



# VEUS-LOG

Offizielles Organ der Vereinigung Europäischer Schifffahrtsjournalisten

+++ +++ 10. Jahrgang +++ Ausgabe 4.2009 +++ +++

## Belebung in Hamburg

Deutschlands größter Universalhafen meldet für das dritte Quartal 2009 eine erste Aufwärtstendenz im Containerumschlag.

Die Hoffnung ..... Seite 1

## „Cruise Baltic“ bietet Chancen

In der rasch wachsenden Kreuzfahrtbranche werden frische Ideen gebraucht. Zum Beispiel der Zusammenschluss von Ostseehäfen.

Die Chancen ..... Seite 7

## Die HT-Brennstoffzelle

Brennstoffzelle HotModule von MTU Onsite Energy ergänzt Bordstromversorgung. Einsatz auf der „Viking Lady“.

Der Versuch ..... Seite 9



Containerschiff im Hamburger Hafen: Wenigstens im dritten Quartal 2009 stiegen die Containerumschlagszahlen wieder an. | Foto: HHM

## Hoffnung auf Belebung in Hamburg

Langsam geht es in Hamburg wieder aufwärts: Deutschlands größter Universalhafen meldet für das dritte Quartal 2009 mit vier Prozent eine erste Aufwärtstendenz im Containerumschlag gegenüber dem Vorquartal. „Mit einem Gesamtumschlag von 82,8 Millionen Tonnen verzeichnen wir in einem für die Hafen- und Seeschifffahrt schwierigen Jahr allerdings einen Rückgang von 22,9 Prozent gegenüber dem entsprechen-

den Zeitraum im Vorjahr. Von Januar bis September 2009 wurden 24,6 Millionen Tonnen weniger im Hamburger Hafen umgeschlagen als im Jahr 2008. Die drastischen Auswirkungen der Weltwirtschafts- und Finanzkrise trafen den Hafenumschlag in Hamburg erst in der zweiten Jahreshälfte 2008“, erläuterte Claudia Roller, Vorstand des Hafen Hamburg Marketing e.V.

+++ Weiter geht es auf Seite 2.

## DER REST



Manche Geschichten eignen sich jedes Jahr aufs Neue zum Weitergeben. So fällt mir immer wieder eine Geschichte ein, die in einer Firma erzählt wurde, in der ich lange Jahre tätig war. Der Aufsichtsratsvorsitzende eines großen Unternehmens geht zwischen den Feiertagen durch das Haus um zu sehen, wer da ist und um einen guten Rutsch zu wünschen - Leutseligkeit verbreiten! In der Führungsetage trifft er zunächst den Vorstandsvorsitzenden, der natürlich auf den Besuch vorbereitet ist. Nach einigen belanglosen Worten fragt der Aufsichtsratsvorsitzende so ganz nebenbei: „Na, zufrieden mit der Tantieme?“ „Ja sehr, Herr X.“ „Und schon angelegt?“ „Ich habe mir einen Altersruhesitz angeschafft.“ „Sehr schön, sehr schön, rechtzeitig Vorsorgen! Und den Rest...?“ „Nun, die Yacht musste auch erneuert werden.“

Im nächsten Geschoss trifft der AR-Vorsitzende den Finanzchef. Nach allgemeinem Geplänkel die gleichen Fragen. Der Finanzchef ist zufrieden. Er hat sich erlaubt, einige Aktien vom Unternehmen des AR-Vorsitzenden zu erwerben, was selbstverständlich auf großes Wohlwollen stößt. Und der Rest - den hat er für eine Zweitwohnung im Süden ausgegeben.

Zu guter Letzt stößt der Allgewaltige auf einen Sachbearbeiter. Der ist beglückt, angesprochen zu werden. Das Weihnachtsgeld hat er bereits angelegt. Einen Anorak gekauft. Und den Rest? - den hat Opa dazugegeben.

Das macht nachdenklich...

**Wir wünschen unseren Lesern ein ruhiges, besinnliches Weihnachtsfest und ein positives Jahr 2010!**

Herzlichst Ihr

Peter Pospiech Redaktion VEUS-LOG

## +++ Fortsetzung: Hoffnung auf Belebung in Hamburg

Auf der Importseite ermittelte die Marketingorganisation des Hamburger Hafens ein Umschlagresultat von 46,4 Millionen Tonnen (-26 Prozent). Der Export via Hamburg entwickelte sich mit 36,4 Millionen Tonnen (-18,5 Prozent) ebenfalls rückläufig im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Der in Hamburg dominierende Stückgutumschlag wurde durch die weltwirtschaftliche Flaute mit 55,4 Millionen Tonnen (-27,5 Prozent) stärker getroffen als der Massengutumschlag, der in den ersten neun Monaten ein Ergebnis von 27,3 Millionen Tonnen (-11,5 Prozent) erreichte. Im Containerumschlag des Hamburger Hafens wurden in den ersten drei Quartalen 53,6 Millionen Tonnen (-27,8 Prozent) umgeschlagen. Dies entspricht einem Umschlag von 5,3 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer).

Asien ist im Containerverkehr das bedeutendste Fahrtgebiet für den Ham-

burger Hafen. Von und nach Asien wurden in den ersten neun Monaten insgesamt 3,1 Millionen TEU (-25,5 Prozent) umgeschlagen. Das ist rund eine Million TEU weniger als im Vorjahreszeitraum. Da ein großer Teil dieser asiatischen Import- und Exportladung via Hamburg auf dem Seeweg in europäische Häfen als Transshipment im Feeder-Verkehr abgefertigt wird, bleibt auch dieses Fahrtgebiet mit 1,5 Millionen TEU rund 38 Prozent unter dem Vorjahresergebnis. Trotz dieses Mengenrückgangs nimmt Hamburg mit der Anzahl von 45 Feeder-Diensten nach eigenen Angaben immer noch eine führende Position unter den nordeuropäischen Häfen ein.

Claudia Roller betonte bei der Präsentation der Umschlagdaten, dass detaillierte Auswertungen zur Entwicklung einzelner Fahrtgebiete und Warengruppen frühestens mit der Analyse der Jahreszahlen im Februar 2010 vor-

liegen werden. Aus Sicht von Roller trifft das Umschlagresultat der ersten drei Quartale 2009 die Hamburger Hafenwirtschaft besonders im Bereich der Stückgutverkehre, die in Hamburg vor allem von der Außenhandelsentwicklung Chinas abhängig sind. Erste Aufwärtssignale aus dem Produzierenden Gewerbe und eine stärkere Nachfrage nach deutschen Exportgütern, vor allem aus Asien, wären aber bereits Vorboten für eine bessere Entwicklung des Außenhandels.

Claudia Roller ist zuversichtlich, dass trotz der durch die Finanz- und Wirtschaftskrise verursachten weltweiten Umschlagrückgänge in den Seehäfen die vielfältigen Hafen- und Logistikdienstleistungen im Hamburger Hafen zunehmend nachgefragt und durch die bereits auf den Weg gebrachten Unternehmens- und Infrastrukturinvestitionen die Voraussetzungen für weiteres Wachstum geschaffen werden.

+++ Der Autor: Behrend Oldenburg

## +++ NEWS +++ NEWS +++ NEWS +++ NEWS +++ NEWS +++ NEWS +++

### +++ Tödlicher Piratenangriff +++

#### Ermittlungen angelaufen

Nach der tödlichen Piraten-Attacke auf einen deutschen Öl-Tanker vor der Küste des westafrikanischen Staates Benin sind die Ermittlungen angelaufen. „Wir stehen im engen Kontakt mit den Behörden in Benin“, erklärte ein Sprecher der Hamburger Reederei „Chemikalien Seetransport“. Bei dem Überfall wurde ein ukrainischer Offizier der „Cancale Star“ erschossen. Vier weitere Besatzungsmitglieder erlitten leichtere Verletzungen. Einer der Piraten wurde inzwischen den Behörden in Contou, dem Regierungssitz von Benin übergeben. Der Crew war es gelungen, den Mann zu überwältigen und in Gewahrsam zu nehmen. Die anderen Piraten ergriffen die Flucht, nachdem sie den Schiffstresor geplündert hatten. Nach dem Übergriff hatte die „Cancale Star“ in der Hafenstadt Contou angelegt.

### +++ Central Terminal Steinwerder +++

#### ISL schlägt Spezialterminal für Feeder-Schiffe vor

Der Hamburger Hafen soll eine Spezialeinrichtung zur Abfertigung von

Feeder-Schiffen bekommen. Damit soll unter anderem erreicht werden, dass das sogenannte „Terminal“-Hopping, also das Aufsuchen der verschiedenen Containerterminals durch jeweils ein Zubringer-Frachter, entfällt oder zumindest verringert wird. Mit diesem Vorschlag beteiligt sich das Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) gemeinsam mit der Firma Integrated Terminal Ship System (ITSS) am Ideenwettbewerb der Hamburg Port Authority (HPA) zur Neugestaltung des Mittleren Freihafens. Es ist das erste Mal, dass Hamburg – und damit die HPA – ein solches „Markterkundungsverfahren“, so die offizielle Beschreibung, durchführt. Im Februar 2010 sollen die drei besten Konzepte zur Entwicklung des künftigen „Central Terminal Steinwerder“ (CTS) vorgestellt und prämiert werden.

Aus dem In- und Ausland hätten mehr als 30 Firmen ihr Interesse an einer Teilnahme bekundet. Das ISL/ITSS-Konzept sieht vor, das auf gut der Hälfte der Gesamtfläche des künftigen CTS diese Einrichtung entsteht. Als Vorbild für das

Konzept dient unter anderem der als sogenannte „Dockterminal“ gebaute CTA (Container Terminal Amsterdam). Containerumschlagbrücken sollen so gebaut werden, dass ein Feederschiff und ein Überseecontainerfrachter zeitgleich be- und entladen werden können.

### +++ Stillgelegte Containerschiff-Flotte +++ Rekordniveau erreicht

Laut der Pariser Nachrichtenagentur Alphaliner hat sich die weltweit stillgelegte Containerschiff-Flotte bis zum Stichtag am 9. November auf 1,41 Millionen Standardcontainer (TEU) Kapazität erhöht. Dies entspricht 10,9 Prozent an der globalen Gesamtflotte. Maßgeblich dazu beigetragen habe auch die CKYH-Allianz, die ihre Fernost-Routen rationalisierte. Die stillgelegte Flotte der malayischen MISC wuchs auf 13 Schiffe in der Größe von 1300 bis 8000 TEU an, das waren 35 Prozent der gesamten Flotte. Auf der anderen Seite wolle MISC neue 4000-TEU-Containerschiffe für den Fern-Osten-Mittlere Osten-Express-Service einstellen, die die Reederei momentan nicht in ihrer Flotte hat, hieß es. Der

## +++ NEWS +++ NEWS +++ NEWS +++ NEWS +++ NEWS +++ NEWS +++ NEWS +++

Bericht warnt zudem vor der Zunahme der Stilllegungen durch Dienstbeschneidungen in der Wintersaison. Nur der Einfluss durch die Extra-Langsamfahrt könne vorübergehende Erleichterung bringen, so der Bericht.

## +++ Hafen Antwerpen +++

**Krisenrabatt für Stückgutverkehre**

Nach Rotterdam und Hamburg will jetzt auch der Hafen Antwerpen den unter der Weltwirtschaftskrise notleidenden Reederkunden 2010 finanziell entgegen kommen. Darüber hinaus dürfen sich auch die Terminalbetreiber über eine Kostenentlastung freuen, kündigte der Städtische Hafenbetrieb Antwerpen (GHA, Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen) an. Alle Maßnahmen zielen darauf ab, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Antwerpener Hafens langfristig erhalten bleibt, von dem aktuell rund 180.000 direkte und indirekte Arbeitsplätze abhängen.

Kernbestandteil des 2010 wirksam werdenden Maßnahmenpaketes ist zum einen das Einfrieren des Hafengeldes sowie der Grundstückspachten auf das Niveau von 2009. Darüber hinaus will der GHA das Hafengeld für die für Stückgutverkehre eingesetzten Schiffe um zehn Prozent senken. In diesem Segment, zu dem unter anderem Papier, Stahl, Obst und Früchte sowie Forstprodukten gehören, hatte der Hafen im laufenden Jahr besonders starke Einbrüche. Mit gut 7,9 Millionen Tonnen lag die Gütermenge um fast 38

Prozent unter dem Vorjahresniveau. Bei Forstprodukten wie Papier und Zellulose lag der Mengeneinbruch sogar bei 52 Prozent.

Kurz zuvor hatte der Präsident des Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), Detthold Aden, vor Journalisten in Hamburg erklärt: „Mit dem Krisenrabatt von sieben Prozent auf das Hafengeld für 2010 hat der Rotterdamer Hafen in der Nordrange ein Benchmark beim Thema hafenbezogene Abgaben gesetzt.“

## +++ Am Schwarzen Meer +++

**Neuer russischer Ölhafen**

Die Genehmigungsverfahren zur Inbetriebnahme des neuen russischen Schwarzmeerhafens Taman sind abgeschlossen. Dies teilte die russische Hafenbehörde Rosmorport mit. Der in den letzten fünf Jahren angelegte Hafen befindet sich auf der gleichnamigen Halbinsel unweit der Straße von Kertsch, der einzigen Durchfahrt für den Schiffsverkehr vom Schwarzen ins Asowsche Meer. Der neue Seehafen soll vor allem mit dem Umschlag von Flüssiggütern wie Ölprodukten, Ammoniak, Flüssiggas und Düngemitteln eine Kapazität von 36 Millionen Tonnen pro Jahr erreichen.

In den ersten zehn Monaten dieses Jahres war der Frachturnschlag in den Häfen an der russischen Südküste trotz der allgemeinen Wirtschaftskrise um 7 Prozent auf 133 Millionen Tonnen gestiegen – Ursache dafür ist der wachsende russische Ölexport.

## +++ Binnenschifffahrt +++

**Verbände fordern Elbe-Fahrrinne von 1,60 Metern**

Spitzenverbände der Binnenschifffahrt haben an Bundesregierung und Bundestag appelliert, bis Ende nächsten Jahres auf der Elbe durchgängig eine stabile Fahrrinntiefe von mindestens 1,60 Metern zu schaffen. Darüber hinaus seien für die Planungssicherheit der Reedereien umweltverträgliche Baumaßnahmen – insbesondere auf der Strecke zwischen Coswig und Dömitz – erforderlich, teilte der Verein zur Förderung des Elbstromgebietes für sechs weitere Verbände in Hamburg mit. Der etwa 600 Kilometer langen Mittel- und Oberelbe könnte eine deutlich größere Rolle zur Abwicklung von Güterverkehren im Elbstromgebiet zukommen, als dies heute der Fall sei, heißt es in der gemeinsamen Erklärung.

## +++ OOCL +++

**Europa-Asien-Tarife erhöht**

Hongkongs Orient Overseas Container Line (OOCL) hat ihren Tarif zwischen Europa und Asien auf der Ostroute um 100 US-Dollar (rund 68 Euro) pro TEU vom 1. November an erhöht. Laut der chinesischen Reederei hat der globale Abschwung die Erträge auf ein Niveau geschmälert, durch das die Kosten nicht mehr gedeckt werden können. „Angesichts der auf lange Zeit nicht durchhaltbaren Tarife wird die OOCL ein Programm zur Wiederherstellung der Frachttarife einführen“, so das Unternehmen in einer Pressemitteilung.



## +++ NEWS +++ NEWS +++ NEWS +++ NEWS +++ NEWS +++ NEWS +++ NEWS +++

+++ **Hafen Hamburg Marketing** +++  
**Hamburg hofft auf mehr Umschlag**

Beim Seegüterumschlag deutet sich in Hamburg eine Trendwende zum Guten an. „Mit Beginn des dritten Quartals verspüren wir eine leichte Aufwärtsbewegung beim Umschlag“, berichtete Claudia Roller, Vorstand der Hafen Hamburg Marketing (HHM), in der Hansestadt bei der Vorlage der Umschlagzahlen für den Zeitraum Januar bis September. Mit 82,8 Millionen Tonnen liegen sie um 22,9 Prozent oder rund 24,6 Millionen Tonnen unter dem Vorjahresvergleichszeitraum. Eine Aussage über die voraussichtlich Umschlagentwicklung für das Gesamtjahr lehnte Roller mit dem Hinweis „auf viele Unwägbarkeiten“ jedoch ab. Auf Standardcontainer-Basis wurden 5,3 Millionen Standardeinheiten (TEU) abgefertigt, 29,3 Prozent weniger als in den ersten neun Monaten 2008. Als besonders schmerzhaft wird von der Hamburger Hafenwirtschaft der Einbruch im Fernostgeschäft empfunden, auf den aktuell rund 3,1 Millionen TEU entfielen – fast 25,5 Prozent oder eine Million TEU weniger als ein Jahr zuvor.

+++ **Hafen Hamburg** +++  
**Infrastruktur wird aufgerüstet**

Der Hamburger Hafen nutzt die tiefe Krise der Schifffahrt für die Aufrüstung seiner Infrastruktur. „Wir arbeiten mit Hochdruck an Straßen, Brücken und der Bahn“, sagte Jens Meier, Geschäftsführer der stadteigenen Hamburg Port Authority (HPA). „Wenn der Aufschwung kommt, sind wir gerüstet.“ Die nötigen Investitionsmittel seien bei der HPA, die im Auftrag der Stadt die Hafen-Infrastruktur entwickelt und betreut, durch den Erlös aus dem Verkauf von Anteilen an der Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) vorhanden. Gegenwärtig arbeitet die HPA an einem neuen Hafenentwicklungsplan, der die veränderten Rahmenbedingungen nach der Krise berücksichtigen soll.

+++ **CMA CGM** +++  
**Containerriesen in Dienst gestellt**

Die in Marseille ansässige Container-Reederei CMA CGM hat von der südkoreanischen Werft DSME einen dort in

Auftrag gegebenen Neubau unter dem Namen „Christophe Colomb“ übernommen und in Dienst gestellt. Mit 13.300 Standardcontainer (TEU) ist es eines der derzeit größten Containerschiffe der Welt. Es soll auf der zusammen mit dem dänischen Reeder Maersk betriebenen Route Asien-Europa eingesetzt werden und folgende Häfen anlaufen: Shanghai, Ningbo, Xiamen, Hongkong, Xantian, Algeciras, Rotterdam und Bremerhaven.

Das Schiff ist 365,5 Meter lang, 51,2 Meter breit und verfügt über 800 Anschlüsse für Kühlcontainer. Seine Kommandobrücke, die sich normalerweise achtern über dem Maschinenraum befindet, ist hier auf dem Vorschiff installiert. Damit werde sowohl die Ladefläche maximal ausgenutzt als auch die Sicht verbessert, heißt es in einer Mitteilung der Reederei. Außerdem sei es so möglich, die Treibstoffvorräte unter der Brücke unterzubringen.

+++ **Reederei Maersk** +++  
**Containerflotte in tiefroten Zahlen**

Die Flaute im weltweiten Containergeschäft und gesunkene Ölpreise haben den dänischen Multikonzern A.P. Møller Maersk tief in die Verlustzone gebracht. Wie das Unternehmen mit der größten Containerflotte der Welt in Kopenhagen mitteilte, wurden in den ersten neun Monaten ein Nettoverlust von 3,9 Milliarden Kronen (524 Mio. Euro) eingefahren. Im Vergleichszeitraum des Vorjahres hatte die auch bei der Öl- und Gasförderung aktive A.P.-Møller-Gruppe einen Gewinn von 17,7 Milliarden Kronen erwirtschaftet. Maersk hat in Folge des Konjunkturerinbruchs 13 eigene Containerschiffe vorübergehend stillgelegt und acht ältere verschrottet. Weitere zwölf Prozent der Gesamtkapazität im Frachtgeschäft wurden durch Rückgabe gecharterter Schiffe aus dem Geschäft genommen.

+++ **BLG Logistics Group** +++  
**Krisentarifvertrag gefordert**

Mit Lohnabschlägen und der Wiedereinführung der 40-Stunden-Woche will der Hafendienstleister BLG Logistics Group den dramatischen Umschlagrückgang in Bremerhaven und Bremen in den Griff

bekommen. Bei den Verhandlungen mit der Gewerkschaft um einen Krisentarifvertrag stehe auch das Weihnachtsgeld zur Disposition, sagte ein BLG-Sprecher. Die BLG und ihre Tochtergesellschaften beschäftigen in den beiden Hafenstädten zusammen rund 7000 Mitarbeiter. Nach Rekordzahlen im Vorjahr ist bis Ende September 2009 der Autoumschlag um 47 Prozent eingebrochen. Im Stückgut beträgt das Minus 40 Prozent, bei Containern 20 Prozent.

Für die rund 1100 Mitarbeiter der BLG-Tochter Eurogate am Bremerhavener Containerterminal ist die Beschäftigung nach Angaben einer Firmensprecherin auch für 2010 gesichert. Allerdings gebe es künftig veränderte Schichtpläne mit mehr Nacht- und Wochenenddiensten. Die 35-Stunden-Woche bleibe bestehen.

+++ **Mittellandkanal** +++  
**Neuer Hafen geplant**

Ein neuer Binnengüterhafen soll zwischen Bückeburg und Minden entstehen. 2011 soll mit dem Bau des „Regioport Weser“ und seinem Anschluss an Wasser, Straße und Schiene begonnen werden – ein Jahr später als zunächst geplant. Das Gelände für den neuen Hafen liegt östlich der Bahnstrecke Nienburg-Minden am Mittellandkanal. Die Fläche, auf der unter anderem der Container- und Stückguthafen entstehen soll, beträgt etwa 29 Hektar. Ansiedeln sollen sich auch Speditionen, Schrotthändler und Unternehmen, die Container lagern. Bis Ende 2013 soll der neue Hafen seinen Betrieb aufnehmen.

Wie die Sprecherin der Stadt Minden, Susann Lewerenz, sagte, soll der länderübergreifende Hafen eine Anbindung an die Seehäfen in Bremen/Bremerhaven, Hamburg, Brake/Nordenham und den Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven erhalten. Parallel zum Neubau wird auch die Schachtschleuse in Minden erweitert. Das ist eine Voraussetzung für den neuen Regioport, damit auch Güterschiffe von einer Länge bis zu 135 Metern den Mittellandkanal befahren können. Bislang können nur bis zu 80 Meter lange Schiffe in der Schleuse aufgenommen werden.

+++ Der Autor: Behrend Oldenburg

# Erste Schritte von der Finanzierung bis zur Werftauswahl

Am Anfang eines Neubau-Projekts stehen ganz handfeste Überlegungen: Wie steht es um die Finanzierung? Beträge in zwei- oder gar dreistelliger Millionenhöhe sind aufzubringen. Die auch wieder eingefahren werden müssen. Last but not least: Welche Werft bietet optimale Konditionen hinsichtlich Preis, Qualität und Liefertermin? Dr. Peer Schmidt-Walther hat dieses „Vorspiel“ transparent gemacht.



Der größte (52.000 to) auf der Volkswerft gebaute Container-Carrier wird aus der Halle gezogen

Erst wenn diese Rahmenbedingungen abgesteckt sind, können Verhandlungen beginnen. Zunächst geht es um die sogenannte technische Spezifikation. Dazu muss man wissen, dass jede Werft zwar unterschiedliche Schiffstypen und -größen bauen kann, aber auch ihr ganz eigenes Design hat. Das alles spiegelt sich in der technischen Spezifikation. Und die stimmt nur selten mit den Vorstellungen einer Reederei überein. Also wird die versuchen, ihre eigenen Vorstellungen und Wünsche einzubringen.

## Schiffbau-Vertrag

Es fängt an bei der „Makers List“, zu Deutsch: Welche Lieferanten kommen für Aggregate und Systeme in Frage? Jede Werft hat ein paar an der Hand, aus denen sie jeweils einen aussucht und der Reederei vorschlägt. Die wiederum kann ablehnen und andere benennen. Wenn sich die Partner geeinigt haben, wird die technische Spezifikation fixiert und unterzeichnet. Ein wesentlicher Bestandteil des Schiffbauvertrages. Der wird ergänzt durch den Generalplan. Eine technische Zeichnung des Schiffes, die Abmaße und Design darstellt.

Weitgehend unproblematisch ist es, wenn das geordnete Schiff der Nachbau eines Typschiffes ist. Dann kann die Werft praktisch gleich loslegen. Wenn nicht, steht die sogenannte Zeichnungsprüfung an. Systempläne und Zeichnungen von Detailkonstruktionen werden der Reederei zugeschickt. Deren Neu-

bauabteilung prüft, vermerkt und genehmigt die Pläne. Wenn nötig mit Kommentaren und Änderungswünschen.

## Baukasten-Prinzip

Endlich geht es los – mit dem „Steelcutting“ oder Brennstart. Laserstrahlen schneiden Segmente aus Stahlplatten. Aus denen entstehen die Sektionen. Zuerst ist eine Bodensektion dran, damit die Kiellegung vorgenommen werden kann. Das ist wie der Grundstein des zukünftigen Schiffes. Im Baudock oder in der Halle wird die Bodensektion auf Pallen gehievt, Stützblöcke, auf denen der Schiffskörper genau mittig ruht. Traditionell wird bei dieser Zeremonie eine Münze als Glücksbringer dazwischen gelegt. Dockkräne nehmen die fertigen Teile an den Haken und fahren sie an ihren vorgesehenen Platz. Nach dem Baukastenprinzip werden dann die einzelnen Sektionen zusammen geschweißt. Stück um Stück. Bis der Schiffskörper fertig ist. Manche Baugruppen werden komplett vorgefertigt, oft schon von außerhalb gelegenen Zulieferbetrieben, wie der Bug, das Heck, die Maschine oder sogar das hunderte von Tonnen schwere

Deckshaus. Auf Pontons werden sie über See zur Werft geschleppt. Nur wenige Firmen sind auf die Herstellung von Schiffspropellern spezialisiert.

## Klasse-Zertifikat

Solange der Schiffs-„Keller“ noch problemlos von außen zugänglich ist, werden Hauptmaschine und Hilfsaggregate eingebaut. Noch an der Ausrüstungsspieler, wohin das Schiff aus der Halle oder dem Dock verholt worden ist, wird die gesamte Technik auf störungsfreien Lauf hin überprüft. Während der anschließenden Werft-Probefahrt zeigt sich, ob alle Systeme reibungslos funktionieren. Mehrere Dutzend Techniker und Schiffbauer müssen einen ganzen Katalog von Testpunkten abarbeiten, damit das Schiff am Ende seine Zulassung erhält. Dafür sind die Vertreter

**Ludwig Harms**  
Finanzdienstleistungen e.K.

- Finanzfachberater für Binnenschifffahrt
- Bereederung und Schiffsfina nzierungen
- Versicherungen und Altersversorgung
- Haus-, Miet- und Vermögensverwaltung
- Immobilienmakler

Mühlenstraße 9 Tel.: 0049-4404-98 95 50-0 info@harms-finanzdienstleistungen.de  
 D-26931 Elsfleth Fax: 0049-4404-98 95 50-30 www.harms-finanzdienstleistungen.de



Deckshaus auf Ponton von Schleppern gezogen

einer Klassifikationsgesellschaft, häufig der Germanische Lloyd (GL), zuständig. Sie erteilen am Ende der Prozedur, auch „sea trial“ genannt – sie dauert zwei bis drei Tage –, das Klasse-Zertifikat. Unterschieden nach Schiffstyp, Ausrüstung und Einsatzgebiet. Stellen sich Mängel heraus, werden sie in der Werft behoben. Nach einer Endreinigung ist das Schiff fertig zur Ablieferung.

#### Taufe und Übergabe

Auch bei der nächsten Zeremonie wird Wert auf Tradition gelegt. Die Taufpatin schleudert – nach den festgelegten Worten: „Ich taufe dich auf den

Namen... und wünsche dir allzeit gute Fahrt!“ – eine Champagner-Flasche gegen den Bug, das bis dahin verdeckte Namensschild wird enthüllt und die Typhone der ringsum liegenden Schiffe dröhnen los. Nächster Schritt: die Unterzeichnung der Übergabepapiere durch Reederei und Werft. Nach dem Kommando des Werftkapitäns, dem Probefahrer, wird die Werftflagge eingeholt und die der Reederei am Signalmast gesetzt. Nachdem das Schiff zur Jungfernfahrt ausgelaufen ist und seine Geburtsstätte verlassen hat, an die es meistens nie wieder zurückkehrt, werden die Taufgäste bewirtet.

+++ Der Autor: Dr. Peer Schmidt-Walther

## Der Verein „Frauen in der Binnenschifffahrt“ ist seit über 10 Jahren aktiv

**Ein Verein nur für Frauen – was machen die da? Als Emanzen auf die Männer schimpfen? Oder doch eher das, was schon immer Frauensache war: Bei Kaffee und Kuchen zusammensitzen und Strickmuster und Kochrezepte austauschen? So ganz geheuer ist vielen nicht, dass Frauen, noch dazu in der Binnenschifffahrt, einen eigenen Verein haben.**

**B**innenschifffahrt, das ist doch Männerarbeit, da werden gestandene Kerle gebraucht, die mit der Technik umgehen können. Frauen, o.k. die können kochen und dafür sorgen, dass an Bord alles klar geht. Und damit liegt man auch nicht ganz falsch. Die Frauen in der Binnenschifffahrt können tatsächlich kochen und backen – das sieht man bei den Treffen immer wieder. Da sind viele nicht nur etliche hundert Kilometer unterwegs, um zu den Treffen zu kommen, nein, sie bringen auch noch einen leckeren Kuchen mit. Aber deshalb davon auszugehen, dass sich der Inhalt der Treffen und der Vereinszweck darin erschöpft, ist verkehrt. Auf vielen Schiffen und bei fast allen Partikulieren bilden die Frauen einen wichtigen Teil nicht nur der Familie, sondern sie spielen auch an Bord oder im Betrieb eine wichtige Rolle. Sie kümmern sich um den „Bürokram“,

um das Personal und viele haben auch ein Patent und können ihren Mann bei der Schiffsführung ablösen und unterstützen. Vielfach sind sie es, die den Kontakt zu allen möglichen Institutionen halten und den Betrieb nach außen vertreten. Daraus ist das Bewusstsein erwachsen, dass es wichtig ist, dass die Binnenschifffahrt in der allgemeinen Öffentlichkeit wahrgenommen und registriert wird. Öffentlichkeitsarbeit für die Binnenschifffahrt ist das Stichwort und einer der Vereinszwecke. Und hier sind die Frauen in der Binnenschifffahrt durchaus erfolgreich. Sie vertreten die Binnenschifffahrt bei Ausbildungsmessen und informieren über den Beruf des Binnenschiffers und der Binnenschifferin, sie halten Kontakt mit der Politik und bringen dort die Interessen der Binnenschifffahrt ein. So bei Parlamentarischen Abenden und bei Foren in Berlin. Dort sind sie geschätzte Gesprächspartner, die man ernst nimmt und auf deren Urteil man setzt. Die Politiker, die sich die Binnenschifffahrt auf die Fahne geschrieben haben, wissen, dass die Frauen in der Binnenschifffahrt Praktiker und Pragmatiker sind, die das Gewerbe und seine Probleme, aber auch seine Stärken kennen und sich dafür einsetzen, dass beides wahrgenommen und verbessert wird.

Die Frauen tun dies zielorientiert und erfolgreich. Nach mehr als zehn Jahren erfolgreicher Vereinsarbeit unter dem Gründungsvorstand, hat der Verein im Frühsommer einen neuen Vorstand gewählt. Dieser möchte an die erfolgreiche Vorarbeit anknüpfen und auch weiter dafür sorgen, dass die Binnenschifffahrt in der Öffentlichkeit und auch in der Politik wahrgenommen wird. Weitergeführt wird die erfolgreiche Information von Nachwuchskräften. Erste Termine auf Ausbildungsmessen, zum Beispiel bei der „Klick Dich ein“ in Duisburg sind absolviert. Auch ein Relaunch des Internet-Auftritts steht auf der Agenda. Und weiter geplant sind auch die Treffen, alle zwei Monate, bei der die Frauen aktuelle Themen ansprechen, sich austauschen, Spaß haben und natürlich auch ein Tasse Kaffee trinken – aber ein Kaffeekränzchen veranstalten sie deswegen noch lange nicht – oder wer würde beim Sitzungskaffee, der auf allen männergeprägten Sitzungen eine Selbstverständlichkeit ist, ein Wort darüber verlieren? Wobei einige Unterschiede gibt es doch: Der selbstgebackene Kuchen ist einfach leckerer als jedes Sitzungscatering und es wird sehr viel gelacht, aber keine Angst liebe Männer, nicht über Euch. Spaß haben können Frauen auch so.

+++ Die Autorin: Renate Bantz



Schiffe in Stralsund und Warnemünde: Die Häfen der neuen Hanse in der Ostsee

## Ostseehäfen profitieren von Mitgliedschaft

In der rasch wachsenden Kreuzfahrtbranche werden frische Ideen gebraucht. Zum Beispiel der Zusammenschluss von Ostseehäfen, den man auch die „moderne Hanse“ nennen könnte.

„Cruise Baltic“ lautet der offizielle Name der Organisation. Unter dem Slogan „10 countries on a string“ (Eine Kette von zehn Ländern) haben sich insgesamt 19 Ostseehäfen zusammengeschlossen, um den Nutzen ihrer Geschäfte gemeinsam zu mehren. Nur sind nicht - wie einst im Mittelalter - Handel und Kaufleute der Deutschen Hanse das Ziel, sondern „Traumschiff“-Reedereien.

Die Städte haben erkannt, dass sie im Werben um Kreuzfahrtschiffe in Wirklichkeit keine Gegner, sondern Partner sind: Je mehr Schiffe im Sommer die Ostseeregion besuchen, desto mehr Anläufe von Kreuzfahrtschiffen können die

Häfen verzeichnen. Eine Partnerschaft mit Synergieeffekten. So sieht es auch Stralsunds Touristik-Chefin Birgit Wacks, die den Gedanken unterstützt: „Stralsund würde von seiner Mitgliedschaft nachhaltig profitieren“. Unter dem Siegel der „Neuen Hanse“ könnte viel wirkungsvoller bei Reedereien und Veranstaltern für mehr Anläufe von Fluss- und Hochseekreuzfahrtschiffen werben.

Bis zu 139 Anläufe mit 16.215 Passagieren konnte die Stralsunder Hafen- und Lagerhausgesellschaft (SHL) zeitweilig im Nordhafen registrieren. Die Nachfrage in diesem jungfräulichen Fahrtgebiet stieg bis dahin so stark an, dass sich die Reedereien (allen voran das holländisch-schweizerische Unternehmen Scylla-Tours mit MS „Swiss Coral“ und MS „Saxonia“) dazu entschlossen, weitere für das Revier maßgeschneiderte Schiffe zu bauen. Insgesamt wurde es schließlich ein Dutzend.

2009 hingegen wurden nur noch 54 Anläufe mit 9311 Passagieren registriert. Kapitän Johann Magner, seit 1994 Pionier im Revier, der auch die Peene und den Darß erstmals ansteuerte, kennt Gründe für den Rückgang: „Zum einen ist das Interesse an dem ostdeutschen Nostalgie-Revier allmählich erschöpft, zum anderen ist das relativ hohe Preisniveau weitgehend unverändert geblieben“.

Aber auch seegängige Kreuzfahrtschiffe bis rund 8000 BRZ steuerten in den vergangenen Jahren durch das reizvolle Revier zwischen Rügen und dem vorpommerschen Festland den Sund an wie die „Renaissance V“, „Sunbay II“, „Lili Marleen“, „Kristina Regina“, „Vistamar“ und „Bremen“. An den Planungen für ein Kreuzfahrtterminal auf der Insel Dänholm vor der Rügenbrücke werde, so Hafenkapitän Ingolf Träger, bereits gearbeitet.

+++ Der Autor: Dr. Peer Schmidt-Walther



## Volkswerft hüllt sich in Dauerschweigen

Am 2. November lief das bundeseigene Forschungsschiff „Planet“ in Stralsund ein. Es sollte am 3. November auf den Lift gehen.

Die Anlage zählt zu den größten ihrer Art und bietet genügend Platz für ausladende 28 Meter Schiffsbreite. An Land trockengestellt, musste die Dichtung einer Propellerschwanzwelle erneuert werden. Nach Abschluss der Reparatur sollte der hochtechnisierte 100-Millionen-Euro-Katamaran (zum Vergleich: ein dreißig Mal größeres Containerschiff kostet 20 Millionen weniger) baldmöglichst wieder seinen Heimathafen Eckernförde ansteuern. Daraus wurde nichts. Zwei volle Wochen dümpelte das modernste Forschungsschiff (73 Meter Länge, 6,50 Meter Tiefgang, 3500 Tonnen Verdrängung) der NATO dann untätig an der Volkswerft-Pier. Die Besatzung hatte zu tun mit Instandsetzungsarbeiten. Nur am Wochenende ging es, anstatt allabendlich, in die schleswig-holsteinische Heimat.

### Werft schweigt wie üblich

Erst am 17. November hatte man auf der Volkswerft „Zeit“, um den teuren Kunden endlich an Land zu hieven. Morgen, am 21. November wird es „Lei-



Der Dauergast MS PLANET an der Volkswerft

nen los!“ heißen, um vom Sund wieder Kurs auf die Förde zu nehmen. Die Wehrtechnische Dienststelle, der das Schiff unterstellt ist, zeigt sich alles andere als glücklich über diese eklatante Verzögerung. Jeder Tag nämlich, den „Planet“ hier verbrachte, zählt als Seetag. Somit häuften sich Überstunden an, die das Schiff und die Besatzung lähmen. Wenn sich nämlich eine bestimmte Zahl angesammelt hat, darf das Schiff nicht auslaufen, bis das Stundenkonto wieder ausgeglichen ist. Das ist so Vorschrift für bundeseigene zivilbesetzte Schiffe. Die

nächste Forschungsreise ins Skagerrak Ende November ist dadurch anscheinend in Frage gestellt.

Die Volkswerft „argumentierte“ mit zu stürmischem Wetter für das Liftmanöver. Es soll jedoch, wie aus eingeweihten Kreisen bekannt wurde, Probleme mit der Ruderanlage des jüngsten Neubaufraughters gegeben haben. Der wurde dem Forschungsschiff auf dem Lift vorgezogen. Die Volkswerft selber hüllt sich auf Anfragen wie üblich in Schweigen.

+++ Der Autor: Dr. Peer Schmidt-Walther

## MTU-Arbeitsschiffsmotor der Baureihe 4000 jetzt auch als Achtzylinder

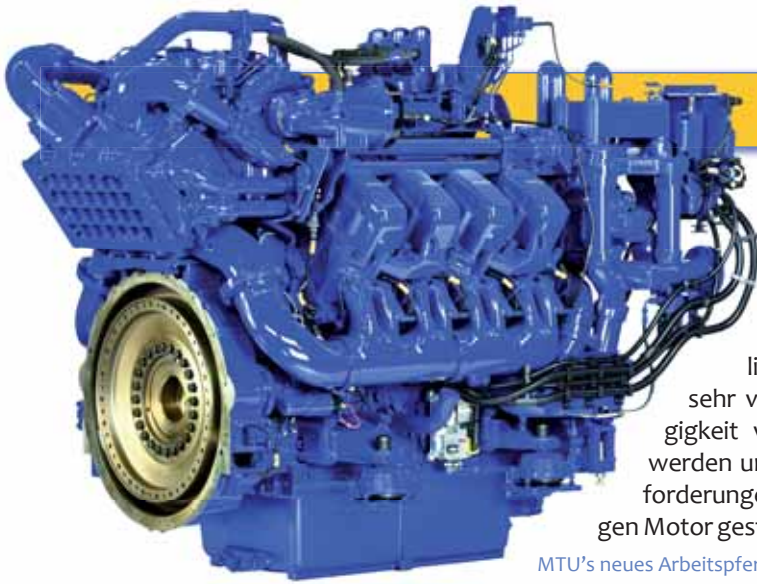
**Antrieb für harten Einsatz in Schleppern, Binnenschiffen und Offshore-Versorgungsschiffen Spezifischer Verbrauch verbessert und Wartungsintervalle verlängert Leistungsspektrum: 746 bis 2.240 kW Erfüllt EPA Tier 2, ZKR 2 und EU Stufe IIIA Als Aggregate- oder Antriebsmotor verfügbar.**

Die Tognum-Tochter MTU Friedrichshafen stellte auf der Schiffsmesse Europort (3. bis 6. November 2009) in Rotterdam erstmals die Achtzylindervariante des weiterentwickelten Arbeitsschiffmotors der Baureihe 4000 vor. Der Langhub-Motor aus der „Iron Men“-Baureihe ist speziell für die Anforderungen von Arbeitsschiffen

optimiert. So konnten der spezifische Verbrauch auf 195 Gramm pro Kilowattstunde verringert und die Wartungsintervalle für die Grundüberholung je nach Leistung und Lastprofil auf bis zu 34.000 Stunden verlängert werden. Mit dem 8V 4000 sind nun neben dem 12V und 16V 4000 alle Motorvarianten dieser Baureihe verfügbar, die ein Leistungsspektrum

von 746 bis 2.240 kW abdecken. Der Motor erfüllt alle heutigen Emissionsrichtlinien wie EPA Tier 2, ZKR 2 und EU Stufe IIIA und ist technisch für die künftigen Emissionsstufen gerüstet.

Arbeitsschiffe wie Hochseeschlepper, Binnenschiffe oder Feuerlöschboote sind die Schwerstarbeiter unter den Wasserfahrzeugen. Der Einsatz von Die-



MTU's neues Arbeitspferd: ein 8-Zyl.-4000-Serie Motor

selmotoren in Arbeitsschiffen ist durch die Vielzahl der unterschiedlichen Schiffstypen sehr vielfältig. In Abhängigkeit vom Einsatzzweck werden unterschiedliche Anforderungen an den jeweiligen Motor gestellt. So braucht ein

Binnenschiff, welches Tag und Nacht im Dauereinsatz ist, einen deutlich anderen Antrieb als beispielsweise eine Megayacht. Hauptmerkmal der „Iron Men“-Baureihe 4000 für Arbeitsschiffe sind daher niedrigster Kraftstoffverbrauch, lange Wartungsintervalle für minimale Lebenswegkosten, sowie höchste Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit.

+++ Der Autor: e.B.

## Die Hochtemperatur-Brennstoffzelle zur grünen Energieversorgung

**Erstes Arbeitsschiff mit Hochtemperatur-Brennstoffzelle zur grünen Energieversorgung in Betrieb.**

- + Brennstoffzelle HotModule von MTU Onsite Energy ergänzt Bordstromversorgung
- + Einsatz auf dem norwegischen Offshore-Versorgungsschiff „Viking Lady“
- + Wesentliche Reduzierung von Schadstoffen beim Schiffs- und Hafenbetrieb durch umweltfreundliche Technologie

Das MTU-Hotmodule wird zum Einbau vorbereitet



Im Rahmen des FellowSHIP-Forschungsprojekts (Fuel Cells for Low Emission Ships) ist im September erstmals eine Hochtemperatur-Brennstoffzelle an Bord eines Schiffes in Betrieb gegangen. Das HotModule von der Tognum-Tochter MTU Onsite Energy GmbH Fuel Cell Systems kommt auf dem Offshore-Versorgungsschiff „Viking Lady“ der norwegischen Reederei Eidesvik zum Einsatz, um seine Eignung für die saubere Erzeugung von Bordstrom auf Schiffen mit Hilfe von Brennstoffzellen zu erproben. Das HotModule ist in die bestehende Bordstrom- und Energieversorgung eingebunden und deckt 320 Kilowatt des Strombedarfs. Als Brennstoff dient flüssiges Erdgas (LNG - Liquefied Natural Gas).

Das FellowSHIP-Projekt wurde mit dem Ziel ins Leben gerufen, die komplette Integration von Brennstoffzellen an Bord von Schiffen und Offshore-Plattformen zu erproben und kommerziell nutzbar zu machen. An diesem Projekt sind unter Leitung der Klassifikationsgesellschaft Det Norske Veritas neben MTU Onsite Energy mehrere international bekannte Firmen wie Wärtsilä Ship Design Norway, Wärtsilä Automation Norway oder Eidesvik Offshore ASA beteiligt. Durch den Einsatz der Brennstoffzelle reduzieren sich bei diesem Projekt gesundheits- und klimaschädigende Schadstoffe signifikant: Es können jährlich 4.755 Tonnen Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), 33 Tonnen Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) und 180 Tonnen Stickoxide (NO<sub>x</sub>) vermieden werden. Das entspricht einem vergleichbaren Schadstoffausstoß von rund 20.000 Pri-



Ein Brennstoffzellen-Hotmodul wird als Stromerzeuger auf der Viking Lady eingebaut

vat-PKWs. Bei dem elektrochemischen Prozess entstehen hauptsächlich Wasser und Wärme. Besonders in sensiblen Umweltzonen, wie Küstengewässern oder stark schadstoffbelasteten Häfen, kommen diese Umweltvorteile voll zum Tragen. Da zwei Drittel des weltweiten Cargo-Verkehrs per Schiff erfolgen, ergibt sich mit der „grünen“ Brennstoffzellentechnologie ein enormes Potential zur Schadstoffreduzierung.

Der elektrische Wirkungsgrad der Schmelzkarbonat-Brennstoffzelle liegt bei knapp 50 Prozent. Einschließlich der genutzten Abwärme ergibt sich ein Gesamtwirkungsgrad von bis zu 90 Prozent. Im Laufe der nächsten Monate wird die Demonstrationsanlage auf der „Viking Lady“ unter realen Seebedingungen im Offshore-Versorgungsbetrieb getestet.

+++ Der Autor: PP

# „GORCH FOCK“ (I) wieder im Aufwind

Eine Zeitungsmeldung ließ an der Küste aufhorchen: „Großspende für die ‘Gorch Fock’ (I) – 20.000 Euro von Hamburger Unternehmer“.

Der Beitrag blieb nicht ohne Folgewirkung. Eine weitere renommierte Hamburger Firma, der Maschinenbauer Jastram, beteiligt sich an der geplanten Wiederinfahrtsetzung der Traditionsbark. Das nationale maritime Symbol kehrte im Oktober 2003 in ihren letzten Heimathafen Stralsund zurück und wurde am 29. November desselben Jahres von Rosemarie Schmidt-Walther auf ihren alten Namen (zuvor „Towarischn“, Sowjetunion/Ukraine) getauft. 1933 entstand sie als Typschiff (von vier weiteren) bei Blohm & Voss. Auch die Werft trug bereits durch Sachspenden wie zwei Barrings, Originalpläne oder den Nachguss des Bauschildes dazu bei. Jastram hat gegenüber dem Förderverein „Gorch Fock“ (I) e.V. zugesichert, die komplette Mechanik für das Bugstrahlruder zu liefern. Wozu natürlich auch die Elektronik gehört, für die noch ein Sponsor gesucht wird. Beides soll während der nächsten Werftliegezeit eingebaut werden. Möglicherweise auch die Hauptmaschine eines deutschen Herstellers, der schon die erste installierte.

Nils Jastram tritt als großzügiger Spender auf...



Die Gorch Fock I kann endlich vernünftig weiter restauriert werden – Dank einer Großspende der Firma Jastram, Hamburg

Im Herbst 2008 ist darüber hinaus das Schwimmfähigkeitszeugnis (der „Schiffs-TÜV“) erneuert worden. Ca. 100 m<sup>2</sup> Platten – eine Spende der Salzgitter AG – des Unterwasserschiffes mussten getauscht werden, um die Bedingungen „See“ des Germanischen Lloyd herzustellen.

Freiwillige haben inzwischen unbrauchbare Ausrüstung und die gesamten technischen Einrichtungen demontiert. Mehr als 500.000 Euro wurden bisher für den Wiederaufbau der „Gorch Fock“ (I) gespendet. Auch die Deutsche Marine steuerte Sachleistungen bei: 44 Rettungsflöße. 400 Schwimmwesten kamen als Geschenk aus Norwegen.

Die 150 kW-Anlage von Jastram soll nicht nur dabei helfen, das Schiff auf engstem Raum zu manövrieren, sondern auch teure Schlepperkosten bei Hafenanläufen einzusparen.

Das renommierte Unternehmen, das in diesem Jahr sein 125-jähriges Bestehen feiert, ist auf Schiffsantriebsanlagen spezialisiert. Auch die „Gorch Fock“ (II) der Deutschen Marine wurde mit einem Jastram-Bugstrahlruder ausgerüstet. Benötigt werden noch rund sechs Mio. Euro, um den Großsegler wieder in Fahrt zu bringen.

+++ Der Autor: Dr. Peer Schmidt-Walther

## Schiffsgeschichte:

Unterstellt bis **27. April 1945**: 1. Schiffsstammregiment Stralsund-Dänholm; Versenkt: **30. April/1. Mai 1945** im Strelasund westlich Halbinsel Drigge; Gehoben: **16. September 1947** durch eine Stralsunder Bergungsfirma; Instandgesetzt: Rostock/Wismar vom **23. September 1948 bis 15. Juni 1950**; Indienstellung: **15. Juni 1951** als „Towarischn“ für sowjetische Marine; **1990**: Übergabe an die Ukraine, Heimathafen nach wie vor Cherson; **1993**: erstmals wieder Besuch am Sund (17./18. August); **1995**: in England aufgelegt; Reparaturbeginn; Arbeiten stagnieren jedoch; Zurückgelegte Seemeilen während weltweiter Regatten und Ausbildungsreisen: rund 400.000 (= rund 19 mal um die Erde); **September 1999**: Überführung per Schlepper nach Wilhelmshaven; **2000 bis 2002**: Ausstellungsschiff für „EXPO am Meer“; **9. September 2003**: Der Verein Tall-Ship Friends erwirbt die Bark; **23./24. September 2003**: Überführung im Dockschiff „Condock V“ nach Stralsund; **7. Oktober bis 27. November 2003**: Volkswerft Stralsund GmbH nimmt das Schiff nach acht Jahren erstmals aus dem Wasser und stellt die Schwimmfähigkeit wieder her; **29. November 2003**: Verholung an den jetzigen und früheren Liegeplatz Ballastkiste im Stralsunder Nordhafen; feierliches Heißen der deutschen Flagge unter den Klängen der Nationalhymne, gespielt vom Marinemusikkorps Ostsee; Taufe auf den ersten Namen „Gorch Fock“ durch die Stralsunderin Rosemarie Schmidt-Walther, Ehefrau des Initiators der Rückholaktion

+++ Der Autor: Dr. Peer Schmidt-Walther

**Bildband über die 465. Schaffermahlzeit des Hauses Seefahrt**

Schaffen, Schaffen unnen un boven – unnen un boven Schaffen“. Jedes Jahr schallt am zweiten Freitag im Februar auf die Sekunde genau um 14.28 Uhr der Ruf des Verwaltenden Vorstehers des „Hauses Seefahrt“ durch das Bremer Rathaus und leitet damit das seit Jahrhunderten unveränderte Ritual des ältesten Brudermahls der Welt ein – die Schaffermahlzeit. Die Ausrichtung der Schaffermahlzeit liegt traditionell in den Händen der drei kaufmännischen Schaffer und sechs Schaffer aus den Reihen der Kapitäne, die der Mahlzeit ihren Namen gaben. Auch die Auswahl der Gäste erfolgt traditionell: Der Gast darf nicht in Bremen wohnen, Interesse an Bremens Handel und Schifffahrt prädestinieren ihn und er kann nur einmal in seinem Leben teilnehmen. Die Faszination, die die Schaffermahlzeit ausstrahlt, wurde von den kaufmännischen Schaffern in 2009



zum Anlass genommen, in Zusammenarbeit mit dem Haus Seefahrt ein Buch über die 465. Schaffermahlzeit herauszugeben.

Der hochwertige Bildband, der den gesamten Ablauf der Schaffermahlzeit anspruchsvoll dokumentiert, ist eine echte Bremensie und eine Zierde im Bücherregal. Den Leitfaden bildet der minutiöse Zeitplan der einzelnen Abschnitte der Veranstaltung, kurzweilige Texte informieren über die traditionellen Speisen, das Silber, die Tonpfeifen und Auszüge der gehaltenen Reden lassen sich ebenfalls nachlesen. Abschließend wird in dem Bildband über die Geschichte des „Hauses Seefahrt“ und seine heutigen Aufgaben berichtet. Diese aufwändig gestaltete 112 Seiten starke Dokumentation mit über 250 Abbildungen ist in einer begrenzten Auflage verfügbar und zum Preis von EUR 40,00 (inkl. 7 % MwSt. zzgl. Versandkosten) zu beziehen über:

Hanseatic Lloyd Reederei GmbH & Co. KG  
Contrescarpe 45 | 28195 Bremen  
Tel.: 0421-24 338 11 | Fax: 0421-24 338 18/19  
schafferbuch@hll-reederei.de

**LOGGEN SIE MIT**

Das „VEUS-LOG“ ist das offizielle Organ der Vereinigung Europäischer Schifffahrtsjournalisten. Das bedeutet: Unsere Zeitschrift „lebt“ von Ihren Beiträgen. Und damit meinen wir nicht nur Ihre Mitgliedsbeiträge, sondern Ihre Textbeiträge! Schreiben Sie uns, was Ihnen am VEUS-LOG gefällt, was wir verbessern können, was Sie in Häfen, auf Reisen oder auf Werften erlebt haben. Im Augenblick hängt die Redaktionsarbeit an einigen wenigen Mitgliedern. Das wollen und müssen wir ändern. Schicken Sie uns Ihre Bilder und Texte an unseren Chefredakteur Peter Pospiech. Die Kontaktdaten finden Sie im Impressum. **Loggen Sie mit!**

**+++ HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH +++**

Wir gratulieren nachträglich zum Geburtstag und wünschen alles Gute!

- Jochen Eichen..... 08. September 1941
- Corina Metschke ..... 15. September 1966
- Stefanie Normann-Birkholz ..... 04. Oktober 1975
- Behrend Oldenburg ..... 04. Oktober 1969
- Dirk van der Meulen ..... 04. Oktober 1953
- John Albrecht ..... 08. Oktober 1939
- Uwe Kröger-Lindau ..... 13. Oktober 1942
- Claus-Peter Davenport ..... 07. November 1941
- Eva Michlits ..... 22. November 1971

**+++ IMPRESSUM +++**

**Herausgeber:** VEUS e.V. Vereinigung europäischer Schifffahrtsjournalisten e.V. | c/o Rhein-Ruhr GmbH | Düsseldorf Straße 193 | D-47053 Duisburg | eMail: info@veus.de | www.veus.de

**Chefredaktion:** Peter Pospiech | Zeisigstraße 60 | D-26817 Rhaderfeh | Telefon: +49 (0) 49 52 - 8 26 90 87 | Telefax: +49 (0) 49 52 - 8 26 90 89 eMail: pospiechp@googlemail.com

**Ressortleiter Schiffsreisen:** Dr. Peer Schmidt-Walther

**Ressortleiter Hafenwirtschaft:** Behrend Oldenburg

**Layout:** Werbeatelier Bad Homburg | Inhaberin: Claudia Speer  
www.werbeatelier-bad-homburg.de

**Druck:** Druck und Verlag | Dietmar Fölbach, Koblenz | druckerei@foelbach.de

**SCHOTTEL für die Welt der Schifffahrt**

**Unsere Lösungen für Ihre Aufgaben**



Unser Produkt- und Dienstleistungsprogramm umfasst rundum steuerbare Antriebs- und Manövriersysteme, komplette konventionelle Antriebsanlagen sowie Umbau und Modernisierung bestehender SCHOTTEL-Anlagen. Über unser weltweites Vertriebs- und Servicenetz bieten wir wirtschaftliche und zuverlässige Lösungen für Schiffe unterschiedlichster Art und Größe.



**SCHOTTEL GmbH**

Mainzer Str. 99 - D-26222 Sley/Fliein  
Tel.: + 49 (0) 20 26 / 8 10  
Fax: + 49 (0) 26 26 / 8 13 00  
info@schottel.de

**SCHOTTEL Schiffsmaschinen GmbH**

Kanalstr. 18 - D-23970 Wismar  
Tel.: + 49 (0) 36 41 / 90 4-4  
Fax: + 49 (0) 36 41 / 20 4-133  
info-asm@schottel.de



## VEUS e.V. und Dr. Peer Schmidt-Walther übergaben Modell an Peter Tamm



Peer und Rosemarie Schmidt-Walther vor ihrem Modell der Gorch Fock I im Hamburger Museum

**Das Segelschulschiff GORCH FOCK (I) machte in Hamburg fest: Als 1,90 Meter langes Modell im Maßstab 1:50 erhielt Prof. Peter Tamm die 1933 auf der Hamburger Traditionswerft Blohm + Voss gebaute Bark für das Internationale Maritime Museum.**

Überreicht wurde der Segler von dem Initiator der Übergabe Dr. Peer Schmidt-Walther, Schifffahrtsjournalist aus Stralsund und der Vereinigung Europäischer Schifffahrtsjournalisten, VEUS e.V., vertreten durch seinen Vorsitzenden, Dipl.-Ing. Peter Pospiech, am Samstag dem 28. November 2009 in einer Feierstunde in der Passage des Museums.

„Dieses Modell der GORCH FOCK wird ein Aushängeschild unseres Hauses und wird deshalb auch direkt vor dem Eingang zum Museum platziert“, so Prof. Peter Tamm.

Das Modell ist in diesem Jahr in vier Monaten Arbeit bei „The Model Shipyard“ im südafrikanischen Mossel Bay entstanden. Dort hatte Schmidt-Walther das Modell der GORCH FOCK II vorgefunden und einen entsprechenden Bau „seiner“ GORCH FOCK I in Auftrag gegeben.

Die historische GORCH FOCK I ist nach wechselvoller Geschichte vor sechs Jahren in Stralsund vor Anker gegangen. Seitdem besuchen jedes Jahr über 80.000 Interessierte das ehemalige Segelschul-

schiff. Schmidt-Walther: „Wir hoffen, das Schiff zu seinem 80. Geburtstag im Jahr

2013 wieder in Fahrt zu bringen.“  
+++ Der Autor: Peter Pospiech

Ehepaar Schmidt-Walther und Prof. Peter Tamm nach der feierlichen Modell-Übergabe am 28.11.2009 im Hamburger Maritimen Museum



# Studentinnen bedanken sich bei Reederei Scandlines

Kürzlich erhielten 17 LTM\*-Studentinnen der Fachhochschule Stralsund im Rahmen des Faches Maritimer Tourismus die einzigartige Chance, für einen Tag hinter die Kulissen eines schwimmenden Fährbetriebs zu schauen.

Hierzu lud uns die Reederei zu einer Fahrt auf der 100 Jahre alten „Königslinie“ von Sassnitz-Mukran nach Trelleborg ein. Noch bevor es an Bord ging, hieß uns Anica Gust, Pressesprecherin von Scandlines, die uns begleitete, herzlich willkommen.

Nach dem Auslaufen wurden wir von Klaus Päsold, Supervisor Catering-Chef und gute Seele des 171 Meter langen Schiffes, begrüßt. Den täglichen Betrieb des 22.000-Tonnen-Fährschiffes führte er uns anschaulich und humorvoll anhand konkreter Beispiele vor.

Nach einer ausführlichen Frage-Antwort-Runde, wobei auch die schwierige Lage des Unternehmens zur Sprache kam, lernten wir den „Hausherrn“, Kapitän Joachim Dürst aus Kehdingshagen, kennen. Der freute sich über den Besuch so vieler interessierter, junger Damen. Beim Ein- und Auslaufen erlaubte er uns sogar, auf der Brücke hautnah die Manöver zu verfolgen.

Zum Abschluss einer Führung durch alle Abteilungen des Schiffes, wozu auch Auto-, LKW- und Waggondecks sowie Lager-, Küchen- und Kabineneinblicke gehörten, wurde es ganz heiß: Im Maschinenraum stellte uns Chief Dietmar Kepp seine dröhnende viermotorige 18.000 kW-Anlage vor. Auch dieser Bereich ist normalerweise für Passagiere gesperrt.

Knappe 25 Minuten Landgang blieben uns in Trelleborg, um schwedische Luft zu schnuppern. Zurück auf der „Sassnitz“, wurden wir zum reichhaltigen Mittagsbuffet eingeladen und ließen es uns schmecken.

Die Rückfahrt am Nachmittag verbrachten wir mit der individuellen Erforschung der Einkaufs- und Unterhaltungsmöglichkeiten für die Passagiere.

Ein einmaliger Praxis-Tag, der eindrucksvoller und nachhaltiger war als viele Hörsaalstunden.

Dafür danken wir, auch im Namen unseres Dozenten Dr. Peer Schmidt-Walther, den Scandlines-Mitarbeitern an Bord und an Land.

+++ Die Autorin: Nadine Heubach, LTM-Studentin des 7. Semesters an der FH Stralsund

\*: LTM=Neudeutsch für: Leisure and Tourism Management. Die Leisure and Tourism Management-Studierenden erfahren sowohl eine fundierte wirtschaftliche Ausbildung als auch branchenspezifische Kenntnisse und Fähigkeiten im Tourismus – und Freizeitbereich.



Studentinnen der FH Stralsund auf Exkursion auf dem Fährschiff Sassnitz

An advertisement for Kiebitzberg Gruppe. At the top, the company logo is displayed on a dark blue background. Below the logo, three different types of boats are shown: a large passenger ferry, a smaller motorboat, and a long, narrow boat. Underneath the boats, three colored squares represent different services: a grey square for 'SCHIFF- &amp; YACHTBAU', a green square for 'MÖBELWERKSTÄTTEN', and a yellow square for 'MINERALSTOFF-DESIGN'. The main text reads 'Fahrgastschiffe &amp; Berufsschiffe (seegehend und binnen) Yachtbau'. Below that, it says 'Eine Welt der Werte'. At the bottom, contact information is provided: 'RATHENOWER STR. 6 | 39539 HAVELBERG | T +49 39387 72540' and the website 'WWW.KIEBITZBERG.DE'.

# Mitgliederversammlung und Jubiläumsveranstaltung in Hamburg



Der 2. Vorsitzende Dr. Peer Schmidt-Walther rechts im Bild überreicht dem 1. Vorsitzenden links im Bild eine Weinprobe vom Mittelrhein

**Mit einem umfangreichen Jubiläumsprogramm und anschließender Mitgliederversammlung feierte die Vereinigung Europäischer Schifffahrtsjournalisten (VEUS) ihr zehnjähriges Bestehen in Hamburg.**

Die Lage der maritimen Wirtschaft ist ernst, aber nicht hoffnungslos – das ist das Fazit der Expertenvorträge, zu denen sich am 27. November rund 15 internationale Fachjournalisten aus der Schifffahrtsbranche und VEUS-Mitglieder in Hamburg trafen. Zuvor besichtigte die Gruppe den zu den weltweit modernsten Anlagen der Welt gehörenden Containerterminal Altenwerder in Hamburg. Heinrich Ahlers, einer der Geschäftsführer der Hamburger Buss Group, verwies darauf, dass es nach dem regelrechten

Absturz der Containerumschlagsmengen in den nordeuropäischen Häfen viele Jahre brauche, bis das Rekordniveau aus dem Jahr 2007 auch nur annähernd wieder erreicht werde. Ein künftiges Wachstum von jährlich drei Prozent hält er dabei für realistisch.

Mit dem Thema „Nachwuchs“ befassten sich Dr. Ralf Sören Marquardt, Geschäftsführer des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) und Max Johns, Pressesprecher des Verbandes Deutscher Reeder (VDR). „Die Lücke beim Bedarf an hochqualifizierten Inge-

nieuren im Schiffbau ist momentan geschlossen – allerdings nicht so, wie wir uns das gewünscht hätten“, bedauerte Marquardt die Beschäftigungssituation auf vielen Werften in Deutschland. „Dennoch müssen Schiffbau und Meerestechnik als innovative und zukunftsfähige High-Tech-Branche von strategischer Bedeutung präsentiert werden“, plädierte er, „nur so können wir für den gewerblichen und akademischen Nachwuchs attraktiv bleiben.“

Johns ging der Frage nach, ob man jungen Menschen überhaupt noch raten könne, in die Schifffahrt zu gehen. Seine Antwort: Auch wenn die Anzahl der weltweit aufliegenden Schiffe noch weiter steigen werde und die deutsche

Handelsflotte wegen ihrer Ausrichtung auf Containerschiffe davon besonders betroffen sei, „brauchen wir unverändert Nachwuchs, auch weil das aktuelle Bordpersonal immer älter wird.“ Zudem sei der Anteil an Seeleuten unverändert hoch, die oft nach nur kurzer Fahrtzeit an attraktive Stellen an Land wechselten. Johns bezifferte den theoretischen, jährlichen Bedarf auf rund 300 Nautiker und 200 Ingenieure jährlich. „Während wir momentan über ausreichend Nautiker verfügen, fehlen uns jedoch für den Arbeitsplatz in der Maschine entsprechende Bewerber“, erklärte Johns. Zum Abschluss der Vortragsreihe ging der wiedergewählte

VEUS-Vorsitzende Peter Pospiech der Frage nach, ob die Brennstoffzelle für Schiffe eine wirtschaftliche Alternative zur Landstromversorgung darstellen kann. Gleichzeitig gab er einen Überblick über den aktuellen Stand der Technik und stellte erste, erfolgreiche Einsatzfelder der Brennstoffzelle an Bord von Schiffen vor.

Am Abend trafen sich Referenten, Mitglieder und Gäste der Vereinigung im Alt-Hamburger-Bürgerhaus zu einem Buffet, das maßgeblich von der Hamburg-Messe, dem Veranstalter der Schiffbaumesse SMM, gesponsert wurde. Am folgenden Sonnabend, den 28.11.2009, fand im Konferenzraum

der Organisation Hafen Hamburg Marketing die ordentliche Mitgliederversammlung der VEUS statt.

Höhepunkt und Abschluss der Jubiläumsfeierlichkeiten war die anschließende Übergabe eines Modells im Maßstab 1 : 50 der „Gorch Fock I“ an Prof. Peter Tamm und Heiko Hermans vom Internationalen Maritimen Museum in Hamburg. Das Modell ist eine gemeinsame Spende von Dr. Peer Schmidt-Walther, Schifffahrtsjournalist aus Stralsund und 2. VEUS-Vorsitzender, sowie der VEUS selbst und hat seinen Platz in der Eingangshalle des Museums gefunden.

+++ Der Autor: Behrend Oldenburg

## Existenzgründungsbegleitung und Partikulierbetreuung vom Fachmann

Wenn es um Existenzgründungen in der Binnenschifffahrt geht, ist guter Rat manchmal teuer und wenig hilfreich. Nicht so bei Ludwig Harms. Der gelernte Bankfachwirt und Finanzfachberater der Oldenburgischen Landesbank stammt selbst aus einer alten Binnenschifferdynastie von der Unterweser und hat eine Vielzahl von Existenzgründern zu erfolgreichen Binnenschiffsunternehmern gemacht und betreut sie noch heute.

Eigentlich wollte Ludwig Harms Binnenschiffer werden. Doch nach dem Real schulabschluss und einer Fahrzeit an Bord drängte die Mutter darauf, eine Banklehre zu machen. Die nächsten 20 Jahre bestimmte die Oldenburgische Landesbank (OLB) in Elsfleth das berufliche Werden des Binnenschiffersohnes aus Huntebrück. Als die OLB ihn 1993 als Filialleiter auf eine deutsche Nordseeinsel versetzen wollte, machte Harms sich an seinem Heimatort Elsfleth als Finanzfachberater mit dem Schwerpunkt Binnen- und Küstenschifffahrt sowie Immobilien selbstständig. Seither betreut er nicht nur die Binnenschifffahrtsengagements der OLB - alle Binnenschiffe, die die OLB finanziert, werden von Harms begutachtet - sondern er hat mittlerweile weit über 60 Binnen- und mehrere Reedereien aus Deutschland und den Niederlanden in der Rundum-Betreuung. Als Existenzgrün-

der hat Harms selbst klein angefangen. Ehefrau Frauke, Binnenschiffertochter und gelernte Bürokauffrau, war die erste Mitarbeiterin. Heute besteht das Harms Team in Summe aus elf Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen. Ludwig Harms bezeichnet sich selbst gerne als „Architekt der Finanzierung“. Ähnlich wie beim Bau eines Hauses beginnt eine Existenzgründung bei der Planung: Am Anfang steht die Prüfung der persönlichen Eignung und des notwendigen Eigenkapitals, die Absolvierung der Sachkundeprüfung, die Beantragung eines Gewerbescheins, die Auswahl eines geeigneten Fahrzeuges und die Erarbeitung eines Umbau/Moderisierungsplans. Nun geht es an die Finanzierung: Unter Zuhilfenahme von Landesbürgschaft und Existenzgründungs- und Erweiterungsdarlehen der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) sowie eines Existenzgründungsdarlehens der OLB werden die Grundlagen für eine nachhaltig erfolgreiche Existenz geschaffen. „Dabei wird das Geschäft immer internationaler. Neben Deutschen, Niederländern und Belgiern sind es heute auch Polen, Tschechen, Slowaken und Rumänen, die häufig über Reedereien zu uns kommen - meist langjährige Schiffsführer mit Eigenkapital, denen man den Aufbau eines eigenen Unternehmens zutraut“, berichtet Harms aus der täglichen Praxis. Dabei stehen am

Anfang einer neuen Binnenschifferexistenz nicht immer nur gebrauchte Schiffe, die gleich modernisiert werden, sondern in wachsendem Maße auch Neubauschiffe. Seit 2003 hat Harms die Finanzierung einer Vielzahl von Schiffsneubauten für Existenzgründer und bestehende Unternehmen begleitet - Trocken-, Container- und Tankschiffe sowie Koppelverbände. Als Experte in der Kombination diverser Finanzierungs- und Förderprogramme berät der Finanzfachmann auch immer wieder die Förderbanken selbst, um eine praxisergebrachte Ausgestaltung der Förderrichtlinien und interner Vorgaben zu erreichen. Dass der „Architekt der Finanzierung“ sich neben Schiffen auch um Häuser kümmert, ist selbstredend, wobei deutsche Binnenschiffer diesen Teil der Harms Dienstleistungen auch immer wieder gern in Anspruch nehmen. Weiterer Schwerpunkt ist die „Bereederung“ sprich Betreuung seiner Binnenschifffahrtskunden. Ob Kasse, Zahlungsverkehr oder Buchhaltung - das Harms Team kümmert sich um alles, was einem ständig in Bewegung befindlichen schwimmenden Unternehmen schwer fällt. Natürlich zählt zum Service auch die Beratung bei der Modernisierung vorhandenen Schiffsraums oder Ersatz durch ein größeres oder Neubauschiff mit den dazu gehörigen „Architektenleistungen“.

+++ Der Autor: Peter Pospiech

# I'M ONE OF THE IRONMEN.



„Bei der Auswahl unserer Maschinen geht es nicht nur um Leistung. Genau so wichtig ist uns ein sauberer Motor. Wir haben in unserem Beruf den Anspruch, umweltfreundlich unterwegs zu sein, und mit dem MTU Motor können wir dem gerecht werden. Er erfüllt sogar schon die künftigen, strengeren Abgasvorschriften.“



**IRONMEN: BUILT TOUGH TO TAKE IT.**  
**MTU SERIES 4000 WORKBOAT EDITION**



[www.mtu-ironmen.com](http://www.mtu-ironmen.com)

Werner Kallweit,  
Stv. Leiter der Technischen  
Abteilung, B. Dettmer Reederei,  
Bremen



*Moving WITH PASSION!*