

# Roter Löwe gegen Totenkopf

Frachtschiffe und Luxusliner, Giganten der Meere und Riesenfähren - Luxemburg verfügt über eine **stolze Flotte**. Auch sie ist den Gefahren der Piraterie und der Wirtschaftskrise ausgesetzt.

Text: Stefan Kunzmann stefan.kunzmann@revue.lu



Warum die meisten Schiffe weibliche Namen tragen, kann Kapitän Philippe Vermaut nicht sagen. Er weiß aber, dass sie häufig nach Göttinnen, Sagengestalten oder nach den Frauen, Töchtern und Geliebten der Reeder benannt werden. «Die Crew ist fast immer männlich», fügt er hinzu. Auch die «Yasmine» sei Männersache. Vom Kai aus betrachtet wirken ihre Ausmaße gigantisch. Ihr Schlund ist weit geöffnet. In Minutenabständen verschwinden Zugmaschinen mit übereinander gestapelten Containern im Innern des Schiffs und tauchen kurz darauf wieder auf. Unterdessen hält Vermaut Lagebesprechung mit seinem Chefindenieur Patrick Ruymaeker. «Wir können pünktlich losfahren»,

sagt der 53-jährige Seemann und nimmt einen Schluck aus seiner Kaffeetasse. Die Arbeit kann beginnen.

Durch das Labyrinth aus Gängen und Treppen geht Vermaut zur Kommandobrücke. Während der Regen an die Scheiben klopft, herrscht im Innern des Schiffes eine fast unheimliche Stille. Von der Betriebsamkeit draußen ist nichts zu hören. Armaturen, Schalthebel, Rohre, Geländer – alles wirkt neu und penibel gepflegt. «Nur ein sauberes Schiff ist ein gutes Schiff», ruft Vermaut. Seine Stimme hallt durch die leeren Gänge. Von der Brücke aus blickt er über den Hafen. Obwohl die «Yasmine» erst vor anderthalb Jahren in der Flensburger Werft vom Stapel lief, hat Vermaut

Foto: Andy Lovering/Star Clippers

>



Foto: Badri Media/epa/Corbis

Galionsfigur der Flotte: Die «Royal Clipper», fährt unter luxemburgischer Flagge. Von Piraten ist sie bisher verschont geblieben.



schon zahlreiche Fahrten mit der Containerfähre hinter sich. Im Wechsel mit ihrem Schwesterschiff «Pauline» verkehrt sie im Zweitagesrhythmus zwischen Zeebrügge und Killingholme an der englischen Ostküste. Eine Nacht lang ist der riesige Frachter unterwegs, beladen mit über

### Nach dem langen Boom steckt die Containerschiffahrt im Sog der Krise.

1.000 Autos und mehreren hundert Containern. Immer weht hinten am Heck die luxemburgische Flagge – der rote Löwe.

Eine «beautiful lady», schwärmt Fedor von dem 200 Meter langen und 30 Meter breiten Schiff. Mit Ausnahme des Kapitäns und seines Stellvertreters, beides Belgier, besteht die Crew aus 20 Russen. «Gut ausgebildete, zuverlässige Seeleute», lobt sie Vermaut. Wie Fedor haben die meisten die renommierte Malakow-Militärakademie in Sankt Petersburg absolviert. Für einen weitaus besseren Lohn, als sie jemals in Russland verdienen würden, heuern sie im Westen an. «Das ist gutes Geld», so der Matrose. «Außerdem ist man nicht so lang von zu Hause weg wie

andere Matrosen», fügt der 34-Jährige hinzu. Die Verträge der «Yasmine»-Matrosen, die über eine Agentur angestellt werden, sind kurz befristet: zwei Monate auf See und zwei Monate Urlaub. Obwohl er unter luxemburgischer Flagge zur See fährt, sei er noch nie im Großherzogtum gewesen, sagt Fedor. «Zu Hause warten meine Frau und unser Kind», entschuldigt sich der Blondschof. Da bleibe keine Zeit für Ausflüge auf den Kontinent. An seinen Arbeitsplatz gelangt er jedes Mal per Flugzeug. Anfahrt und Hotelunterkunft zahlt die Reederei.

Cobelfret S.A. ist eine feste Größe im Fährbetrieb. «Wir besitzen in der Branche den Ruf eines stillen Riesen», erklärt Freddy Bracke. Der Flame ist Geschäftsführer der belgischen Reederei mit Sitz in Luxemburg. «Yasmine» und «Pauline» sind die Aushängeschilder des Unternehmens, das einst von dem Luxemburger Camille Cigrang aus Mervert gegründet wurde. Familie Cigrang lebt in Antwerpen. Sie tritt selten in der Öffentlichkeit in Erscheinung. Die Büros am Hafen von Zeebrugge sind in einem unschein-

Fotos: Thierry Martin

baren Zweckbau untergebracht. Freddy Bracke will mit der «Yasmine» zur Geschäftsbesprechung nach England übersetzen. Nach einem jahrelangen Expansionskurs hat die weltweite Wirtschaftskrise auch Cobelfret erfasst. War bis vor kurzem noch von einem Boom der Containerschiffahrt die Rede, steckt die Branche mittlerweile im ökonomischen Abwärtssog – und das, obwohl 90 Prozent des Außen- und 40 Prozent des Binnenhandels der EU über den Seeweg stattfinden. Der Gradmesser der maritimen Wirtschaft, der so genannte Howe-Robinson-Index, lag zu Beginn des Jahres noch bei 1.400 Punkten, im Oktober unterschritt er erstmals die 1.000-Punkte-Marke, vor zwei Wochen war es fast nur noch die Hälfte. Die Reeder können zurzeit mit einer Auslastung von 70 Prozent zufrieden sein. Cobelfret transportiert nach den Worten von Geschäftsführer Bracke um zehn bis 15 Prozent weniger, die Zahl der Fahrten wurde reduziert. Die Branche gibt sich trotzdem optimistisch und glaubt, dass Ende 2009 Land in Sicht sein wird.

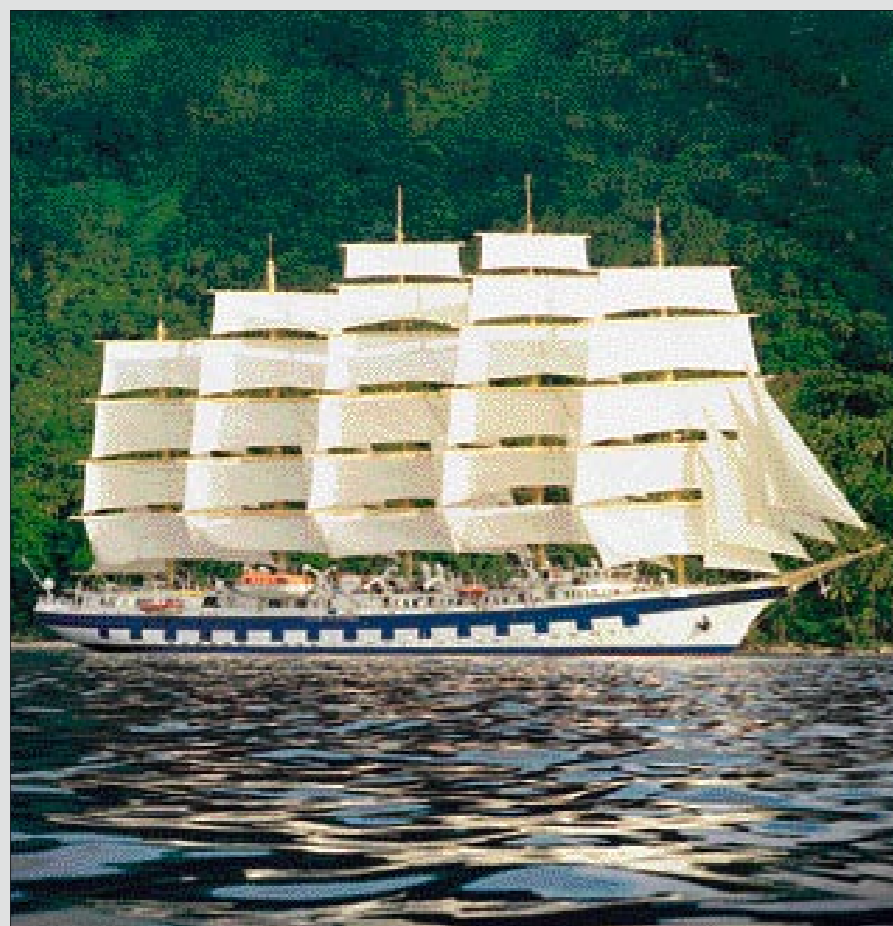
Weiterlesen auf Seite 28 >



Feste Größe: Die «Pauline» (Foto links) und ihr Schwesterschiff «Yasmine» fahren regelmäßig nach England, beladen mit Neuwagen. Kapitän Hoogewijs hisst die Fahne.







## LUXUS & STAUBSAUGER

Zu den zurzeit 166 kommerziell genutzten Schiffen kommen etwa 1.200 private Motorboote und Yachten unterschiedlicher Größenordnung, für die das «Commissariat aux affaires maritimes» zuständig ist. «Die luxemburgische Flagge ist neutral», nennt Philippe Janssens, Geschäftsführer von «Luxembourg Marine Services» (LMS), ein Plus, das der rote Löwe zu bieten hat. «Außerdem ist die Flotte mit höchstens 15 Jahren sehr jung.» Die 1995 gegründeten «Luxembourg Marine Services» sind für die Immatriculation der Handelsschiffe und Großsegler zuständig – unter anderem die «Royal Clipper» – und fungiert als Vermittler zwischen Reedern und der luxemburgischen Regierung. Janssens prognostiziert eine weitere Expansion der luxemburgischen Hochseeflotte. Dass künftig sogar Matrosen und Schiffstechniker in Luxemburg ausgebildet werden, mag viele Landratten erheitern. Doch Johan van Boxstael meint es ernst. Der Finanzdirektor von «Jan de Nul» schwärmt von den «günstigen steuerlichen Bedingungen» hierzulande. «Das wirtschaftliche Klima ist unternehmerfreundlich, und die Wege sind kurz.» Allein 30 Schiffe sind für die Firmengruppe unter dem luxemburgischen «Pavillon Maritime» in allen Weltmeeren unterwegs. Die Schwimmbagger und Seekräne vertiefen Fahrrinnen für Schiffe, baggern Häfen und Buchten aus, stellen künstliche Inseln her – wie zurzeit in den Vereinigten Arabischen Emiraten. Eines der Bagger-schiffe ist die 200 Meter lange «Vasco da Gama», wegen der riesigen Saugpumpen der «größte Staubsauger» der Welt genannt. Aus dem 1938 gegründeten Ingenieurbüro des Flamen Jan de Nul ist ein Global Player mit 1,8 Milliarden Euro Jahresumsatz und 4.500 Mitarbeitern geworden. Vor zwölf Jahren ließ sich die belgische Gruppe in Luxemburg als «Dredging and Maritime Management AG» nieder. «Hier laufen die finanziellen Fäden zusammen», erklärt Johan van Boxstael. Seitdem hat «Jan de Nul» den Hauptsitz in Steinfort, im nächsten Jahr soll das neue, für 250 Mitarbeiter ausgelegte Quartier in Mamer bezogen werden – mit dem Ausbildungszentrum für Seebären.



Fotos: Thierry Martin, Star Clippers, Jan De Nul

Ozeanriesen: Der Fünfmaster «Royal Clipper» (oben), hier in der Karibik, ist das größte Segelschiff der Welt. Das Bagger-schiff «Vasco da Gama» ist mehr als nur ein Staubsauger. LMS-Geschäftsführer Philippe Janssens ist für die Immatriculation der Handelsschiffe und Großsegler zuständig.



tirez

**Pack Up**

Retirez vos colis ici.

**Pack Up**  
à coup sûr au rendez-vous

**Pack Up** Vos colis où vous les voulez.  
[www.packup.lu](http://www.packup.lu)

**P&T**  
LUXEMBOURG

Division des Postes - L-2998 Luxembourg - Téléphone gratuit : 8002 3210 - [www.pt.lu](http://www.pt.lu)



Dennoch mussten manche Reedereien bereits Schiffe stilllegen. Zudem ist die Nachfrage an die Werften zurückgegangen. «Einige Schiffsbauprojekte sind geplatzt, nachdem die Banken abgesprungen waren», konstatiert Robert Biwer, Direktor des «Commissariat aux affaires maritimes» (CAM). Die rechtliche Grundlage erhielt seine Behörde mit der Einführung des Schiffsregisters nach einem aus dem Jahr 1990 stammenden und vier Jahre später modifizierten Gesetz. «Die belgische Handelsflotte war an Luxemburg herangetreten», erzählt Biwer.

**Die Crews sind in Luxemburg gemeldet, für ihre Sicherheit sind die Reedereien zuständig.**

«Das hatte vornehmlich steuerliche Gründe.» Die belgische Schifffahrt war zu teuer geworden, die Werftenkrise hatte Europa erfasst, die Personalkosten für Reedereien explodierten. Seeleute aus Russland, der Ukraine und von den Philippinen lösten die belgischen Schiffsbesatzungen ab. Cobelfret S.A. zahlt ihnen den Mindestlohn, die Heuer bei den meisten Konkurrenzunternehmen liegt darunter. «Wenn alle den

Mindestlohn bekommen würden, wären die Reeder nicht wettbewerbsfähig», erklärt Biwer. In seinem Büro im fünften Stock des Wirtschaftsministeriums hängt ein Bild vom Stolz der Luxemburger Flotte: Die «Royal Clipper» ist das größte Segelschiff der Welt; der Fünfmaster ist vornehmlich im Mittelmeer und in der Karibik unterwegs. Das Luxus-Kreuzfahrtschiff des schwedischen Unternehmers Mikael Krafft hat eine internationale Vorgeschichte. Der Rumpf entstand in Polen, fertig gestellt wurde das Schiff auf einer niederländischen Werft und getauft in Monaco von Schwedens Königin Silvia.

«Wir wollen keine Billigflagge sein», betont Robert Biwer. Das CAM, seit 2004 dem Wirtschaftsministerium angegliedert, ist um die gute Reputation der luxemburgischen Hochseeschifffahrt bemüht, für die mehr als 1.700 Menschen arbeiten. Dazu gehört zum Beispiel, dass keine Rohöltanker unter der Flagge des roten Löwen die Weltmeere befahren. «Zu großes Risiko und gigantische Versicherungssummen», erklärt Biwer. «Ein Unfall, und der gute Ruf wäre ruiniert.» Darüber hinaus sind alle Schiffe beim CAM registriert. Auch deren Seeleute sind beim Commissariat angemeldet. Die Offiziere sind in Luxemburg sozialversichert, während die häufig nur für eine kurze Zeit angeheuerten Mannschaften nach den Vorschriften der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) mindestens eine private Krankenversicherung besitzen. Verantwortlich für die Sicherheit ihrer Mannschaften sind die Reeder. Die IMO mit Sitz in London ist eine UN-Unterorganisation. Ihre größten Beitragszahler sind Liberia und Panama.

Nicht nur die Wirtschaftskrise setzt der Schifffahrt zu: In den vergangenen Wochen haben die Piraten vor der Küste Somalias weltweit für Schlagzeilen gesorgt. Die modernen Seeräuber kapern Schiffe, wie am 18. November den saudi-arabischen Supertanker «Sirius Star», und fordern Lösegeld über mehrere Millionen Euro. Zuvor war der mit Panzern und schweren Waffen beladene ukrainische Frachter «Faina» in die Fänge der Piraten geraten und die Seeleute als Geiseln genommen worden. Die gefährlichsten Gewässer sind die Straße von Malakka, der Golf von Guinea, die Küste vor Tansania sowie der Golf von Aden. Vor der Ostküste Somalias wurden nach Angaben des International Maritime Bureau in diesem Jahr fast hundert Schiffe von

Fotos: Thierry Martin

Im Bauch des Schiffes: Die «Yasmine» transportiert mehrere hundert Container. Der Ladeprozess verläuft in Windeseile.



L'avance par la technologie [www.audi.lu](http://www.audi.lu)

- Autorisation Loesch Importeur
- Garage M. Loesch Luxembourg
- Garage M. Loesch Boulevard
- Garage Costermans Rollingen/Mersch
- Garage Mark Biwer Wädinger/Wiltz
- Garage Dermaith Junglinster
- Garage M. Loesch Esch/Albette
- Garage Roby Cruciani Dudelange

**Audi** valvelift system  
 S-tronic 12V  
**ESP offroad** 10000  
 quattro  
**Multi Media** adaptive light ESP TSM  
 Common Rail system  
 side assist  
 indicator



**Nouvelle Audi Q5. Technologies innovatrices et savoir-faire exceptionnel réunis.**  
 Désormais chez votre partenaire Audi.

Consommation moyenne de 6,7 à 8,5 l/100 km selon motorisation. Émissions de CO<sub>2</sub> de 175 à 190 g/km.





Piraten angegriffen, 39 von ihnen wurden entführt. Die EU hat eine Anti-Piraterie-Mission beschlossen. Sie soll am 8. Dezember unter dem Namen «Atalanta» beginnen. Derweil steigen die Versicherungskosten für die Ozeanriesen fortlaufend. Ein Ende der Entwicklung ist noch nicht abzusehen. Zudem ziehen viele Transportunternehmen der Route durch das Rote Meer inzwischen den Umweg um das Kap der guten Hoffnung vor – bei Mehrkosten von 50.000 Euro pro Tag. Von der Gefahr der Piraterie sind auch die unter luxemburgischer Flagge verkehrenden Schiffe bedroht. Die «Star Clipper», die kleine Schwester der «Royal Clipper», passierte unlängst ein Piratennest – begleitet von einem US-Kriegsschiff. «Unsere Baggerschiffe sind für die Piraten weniger interessant, da sie keine Güter transportieren und selten unterwegs sind», erklärt hingegen David Luthy von der in Steinfurt ansässigen Gruppe «Jan de Nul», die einen großen Teil ihrer Flotte vor Dubai im Einsatz hat. Dennoch sei er während seines Arbeitsaufenthalts in den Emiraten ständig in Kontakt mit den zuständigen Behörden gewesen, berichtet Luthy. «Wir sind uns der Gefahr bewusst.»

Ben Pauly kennt die Risiken auf hoher See. Der ehemalige Kapitän arbeitet für die Société Nationale du Contrôle Technique und ist für die Sicherheitsüberprüfung der Schiffe mit dem roten Löwen zuständig. Pauly koordiniert die Kontrollen mit Experten vor Ort. Der 52-Jährige aus Lu-

xemburg-Stadt mit norddeutschem Akzent hat nach seiner Seemannsausbildung in Bremen drei Jahrzehnte auf allen Weltmeeren verbracht, von 1985 bis 2004 war er Kapitän. «Gastanker, Fracht- und Forschungsschiffe, Fahrgastfähren – ich war mit Schiffen aller Art unterwegs», sagt Pauly. Nach wie vor sei die Schifffahrt nichts

für Zartbesaitete. «Wochenlang auf See zu sein, bedeutet Stress», sagt Pauly. «Bei Windstärke neun kann es einem schon mal mulmig werden.» Er betrachtet die Entwicklung der Seefahrt mit gemischten Gefühlen: Die Westeuropäer hätten es verschlafen, genügend gute Seeleute und Lotsen auszubilden. «Es mangelt an Nachwuchs», erklärt der Ex-Kapitän, «die Reeder suchen händeringend gute Leute.» Für Pauly sind die Tage auf See gezählt. «Es hat sich viel verändert», sagt er nachdenklich, «für Landgänge bleibt kaum Zeit. Die Besatzungen sind kleiner, die Schiffe aber größer als früher.» Der Beruf sei anspruchsvoll und vielfältig, betont Pauly. Die Ausbildung umfasst See- und Flaggenrecht, Elektrotechnik, Maschinenkunde und Mathematik.

«Vieles ist anders geworden, die Technik ist komplexer», bestätigt Michel Hoogewijs. «Statt mit Morsezeichen zu kommunizieren und mit Sextanten zu navigieren, schreiben wir E-Mails und steuern mit einem Computersystem, das für den Notfall gleich in doppelter Ausführung vorhanden ist.» Wie viele seiner Kollegen hat der Kommandant der «Pauline» die Marineschule in Antwerpen absolviert. Die Zeiten, in denen ein Seemann monatelang von zu Hause weg war und sehnsüchtige Briefe an seine Frau schrieb, seien endgültig vorbei, sagt der 50-Jährige. Er öffnet die Tür zu seiner Kapitänsunterkunft: Statt einer spartanischen Kajüte findet man eine komfortable kleine Wohnung vor: Wohnzimmer mit Flachbildschirm und gemütlichen Sesseln, nebenan das Schlafzimmer. Hoogewijs reicht seinen Gästen Drinks. Auf seinem Schreibtisch ist ein Laptop eingeschaltet. Er zeigt uns Fotos von der Schiffstaufe. «Einst war der Kapitän nach Gott der Mächtigste an Bord»,



«Die Westeuropäer haben es verschlafen, genügend gute Seeleute auszubilden.»

Ben Pauly, Ex-Kapitän

erzählt er wehmütig. Heute ist es der Computer. Auch seien die Kontakte zu anderen Seeleuten seltener geworden. «Ein Nachteil des Berufs ist die Isolation und die Ferne der Familie», klagt Hoogewijs. «Fünf Wochen nonstop auf dem Meer und dann fünf Wochen zu Hause. In einem Sportverein aktiv zu sein oder einen Kurs zu belegen, fällt daher schwer. Man wird schnell einsam.» An Bord hat er selbst genug zu tun, wenn die «Pauline» vor Anker liegt. Das bedeutet ständiges Organisieren: Die Abläufe müssen kontrolliert werden, Dienstpläne geschrieben und Absprachen mit den Offizieren getroffen werden. Für Landgänge ist kaum Zeit. Eines lässt sich Hoogewijs nicht nehmen: Regelmäßig geht er mit dem Chefindgenieur am Strand joggen.

In der Schiffskantine treffen sich die beiden Flamen zum Essen. Es werden osteuropäische Spezialitäten serviert. Auf der «Pauline» arbeiten vor allem Ukrainer. Während das Schwesterschiff «Yasmine» russisch dominiert ist, stammt das Gros von Hoogewijs Crew aus der Seefahrtsschule in Odessa. Nach dem Essen geht der Kapitän noch einmal über das Deck. Unterm Arm trägt er eine neue luxemburgische Flagge, die er aus dem Flaggenschrank auf der Kommandobrücke gezogen hat. «Alle paar Wochen müssen sie gewechselt werden», sagt er. Er zieht die neue Fahne auf. Der leichte Dauerregen von Zeebrügge prasselt auf das weite, offene Deck. Doch der rote Löwe weht in neuer Pracht. Hoogewijs begleitet seine Gäste durch das Labyrinth seines Schiffes. Am Ladekai verabschiedet er sich. Eine Pause ist fällig. Abends geht es zurück nach Killingholme. Die Nordsee wartet. Vielleicht auch die Einsamkeit.

Foto: Thierry Martin

**Früher war der Kapitän nach Gott der Mächtigste. Heute ist es der Bordcomputer.**

Les atouts de votre Sony Center du Luxembourg sont exceptionnels : location de projecteurs, caméras etc. SAV IT (réseau, PC, Note-Book, Internet,...) SAV (Audio-visu el grand-public et PRO). Services copies S8 etc. sur DVD. La conception et installation d'antennes satéllites.

**Sony Center Luxembourg**  
22, rue Christophe Plantin, ZI Gasperich, L-2339 Luxembourg - Tél 48 16 60  
Ouvert : du lundi au vendredi de 9h à 19h sans interruption et le samedi de 9h à 18h.  
[www.sonycenter.lu](http://www.sonycenter.lu)

**Sony Center**  
Le meilleur de Sony.

Pas que des bulles  
Luxembourg a un Sony Center complètement neuf.

Editeur responsable Christian Hauser.  
Sony Center sont des magasins indépendants et ne font pas partie de Sony Belgium.  
Sony est une marque déposée de Sony Corporation, Japon.