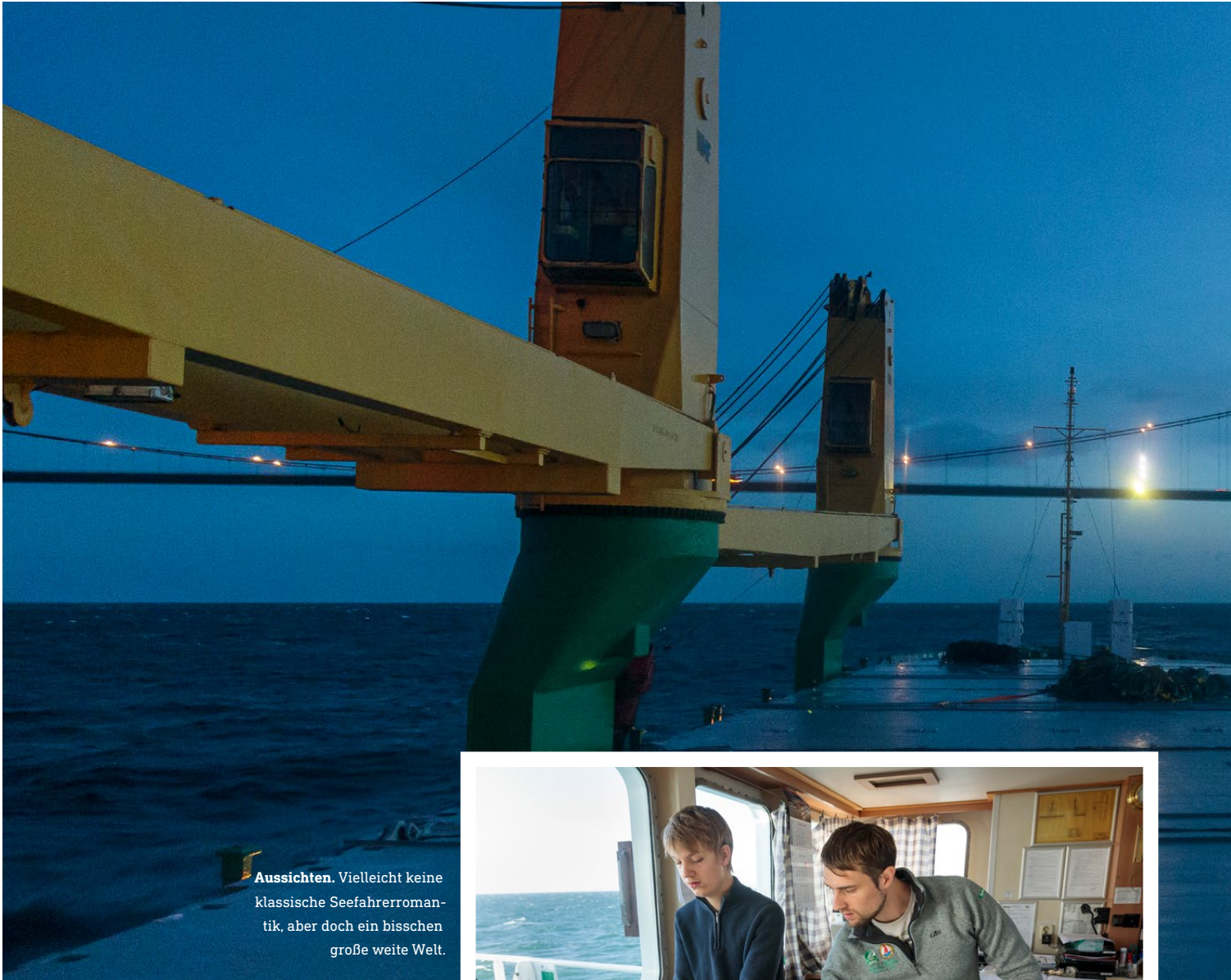
Die Generation Z sind die ultimativen Digital Natives. Schon von klein auf und mehr als andere Generationen suchen sie unmittelbares Feedback, denn sie sind daran gewöhnt. Sie wuchsen in einer Ära von Start-ups und Crowdsourcing auf und wechseln häufiger den Job als andere Generationen, oft, weil sie sich nicht mit dem Unternehmen identifizieren. In Zeiten von Personalmangel müssen Unternehmen somit mehr bieten als Homeoffice, freie Softdrinks und flexible Arbeitszeiten.

Generation Z sind etwa echte Naturliebhaber. Klimaschutz ist ihre besondere Sorge. Will ein Unternehmen attraktiver Arbeitgeber bleiben, muss es sich somit auch fragen, wie effektiv es den Klimaschutz unterstützt. Welche Initiativen gibt es hierzu im Unternehmen, und wie kann ein Ausbildungs- und Arbeitsplatz für die Generation Z seinen Teil dazu beitragen?

Um die neuen Arbeitskräfte zu motivieren, müssen Schifffahrtsunternehmen vor allem auch darauf achten, eine Unternehmenskultur zu schaffen, die auch den Bedürfnissen der Generation Z gerecht wird. Die Zukunft dieser Generation ist 24/7 vernetzt, mobil, vielfältig, wertegeprägt und international. Die Schifffahrt lebt und bietet all diese Voraussetzungen täglich. Als junger Mensch lohnt es deshalb, die Schifffahrt als Arbeitgeber in den Blick zu nehmen.



Dr. Martin Kröger, Hauptgeschäftsführer des VDR



Aussichten. Vielleicht keine klassische Seefahrerromantik, aber doch ein bisschen große weite Welt.

→ Urlaub ist toll", sagt er. „Auch das Rumkommen und andere Länder zu sehen ist eher außergewöhnlich. Aber Seefahrtsromantik, die sich vielleicht mancher vorstellt – nein, die gibt es eigentlich kaum.“

Jan wusste jedoch von Anfang an, worauf er sich einlässt: teils lange Arbeitstage, die Enge auf dem Schiff, eingeschränkte Freizeitmöglichkeiten, seltener Mobilfunkempfang und dadurch wenig Kontakt nach Hause. „In der Tat wird uns Seeleuten gerne eine gewisse Verschrobenheit attestiert“, sagt sogar der Kapitän hinter vorgehaltener Hand. „Gleichzeitig ist der Beruf auf einem Schiff so einzigartig, dass sich eben doch jedes Jahr viele junge Menschen dafür entscheiden“, fügt er hinzu.

| Schmutzig und laut | Seinen üblichen Tag an Bord beschreibt Jan so: „Um halb acht stehe ich auf. Ich gehe in der Messe frühstücken, anschließend ziehe ich mich



Nautische/r Offiziersassistent/in (NOA)



AUFGABEN: Assistieren bei der Umsetzung der Sicherheit an Bord (z.B. plant und führt Sicherheitsübungen durch), Schiffe navigieren, Logbuch führen, Be- und Entladung von Containern überwachen, Maßnahmen im Brandfall, bei Unfällen oder Krankheiten an Bord
AUSBILDUNGSDAUER: 12-18 Monate auf See, Voraussetzung für das Nautikstudium

VORAUSSETZUNGEN: (Fach-)Hochschulreife oder Abschluss der Berufsfachschule zum Schiffsbetriebstechnischen Assistenten. Gute Kenntnisse in Mathe,

Englisch und Physik. Verantwortungsbewusstsein, Teamfähigkeit, Menschenkenntnis

KARRIEREMÖGLICHKEITEN: Dritter, Zweiter, Erster Offizier/in, Kapitän/in. Nach dem Nautikstudium Bordeinsatz als Wachoffizier im Bereich Nautik, mit vorgeschriebener Erfahrungszeit zunächst Befähigung zum Ersten Offizier und schließlich zum „Kapitän auf Großer Fahrt“.



www.machmeer.de/ausbildung/nautik



um.“ Um acht Uhr beginnt seine Arbeit. Jan streift sich den Gehörschutz über und öffnet die schwere Tür zum lauten Maschinenraum. „Von hier starte ich meine tägliche Runde durch die technischen Anlagen“, ruft er gegen den Lärm an. „Ich peile die Tanks, nehme die Ölstände, überprüfe Drücke und Abgaswerte. Diese Werte füge ich dann in Listen ein und melde sie dem Chief.“ Anschließend bekommt Jan vom Chefindingenieur weitere Aufgaben – das Säubern des Maschinenraums und der Anlagen gehört natürlich dazu.

Zu Mittag schlüpft Jan aus dem schmutzigen Overall in saubere Kleidung, denn nun geht es auf die Brücke: Um 12 Uhr beginnt dort zusammen mit dem Zweiten Offizier die Wache. Mit dem Fernglas an den Augen schweift sein Blick über das Wasser. „Ausguck“ nennt sich das Beobachten der Umgebung des Schiffes auf Hinweise, die die Sicherheit des Schiffes be-

treffen. Hier oben lernt Jan auch, wie zum Beispiel der Kurs berechnet oder korrigiert wird, wie die Kommunikation im Schiffsverkehr funktioniert, aber auch, wie Umweltschutz und die sinnvolle Verwendung von Energie umgesetzt werden. An anderen Tagen kommt es ebenso vor, dass die Männer an Deck seine Unterstützung benötigen. Dann geht Jan raus – in den Wind, die Kälte, den Regen oder die brennende Sonne und die Hitze. Je nach Einsatz endet um 16 bzw. 17 Uhr seine Arbeitszeit. Bei ein paar Würfeln auf die Dartscheibe zusammen mit dem Zweiten Offizier im Aufenthaltsraum, manchmal aber auch allein auf seiner Kammer bei einem Film, genießt er dann seine freie Zeit.

| Konzentriert und vertrauensvoll | Doch was ist schon ein üblicher Tag in der Seefahrt? Einen Strich durch den geregelten Tagesablauf machen die Häfen. Schiffe

fahren rund um die Uhr und erreichen ihre Ziele durchaus auch mitten in der Nacht. Dann klingelt das Telefon in Jans Kammer. Kurz darauf steht er einsatzbereit in Arbeitskleidung auf dem Vorschiff. Beim sogenannten Manöver legt er zusammen mit einem Deckmatrosen und dem Zweiten Offizier die schweren Leinen bereit, mit denen das Schiff im Hafen festgemacht wird, und bedient die Winden. Die Arbeit ist gefährlich, weil die dicken Leinen stark gespannt sind und jederzeit reißen können. In kritischen Momenten verschansen sich die Seeleute deshalb hinter dem Eingang zum „Forecastle“. Sicherheit ist an Bord das oberste Gebot! Doch bei den drei Männern sitzt jeder Handgriff. Eine konzentrierte und gleichzeitig vertrauensvolle Zusammenarbeit ist wichtig, um das Schiff sicher an der Kaimauer festzumachen.

Mittlerweile ist es 22 Uhr, und das Schiff ist unterwegs gen Norden →



Glücksgefühl. Jan genießt es, auf der Brücke zu stehen und nichts als Wasser zu sehen.

→ ins dänische Kalundborg. Die Leinen sind eingeholt und unter Deck verstaubt. Doch für Jan ist noch immer kein Feierabend: Auf zwei Paletten stapeln sich 40 Eimer Farbe, die noch ins Innere des Schiffs gebracht werden müssen. Müde, hungrig, immer wortkarger, aber ohne zu klagen, hilft Jan dem Bootsmann dabei, jedes der 20-Kilo-Gebinde einzeln an einer Leine ins Schiffsinnere abzulassen. Und

dann endlich, um 23 Uhr, gibt es das ersehnte Abendessen; kurz vor Mitternacht liegt Jan schließlich im Bett.

Der Tag heute war sein längster bisher an Bord. Kalundborg ist etwa 100 Meilen entfernt. Mit elf Knoten, später, wenn der Wind dreht, mit acht Knoten, braucht die „Alstern“ gut zehn Stunden für die Strecke. Zeit genug für erholsamen Schlaf. Auf die Frage nach dem gestrigen Tag sagt Jan am

nächsten Morgen ausgeschlafen und mit wachem Blick: „Wir sind nun mal zum Arbeiten an Bord. So ist das eben“ – und verschwindet wie üblich im Maschinenraum.

| Geschickt und ausdauernd | Welche Fähigkeiten und Stärken braucht jemand, der eine Ausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in machen möchte? „Auf alle Fälle technisches Verständnis und Geschick-

KARRIERE AN LAND

Schiffahrtskaufleute

AUSBILDUNGSINHALTE: Betriebliches Rechnungswesen, Kosten- und Leistungsrechnung, Containerlogistik, Klarierung, Stückgutfrachtverträge, Reise- und Zeitcharter sowie Seeversicherungen, Know-how in Linien- oder Trampfahrt

AUSBILDUNGSDAUER: 3 Jahre (Verkürzung auf 2 Jahre möglich)

VORAUSSETZUNGEN: Kommunikationsfähigkeit, Durchsetzungsvermögen, Verhandlungsgeschick und Organisationstalent

KARRIEREMÖGLICHKEITEN: Studium (s. rechts), Managementposition in der Schifffahrt

Studium

Verschiedene Hochschulen bereiten auf Karrieren in der Schifffahrt vor. An der Hochschule Emden-Leer gibt es einen Bachelorstudiengang „Maritime Technology and Shipping Management“. Die Jade Hochschule bietet einen Masterstudiengang „Maritime Management“ an, mit dem sich im Anschluss an einen Bachelor maritim-logistische Aspekte vertiefen lassen. Praxisnähe durch die enge Partnerschaft mit den Reedereien im Großraum Hamburg ist ein Vorteil des englischsprachigen Bachelor in „Business Administration mit Schwerpunkt in Shipping“ an der HSBA.

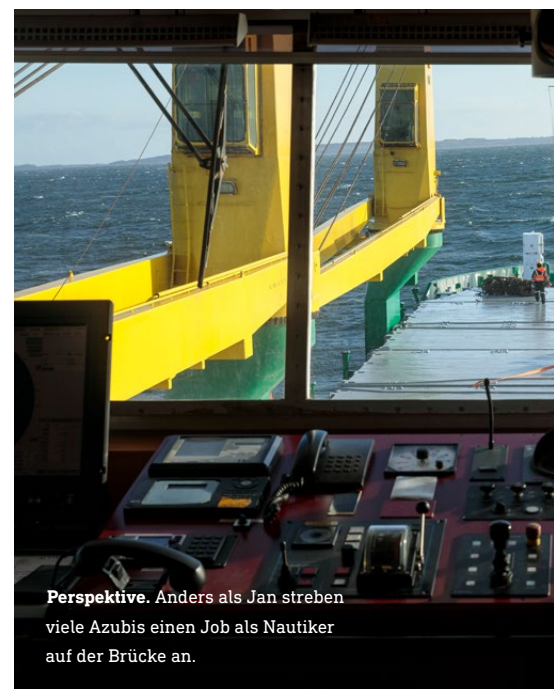
www.hs-empden-leer.de

www.jade-hs.de

www.hsba.de



www.machmeer.de/ausbildung/schiffahrtskaufleute



Perspektive. Anders als Jan streben viele Azubis einen Job als Nautiker auf der Brücke an.

lichkeit bei handwerklichen Arbeiten“, sagt Jan. „Auch sollte man Englisch sprechen und verstehen, um sich mit den Kollegen aus den verschiedenen Herkunftsländern verständigen zu können. Ebenso sind Teamfähigkeit und eine gewisse Sozialkompetenz wichtig.“ Und was ist mit der manchmal körperlich anstrengenden Arbeit und der langen Zeit an Bord fernab von zu Hause? Jan bringt es auf den Punkt: „Man sollte durchhalten können!“

Jan hat sich mit der Situation arrangiert. Und trotz mancher Belastung hat er in den vergangenen Wochen viel Schönes erlebt: Er hat mit der „Alstern“ die Küsten Westafrikas und Spaniens bereist, ist auf den Azoren an Land gegangen, hat fliegende Fische beobachtet und kitschige Sonnenuntergänge gesehen, die stürmische Biskaya durchquert und Nord- und Ostsee befahren.

Welche besonderen Momente waren ihm die wichtigsten? Jan überlegt und erzählt zunächst von den geselligen Grillabenden an Bord. Und dann, nach einer langen Pause, fügt er hinzu: „Auf der Brücke oder dem Vorschiff zu stehen und nichts außer Wasser zu sehen. Allein in dieser Weite zu sein, ohne Handynet, nicht erreichbar zu sein – das ist etwas Wunderschönes. Das ist Freiheit!“ |●●●



POSITION

„Gute Seeleute fallen nicht vom Himmel“

Ian Beveridge, CEO der Schulte Group, ist überzeugt, dass der Kampf um gut ausgebildete Seeleute in den kommenden Jahren zu den größten Herausforderungen für die Seefahrt gehören wird.

●●● In den letzten Jahren haben wir von Schreckensszenarien gehört, die Millionen Arbeitsloser aufgrund von Automatisierung und Digitalisierung vorhersagten. Doch die Realität scheint in eine andere Richtung zu gehen – sowohl in den entwickelten Ländern als auch in Schwellenländern wie China und Indien herrscht gravierender Mangel an qualifizierten Arbeitskräften. Ich gehe davon aus, dass hiervon auch unsere Branche – die Handelsschifffahrt – erheblich betroffen sein wird. Nach dem neuesten „Seafarer Workforce Report“ der internationalen Reederverbände BIMCO und ICS könnten im Jahr 2026 nahezu 90.000 Schiffsoffiziere fehlen. Bereits 2021 lag die Nachfrage nach ausgebildeten Seeleuten deutlich höher als das Angebot.

Die Anwerbung und langfristige Bindung motivierter Seeleute wird eine echte Herausforderung. In vielen traditionellen Seefahrernationen hat eine Karriere auf See an Attraktivität verloren, und die Ausbildungsstätten für Seeleute klagen über mangelnde Bewerberzahlen. Die äußerst nachlässige Behandlung der Seeleute während der Coronapandemie trägt zusätzlich zum Mangel an Arbeitskräften bei.

Wir müssen die Karriere auf See attraktiver für junge Menschen machen. Außerdem müssen wir für junge Menschen in Ländern mit günstiger Alterspyramide, in denen man offen für eine Laufbahn auf See ist, Karriereperspektiven eröffnen. In dieser Hinsicht sehen wir erhebliches Potenzial in Afrika, und wir raten unseren Schiffsmanagement-Kunden, uns bei der Einstellung afrikanischer Kadetten, Matrosen und Offiziere zu unterstützen.

Die Digitalisierung und Automatisierung nimmt in der Schifffahrt nur zögerlich Fahrt auf, aber die digital kompetente jüngere Generation kann diese

Entwicklung erheblich beschleunigen. BSM arbeitet in zahlreichen Projekten an einer deutlichen Verbesserung der Software und sonstiger an Bord unserer Schiffe eingesetzter digitaler Tools, welche die anspruchsvolle Tätigkeit unserer Crews erleichtern, den Schiffsbetrieb sicherer und effizienter machen und die Zusammenarbeit zwischen der Schiffsbesatzung und unseren Zentralen an Land optimieren.

Übrigens erwarten wir auch im Hinblick auf unser landgestütztes Personal einen Kampf um junge Talente. Bislang war es in unserer Branche üblich, dass erfahrene Seeleute früher oder später wichtige Aufgaben im landgestützten Schiffsmanagement übernahmen. Da jedoch der Pool an verfügbaren Seeleuten vieler Nationalitäten – aus Europa, Japan, Taiwan oder China – immer kleiner wird, müssen in diesen Ländern entweder ausländische Ex-Seeleute angeworben werden, wobei nicht nur das Thema Arbeitserlaubnis ein Hindernis darstellt, oder wir müssen uns darauf einstellen, dass bestimmte Rollen künftig nicht mehr mit ehemaligen Seeleuten besetzt werden können. Dies allerdings bietet uns die Chance, mehr Frauen für unsere Branche zu gewinnen, insbesondere für gehobene Positionen. Derzeit sind nur 1,2 Prozent aller Seeleute Frauen, und wir haben bisher noch keine nachhaltige Möglichkeit gefunden, dies wesentlich zu ändern.

Wir müssen mehr talentierte junge Menschen für unser Unternehmen gewinnen und ihnen Karriereperspektiven und Möglichkeiten zur Teilhabe an allen Aspekten der Handelsschifffahrt – dem Rückgrat des internationalen Handels – anbieten. Diese Menschen möchten gerne einen Beitrag zu einer besseren Welt leisten. Diesem Wunsch können wir in unserem Tagesgeschäft und durch Nachhaltigkeitsinitiativen Rechnung tragen.



| MARKTBERICHT |

Starke Märkte – trotz allem

Die Transportketten sind weiter schwer gestört, die globalisierte Produktion muss sich neue Wege bahnen. Das führt zunächst zu deutlichen Verzögerungen. Zuletzt stauten sich die Containerschiffe selbst in der Deutschen Bucht, vor Los Angeles und Shanghai kommt es schon seit Monaten zu Verzögerungen.

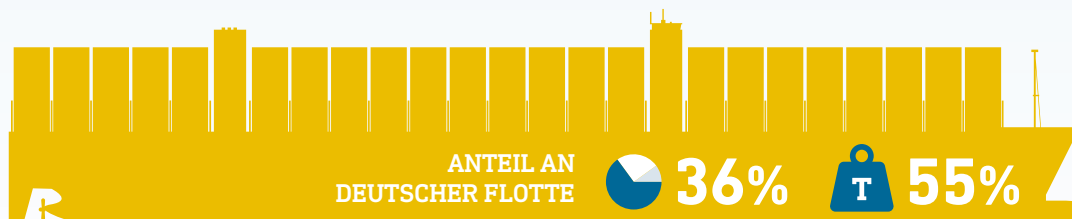
Die immer wieder aufflammende COVID-Pandemie, der Krieg in der Ukraine, massive Inflation und rapide fallendes Wirtschaftswachstum: Der toxische Cocktail sorgt für überwiegend pessimistische Aussichten für die wirtschaftliche Gesamtlage – allein die chinesischen Ex-

porte sind um 15 Prozent gefallen, seitdem Shanghai unter Hausarrest steht. Allerdings wird für 2022 immer noch ein – wenn auch geringeres – Wirtschaftswachstum von 3,5 Prozent erwartet. Laut WTO wird der Welthandel statt um 4,7 nur um 3 Prozent wachsen. Und noch scheint es nicht klar, ob nach der globalen Umschichtung von Dienstleistungen (Reisen, Restaurants) auf Güter (Möbel, Gartentensilien) wirklich mit geringeren Transportmengen gerechnet werden muss.

| Breiter Aufschwung | Historisch ließ sich der Seetransport meist als Multiplum des BIP errechnen. Doch spätestens

die Pandemie hat mit dieser Gewissheit Schluss gemacht.

Nach dem „Perfect Storm“ im Containermarkt scheinen jetzt auch Bulker, Tanker und MPPs in immer stärkeren Marktumfeldern zu agieren. Der Überfall Russlands auf die Ukraine wird wohl zu mehr Seetransport über längere Strecken führen. Getreide und Kohle müssen über größere Entfernungen zu den Hauptmärkten gebracht werden. Vor allem aber Öl und Gas werden statt durch Pipelines wohl wieder vermehrt auf See transportiert, was Raten und Auslastung stärkt. Lediglich die Kreuzfahrer stehen erneut vor einem unklaren Ausblick. |••



CONTAINERSCHIFFE

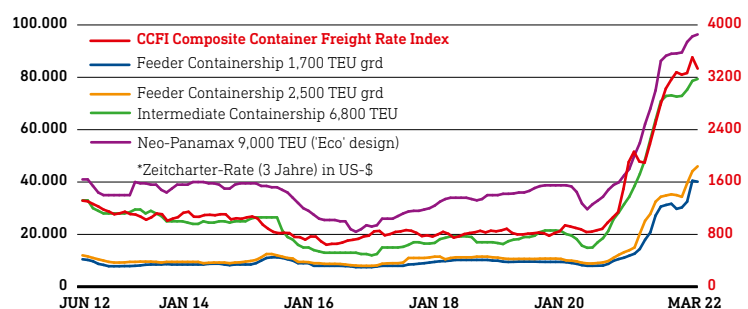
Der makroökonomische Gegenwind hat die Containerschifffahrt noch nicht erreicht

••• Der Überfall Russlands auf die Ukraine wird weitreichende Auswirkungen auf die Schifffahrtsmärkte haben. Zwar mussten vergleichsweise wenige Linien umgeroutet werden, weder Russland noch die Ukraine spielen im Containerverkehr eine größere Rolle. Gleichwohl können regionale Auswirkungen gravierend sein. So ist Russland traditionell einer der größten Handelspartner des Hamburger Hafens. Spürbar sind Sensibilitäten zwischen Crewmitgliedern an Bord: Aus Russland und der Ukraine kommen rund 15 Prozent der weltweiten Besatzungen. Mittelfristig werden die umfangreichen Sanktionen das globale Wirtschaftswachstum stark drücken – und damit auch den Containertransport.

Außerdem hat Corona die Schifffahrt weiter im Griff. Die meisten

Analysten sehen für 2022 noch ein maximales Wachstum der Containerverkehre von 3 Prozent (bisher 6,5 Prozent) – eine massive Herunterstufung von hoffnungsvollen postpandemischen Szenarien. Grund sind neben Krieg und Pandemie die anhaltenden Staus in wichtigen Häfen. Eine Reise zwischen China und der US-Westküste dauert wegen der langen Wartezeiten fast

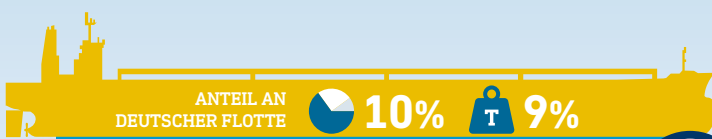
doppelt so lang wie üblich. Das Resultat scheint paradox: Fracht- und Charraten bleiben in historischen Höhen, weil es zu wenig Transportkapazität gibt. Zu viele Container sind unproduktiv auf See oder an Land gebunden. Auf der Charterseite sieht es ähnlich aus: Es gibt kaum freie Schiffe, und viele Kontrakte werden für lange nicht gekannte Dauer abgeschlossen.



Anteil nach Schiffen in Prozent

Anteil nach BRZ

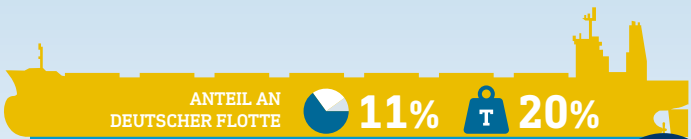
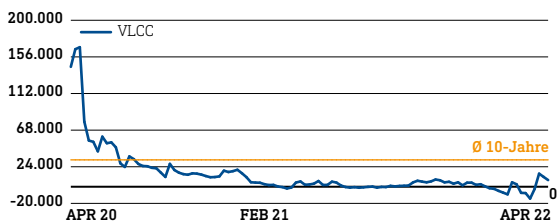
DIE LAGE DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT IM ÜBERBLICK



TANKER

Schnellster Ratenanstieg seit 1990

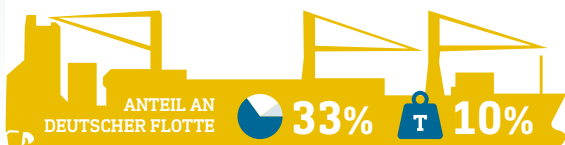
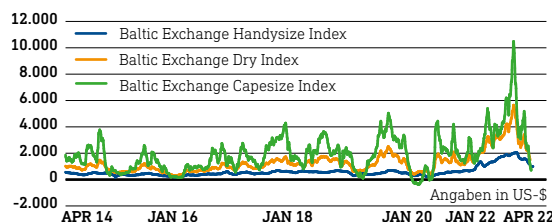
••• Durch die Pandemie gebremste Volkswirtschaften und der Wille, den CO₂-Ausstoß zu reduzieren: Tanker hatten zuletzt besonders stark gelitten. Doch das sich aufbauende Ölembargo gegen Russland bedeutet, dass weniger Öl durch Pipelines kommt – und mehr über See. Zudem werden die Strecken immer länger. Das sorgt in den Tankermärkten für starken Optimismus. Denn über die Doppelkrise scheinen auch viele Staaten ihre Nachhaltigkeitsagenda um Jahre nach hinten zu schieben.



BULKER

Auf der Suche nach neuen Seewegen

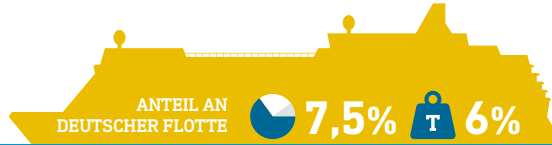
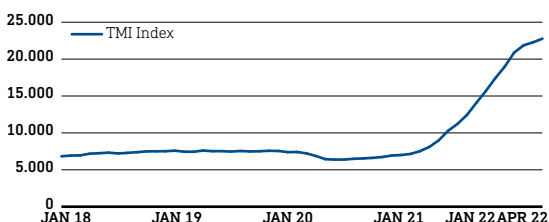
••• Wie kaum jemals zuvor stehen die Rohstoffmärkte vor Verwerfungen. Die Ukraine ist die wohl wichtigste Kornkammer der Welt, eine ganze Ernte droht auszufallen. Ein Großteil des weltweit genutzten Düngers kommt aus Russland. Export? Fraglich. Dies sind nur zwei Beispiele dafür, dass auch beim Massengut die Seewege länger werden und sich neu finden müssen. Die Folgen von Inflation und einer möglichen Rezession sind noch unklar.



MULTI-PURPOSE-FRACHTER

Neue Energien, mehr Projektladung

••• Nach zwei Jahren Pandemie gibt es starken Nachholbedarf in der Bauwirtschaft. MPP und Projektladungen erleben daher schon seit Monaten einen starken Boom. So werden gerade Windfarmen massiv ausgebaut, um auf geopolitische Verwerfungen zu reagieren. Das ist ein gewisser Trost nach einem Jahrzehnt eher deprimierender Märkte. Zudem schwappt die Nachfrage nach Containertransporten auch in das MPP Segment, sodass die Auslastung doppelt gewährleistet ist. Kein Wunder also, dass der MPP Index von Toepfer immer weiter klettert.



PASSAGIERSCHIFFE

Solide Fährn, schwache Kreuzfahrt

••• Gute Nachrichten kommen aus dem Fährgeschäft. Die Reedereien haben sich als sehr resilient erwiesen und steuern auf einen ausgewogenen Sommer zu. Fracht und Passagen sind in den meisten Relationen praktisch wieder auf Vor-Pandemie-Niveau.

Die rote Laterne der Märkte bleibt wieder bei den Kreuzfahrern hängen, auch wenn sich der Markt stark erholt. Die Kundschaft ist außerordentlich treu und das Ver-

trauen in die Sicherheitsmaßnahmen an Bord zu Recht groß. Lag vor genau zwei Jahren faktisch die gesamte Flotte auf, ist man jetzt „vorsichtig optimistisch“. Noch liegen rund 20 Prozent der Schiffe auf. Die Auslastung kann aus Sicherheitsgründen noch nicht wieder hochgefahren werden – man spricht aktuell von rund 75 Prozent. Der Ausblick ist durch den Krieg gegen die Ukraine und COVID-Einschränkungen in Asien getrübt.



Bundesregierung setzt auf FSRUs

••• Deutschland will russisches Erdgas unter anderem durch den Import von LNG etwa aus Katar oder Norwegen ersetzen. Dafür sollen LNG-Terminals entstehen (s. S. 40): Für die Übergangszeit gelten sogenannte FSRUs als erste Wahl. Die Abkürzung steht für Floating Storage and Regasification Units. Die schwimmenden Einheiten sind flexibel einsetzbar und können das flüssige Gas aus LNG-Tankern übernehmen, es wieder in gasförmigen Zustand bringen und dann ins Gasnetz leiten. Das Bundesfinanzministerium hat nun Mittel im Volumen von bis zu drei Milliarden Euro freigegeben, um vier solcher FSRUs für die Dauer von zehn Jahren einzuzchartern. Die beteiligten Unternehmen, darunter die Energiekonzerne RWE und Uniper, gehen davon aus, dass die ersten Einheiten bereits zum kommenden Winter einsatzbereit sein könnten. Standorte an Nord- und Ostsee werden derzeit geprüft – erste Wahl dürften

Häfen wie Brunsbüttel, Wilhelmshaven oder Rostock sein, für die auch „feste“ LNG-Terminals vorgesehen sind. In jedem Fall ist ein Anschluss ans deutsche Gas-Fernleitungsnetz erforderlich. Ein FSRU kann etwa fünf Milliarden Kubikmeter Gas pro Jahr verarbeiten.

Mangelware.
Weltweit gibt es
aktuell gerade mal
48 FSRUs.

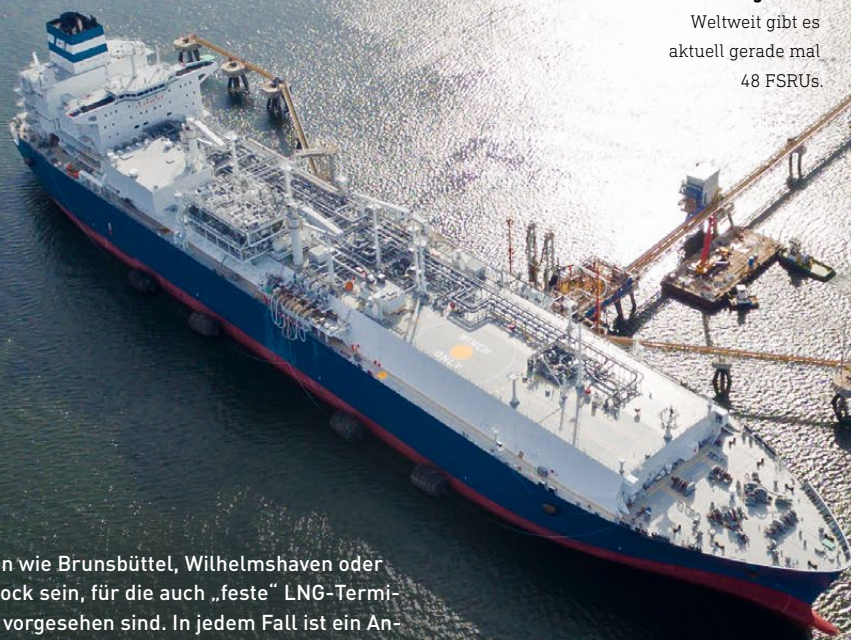


Foto: Höegh, LNG

JadeWeserPort mit neuem Rekord

••• Umschlagrekord beim JadeWeserPort: Am Container Terminal Wilhelmshaven wurden im vergangenen Jahr knapp 713.000 TEU umgeschlagen – das waren fast 70 Prozent mehr als im Jahr 2020 und auch mehr als im bisherigen Rekordjahr 2018. Ausgelegt ist der Hafen allerdings für bis zu 2,7 Millionen TEU. Der Gesamtgüterumschlag in den neun niedersächsischen Seehäfen Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham, Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven ist gegenüber dem Vorjahr lediglich um sechs Prozent gestiegen. Mit 51,41 Millionen Tonnen liegt er auch noch unter dem Umschlag im Vor-Corona-Jahr 2019 (53,5 Millionen Tonnen). www.nports.de



Aufschwung. Die Akzeptanz des JadeWeserPorts ist deutlich gestiegen.

Foto: JadeWeserPort



Foto: fotolupa – stock.adobe.com

Kulisse. Europas größter Hafen will auch für Kreuzfahrtreisende attraktiver werden – allerdings wird dabei Nachhaltigkeit großgeschrieben.

Rotterdam: Landstrom für Kreuzfahrer

••• Der Cruise Terminal Rotterdam soll bis 2024 eine Landstromanlage bekommen. Das hat der Stadtrat der niederländischen Industriemetropole beschlossen. Für die Umsetzung will die öffentliche Hand ein zinsloses Darlehen im Volumen von 8,75 Millionen Euro bereitstellen.

Außerdem stehen Fördergelder aus Umweltschutzprogrammen zur Verfügung. Ziel ist es, bis 2030 rund 90 Prozent der Kreuzfahrtschiffe, die den Hafen ansteuern, während ihrer Liegezeit mit Strom von Land zu versorgen – zu Hochzeiten waren es 100 pro Jahr. www.portofrotterdam.com



Gewinner. Hamburgs Finanzsenator Andreas Dressel und Schleswig-Holsteins Finanzministerin Monika Heinold.

HSH steht vor der Abwicklung

Die Bad Bank für faule Schiffskredite, die HSH Portfoliomanagement, hat das letzte große Schiffskreditportfolio mit 56 Schiffen an ein Bieterkonsortium, bestehend aus Bank of America und David Kempner, verkauft. Laut Verkaufsunterlagen hatte das Portfolio einen Wert von deutlich über einer Milliarde Euro. Offiziellen Angaben zufolge fließt durch den Verkauf so viel Geld an die Eigentümerländer Schleswig-Holstein und Hamburg, dass die Gesamtkosten der HSH-Misere um rund 500 Millionen Euro auf dann noch 9,5 Milliarden Euro verringert werden. Noch in diesem Jahr sollen auch die restlichen Kredite, die noch mit 18 Schiffen besichert sind, abgewickelt werden.

www.portfm.de

Fotos: Daniel Reinhardt/Senatskanzlei Hamburg, Frank Peter



Rendite. Buss-Capital-Invest-Chef Baldeweg hat die Gunst der Stunde genutzt.

Buss versilbert fünf Containerfonds

Geldsegen für die Anleger: Buss Capital Invest hat die Container der Buss Global Containerfonds 9 bis 13 verkauft – mit einem Transaktionsvolumen von über 550 Millionen Dollar war es der größte Containerfondsverkauf aller Zeiten. Für die Investoren ergeben sich dadurch jährliche Renditen von 3,1 bis 4,2 Prozent. „Wir konnten die außergewöhnliche Marktlage für unsere Anleger nutzen“, sagt Buss-Capital-Invest-Geschäftsführer Dirk Baldeweg zufrieden.

www.buss-capital-invest.de

Fotos: Buss Group



Eco-Design. Feeder mit Deckshaus am Bug des Schiffes.

Foto: NSB Group

NSB präsentiert neues Schiffsdesign

Die Buxtehuder Reederei NSB Group hat ein Konzept für ein vollständig mit LNG betriebenes 2.500-TEU-Containerschiff entwickelt, das bei Verwendung von LNG als Primärbrennstoff eine erhebliche Reduzierung der CO₂-Emissionen um 20 Prozent ermöglicht. Das Schiff orientiert sich an einem früheren 3.500-TEU-Eco-Reefer-Design der Reederei. So befindet sich das Deckshaus am Bug, um die Containerkapazität zu optimieren und die Unterkünfte von den IMO Type C LNG-Tanks

zu trennen. Bei voller Reefer-Beladung von 312 FEU hat das Schiff eine LNG-Reichweite von bis zu 6.700 Seemeilen – ebenso viel wie bei Verwendung von MGO als Reservetreibstoff.

Geringer Verbrauch und reduzierte Emissionen werden durch Abwärmerückgewinnung und fortschrittliche Batteriesysteme zur Spitzenlastreduzierung, kombiniert mit einem Landstromanschluss, ergänzt. Die Technologien tragen dazu bei, die Umweltbilanz des Schiffstyps zusätzlich zu verbessern. www.nsb-group.com

Weniger Umschlag in Singapur

Einer der wichtigsten Häfen der Welt büßt Umschlag ein: Im ersten Quartal 2022 wurden in Singapur insgesamt 145,7 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen – ein Rückgang von 3,6 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Die Containerladung sank um 3,5 Prozent auf 87,8 Millionen Ton-

nen bzw. um 2,5 Prozent auf 9,1 Millionen TEU. Bei Öl betrug das Minus 2,7 Prozent auf 47,2 Millionen Tonnen. Der Umschlag von Massengut sank um rund ein Fünftel auf 5 Millionen Tonnen. Lediglich bei Stückgut gab es ein Plus von 6,7 Prozent auf 5,7 Millionen Tonnen.

www.mpa.gov.sg

Foto: Peter Leong on Unsplash



Singapur. Im vergangenen Jahr weltweite Nummer 2 der Containerhäfen.



Wasserschaden. Große Schiffe können mehr als 100.000 Tonnen Ballastwasser aufnehmen. Es enthält Millionen potenziell schädlicher Organismen.



Deadline unter Deck

| Umwelt | Ballastwasserbehandlung verhindert, dass sich invasive Arten per Schiff verbreiten. Bald ist sie weltweit für alle Schiffe Pflicht. Text: Gunther Meyn

Von wegen Kavaliersdelikt. Ballastwasser-Umweltsünder müssen kräftig blechen. Beispiel Hamburg: Im April 2022 leitete ein unter Schweizer Flagge fahrender Massengutfrachter mutmaßlich 3.150 Kubikmeter unbehandeltes Ballastwasser in die Elbe – obwohl das Schiff über eine entsprechende Behandlungsanlage verfügt. Dem philippinischen Kapitän und seinem „Leitenden Offizier“ droht nun jeweils ein Bußgeld von 50.000 Euro. „Die Einleitung von unbehandeltem Ballastwasser kann zum Einschleppen von schädlichen Wasserorganismen und Krankheitserregern führen, was Risiken für die Umwelt, die menschliche Gesund-

heit, Sachwerte und Ressourcen bedeutet“, heißt es dazu von der Wasserschutzpolizei.

Das Ballastwasser-Problem gehört zu den größten ökologischen Herausforderungen der Schifffahrt. Gern wird in diesem Zusammenhang die Chinesische Wollhandkrabbe genannt. Sie vermehrt sich seit Jahrzehnten in den hiesigen Gewässern und verdrängt einheimische Arten.

Auch die Meerwalnuss ist ein via Ballastwasser eingeführter Schädling. Die westatlantische Quallenart wurde zur Plage im Schwarzen Meer, wo sie kaum natürliche Feinde hat. Inzwischen ist das nimmersatte Glibbertier auch in der Ostsee heimisch.

| Nachhaltiges Regelwerk | Damit künftig keine invasiven Organismen mehr in Schiffsbäuchen über die Weltmeere hin und her verteilt werden, greift seit 2017 die Ballastwasser-Konvention der IMO. Derzeit umfasst sie mehr als 60 Vertragsstaaten, die knapp 70 Prozent der Welthandelsflotte repräsentieren.

Im ersten Schritt wurde das schädliche Ballastwasser aus den küstennahen Gewässern verboten. Die sogenannte D1-Regel des Übereinkommens schreibt vor, dass Handelsschiffe ab einer Größe von 400 BRZ Ballastwasser nur noch in ausgewiesenen Zonen – in der Regel mindestens 200 Seemeilen vom nächstgelegenen Land entfernt – ablassen dürfen.

Im zweiten Schritt greift dann die D2-Regel. Sie besagt, dass höchstens zehn lebensfähige Organismen je Kubikmeter Ballastwasser eingeleitet werden dürfen. Außerdem gilt ein Höchstwert für Mikroben, die für die menschliche Gesundheit schädlich sind. Die Umsetzung erfolgt

nach einem festen mehrjährigen Fahrplan im Zuge der regelmäßigen Erneuerung des IOPP (International Oil Pollution Prevention)-Zertifikats. Bis spätestens 2024 müssen sukzessive sämtliche betroffenen Schiffe den D2-Standard erfüllen und aus fremden Gewässern eingeführtes Ballastwasser nachbehandeln.

| Clevere Verfahren |

Zwar lässt das Übereinkommen auch externe Compliance-Möglichkeiten zu, etwa die Abgabe an eine Hafenauffanganlage – sofern vorhanden. Theoretisch kann das Ballastwasser auch auf einem anderen Schiff behandelt werden. Da solche Lösungen in der Praxis jedoch keine Rolle spielen, müssen die Schiffe de facto über entsprechende Systeme an Bord verfügen. Diese filtern das Wasser mechanisch und machen potenzielle Eindringlinge – je nach System – durch Bestrahlung mit UV-Licht, via Elektrolyse oder durch Chemikalien unschädlich.

Derzeit verfügen 47 Ballast Water Treatment Systems (BWTS) über eine gültige Zulassung eines IMO-Staates. Sechs dieser Systeme werden aktuell vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie für Schiffe unter Deutscher Flagge anerkannt. Dazu zählt auch das BWTS des schwedischen Herstellers Alfa Laval. Es nutzt ein besonders umweltschonendes, thermisches Verfahren, bei dem invasive Arten mithilfe von Abwärme beseitigt werden. Das Alfa Laval-System kommt unter anderem bei Hapag-Lloyd zum Einsatz und erfüllt – wie mittlerweile die meisten Systeme – auch die Ballastwasser-Auflagen der US Coast Guard. Hintergrund: In den USA gilt eine separate Gesetzgebung (sog. „Clearwater Act“).

Bis dato sind aber längst nicht alle Schiffe D2-fit. Laut Klassifikationsgesellschaft DNV müssen noch rund 2.000 der von ihr betreuten Schiffe nachgerüstet werden – rund 28 Prozent der DNV-„Flotte“. Wie viele es am Ende tatsächlich werden, ist auch eine Kostenfrage. Laut DNV fallen für eine Nachrüstung je nach Schiffstyp und Schiffsgröße im Einzelfall bis zu drei Millionen US-Dollar an – gerade für ältere Tonnage oft eine Investition, die wirtschaftlich kaum darstellbar ist. |...

INTERVIEW

„Es gibt nicht die eine Lösung. Je nach Schiffstyp setzen wir unterschiedliche Systeme ein.“

••• Helge Bartels, Chief Operating Officer der Reederei Bernhard Schulte, über die technischen und wirtschaftlichen Herausforderungen der Flotten-Nachrüstung mit Ballastwasser-Behandlungsanlagen.

? Wie viele Schiffe der Bernhard Schulte-Flotte sind bereits mit einem Ballastwasser-Behandlungssystem ausgestattet?

Bartels: Von unseren insgesamt 86 Schiffen (owned & co-owned) sind 72 umgerüstet, davon sind drei momentan im Dock zur Umrüstung. Das heißt, 84 Prozent verfügen bereits über ein Ballastwasser-Behandlungssystem. Die restlichen Schiffe werden in den nächsten zehn Monaten ebenfalls mit einem BWTS ausgestattet.

? Für welche Systeme haben Sie sich entschieden? Nach welchen Kriterien erfolgte der Entscheidungsprozess?

Bartels: Je nach Schiffstyp werden UV- und Filtrationssysteme oder elektrolytische Verfahren eingesetzt. Die Entscheidung richtet sich nach technisch-operationellen Anforderungen. Aufgrund deutlich größerer Ballastwasser-Volumenströme bei Bulkern und Tankern erhalten diese ein System mit einem elektrolytischen Verfahren. Containerschiffe werden hingegen häufiger mit UV- und Filtrationssystemen ausgerüstet.

? Erfüllen die Systeme auch die Kriterien der

US-Küstenwache?

Bartels: Ja, alle BS-Schiffe erfüllen die US-Kriterien, da sie im weltweiten Einsatz sind.

? Was waren die größten technischen und organisatorischen Herausforderungen der Umstellung?

Bartels: Die größte Herausforderung war die weltweite Coronapandemie, da sie einerseits die Werftaktivitäten und andererseits die Reismöglichkeiten für die Werftaufsicht erheblich eingeschränkt hat. Weitere Hemmnisse waren Fahrtgebietswechsel, die bei der Planung des Werftaufenthalts noch nicht absehbar waren, sich ändernde Klasse- und Flaggenstaatsanforderungen und regulatorische „Weiterentwicklungen“.

? Wie hoch waren die durchschnittlichen Umrüstungskosten pro Schiff, und wie lange dauert der notwendige Werftaufenthalt?

Bartels: Die Kosten liegen – je nach Schiffstyp und Schiffsgröße – etwa zwischen 500.000 und 750.000 US-Dollar pro Schiff. In der Standardprozedur beläuft sich die zusätzliche Dauer eines Werftaufenthalts für die Umrüstung auf ca. sieben bis acht Tage.

? Welche ersten Praxiserfahrungen haben Sie mit den Systemen gemacht?

Bartels: Die Erfahrungen sind sehr unterschiedlich. Sie reichen von einem problemlosen Plug-and-Play-Systemstart bis hin zu langwierigen Betriebstests, bis die Anlage letztendlich abgenommen werden konnte.



Foto: Reederei Bernhard Schulte

Die Möglichmacher

| Innovation | Methanol, Ammoniak, Wasserstoff, Brennstoffzelle und Batterie – das sind die Zutaten fürs Green Shipping. Doch wie schlagen sich alternative Fuels und neue Antriebssysteme in der maritimen Praxis? Beim DLR-Institut für Maritime Energiesysteme geht man dieser Frage auf den Grund. Text: Gunther Meyn

Die selbstgesteckten Klimaziele der Schifffahrtsindustrie sind ambitioniert. Bereits im Jahr 2050 soll die globale Handelsflotte komplett CO₂-neutral auf den Weltmeeren unterwegs sein. Dafür hat sich nicht zuletzt auch der Verband Deutscher Reeder (VDR) starkgemacht. „Schiffe stehen als das wichtigste Transportmittel des globalen Warenverkehrs besonders im Fokus“, sagt Gaby Bornheim, die seit Dezember als neue VDR-Präsidentin im Amt ist. „Deshalb wollen wir als gesamte Branche eine Vorreiterrolle in Sachen Dekarbonisierung einnehmen.“

| Hightech-Härtetest | Der Kurs zum Green Shipping führt ganz klar über saubere Verbrennungstechnologien. Schon jetzt steht fest: Methanol, Ammoniak und Wasserstoff werden nicht weniger als eine neue Treib-

stoff-Ära einleiten (siehe auch DS Q1/2022). In der Praxis sind die alternativen Fuels und die dafür notwendigen Komponenten wie neue Motoren und Tanksysteme bislang jedoch wenig erprobt. Zwar sind erste Schiffe mit Methanolbetrieb bereits im Einsatz. An verfügbaren Daten zu langfristigen Auswirkungen wie Verschleiß und Materialermüdung mangelt es jedoch.

Auch die Brennstoffzellentechnologie steht noch am Anfang. Gleichzeitig aber drängt die Zeit, und der Entscheidungsdruck wächst. Bei einer üblichen Einsatzdauer der Schiffe von 20 bis 30 Jahren gilt es für Unternehmen, rechtzeitig auf die richtigen Pferdestärken zu setzen. Immerhin geht es für die Branche um Investitionen in Milliardenhöhe. „Da möchte niemand den ersten Schritt – und womöglich die ersten Fehler – machen“, sagt Sören Ehlers, Direktor des neu gegründeten DLR-Instituts für Maritime Energiesysteme.

Ehlers und sein Team wollen dieses Dilemma auflösen, indem sie der Schifffahrt ihre wissenschaftliche Expertise

und Forschungsergebnisse zur Verfügung stellen. Schließlich gilt: Je verlässlicher die Technologie, desto geringer das wirtschaftliche Risiko.

| Partner der Industrie | „Unsere Schwerpunkte sind die Entwicklung, Integration und Erprobung effizienter Energiesysteme für Schiffe“, erklärt Ehlers. „Wir wollen die komplette Energieumwandlungskette vom Treibstofftank bis zum finalen Verbraucher abbilden.“ Zu diesem Zweck entsteht zwei Kilometer elbaufwärts von Hamburg, in Geesthacht (Schleswig-Holstein), ein maritimes Pionierzentrum.

Noch wirkt hier alles recht unspektakulär. Verwaltungsgebäude und Versuchshalle sind in der Planungsphase, die ersten Mitarbeiter zunächst in gemieteten Büros unterbracht. Doch sobald alles steht, soll

Saubermacher.
Eine emissionsfreie Schifffahrt ist nur mit erneuerbaren Energien möglich.





Foto: DLR, CC BY-NC-ND 3.0

Digitalisiert. Um das spätere Schiffsverhalten realitätsgenau zu simulieren, nutzt das DLR Digital Twins.

Beschleunigungskräfte und Belastungsspitzen auf ein solches System auswirken und welches Motorendesign für welche Schiffstypen am besten geeignet ist.

Auch hier soll künftig das Forschungsschiff zum Einsatz kommen. Der Clou: Es wird mit zwei Maschinenräumen ausgerüstet sein, kann also optional mit einem Verbrenner als Dual-Fuel-Viertakter oder über eine Brennstoffzelle angetrieben werden. „Dabei wollen wir mit verschiedenen Anordnungen von Reformer, Metallhybridspeicher und Batterie operieren“, so Ehlers. Hintergrund: Reformer spalten den Wasserstoffanteil aus Alkoholen und Kohlenwasserstoffen (z.B. Methanol). So kann etwa Ammoniak als Trägermaterial für Wasserstoff verwendet werden. Metallhybridspeicher hingegen binden Wasserstoff mit Metallen und eignen sich somit als innovativer Energiespeicher für die Brennstoffzelle.

Von den wissenschaftlichen Ergebnissen soll auch die maritime Industrie profitieren. „Unsere Daten können Unternehmen helfen, sich für ein auf ihre Anwendung abgestimmtes, optimales Energiesystem zu entscheiden“, erklärt Sören Ehlers. Zudem führt das Institut konkrete Forschungsaufträge im Auftrag von Unternehmen der Privatwirtschaft durch. →

das Institut sukzessive auf ein Team von 250 Wissenschaftlern und Verwaltungsangestellten anwachsen.

Geforscht wird vorerst an Land. „Wir entwickeln unsere Konzepte zunächst im Labormaßstab und simulieren die Modelle auf einem Digital Twin“, erklärt Ehlers. Als Herzstück des Instituts soll dann später ein speziell konzipiertes Forschungsschiff in See stechen. „Auf diesem werden wir die virtuell ermittelten Designs unter Realbedingungen im operativen Einsatz testen“, so Ehlers. Im Fokus stehen einzelne Komponenten der Energiewandlungskette. „Das können neuartige Methanol- oder Ammoniak tanks, aber auch innovative CO₂-Speicher und Solaranlagen an Bord sein.“

Es geht darum, die Belastungsgrenzen von Neuentwicklungen auszutesten. Wie lange halten die Materialien unter den harten Bedingungen auf See? Wie wirken sich neue Kraft-

stoffgemische auf Verschleißteile und Leitungen aus? Wie verhalten sich sensible Komponenten bei heftigem Wellengang? Letzteres ist besonders wichtig für das Design von Offshore-Versorgungsschiffen (OSVs).

| Pioniere am Pier | Ein weiterer Forschungsschwerpunkt der DLR-Energieexperten ist die Weiterentwicklung der Brennstoffzellentechnologie. „Sie hat gerade im maritimen Bereich enormes Potenzial“, so Institutsleiter Ehlers. Doch die technischen Herausforderungen sind groß. „Der Einsatz von Brennstoffzellen erfordert ein ganz anderes Schiffsdesign als bei einem klassischen Verbrennungsmotor.“ Dabei müssen grundsätzliche Fragen geklärt werden – etwa wie sich



Innovation allein ist nicht alles. Nachhaltige Energiesysteme müssen auch den täglichen Praxiseinsatz bestehen.

Sören Ehlers, Direktor des DLR-Instituts für Maritime Energiesysteme





Antriebslösung. Ob Brennstoffzelle, Batterie oder E-Fuel-Tank – die emissionsfreien Schiffe der Zukunft bekommen ein ganz neues „Innenleben“.

→ So gibt es bereits erste Projekte zur Integration von Brennstoffzellen auf verschiedenen Schiffstypen. „Dabei erproben wir die grundsätzliche Funktionalität unter maritimen Bedingungen und entwickeln deren Steuerung und Integration in die Schiffssystemumgebung.“

| Grüne Allzweckwaffe | Natürlich treibt die DLR-Wissenschaftler auch das Thema grüner Wasserstoff um (siehe rechts). „Ob Ammoniak, Methanol oder LNG – grüner Wasserstoff ist praktisch der 8er-Lego-Stein für sämtliche energetisch hergestellte Treibstoffe“, sagt Ehlers. Der Import der benötigten Mengen wird zu einer großen logistischen Herausforderung. Dazu gehört unter anderem die Entwicklung neuer Schiffstypen, deren Design sich etwa von LNG-Tankern unterscheiden wird.

„Wir werden künftig auch Konzepte für den Transport von alternativen Treibstoffen entwickeln“, kündigt Ehlers an. Er ist überzeugt: „An der Verfügbarkeit wird es nicht scheitern. Entscheidend ist vielmehr der gesellschaftliche, politische und ökonomische Wille, konsequent auf nachhaltige Energiegewinnung umzusteigen.“ |●●



Problemlöser „Grüner Wasserstoff“

Reicht das globale Produktions-Potenzial aus, um künftig alle Schiffe der Welt CO₂-frei zu betreiben?

Als Allzweckwaffe für die globale Dekarbonisierung gilt „grüner Wasserstoff“. Er wird – im Gegensatz zu „blauem“ und nicht klimaneutralem „grauem Wasserstoff“ – komplett aus regenerativen Energien gewonnen. Egal, ob dabei Wind-, Wasser- oder Sonnenkraft zum Einsatz kommt – die Herstellung erfolgt stets nach demselben Prinzip: Mit Ökostrom als Energiequelle wird aus Wasser (H₂O) per Elektrolyse Sauerstoff (O₂) und Wasserstoff (H₂) gewonnen. Unter Hochdruck verflüssigt, kann H₂ als Energieträger über längere Strecken transportiert werden. Größter Umweltvorteil: Das Verfahren ist komplett kohlenstofffrei. Weder bei der Herstellung noch bei der Verbrennung werden klimaschädliche Gase wie CO₂ oder Methan (CH₄) frei.

Zur weiteren Entlastung der Atmosphäre sollte die für den Transport notwendige, aber energieaufwendige Verdichtung des Wasserstoffs ebenfalls mittels erneuerbarer Energien erfolgen.

| Gigantischer Bedarf | Auch in der Schifffahrt führt künftig kein Weg am grünen Wasserstoff vorbei, sei es als direkte Energiequelle für Brennstoffzellen

oder indirekt als Baustein für die Herstellung von synthetischem LNG (SNG). Die „Methanisierung“ erfolgt beim SNG zudem aus nachhaltig erzeugtem Kohlendioxid, z.B. aus einer Biogasanlage. Dadurch wird bei der Verbrennung kein zusätzliches Kohlendioxid freigesetzt. Auch die alternativen Kraftstoffe Methanol und Ammoniak lassen sich mithilfe von erneuerbarem H₂ als sogenannte E-Fuels künstlich erzeugen.

Der Bedarf ist gewaltig. Im Jahr 2020 belief sich der Treibstoffverbrauch der globalen zivilen Schifffahrtsflotte mit ihren rund 90.000 Schiffen auf etwa 370 Millionen Tonnen. Geht man davon aus, dass der Großteil davon auf fossile Brennstoffe entfällt, benötigt man für dieselbe Menge Energie etwa 110 Millionen Tonnen grünen Wasserstoff als Äquivalent, denn es hat als leichtestes chemisches Element eine höhere massebezogene Energiedichte.

Die Wasserstoffstrategie der Europäischen Kommission sieht vor, bis 2030 zehn Millionen Tonnen grünen Wasserstoff zu erzeugen – also nur einen Bruchteil dessen, was allein die Schifffahrt verfeuern würde. Doch allein um diese Menge zu produzieren,

Forschen nach sauberen Antriebstechnologien

●● Im Juni 2020 hat das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt auf Wunsch der Bundesregierung das „DLR-Institut für Maritime Energiesysteme“ in Geesthacht gegründet. Es ist die weltweit erste Forschungs- und Entwicklungseinrichtung, die ausschließlich Lösungen für die

Dekarbonisierung und Emissionsreduktion der Schifffahrt erforscht und entwickelt.

Das Institut ist mit jährlich 15 Millionen Euro aus dem Bundeshaushalt gut ausgestattet, dazu kommen 1,7 Millionen vom Land Schleswig-Holstein.

www.dlr.de/ms



benötigte man einen Stromeinsatz von 450 Terawattstunden (TWh). Zum Vergleich: Ein mittelgroßes Kernkraftwerk mit 1-1,5 Gigawatt (GW) Leistung produziert jährlich etwa 14 TWh Strom.

Für die Herstellung klimaneutraler E-Fuels dürfte ohnehin nur ein kleiner Teil des Ökostroms abfallen – zumindest vorerst. Schließlich wird nachhaltig produzierter Strom im Rahmen der Energiewende künftig auch von anderen, deutlich energiehungrigeren Industriesparten wie der Chemie-, Metall- und Glasproduktion nachgefragt.

Um den gigantischen Bedarf aller Industrienationen an wasserstoffbasierten Kraftstoffen künftig zu decken, reicht die Eigenproduktion dieser Länder also nicht aus. Langfristig müssen fehlende Kapazitäten aus wärmeren, sonnenreicheren Regionen importiert werden, wo sich im großen Stil grüner Wasserstoff aus Solarenergie erzeugen lässt.

| Out of Africa | Als künftige Exporteure für regenerative Energie aus Sonnen- und Windkraft kommen insbesondere die Länder Afrikas infrage. So könnte in Deutschland einer Studie des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfachs (DVGW) zufolge bereits 2045 der Bedarf mehr als gedeckt

Mengeneinsatz. Für die Herstellung von einem Kilo Wasserstoff per Elektrolyse-Verfahren benötigt man etwa 20 Liter Wasser und 50 Kilowattstunden Strom.

werden. Durch den Import von grünem Wasserstoff aus der MENA-Region (Nordafrika und Mittlerer Osten) wäre auf lange Sicht ein Angebot von jährlich etwa 2.000 TWh denkbar. Dies entspricht mindestens dem Doppelten der Energie, die im klimaneutralen Deutschland der Zukunft benötigt wird. Allerdings handelt es sich hier um das optimistischste aller drei ermittelten Szenarien der Studie. Dabei wird angenommen, dass die MENA-Region neun Prozent ihres Ökostrompotenzials für die Wasserstoffherzeugung mittels Elektrolyse nutzt, wovon wiederum zehn Prozent nach Deutschland exportiert werden.

Auch Australien verfügt über ein gigantisches Green-Energy-Potenzial. Niederländische Wissenschaftler haben berechnet, dass zehn Prozent der Kontinentalfläche ausreichen, um den weltwei-

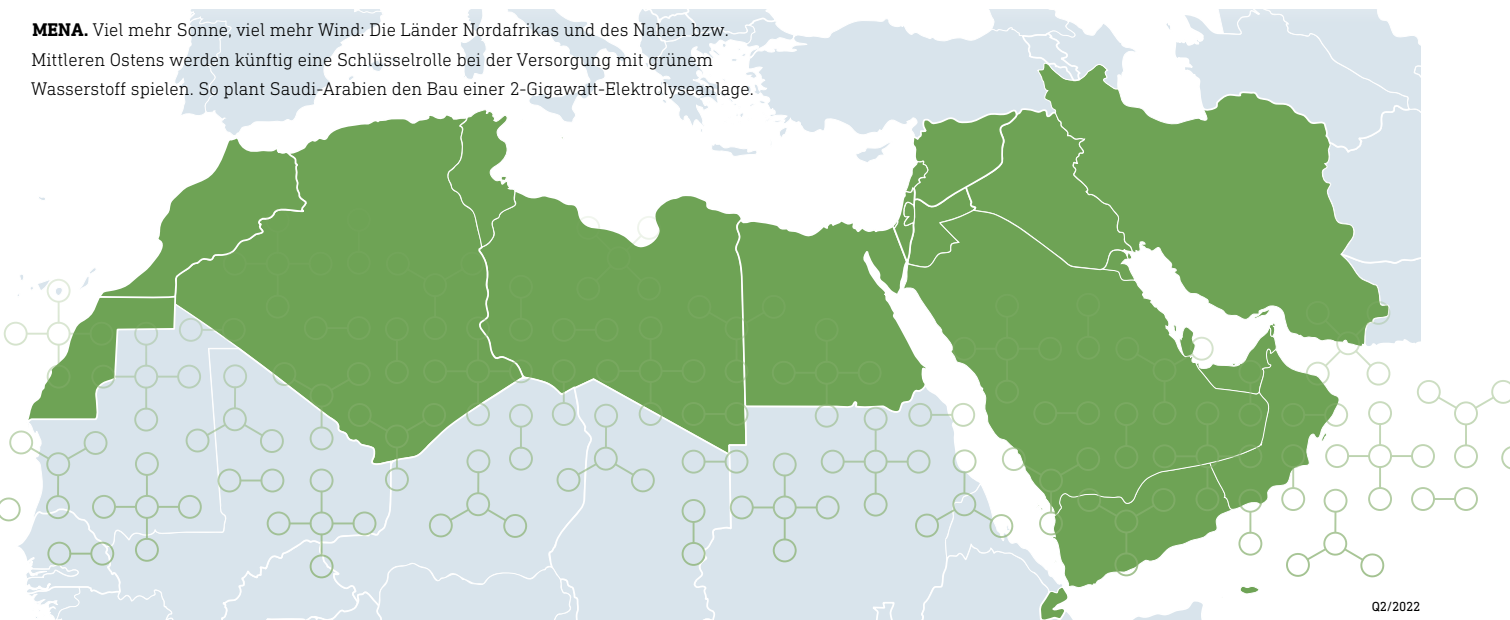
ten Energiebedarf (154.000 TWh) mittels Solarenergie zu decken.

Global ist also genug Green-Energy-Potenzial vorhanden, um auch die globale Handelsflotte mit grünem Wasserstoff zu versorgen – vorausgesetzt, die technischen und logistischen Voraussetzungen für Herstellung und Transport sind erfüllt.

Durch den globalen Ausbau der Produktionskapazitäten lassen sich langfristig übrigens auch die Herstellungskosten für grünen Wasserstoff deutlich reduzieren. Laut DVGW-Studie könnten diese von aktuell 25 bis 30 Cent pro Kilowattstunde auf fünf bis sieben Cent im Jahr 2045 sinken.

| Zukunft verpflichtet | Bis zum endgültigen Siegeszug von „Green Hydrogen“ wird es aber womöglich noch Jahre dauern. Zeit, die wir nicht haben. Deshalb gilt es, bereits jetzt schnell zu handeln. „Für den globalen H₂-Umstieg müssen rechtzeitig die politischen Rahmenbedingungen geschaffen werden“, fordert VDR-Hauptgeschäftsführer Martin Kröger. „Nur wenn Industrie- und Entwicklungsländer an einem Strang ziehen, gelingt die Energiewende. Es wäre viel mehr als ein wirtschaftliches Win-win für beide Seiten, es wäre ein enormes Konjunkturprogramm für viele bislang schwach entwickelte Weltregionen.“ **||••**

MENA. Viel mehr Sonne, viel mehr Wind: Die Länder Nordafrikas und des Nahen bzw. Mittleren Ostens werden künftig eine Schlüsselrolle bei der Versorgung mit grünem Wasserstoff spielen. So plant Saudi-Arabien den Bau einer 2-Gigawatt-Elektrolyseanlage.



Tanker statt Pipeline

| **Umweltschutz** | Durch den Ukraine-Krieg kommt in das Thema LNG-Terminals in deutschen Häfen Bewegung. Die Bundesregierung will Deutschland damit weniger abhängig von russischem Erdgas machen. Text: Hanns-Stefan Grosch

Die „Zeitenwende“, die Bundeskanzler Olaf Scholz anlässlich des Überfalls Russlands auf die Ukraine beschworen hat, wirkt sich direkt auf Deutschlands Hafeninfrastruktur aus. Die Bundesregierung will nun möglichst rasch zwei LNG-Terminals im schleswig-holsteinischen Brunsbüttel und im niedersächsischen Wilhelmshaven auf den Weg bringen. Auch Stade gilt als möglicher Standort.

Erklärtes Ziel ist es, von Gastransporten via Pipeline und damit vom Aggressor Russland unabhängig zu werden. Im vergangenen Jahr stammten mehr als die Hälfte der deutschen Gasimporte aus Russland. Bis die langfristig geplante Transformation hin zu erneuerbaren Energien vollzogen ist, bleibt Erdgas aber wesentlicher Teil des deutschen Energiemixes. Zum einen sind sehr viele Haushalte mit Gasheizungen ausgestat-

tet. Zum anderen soll Gas die Energielücke schließen, die durch die Abschaltung von Atom- und Kohlekraftwerken entsteht. Außerdem wird Gas für zahlreiche industrielle Prozesse, etwa in der Chemie- und Düngemittelindustrie, benötigt. Deutschlands Jahresbedarf wird auf etwa 95 Milliarden Kubikmeter Gas geschätzt. „Für die Versorgungssicherheit deutscher Unternehmen sind mehr LNG-Lieferungen ganz entscheidend“, sagte Martin Wansleben, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Industrie- und Handelskammertags.

Das Flüssigerdgas (LNG) hat den Vorteil, dass es aus Ländern eingekauft werden kann, die nicht ans Pipelinenetz angeschlossen sind. Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck hat für den Kauf etwa 1,5 Milliarden Euro bereitgestellt und Länder wie die USA, Norwegen oder das Emirat Katar bereit, um Liefervereinba-



Wir werden umsteuern, um unsere Importabhängigkeit von einzelnen Energielieferanten zu überwinden.

Olaf Scholz, Bundeskanzler



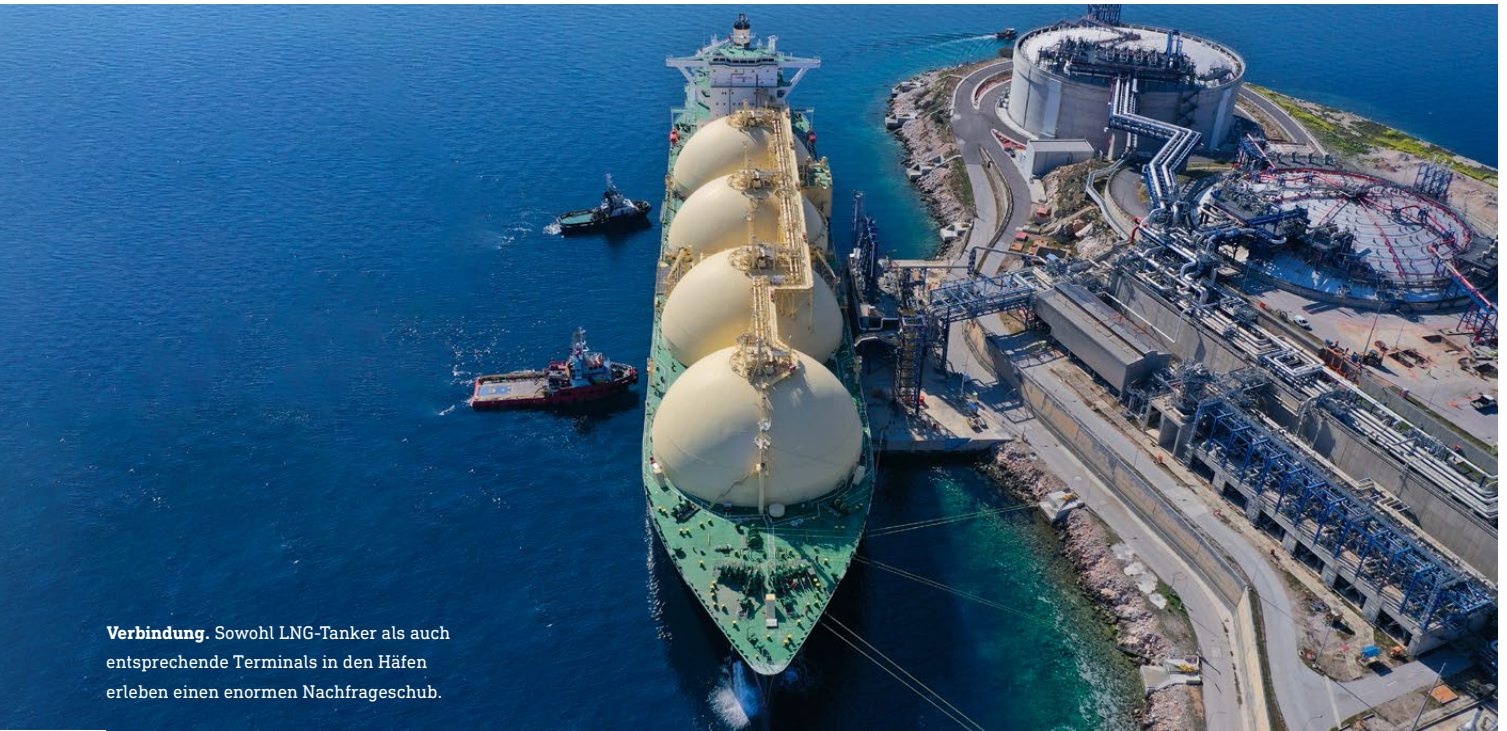
Foto: AB Klapidos Nefte – CC BY-SA 4.0. <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=67557062>

Zwischenlösung.

Schwimmende Einheiten zur Lagerung und Regasifizierung (FSRU) sind flexibel, aber nur schwer zu bekommen.

rungen zu treffen. „Ich bin guter Dinge, dass wir mehr Flüssiggas nach Europa und auch nach Deutschland bekommen“, so Habeck. Das Gas würde zunächst über bestehende europäische Terminals wie Rotterdam importiert, denn der Bau der deutschen Anlagen dürfte sich noch hinziehen: Für Wilhelmshaven rechnet man im günstigsten Fall mit einer Inbetriebnahme in zweieinhalb bis drei Jahren. In Brunsbüttel könnten den Planungen zufolge 2026 die ersten LNG-Tanker anlegen.

Fotos: aerial-drone – stock.adobe.com, Bundesregierung/Steins



Verbindung. Sowohl LNG-Tanker als auch entsprechende Terminals in den Häfen erleben einen enormen Nachfrageschub.

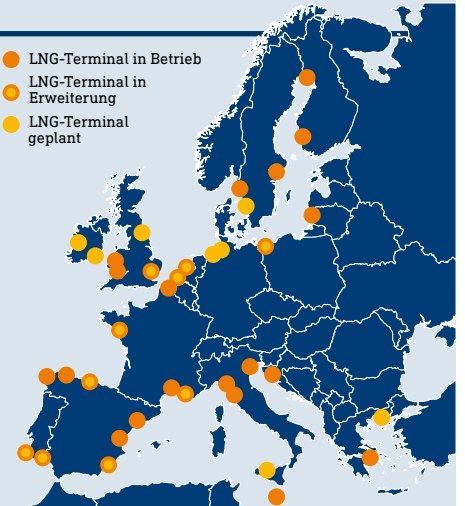
HINTERGRUND

Kalte Fracht für Deutschland

●●● LNG ist (auf -162°C) tiefgekühltes, unter hohem Druck verflüssigtes Erdgas, das sich in Tankern transportieren lässt. Ein LNG-Terminal ist der logistische Knotenpunkt für deren Entladung und die anschließende Regasifizierung und Einspeisung in das Gasnetz oder die verflüssigte Einlagerung in Tanks sowie für den Weitertransport von flüssigem Erdgas in Kesselwagen und Bunkerschiffen. Bisher

gibt es in Deutschland kein Terminal für verflüssigtes Erdgas – LNG wird aktuell z. B. mit Tankwagen aus anderen europäischen LNG-Häfen nach Deutschland gebracht. In den EU-Mitgliedstaaten existieren derzeit 26 Terminals. Deutschlands Versorgung dienten bislang Zeebrügge (Belgien), Dünkirchen (Frankreich) und Rotterdam (Niederlande). Derzeit sind nicht alle voll ausgelastet.

●●● LNG-Terminal in Betrieb
●●● LNG-Terminal in Erweiterung
●●● LNG-Terminal geplant



Der staatliche niederländische Gasversorger Gasunie hatte im vergangenen Sommer eine Genehmigung beantragt. Nun übernimmt die deutsche KfW im Auftrag der Regierung einen 50-Prozent-Anteil an dem Projekt, das ursprünglich auf eine Kapazität von acht Milliarden Kubikmetern ausgelegt war. „Für den Industrie- und Hafenstandort Brunsbüttel sind das herausragende Neuigkeiten. Das Projekt, das wir vor über zehn Jahren begonnen haben, biegt nun auf die Zielgerade ein“, sagt Hafengeschäftsführer Frank Schnabel.

| Schnell und flexibel | Der Energiekonzern Uniper hatte seine LNG-Pläne für Wilhelmshaven mangels Abnehmern eigentlich schon beerdigt und stattdessen auf Wasserstoff gesetzt. Mit Unterstützung aus Berlin werden die Karten jetzt neu gemischt. Für den Übergang hat Nieder-

sachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies auch schon Pläne. Während in Wilhelmshaven ein festes Terminal entsteht, soll eine schwimmende Einheit, eine Floating Storage and Regasification Unit (FSRU), genutzt werden – Jahreskapazität: neun bis zehn Milliarden Kubikmeter. Die Energiekonzerne RWE und Uniper verhandeln aktuell über die Anmietung von insgesamt drei FSRUs. „Die Bundesregierung prüft derzeit mögliche Standorte an der Nord- und Ostsee, in denen diese kurzfristig – teilweise schon für den Winter 2022/23 – zum Einsatz kommen können“, heißt es vom Wirtschaftsministerium.

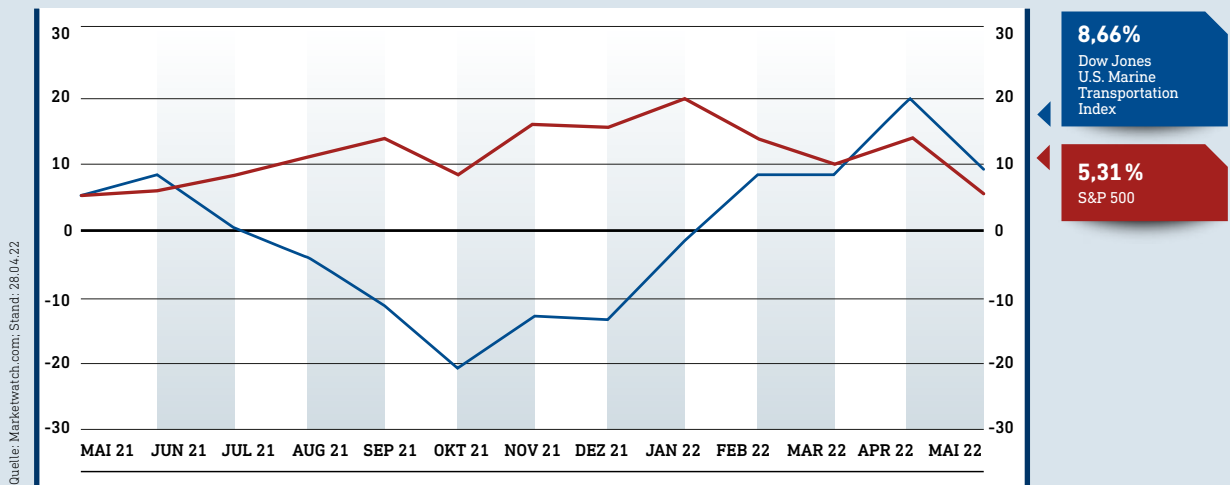
Ins Spiel kommt nun auch wieder Stade, wo der Projektträger Hanseatic Energy Hub, an dem u.a. die Hamburger Buss-Gruppe beteiligt ist, insgesamt rund eine Milliarde Euro investieren will. In der endgültigen Ausbaustufe könnten hier jährlich

bis zu zwölf Milliarden Kubikmeter von LNG-Tankern ins deutsche Gasnetz fließen.

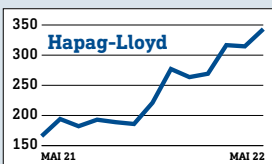
Bei diesen Spezialschiffen spielen deutsche Reedereien nur eine untergeordnete Rolle. Führend sind hier Japan und Griechenland. Katar, derzeit auf Platz 6 im Ranking, baut seine Flotte massiv auf – es hat sich etwa 60 Prozent der weltweiten LNG-Tanker-Schiffbaukapazität bis 2027 gesichert. Mit insgesamt 46 Schiffen belegt Deutschland Platz 19 in der weltweiten LNG-Flotte, führend sind hier die Reedereien Schulte Group (BSM), Sloman Neptun und Hartmann. BSM hat auch ein Tankschiff im Portfolio, das LNG-betriebene Frachter bebunkern kann. Der Markt wächst. So hat Hapag-Lloyd zwölf LNG-betriebene Megacarrier bestellt. Doch noch sind „Tankstellen“ in den Häfen Mangelware. Gut möglich, dass auch in das Thema jetzt mehr Bewegung kommt. ●●●



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

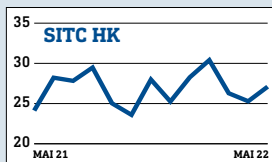


Maritime Aktien legen zu – Nach den Containern auch Bulker und Tanker im Aufwind



Hapag-Lloyd AG

••• Der Aktienkurs der Hamburger hat sich im Jahr 2021 verdreifacht – und hat im laufenden Jahr noch einmal mehr als zehn Prozent zugelegt.



SITC

••• Der in Hongkong gelistete Carrier profitierte nicht nur vom Fokus auf das regionale Kerngeschäft, sondern auch von Bestellungen, die am Tiefpunkt des Marktes erfolgt sind.

Quelle: Yahoo, Stand: 28.04.22

Wer sein Geld in Schifffahrtsaktien angelegt hat, hat in den letzten Monaten überwiegend gewonnen – und zugleich den breiten Markt um Längen abgehängt. Allein seit Jahresbeginn sind die Schifffahrtswerte stark gestiegen. Bulker und Öltanker haben seit Weihnachten um über 40 Prozent zugelegt, der ganze Markt um mehr als 25 Prozent.

Fast aus dem Blick geraten sind über die anhaltende Coronakrise und den Krieg in Europa die ESG-Strategien vieler Reedereien. Dieser Cocktail hat dafür gesorgt, dass Investoren im ersten Quartal 2022 deutlich zurückhaltender geworden sind. 75 Prozent weniger Kapital floss in Schifffahrtswerte. Volatilität bleibt wohl das Leitmotiv des Schifffahrtsjahres.

Container: Höhenflug

Nur um sieben Prozent haben die Containerwerte an den Börsen seit Jahreswechsel zugelegt, beklagen die Analysten von Clarksons Platou. Schaut man jedoch auf die phänome-

nale Performance des Vorjahres, erstaunt dies weniger. Zuletzt hat ein Rekordquartal das nächste gejagt. 2021 haben die Containerlinien zusammen weit mehr als 100 Milliarden Dollar Gewinn gemacht. Und die Perspektiven erscheinen positiv.

So hat **Maersk** Ende April den Ausblick auf den Jahresgewinn noch einmal erhöht. Obwohl weniger transportiert wurde, steigen die Einnahmen. In Kopenhagen erwartet man jetzt ein EBITDA für 2022 von 30 statt bisher 24 Milliarden Dollar. Kein Wunder, denn im ersten Quartal wurden schon fast 10 Milliarden erzielt.

→ **Hapag-Lloyd** hat seine Investoren trotz des historischen Rekordergebnisses von 10 Milliarden Dollar im Jahr 2021 zur Vorsicht gemahnt. Exorbitant steigende Bunkerpreise und geopolitische Unsicherheit könnten die Kosten treiben. Interessant: Der Ukraine-Krieg wirkt sich nicht direkt aufs Containergeschäft aus. Die indirekten Folgen vor allem auf dem Energiemarkt könnten aber schwerwiegend sein. Schon

2021 waren die Transportkosten um mehr als zwölf Prozent gestiegen. Der Trend dürfte anhalten. Trotzdem erwartet die Hamburger Linie einen Gewinn von mehr als 12 Milliarden Dollar fürs laufende Jahr. Für Stabilität sorgt die Allianz der Ankerinvestoren, die ihr gemeinsames Vorgehen bis Ende 2026 bekräftigt haben.

Auch die weit weniger beachteten Regionalcarrier konnten kräftig zulegen. So steigerte → **SITC** mit seinem innerasiatischen Fokus den Umsatz um mehr als zwei Drittel, ziemlich genau entlang der gestiegenen Frachtraten. Der prominenteste innerasiatische Regionalcarrier, → **Wan Hai**, hat die freundlichen Finanzmärkte unterdessen für die Ausgabe von Anleihen im Wert von 2 Milliarden Dollar genutzt. Damit soll die eigene Flotte gestärkt und die Abhängigkeit von Verchartern gesenkt werden.

Tanker: Nachholbedarf

Nachdem die beiden Corona-Jahre die Aktienwerte von Tankreedereien niedergedrückt

hatten, haben sich die Vorzeichen geändert. Die Werte von Reedereien mit Produkt-tankern haben um 35 Prozent zugelegt, die mit Chemiekalientankern um 29 Prozent. Clarksons Platou sieht sogar noch erhebliches Potenzial, da viele Bewertungen unterhalb der Buchwerte liegen.

Die wirklich große Geschichte im Tankermarkt aber gleich einer Seifenoper. **Frontline** will mit Euronav fusionieren. Der norwegische Tycoon John Frederiksen strebt seinen vielleicht letzten ebenso spektakulären wie spekulativen Deal an. Auf der Gegenseite steht die belgische Familie Saverys, die um die Unabhängigkeit von Euronav kämpft. Die übergroßen Egos der Protagonisten verdecken kulturelle und kommerzielle Differenzen. So ist Frontline mit supereffizientem Outsourcing einzig auf Shareholder Value getrimmt. Euronav versucht mit vertikaler Integ-

ration möglichst die gesamte Wertschöpfung im Haus zu halten und setzt auf Nachhaltigkeit. Schwer vorstellbar, wie daraus eine Einheit werden soll.

Bulker: Mehr Tonnenmeilen

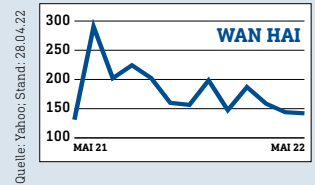
Mäanderten die Werte der Bulkreedereien in der Coronazeit recht unentschieden umher, so hat der Ukraine-Krieg einen neuen Akzent gesetzt. Es deutet sich an, dass erheblich mehr Tonnenmeilen verlangt werden.

So hat 2020 **Bulkers** das Jahr recht solide begonnen mit Durchschnittschartern von 24.000 Dollar am Tag für die Kamsarmax-Flotte. **GoodBulk** visiert für die Flotte von Capesizern sogar Rekordeinnahmen an. Der Ausblick auf 2022 ist optimistisch. **Genco Shipping** vermeldet für das erste Quartal die besten Ergebnisse seit 2008. Dank der vergleichsweise hohen und zuverlässigen Dividenden hat die Aktie derzeit einen Yield von rund zwölf Prozent.

Zaghafte Börsengänge

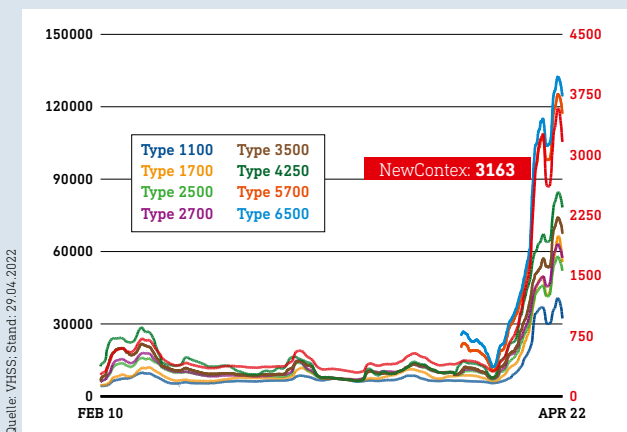
In dem auch durch COVID hochgradig verunsicherten Marktumfeld wagten wenige Unternehmen den Sprung an die Börse. Das scheint sich jetzt zaghaft zu ändern. **Golden Energy Offshore (GEOS)** ist Ende April an den New Yorker OTC-Markt gegangen. Die Reederei mit zahlreichen Bohrselversorgern ist hauptsächlich in Oslo gelistet. Das Listing am OTCQX deutet an, dass GEOS auf die eher spekulativen Investoren abzielt. Mit dem Placement wurden eher überschaubare 850.000 Dollar erzielt.

Excelerate Energy hat unterdessen den IPO an der NYSE abgeschlossen. Der Eigner von Floating-Storage-Einheiten (FSRUs) scheint das richtige Material für die aktuelle Energiekrise zu haben. So wurden auch deutlich mehr Aktien als erwartet verkauft und für 15 Prozent des Unternehmens 384 Millionen Dollar erzielt.



Wan Hai

●●● In der COVID-Phase wurden mindestens 20 Schiffe gekauft und mehr als 40 bestellt. Zugleich werden die Investoren mit einer satten Dividende belohnt.



NEW CONTEX

Leichter Rückgang – Asien zieht wieder an

●●● Der New ConTex gab um 11,3 Prozent auf 3.163 Punkte nach. Erneut sind alle Segmente im Minus. Das spiegelt aber nicht die tatsächlichen Marktverhältnisse – denn es gibt keine freien Schiffe, und die langfristigen Fundamentaldaten sind positiv. Neben den Lockdowns in China trübt vor allem der russische Angriffskrieg in der Ukraine den bisherigen Optimismus ein. Hinzu kommt die Sorge über die Engpässe in den Seehäfen. Andererseits gibt es bereits Anzeichen dafür, dass sich der Markt für kurzfristige Charterperioden in Asien erholt – sowohl Aktivität als auch Ratenniveau haben sich dort in den letzten Wochen verbessert.

www.vhbs.de



DIRECT CREWING
MARITIME EXPERTS YOU CAN RELY ON

Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand

Telefon 04503 - 70 26 60 - 0

Fax 04503 - 70 62 60 - 15

E-Mail info@DirectCrewing.com

Web www.DirectCrewing.com

North
Global service



**Standard
Club**

Megafusion könnte P&I-Markt durchrütteln

Die Aussicht auf eine Megafusion hält derzeit den P&I-Markt in Atem. North P&I und Standard Club haben Gespräche über einen Zusammenschluss bestätigt. Sollten die Pläne erfolgreich sein, entstünde ein neuer Riese unter den Gegenseitigkeitsversicherern, der mit dem bisher unangefochtenen Marktführer Gard um die Spitzenposition konkurrieren würde.

North und Standard gehören zu den fünf größten Anbietern unter den 13 Mitgliedern der International Group of P&I Clubs, die zusammen die Haftpflichtrisiken von gut 90 Prozent der weltweiten Handelsflotte abdecken. Basierend auf den Marktanteilen des vergangenen Jahres, wäre der fusionierte Club mit einem versicherten Volumen von 287 Millionen BRZ gegenüber den 261 Millionen von Gard sogar der größte Anbieter gewesen.

| Große Marktmacht | Nach der diesjährigen Erneuerung, bei der Gard versicherte Schiffe im Volumen von 14 Millionen BRZ dazugewinnen konnte, könnte das Rennen wieder knapper ausgehen. Auch Standard hat bei der Tonnage deutlich zugelegt, North hat sich hierzu noch nicht geäußert. Marktteilnehmer vermuten, dass der Club auch angesichts seiner

| Konsolidierung | Der geplante Zusammenschluss der P&I Clubs North und Standard würde einen Herausforderer für den Marktführer Gard schaffen. Die Fusionspläne treffen die Branche in einer schwierigen Phase.

Forderung nach generellen Prämien erhöhungen (General Increase) von 15 Prozent netto eher zu den Verlierern der Erneuerungsrunde gehört hat.

Unabhängig davon, wer die neue Nummer 1 ist – ein erfolgreicher Zusammenschluss wird den P&I-Markt durcheinanderwirbeln. Das Gegenseitigkeitsgeschäft mit der Reeder-Haftpflicht würde dann von zwei Clubs dominiert, die jeweils rund 20 Prozent der Weltflotte unter Vertrag haben.

Das könnte der Startschuss für weitere Fusionen unter den Clubs sein. Seit Jahren wird in der Branche diskutiert, ob dem Markt eine Konsolidierung guttun würde. Befürworter erwarten Skaleneffekte, die zu geringeren Prämien führen würden. Die Gegner von Zusammenschlüssen befürchten dagegen, dass weniger Konkurrenz höhere Prämien zur Folge hätte.

Den letzten großen Versuch eines Zusammenschlusses gab es 2016 zwischen Britannia und UK Club. Das

Vorhaben scheiterte schließlich, hatte zuvor aber viel Unruhe in die Branche gebracht: Gerüchte über weitere mögliche Fusionen häuften sich. Nach dem Scheitern hatten die Gegner von Zusammenschlüssen wieder Oberwasser. Generell sind Fusionen unter den Clubs eher selten.

| Positive Signale | Die Vorzeichen für den jetzigen Deal stehen besser. Die Verwaltungsräte von North und Standard haben die Pläne bereits gutgeheißen, die Aufsichtsbehörden wurden schon informiert. Der Ball liegt jetzt bei den Mitgliedern, die dem Zusammenschluss zustimmen müssen. Sollten sie das tun, möchten North und Standard die Fusion bis zum 20. Februar 2023 über die Bühne bringen.

Erste Reaktionen aus dem Markt sehen den angekündigten Zusammenschluss eher positiv. Der Makler P.L. Ferrari glaubt, dass die größere Kapitalbasis helfen wird, besser mit hohen Schäden klarzukom-

men. Die beiden Gesellschaften passten auch kulturell gut zueinander und zeichneten sich dadurch aus, dass beide zu den Top 3 der Clubs mit dem besten Service gehören. Der Makler hat nach eigenen Angaben substanzielles Geschäft mit beiden Versicherern.

Angesichts der Herausforderungen für die maritime Wirtschaft spricht einiges dafür, dass es in den kommenden Jahren zu einer größeren Konsolidierung kommen könnte. Wie die gesamte Schifffahrtsbranche stehen auch die P&I Clubs vor der Aufgabe, ihr Geschäft zu dekarbonisieren. Der Verzicht auf fossile Brennstoffe in der Schifffahrt wirft viele Fragen auf, die noch nicht geklärt sind. Reeder experimentieren mit neuen Treibstoffen, die neue Risiken mit sich bringen. Größere Clubs hätten mehr Möglichkeiten, die Reeder hier zu unterstützen.

Dazu kommt, dass die Clubs unter finanziellem Druck stehen. Die vergangenen drei Jahre mit ihren hohen Schä-



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

den haben für technische Verluste gesorgt. Bei der jüngsten Vertragserneuerung im Februar hatten die Clubs Preissteigerungen zwischen 5 und 15 Prozent angekündigt. Die Ratingagentur A.M. Best hielt die geforderten Prämienhöhungen sogar für bescheiden und vermutet, dass die Clubs weitere Anpassungen nach oben vornehmen werden.

| Höhere Belastung | Je nach Club und Schadensgeschichte kann auf die Schifffahrtsunternehmen aber noch mehr zukommen. Eine weitere Belastung kommt aus dem Rückversicherungsschutz. Das Rückversicherungsprogramm unter Führung von Axa XL ist um 33 Prozent teurer geworden, teilte die IG mit. Besonders teuer wird es für Eigner von Containerschiffen, die in den vergangenen zwei Jahren für besonders viele Schäden verantwortlich waren.

Laut dem Emdener Makler Heinrich Elbracht Assekuranzmakler bedeutet eine 25-prozentige Erhöhung der Rückversicherungsprämie eine Zusatzbelastung für die Reeder von rund 1.000 Dollar je 10.000 BRZ. Der Makler weist in seinem aktuellen Rundschreiben darauf hin, dass die stillen Reserven der Clubs weiter auf Rekordniveau liegen und – da sie vor allem auf den Prämien der Mitglieder beruhen – de facto auch diesen gehören.

Foto: magale-picture – stock.adobe.com

American Club mit Chefin

••• Der US-P&I-Versicherer American Club bekommt am 1. August eine neue Führung. Joe Hughes wird seine Position als CEO des Shipowners Claims Bureau, dem Manager des American Club, aufgeben. Die Nachfolge tritt seine Stellvertreterin Dorothea Ioannou an. Sie ist die erste Frau an der Spitze eines Club-Managers der International Group (IG), seit vor 167 Jahren die ersten Gegenseitigkeitsvereine Mitglieder der jetzigen IG geworden sind. Die in der IG zusammengeschlossenen P&I Clubs versichern rund 90 Prozent der Handelsflotte.

Autotransporter als Großschaden

••• Der Autotransporter „Felicity Ace“ der japanischen Reederei MOL wird zu einem Großschaden für die Transportversicherer des Volkswagen-Konzerns. Das Schiff war nach einem Brand Anfang März im Atlantik in der Nähe der Azoren gesunken. An Bord waren mehrere Tausend Fahrzeuge des Volkswagen-Konzerns, darunter zahlreiche Luxusautos der Marken Bentley, Lamborghini und Porsche. Führender Warentransportversicherer des Schiffs ist der zur Düsseldorfer Ergo gehörende Assekuradeur Köln Assekuranz. Weder der Versicherer noch VW wollten das bestätigen. Auch zum erwarteten Schaden äußerten sie sich nicht. Haftpflichtversicherer ist der P&I Club Britannia.

Drewry rechnet mit steigenden Kasko-Preisen

••• Die Prämien für die Seekaskoversicherung (Hull & Machinery) werden weiter steigen, erwartet das Analysehaus Drewry. Einige Schiffeigner müssten sich auf signifikante Preissteigerungen gefasst machen. Eine wichtige Rolle spielt hier der Londoner Lloyd's-Markt, wo sich in den vergangenen Jahren zahlreiche Anbieter zurückgezogen hatten. Reeder könnten daher nicht mehr darauf vertrauen, dass der Wettbewerb für günstigere Preise sorgt, so Drewry.

IMPRESSUM

Deutsche Seeschiffahrt

Verlag/Herausgeber

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

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

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

Redaktion

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

Anzeigen

printprojekt – Media/Anzeigenmarketing
Bastian Hebbel
Tel.: 040/43 21 34-15

Gunther Meyn
Tel.: 040/43 21 34-12

E-Mail: media@deutsche-seeschiffahrt.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2022

Abonnements und Vertrieb

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

Grafik und Lithografie

Lohregel Mediendesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

Christoph Papsch

Druck

Merkur Druck GmbH
Oststraße 49, 22844 Norderstedt

Abonnementpreis

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

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

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

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

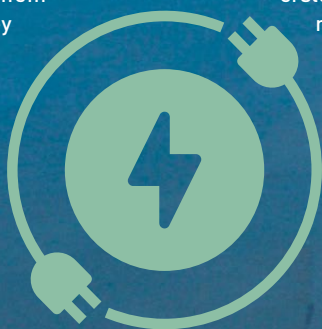
Druckauflage:
6.000 Exemplare



Geprüfte Auflage
Gedruckt auf
FSC-zertifiziertem Papier

Schneller laden: Projekt für elektrisch betriebene Fähren

••• Die EU-Kommission fördert das Projekt HYPOBATT (Hyper powered vessel battery charging system) zur Herstellung von hochleistungsfähigen Schiffsbatterie-Hyperladern mit einem Budget von rund neun Millionen Euro. Es soll die Effizienz von Schnellladesystemen für Schiffe um 20 Prozent verbessern. Den Auftrag für das Ladesystem hat der niederländische Lade-Spezialist Heliox gewonnen. In einem ersten Schritt soll der Fährbetrieb zwischen den norddeutschen Häfen Norddeich und Norderney rein batterieelektrisch erfolgen. Die so entstehende Ladeinfrastruktur soll künftig auch von Hafenfahrzeugen genutzt werden können. Vorrangiges Ziel ist es, das Ladesystem zu veranschaulichen. Mithilfe eines vollautomatischen und sicheren elektrischen Anschlusssystems der Ladestation veranzufüllen, während es angedockt ist. Die Ladestation ist auf zwei Megawatt ausgelegt.



Verbindung. Zwischen Norddeich (Bild) und Norderney fahren Fähren der Reederei Norden-Frisia.



Foto: Wolfgang Buchholz – stock.adobe.com



Foto: Kristin Beck, IOW

Übergabe. Klaus Küper, Leiter der Briese-Forschungssparte, mit der Preisträgerin Dr. Kathrin Busch (GEOMAR) und IOW-Vizechef Detlef Schulz-Bull (v.l.).

Ausgezeichnete Forschung

••• Der Briese-Preis für Meeresforschung 2021 geht an die GEOMAR-Wissenschaftlerin Dr. Kathrin Busch. Die Jury würdigt damit ihre herausragende Forschung zu Tiefseeschwämmen und den in ihnen lebenden Mikroorganismen. Sie untersuchte deren Biodiversität weltweit und analysierte zusätzlich die Einflussfaktoren der umgebenden Ökosysteme. Der mit 5.000 Euro dotierte Preis wird von der Reederei Briese gestiftet und vom Leibniz-Institut für Ostseeforschung Warnemünde (IOW) wissenschaftlich betreut

www.briese-research.de

Umweltfreundliches SCR-System für „Amadea“

••• MAN PrimeServ hat eine Abgasreinigungslösung entwickelt, die auf der „Amadea“, einem vom Bonner Reiseveranstalter Phoenix gecharterten und von BSM Cruise Services betriebenen Kreuzfahrtschiff, nachgerüstet wird. Seit 2015 ist die „Amadea“ Hauptdarstellerin der ZDF-Serie „Das Traumschiff“. Die Nachrüstung integriert ein SCR-System zur NOx-Reduktion in die beiden Viertakt-Antriebsmotoren MAN 7L58/64 der „Amadea“. Eine Herausforderung waren die Platzverhältnisse an Bord. Bosse Berg, Technical Superintendent bei BSM CS, und sein Motorteam überprüften die erfolgreiche Emissionsreduzierung während der Inbetriebnahme des Systems und erklärten, dass sie von dessen Leistung überzeugt sind.



Dauerläuferin. Die 192 Meter lange „Amadea“ wurde 1991 in Japan gebaut.

Foto: Ivan T., CC BY-SA 3.0, via Wikimedia Commons



Schnellservice. Die acht Meter langen Aluminium-Boote wurden qualitativ aufgewertet.

Zuwachs für „Inselexpress“

••• Die Reederei Cassen-Tours, eine Tochtergesellschaft der AG Reederei Norden-Frisia, hat zwei neue Einheiten, die „Inselexpress 3“ und die „Inselexpress 4“, in Dienst gestellt. Die kleine Inselexpress-Flotte umfasst dann insgesamt vier fast baugleiche Einheiten des Unternehmens Seamachine mit einer Kapazität von jeweils elf Passagieren. Das in den letzten zwei Jahren unter dem Namen „Inselexpress“ laufende Angebot an Schnellverbindungen von und zu den Inseln Norderney und Juist hat sich als Ergänzung zum regulären Fährbetrieb bereits fest etabliert. Allein im vergangenen Jahr haben mehrere Tausend Gäste diesen neuen Service in Anspruch genommen. www.reederei-frisia.de

Foto: Reederei Cassen-Tours



Foto: Timmo Schreiber

Kulisse. Die Atmosphäre von Häfen übt auf Autoren einen besonderen Reiz aus.

Hamburger Hafenstück auf der Bühne

••• „Umschlagplatz der Träume“ heißt das Stück von Erik Schöffler, das bis zum 4. Juni am Ernst-Deutsch-Theater läuft. Es geht um den Mythos Hamburger Hafen: Puls und Lebensgrundlage für die gesamte Stadt. Ein Umschlagplatz für Güter, für Menschen und ihre Träume. Ein Sehnsuchtsort, der selbst ständigem Wandel unterzogen ist. Die Wendepunkte der Hamburger Hafengeschichte von 1888 bis heute spiegeln sich in der Lebensgeschichte der fiktiven Reederin Charlotte Tiedenbreuk und ihrer Kaufmannsfamilie. Eine lebenslange, aber unmögliche Liebe verbindet Charlotte mit Klaas, dem Ketelklopper aus dem Gängeviertel, der um soziale Gerechtigkeit kämpft und Segelmacher werden will. Ein buntes maritimes Schauspiel. www.ernst-deutsch-theater.de

„MS Wissenschaft“ geht wieder auf Tour

••• An Bord des Ausstellungsschiffs wird im „Wissenschaftsjahr 2022 – Nachgefragt!“ die Forschung selbst unter die Lupe genommen: Wie überhaupt funktioniert Forschung? Mit welchen Methoden arbeitet sie, und wie kommen Wissenschaftler*innen zu ihren Fragen? Mit interaktiven Exponaten lädt die Ausstellung Neugierige ab zwölf Jahren zum Ausprobieren und Mitgestalten ein. Das Schiff startet seine Tour durch rund 30 Städte am 3. Mai 2022 in Berlin. Das Alfred-Wegener-Institut ist an der MOSAiC-Expedition beteiligt. www.ms-wissenschaft.de



Interaktiv. Die „MS Wissenschaft“ ist ein schwimmendes Science Center.

Foto: Heiner Witte/Wissenschaft im Dialog, CC BY-SA 4.0



Freie Reedereiinspektoren - Marine Superintendents Ltd.

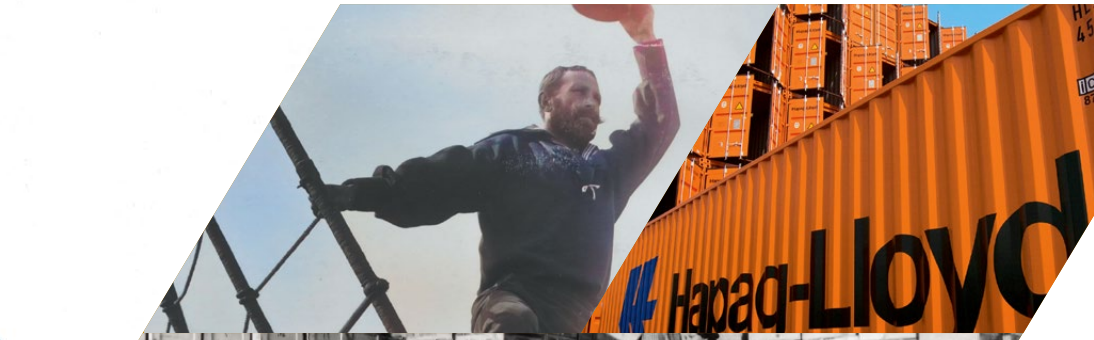
Finkenstraße 5 | D-23669 Timmendorfer Strand / Germany

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

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



Visionär. Albert Ballin hat über mehr als drei Jahrzehnte die Geschicke der Hapag bestimmt.





Erfolg. Was als Passagier- und Paketlinie mit Segelschiffen begann, wurde zu einer der größten Containerreedereien der Welt.

Weitblick aus Tradition

| Jubiläum | Die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd wird in diesem Jahr 175 Jahre alt. Sie hat einen faszinierenden Wandlungsprozess hinter sich.

Text: Hanns-Stefan Grosch

lich nur 40 Tage für ihre Ausreise – die Konkurrenz in Bremen hat das Nachsehen. **1854** lässt Hapag-Direktor Godeffroy zwei große Schraubendampfschiffe bauen. 101 Meter lang, Platz für 510 Passagiere: Schon **1855** laufen „Hammonia“ und „Borussia“ in Schottland vom Stapel.

Doch die Bremer halten dagegen: **1857** wird dort der „Norddeutsche Lloyd“ gegründet, ein Jahr später startet die „Bremen“ für die transatlantische Dampfschiffahrtslinie. Es beginnt ein harter Wettbewerb um das Nordatlantik-Geschäft, das für beide Linien auch immer wieder mit Rückschlägen verbunden ist: **1858** fängt der Hapag-Dampfer „Austria“ auf hoher See Feuer, 471 Menschen sterben. Beim Lloyd fallen drei der vier Dampfer aus, **1860** gelingt es Gründer Hermann →



Fotos: Hapag-Lloyd/Hapag-Lloyd

Containerverkehr.

Mit der „Weser Express“ und der „Elbe Express“ ging es vor mehr als 50 Jahren los. Rechts: die aktuelle „Bremen Express“.



→ Henrich Meier nur mit Mühe, das Unternehmen zu retten. **1862** kommt es zum ersten Gemeinschaftsprojekt der beiden Reedereien: Sie stimmen ihre Abfahrtsstage ab und errichten im Jahr darauf in Hoboken am Hudson River nebeneinander Piers und Passagiereinrichtungen für die Auswanderer, deren Zahl nach Ende des Amerikanischen Bürgerkriegs wieder steigt.

Am Ende des Deutsch-Französischen Kriegs **1871** verfügt die Hapag über 14, der Lloyd sogar über 16 Transatlantikdampfer. Fünf Jahre später ist der Norddeutsche Lloyd mit 22 Ozeandampfern, von denen die modernsten mehr als 1.000 Passagiere befördern können, Marktführer. Während neue Lloyd-Schiffe Geschwindigkeitsrekorde brechen, herrscht bei der Hapag nach Godeffroys Ausscheiden Mutlosigkeit.

| Die Welt als Feld | 1886 heuert der Hapag-Vorstand den 28-jährigen Albert Ballin an. Der Passageagent hat damit seine Lebensaufgabe gefunden – und wird die Hapag an die Weltspitze führen. Unterstützung bekommt er vom Hamburger Reeder Carl Laeisz, später auch maßgeblicher Mann im Hapag-Aufsichtsrat. Bereits **1889** zieht die Hapag mit dem neuen Schnelldampfer „Augusta Victoria“ an den Brethern vorbei. **1891** setzt Ballin das Flaggschiff auf einer Vergnügungsreise im Mittelmeer ein – die Geburtsstunde der modernen Kreuzfahrt. Ab **1893** orientiert sich die Hapag zunehmend in Richtung Frachtgeschäft, um von der volatilen Passagierschiffahrt unabhängiger zu werden. Der Lloyd stellt unter dem neuen Chef Heinrich Wiegand Vier-Schornstein-Schnelldampfer in Dienst, darunter „Kaiser Wilhelm der Große“, der mit über 22 Knoten die Atlantiküberquerung in fünf Tagen schafft.

Das Feld von Hapag und Lloyd ist die Welt, ihre Liniennetze umspannen den Globus. Die Hapag besitzt um die Jahrhundertwende die größte Flotte, der Lloyd befördert die meisten Passagiere weltweit. Die Hamburger setzen nach den Kreuz-

fahrerfahrungen verstärkt auf Größe und Komfort, **1906** muss die „Auswandererstadt“ auf der Veddel deutlich erweitert werden – über 100.000 Reisende aus ganz Europa werden dort in jenem Jahr betreut. Zwei Jahre später trifft eine schwere Rezession die Schifffahrt, doch schon **1912** tauft Kaiser Wilhelm II. das erste Schiff einer neuen Größenkategorie, die 277 Meter lange „Imperator“ mit Platz für 1.200 Besatzungsmitglieder und 4.200 Passagiere. Albert Ballin traut dem Frieden nicht – und wird recht behalten. Im Ersten Weltkrieg wird Überleben zur Hauptaufgabe – auch für die beiden Unternehmen, deren Schiffe für die Marine requiriert oder in fremden Häfen beschlagnahmt werden. „Von der Hamburg-Amerika Linie wird nicht viel nachbleiben“, klagt Ballin. Der geniale Manager ist beim Kriegsende verzweifelt über den Untergang seiner Welt und überlebt den Tag, als die Republik ausgerufen wird, nicht.

Als Folge des Versailler Friedens verlieren die einst größten Reedereien der Welt ihre Flotten. Anfang der 20er-Jahre versuchen die beiden Linien, an ihre Erfolge in den alten Fahrtgebieten anzuknüpfen, und steigen auch in den Luftverkehr ein. Der Lloyd baut das Flaggschiff „Bremen“, das – 52.000 BRT groß und bis zu 29 Knoten schnell – **1929** das blaue Band erringt. Die Wirtschaftskrise zwingt die beiden Reedereien zu einer engen Kooperation, lediglich das Tourismusgeschäft mit Seebäderdiensten und Kreuzfahrten läuft noch.

Im „Dritten Reich“ werden Hapag und Lloyd auf Nazi-Kurs getrimmt, die Nordatlantik-Passagierfahrt bringt Verluste. Hitler hält aus Prestige Gründen daran fest, der Staat übernimmt die Kosten. **1939** erlaubt kein Land dem Hapag-Dampfer „St. Louis“ mit mehr als 900 jüdischen Flüchtlingen an Bord die Einreise, bis die Zivilcourage von Kapitän Gustav Schröder

und seiner Crew die Passagiere rettet: Nach fünf Wochen Irrfahrt dürfen sie in Antwerpen landen. Die Unternehmen erleiden im Zweiten Weltkrieg massive Schäden – an versenkten Schiffen, zerstörten Gebäuden und getöteten Mitarbeitern. Als bei Kriegsende die Massenflucht aus dem Osten einsetzt, versinken allein mit dem Lloyd-Kreuzfahrer „Steuben“ 5.000 Menschen in den eisigen Fluten.

Erneut wird die deutsche Handelsflotte von den Weltmeeren verbannt, erst **1950** werden die Restriktionen gelockert. Im kleinen Maßstab kehren Hapag und Lloyd in die alten Fahrtgebiete zurück, sogar der Liniendienst auf der New-York-Route wird zunächst als reiner Frachtverkehr wieder aufgenommen. Auch nach Ostasien ist man im Zuge des deutschen Wirtschaftswunders bald wieder unterwegs.

Zehn Jahre nach Kriegsende betreiben Hapag und Lloyd, meist gemeinsam, wieder Dienste in alle Welt. Die Hapag setzt 25 eigene Frachtschiffe ein, der Lloyd 27.

1960 machen beide Unternehmen mehr als eine halbe Milliarde DM Umsatz und zahlen ihren Anteilseignern eine Dividende. Der Lloyd kehrt um 1960 ins Passagier- und ins Kreuzfahrtgeschäft zurück, die Hapag bestellt sieben schnelle Frachter für den Ostasiendienst. Doch deren Stunden sind gezählt, denn **1966** legt der erste amerikanische Containerfrachter in Bremerhaven an – eine Revolution im Transportgeschäft.

| Unter einem Dach | Hapag und Lloyd kooperieren eng wie nie zuvor und starten gemeinsam in eine neue Ära: **1968** eröffnet die „Weser Express“ der Bremer den ersten europäischen Vollcontainerdienst nach New York, die Hapag-Lloyd Container Linien. Die Hamburger „Elbe Express“ folgt 14 Tage später. Die Struktur der Schifffahrt wandelt sich derart rasant, schon wird



Würdigung. Briefmarke zum 100. Geburtstag von Ballin.

über eine Hapag-Lloyd-Fusion spekuliert. **1970** ist es so weit: Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft und Norddeutscher Lloyd schließen sich zusammen. Es endet ein hanseatisches Wechselspiel von Konkurrenz und Kooperation, das 113 Jahre gedauert, Maßstäbe in der Weltschifffahrt gesetzt und beide Rivalen an die Spitze getrieben hat.

Es beginnt die Geschichte der größten deutschen Reederei: der Hapag-Lloyd AG. Sie startet mit mehr als 10.000 Beschäftigten, 112 Seeschiffen und einem Umsatz von mehr als einer Milliarde DM. **1971** fährt zum letzten Mal eine „Bremen“ den Passagier-Liniendienst nach New York. Ende der 70er-Jahre machen ein schwerer Ölpreisschock und die Überkapazitäten in der Branche dem Unternehmen das Leben schwer. Bei den Ostasien-Containerschiffen der „Hamburg Express“-Klasse wird ein Propeller entfernt, sie fahren so langsamer, aber sparsamer.

| Klarer Fokus | Der Konzern konzentriert sich auf Linienschifffahrt und Touristik, u.a. mit dem Kreuzfahrt-Neubau „Europa“. Aus der Tank- und Massengutschifffahrt zieht sich das kriselnde Unternehmen **1983** zurück. Mitte der 80er-Jahre geht es wieder aufwärts, Hapag-Lloyd lässt mehrere Containerschiffe umbauen und verlängern, verkauft seine Beteiligung an der Bremerhavener Lloydwerft und zahlt seinen Eignern wieder eine Dividende.

Statt auf eigene Kaianlagen setzt das Unternehmen zunehmend auf eigene Container, vergrößert die Flotte und vereinbart **1992** eine Kooperation mit zwei asiatischen Reedereien (NYK und NOL). Hapag-Lloyd nimmt deren Container mit auf Nordatlantik-Tour, die Partner aus Japan und Singapur transportieren im Gegenzug HL-Boxen über den Pazifik. Daraus entsteht später das Konsortium „Grand Alliance“ mit weiteren Partnern.

1997 erwirbt die Preussag AG die Mehrheit an Hapag-Lloyd, der Industriekonzern wandelt sich in der Folge zu Europas größtem Touristikunternehmen TUI AG, das mit Hapag-Lloyd ein starkes Standbein in der Containerschifffahrt besitzt. Zur Jahrtausendwende vermeldet die Reederei das beste Ergebnis ihrer Geschichte. Die „Hamburg Express“ und drei weitere 7.500-TEU-Schiffe werden in Dienst gestellt, man beteiligt sich am Container-Terminal Altenwerder und trennt sich von logistischen Randaktivitäten. **2005** erzielt das Unternehmen einen Umsatz von 2,7 Milliarden Euro und ein Vorsteuerergebnis von knapp 280 Millionen Euro, 95 Prozent stammen aus dem Containergeschäft. Die Reederei bestellt erste 8.750-TEU-Schiffe der „Colombo Express“-Klasse. Mit der Übernahme der kanadischen CP Ships wächst die Flotte auf 138 Frachter. **2007** transportiert HL knapp 5,5 Millionen Standardcontainer (TEU).

Im März **2008** beschließt TUI, sich von Hapag-Lloyd zu trennen. Um zu verhindern, dass die Reederei in ausländische Hände gerät, engagiert sich ein Hamburger Bieterkonsortium, darunter die Stadt Hamburg und die Kühne Holding. Die Weltfinanzkrise trifft die Schifffahrt hart, auch bei Hapag-Lloyd brechen die Erlöse ein. Ein Sparprogramm und die anziehende Konjunktur verhelfen der Reederei aber bereits **2010** wieder zu einem Rekordergebnis. Sie bestellt gleich mehrere Schiffe der Größenklasse 13.200 TEU. Massiver Wettbewerb zwischen den Linien und hohe Bunkerpreise machen der Branche in den Folgejahren zu schaffen, die neu gegründete „G6 Alliance“ aus Hapag-Lloyd und sechs asiatischen Partnerreedereien ist im Asien-Europa-Verkehr erfolgreich.

Die Übernahme des Containergeschäfts der chilenischen Reederei CSAV macht Hapag-Lloyd **2014** zur weltweiten Nummer 4 und zu einem der Marktführer

in Lateinamerika. Die Chilenen werden zum wichtigen Anteilseigner. Im Herbst **2015** geht Hapag-Lloyd an die Börse, der Emissionserlös fließt in neue Schiffe und Container. **2017** schließen sich die Hamburger mit der arabischen Reederei UASC zusammen. Die Flotte wächst dadurch auf 230 Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von rund 1,6 Millionen TEU, darunter die sechs 19.900-TEU-Frachter von UASC. Die infolge der Integration erhofften Synergien werden schnell erreicht. Das Reederei-Netzwerk „THE Alliance“ entsteht.

2018 kann Hapag-Lloyd erstmals seit dem Börsengang eine Dividende an seine Aktionäre ausschütten. Kontinuierlich wird die Qualitätsoffensive „Strategy 2023“ vorangetrieben, die Umstellung auf die Abgasnorm IMO 2020 gelingt reibungslos. Neben der Digitalisierung stehen Umwelt- und Klimaschutz ganz oben auf der Agenda des Unternehmens: **2021** geht das weltweit erste auf Flüssigerdgas umgerüstete Großcontainerschiff in Fahrt, weitere zwölf Neubauten mit LNG-Antrieb werden bestellt – teilweise über neuartige „Green Loans“ finanziert.

| Starke Bilanz | Der Nachfrageboom im Verlauf der Coronapandemie begünstigt die Containerreedereien: Hapag-Lloyd steigert **2021** den Umsatz auf rund 22,3 Milliarden Euro, das Ergebnis vor Steuern und Zinsen erreicht fulminante 9,4 Milliarden. Die Reederei, die mit 14.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in 137 Ländern präsent ist und über 253 Containerschiffe verfügt, zahlt eine Rekorddividende.

Coronabedingte Hafenschließungen, angespannte Logistikketten und der Ukraine-Krieg mit sinkendem Verbrauchervertrauen und steigenden Treibstoffpreisen – die aktuellen Herausforderungen sind groß. Doch in den vergangenen 175 Jahren hat die Reederei schon so manche Krise überstanden – und sich immer wieder neu erfunden. |...•

Logistik.

Der Container hat den internationalen Warentransport revolutioniert – und den Erfolg von Hapag-Lloyd beflügelt.

Fotos: Hapag-Lloyd





Neue Wege. Isabelle Rickmers mischt die Recruiting-Routinen in der maritimen Branche auf.

Die Bürofläche ist offen und hell, aufgeteilt durch große Sofaecken und lange Tische. Leise Musik schafft im Raum eine entspannte Atmosphäre. Mehrmals die Woche trifft sich in dem Co-Working-Space am Gänsemarkt auch das Hamburger Start-up „Turtle“. „Die restliche Zeit sind wir im Homeoffice“, sagt Gründerin Isabelle Rickmers. „Durch Corona ist die digitale Awareness stark gestiegen – das hilft uns extrem.“ Denn so befreiend, offen und visionär wie ihr Büroalltag sind auch die Ansätze ihres Unternehmens.

| Das perfekte Match | Auf der digitalen Plattform „Turtle“ matcht ein Algorithmus jobsuchende Offiziere, Matrosen, Ingenieure und Co. mit Reedern und Shipmanagern. „Unser schnellstes Match haben wir an einem Tag vermittelt“, sagt Rickmers. „Bei uns können Ship Owner global Personal sourcen – da eröffnen sich ganz neue Märkte für sie.“

Üblicherweise rekrutieren Reedereien über Crewing-Agenturen Personal analog. Bei „Turtle“ passiert das alles online: Die Seeleute melden sich auf der Plattform an, Rickmers' Team verifiziert die Anga-

It's a Match

| Start-up | Digital, fair, global vernetzt: Gründerin Isabelle Rickmers bringt auf ihrer Job-Plattform „Turtle“ Reedereien und Seeleute zusammen. Welche Rolle dabei künstliche Intelligenz spielt – und was sie am traditionellen maritimen Arbeitsmarkt bemängelt. Text: Sabrina Junge

ben, anschließend wird das Profil freigeschaltet. Stellt eine angemeldete Reederei ein Jobgesuch ein, findet der Algorithmus das perfekte Match aus den vorhandenen Seefahrer-Profilen. „Das läuft komplett datengetrieben. Die Reedereien sehen im ersten Schritt nur den Rang, die Verfügbarkeit und die vorhandenen Trainings der Bewerberinnen und Bewerber.“ Name, Geschlecht und Fotos werden erst später sichtbar. „Aber auch nur, wenn die Seeleute die Interview-Einladung annehmen“, sagt Rickmers. „Damit wollen wir ihnen mehr Autonomie geben und den maritimen Arbeitsmarkt fairer machen.“

Hintergrund: Bei einer Umfrage unter den auf „Turtle“ registrierten Frauen hatten etwa 76 Prozent angegeben, sich bei Bewerbungsverfahren aufgrund ihres Geschlechts schon mal benachteiligt gefühlt zu haben.

| Transparenz in der DNA | Noch ist der Anteil an Offizierinnen, Kapitäninnen und Schiffsmechanikerinnen mit 2,3 Prozent auf der digitalen Plattform gering. Doch die Datenbank wächst rasant. Vor einem Jahr ist „Turtle“ live gegangen. Seitdem haben sich 30.000 Seeleute und 20 internationale Reedereien, darunter etwa Hapag-Lloyd, NSB Group, Orion Reederei und Oldendorff, registriert.

Mit ihrem Unternehmen scheint die studierte Betriebswirtin einen Nerv der Branche getroffen zu haben. Seeleute aus aller Welt nehmen das Angebot dankend an. Ein Großteil kommt aus Indien. „Viele unserer Nutzer berichten, dass unseriöse Agencies eine ‚Vermittlungsgebühr‘ ver-

langen. Gerade junge Seeleute sind davon betroffen“, sagt die 39-Jährige. So was passiere zwar nicht in Deutschland, sei aber in anderen Seefahrernationen ein immenses Problem. Bei Rickmers zahlen die Reedereien eine Gebühr.

Transparenz ist der Unternehmerin wichtig. „Das gehört zu unserer Team-DNA.“ Mittlerweile hat sie 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Neben der Zentrale in Hamburg gibt es auch in München und im polnischen Gdingen Büros. Viele Kollegen kennt sie schon seit Jahren. Denn Rickmers ist in der maritimen Branche keine Unbekannte: Zuletzt war sie Geschäftsführerin bei Zeaborn Ship Management, davor mehrere Jahre bei E.R. Schiffahrt. „Dass ich mal was in der maritimen Branche mache, war gar nicht so klar. Ich bin ja Bayerin“, sagt die gebürtige Starnbergerin und lacht. Inspiriert hat sie dabei auch ihre Familie (s. Kasten).

| München – Hamburg | Für die Start-up-Gründerin, die zwischen den beiden Metropolen pendelt, ist das nicht nur privat ein guter Spagat – auch beruflich passt’s. „Die Algorithmus-Entwicklung machen wir gemeinsam mit der TU München“, sagt Rickmers. „Wir wollen die Matching-Quote steigern.“ Künstliche Intelligenz soll dabei helfen, zu verstehen, wie die Reedereien ticken: „Der Algorithmus lernt anhand von bereits durchgeführten Matches, welche Eigenschaftskonstellationen den Reedereien gefallen – und sucht so künftig noch passende Kandidaten raus“, erklärt sie.

Besonders viele Matches gab es bislang bei den Offizieren. „Die meisten unse-

Zur Gründerin

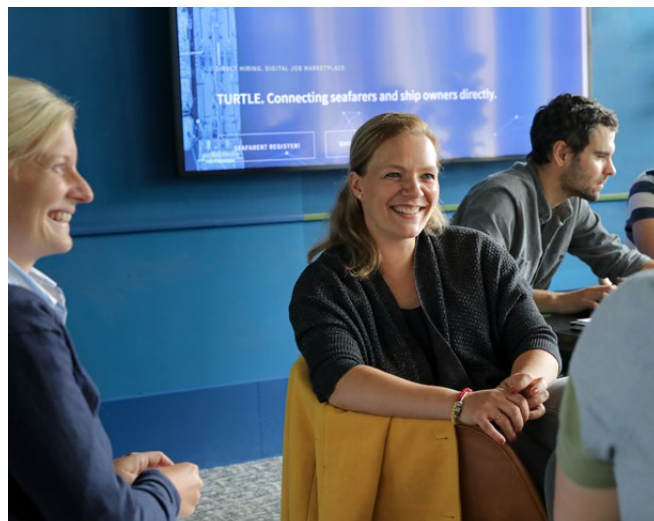
●●● Isabelle Rickmers studierte u.a. in Wien BWL. Nach dem Studium stieg sie 2010 bei E.R. Schiffahrt in die maritime Branche ein. Vom Trainee bis zum Managing Director: Über sechs Jahre sammelte die 39-Jährige maritimes Know-how in der Reederei ihres Onkels Erck Rickmers. Mittlerweile hat er das Unternehmen verkauft. Sein Bruder Bertram ist seit 2019 mit einer neuen Reederei am Start.

Isabelle Rickmers machte sich nach einem kurzen Zwischenstopp bei Zeaborn Ship Management 2019 mit „Turtle“ selbstständig. Seit einem Jahr ist sie mit der digitalen Job-Plattform erfolgreich am Markt.

www.go-turtle.com

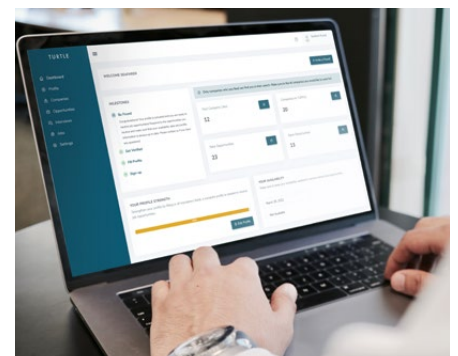
rer Offiziere kommen aus Osteuropa – viele davon aus Russland. Durch den Krieg in der Ukraine sind die nicht zu erreichen. Das ist aktuell für die Reedereien ein Riesenthema“, so Rickmers. Viele weichen auf andere Nationen aus. „Dabei helfen wir ihnen.“ Die Kollegen in Gdingen unterstützen derzeit ukrainische Seeleute und ihre Familien. Stürmische Zeiten – auch für „Turtle“.

Die Entscheidung, sich selbstständig zu machen, bereut Rickmers aber nicht. Sie hat schon neue Ziele: „Wir sind in Europa bereits der größte professionelle maritime Marketplace. Wir wollen uns nun noch weiter etablieren.“ Auch eine App ist in Arbeit. It’s a match – das gilt wohl nicht zuletzt auch für Rickmers und ihr Team. |●●●



Diversity. Vielfalt wird bei „Turtle“ großgeschrieben. Die Hälfte des Teams ist weiblich.

Registrierung. Die Seeleute laden ihre Daten bei „Turtle“ hoch. Nach einem Check wird das Profil freigeschaltet.



| PUBLIKATIONEN |



Wenn das Meer atmet

●●● Watt – ist das nicht einfach nur braun, matschig und stinkig? Das denkt auch Karsten Reises britischer Forscherkollege, als er mit ihm in Gummistiefeln im Königshafen vor Sylt im Watt steckt. Für Reise ist es jedoch etwas ganz Besonderes: „Das Watt ist ein Trick der Natur, der uns erlaubt, das Meer zu Fuß zu besuchen. Watt lebt vom tiefen Ein- und Ausatmen des Meeres“, schreibt Reise. Von Kindesbeinen an ist der Wissenschaftler von der „Welt, die auf magische Weise mal sichtbar und mal unsichtbar“ ist, fasziniert. Seit über 50 Jahren erforscht er diesen Lebensraum. Er wirkte sogar daran mit, dass das Wattenmeer zum Weltkulturerbe erklärt wurde.

In seinem Buch „Das Watt. Wunderbare Welt zwischen Land und Meer“ berichtet er nun von seinen zahlreichen Erkundungen und erklärt, was Watt eigentlich ist, wer im Watt lebt und wo es auf der Erde überall zu finden ist. Viele Rätsel konnte der Experte zwar selbst noch nicht lösen. Das enttäuscht ihn aber nicht: „Im Watt sind wir immer nur Gast auf Zeit. Es bleibt ein spannender Erkundungsraum in sonst schwer zugänglicher Meeresnatur.“

Karsten Reise. Das Watt. Wunderwelt zwischen Land und Meer. Rowohlt Taschenbuch Verlag, 336 Seiten. 12 Euro



Ein Standardwerk

●●● Mit dem Handkommentar zum Recht des Seeverkehrs hat Peter Ehlers eine bedeutende Lücke geschlossen: Er bietet einen Gesamtüberblick über die wichtigsten Normen des nationalen Rechts in diesem Bereich, das – auch wenn es meist auf internationalen Übereinkommen beruht – für den Rechtsanwender maßgeblich ist. U.a. werden das Flaggenrechtsgesetz, das Seeaufgabengesetz, das Schiffssicherheitsgesetz, das Seelotsgesetz und das Seesicherheits-Untersuchungsgesetz fundiert und verständlich kommentiert.

Die 2. Auflage trägt der Fortentwicklung des Schifffahrtsrechts Rechnung. Zudem werden erstmals wichtige Durchführungsverordnungen wie die Flaggenrechtsverordnung, die Schiffssicherheitsverordnung, die Allgemeine Lotsverordnung, die See-Umweltverhaltensverordnung, die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und die Kollisionsverhütungsregeln kommentiert. Für Praktiker, die sich mit dem Schifffahrtsrecht befassen, ist dieser Handkommentar unverzichtbar, zumal das Werk von der jahrzehntelangen Erfahrung des Autors im Bereich der deutschen Schifffahrtsverwaltung und akademischen Lehre profitiert.

Peter Ehlers: Recht des Seeverkehrs, Handkommentar, 2. Auflage 2022. Nomos. 699 Seiten. 89 Euro



Knackige Fakten

●●● Rettungswesten an, die Segel sind gesetzt: Dieses Buch nimmt kleine und auch große Entdecker:innen mit auf Tour durch unsere Meere. Wieso heißt die Erde der „Blaue Planet“? Welche Meere und Ozeane gibt es? Wer lebt in ihnen? Und wie entstehen eigentlich Stürme, Hurrikans oder Tornados? Jede Frage wird in weniger als drei Minuten anschaulich erklärt.

Zu insgesamt 30 faszinierenden Aspekten gibt es das knackige „Wissen to go“. Und es bleibt nicht nur bei der Theorie: In kleinen 3-Minuten-Missionen machen die Leserinnen und Leser gleich ihre eigenen Erfahrungen. Mit einfachen Gegenständen aus dem Alltag können sie tektonische Platten bauen, Strömungen heraufbeschwören oder Vulkaninseln selber machen.

Dabei lernen bestimmt nicht nur die Kleinen dazu. Oder wissen Sie etwa, was schwarze Raucher sind oder wie viele Millionen Tonnen Fisch jährlich aus den Meeren und Ozeanen geholt werden?

Jen Greens und Wesley Robins' „Ozeane – Wissen to go“ ist ein klug konzipiertes, aufschlussreiches Buch. Für alle, die schnell etwas über die Meere und Ozeane wissen wollen.

Jen Green, Wesley Robins. Ozeane – Wissen to go. Carlsen Verlag. 96 Seiten. 10 Euro. Ab 8 Jahren



Oliver
Vormann,
Langballigau

Sonja
DIY-Expertin und Spenderin,
Herford



WIR SIND SEENOTRETTER

JETZT SPENDEN

UND AUCH SEENOTRETTER WERDEN AUF
SEENOTRETTER.DE



smm-hamburg.com /trailer

the leading international
maritime trade fair




driving the maritime transition

6-9 sept 2022
hamburg

 Hamburg
Messe + Congress



 smm-hamburg.com/news

 [linkedin.com/company/smmfair](https://www.linkedin.com/company/smmfair)

 twitter.com/SMMfair
#SMMfair

 [facebook.com/SMMfair](https://www.facebook.com/SMMfair)

 [youtube.com/SMMfair](https://www.youtube.com/SMMfair)