

# Positionen:

Ein begleitendes Magazin zur Emission des Nordcapital Offshore Fonds 4

## Das schwarze Gold

Erdöl, unser wichtigster Energieträger – die größten Reserven warten unter dem Meer

## Minus 3.000 m

Der Anstieg der Nachfrage nach Energie löst immer neue Tiefenrekorde aus – wir schauen nach unten

## Wunderwelt Technik

Die Formel 1 der Schifffahrt wird von Hitech bestimmt – Rolls-Royce gewährt uns Einblick

# Offshore – on duty

Über 40 Jahre unterwegs – Positionen: im Gespräch mit einem der Pioniere der Offshore-Schifffahrt

Überdurchschnittlich  
sind das Ergebnis  
außergewöhnliche  
Leistungen.

# ittliche Erfolge

nis

cher



**Keine** sportliche Aussage allein, sondern vielmehr eine Feststellung, die für unsere Gesellschaft und ihre Fortentwicklung in besonderem Maße gilt. Wer etwas verdienen will, sollte es verdient haben, wer mehr verdienen will, wird mehr leisten müssen. Eine ganz und gar nicht selbstverständliche Behauptung in diesem krisengeschüttelten Jahr 2009.

**Hier** entführen wir Sie in eine Welt, die durch außergewöhnliche Leistungen ein Mehr an Erfolg bringt. Für die Leistungsträger, von denen die Rede sein wird, ebenso wie für die, die in die Chancen dieser Welt investieren.

**Es** ist eine Welt voller Herausforderungen, in der die Wellen höherschlagen als üblich und in der es um ein hohes Gut geht – um das der Sicherung und Bereitstellung unserer Energiereserven.

**Offshore**, häufig fernab der Küsten unter dem Meeresboden, liegen nach wie vor riesige Energievorkommen, die entdeckt, erschlossen und gefördert werden müssen. Über Öl- und Gasplattformen, die in immer größere Tiefen vordringen und sich immer weiter entfernen von "einfachen Verhältnissen".

**Ihre** Versorgung mit Material und allem Lebensnotwendigen wird von sogenannten Platform Supply Vessels (Plattformversorgungsschiffen) sichergestellt, Hitech-Schiffe mit modernster Technik und einer entsprechend hohen Entlohnung in einem attraktiven Marktumfeld, die an Investoren überdurchschnittlich hohe jährliche Auszahlungen ermöglicht.

9 %  
p.a.



**DAS SCHWARZE GOLD** – in 20 Jahren wird noch mehr Rohöl als heute gefördert werden – sagen die Experten der International Energy Agency (IEA). Eine Position in POSITIONEN: lesen Sie ab Seite

6

## Inhalt

**Hinweis:** Die Ausführungen dieses Magazins beruhen auf eigenen Recherchen und externen Quellen. Sie wurden nach bestem Wissen und Gewissen mit Sorgfalt erstellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben und Darstellungen wird keine Haftung übernommen.

Es handelt sich um eine unverbindliche Zusatzinformation, die nicht vollständig ist. Maßgeblich ist ausschließlich der gültige Verkaufsprospekt, dem Sie alle wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Einzelheiten entnehmen können.

Der veröffentlichte Verkaufsprospekt wird sowohl bei Nordcapital Emissionshaus als auch zum Download unter [www.nordcapital.com](http://www.nordcapital.com) bereitgehalten.

© Nordcapital, März 2009

18

**CAPT. THOMSEN +++ BITTE MELDEN** – er ist einer der Pioniere der Offshore-Schifffahrt, seit über 40 Jahren "on duty" und immer noch kein bisschen leise – er hat viel zu sagen in unserem Gespräch





**MINUS 3.000 M** – neue Energiereserven werden zunehmend unter den Meeresböden entdeckt und gefördert. Dabei stoßen die Energieunternehmen in immer größere Tiefen vor – Hintergründe ab Seite

**10**



**WUNDERWELT TECHNIK** – die "Formel 1" der Schifffahrt, "Designed by Rolls-Royce": Werfen Sie einen Blick hinter die Bordwände und entdecken Sie mit uns einige bemerkenswerte Details. Ab Seite

**14**

ERLEBEN SIE DIE WELT DER OFFSHORE-SCHIFFFAHRT IM INTERNET UNTER [WWW.NORDCAPITAL.COM/OFFSHORE](http://WWW.NORDCAPITAL.COM/OFFSHORE)

**HIER SEHEN SIE MEER** – die Welt der Offshore-Schifffahrt zeigen wir Ihnen in bewegten Bildern auf einer eigens eingerichteten Seite im Internet – hier gehen Sie online

**22**



**HIER ERFAHREN SIE MEHR** – mit einem erfahrenen Partner profitieren Investoren im dynamischen Wachstumsmarkt der Offshore-Schifffahrt – wir freuen uns auf Ihre Beteiligung

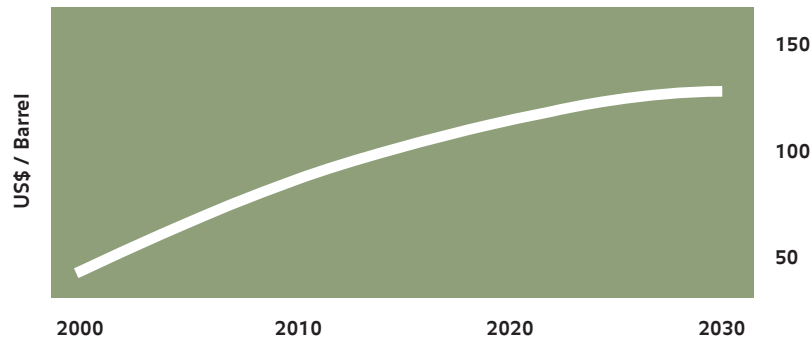
**23**



# Das schwarze Gold

Erdöl: "Das schwarze Gold" wird wichtigster Energieträger bleiben. Die wachsende Nachfrage in China und Indien wird den Preis weiter steigen lassen – und ebenso die Kosten der Erschließung und Förderung, besonders unter dem Meer. In 20 Jahren wird sogar noch mehr Erdöl als heute gefördert werden – sagen die Experten der International Energy Agency.

Preisentwicklung Rohöl im Zeitraum 2000 bis 2030 (Prognose 2008 OECD)



Nobuo Tanaka beschäftigt 190 Energieexperten und Statistiker aus 28 Ländern. Wenn der Chef der International Energy Agency (IEA) neue Fakten zur Lage und Zukunft der globalen Energieversorgung veröffentlicht, dann hören nicht nur die Verantwortlichen aus den Regierungen der Mitgliedstaaten aufmerksam zu. Dann hält die halbe Welt den Atem an. Denn die Analysen der IEA gelten als die am genauesten recherchierten und in jeder Hinsicht neutral.

An Tanakas Zahlen entzündeten sich nicht nur politische Ideen, sondern auch geschäftliche. Und so sehen sie aus: Bis zum Jahr 2030 wird sich der Energiebedarf der Menschen auf dieser Erde um 45 Prozent erhöhen, so die aktuelle Prognose der IEA im November 2008. Das wären durchschnittlich 1,6 Prozent im Jahr. Zum einen liegt das daran, dass die Weltbevölkerung weiter um schätzungsweise ein



Dafür braucht man Energie. Viel Energie. So viel, dass auch immer mehr Wasser-, Wind- und Solarkraftanlagen dafür nicht reichen werden. Vom Boom in Asien werden nach den Analysen der IEA neben dem Energieträger Kohle vor allem Erdöl und Gas profitieren, die im Jahr 2030 noch über die Hälfte des Primärenergiebedarfs der Welt decken werden. Das geht aus dem World Energy Outlook 2008 der International Energy Agency hervor. Gerade Erdöl ist für viele Lebens- und Wirtschaftsbereiche ein unentbehrlicher Rohstoff.

## Erdöl und Gas werden auch 2030 noch mehr als die Hälfte unseres Energiebedarfs decken.

Prozent jährlich wachsen wird. Und vor allem daran, dass die meisten Menschen in den Schwellen- und Entwicklungsländern heute noch einen Bruchteil jener Energie verbrauchen, die wir uns im Westen wie selbstverständlich leisten. Das wird nicht so bleiben. Vor allem die trotz Krise noch immer wachsenden Volkswirtschaften Chinas und Indiens werden einem Großteil ihrer Menschen in Zukunft weit mehr zu bieten haben als heute: mehr Mobilität, mehr Konsum, mehr Infrastruktur, bessere Lebensbedingungen.

Auf Dieselkraftstoff für den Betrieb von mittleren bis schweren Nutzfahrzeugen wird die Wirtschaft auch in den kommenden Jahrzehnten nicht verzichten können. Benzin bleibt auf lange Sicht das wichtigste Antriebsmittel für Autos – und auch die zunehmend nachgefragte Alternative Flüssiggas (LPG) ist ein Erdölprodukt. Ohne Kerosin hebt kein Passagierflugzeug ab. Schmiermittel sind essenziell für den Betrieb fast aller Maschinen und Motoren. Und nicht zuletzt fließen zehn Prozent allen Erdöls in die che-

mische Industrie – zur Produktion von Kunststoffen und Kunstfasern, Lösungsmitteln, Farben, Wachsen und Medikamenten.

Zur Förderung des Erdöls müssen immer größere Anstrengungen unternommen werden, und es wird immer teurer. Bei nicht nachwachsenden Rohstoffen greift das Gesetz von Angebot und Nachfrage besonders radikal.

Verbunden mit einer echten Verknappung des Rohstoffs wird der aktuell vergleichsweise niedrige Ölpreis auf längere Sicht nicht zu halten sein. Die IEA geht davon aus, dass der Ölpreis zwischen 2008 und 2015 bei durchschnittlich über 100 US-Dollar/Barrel liegen wird. Für das Jahr 2030 hält die IEA sogar einen Ölpreis von 200 Dollar für realistisch.

### Neue Quellen unter dem Meer, hohe Investitionen

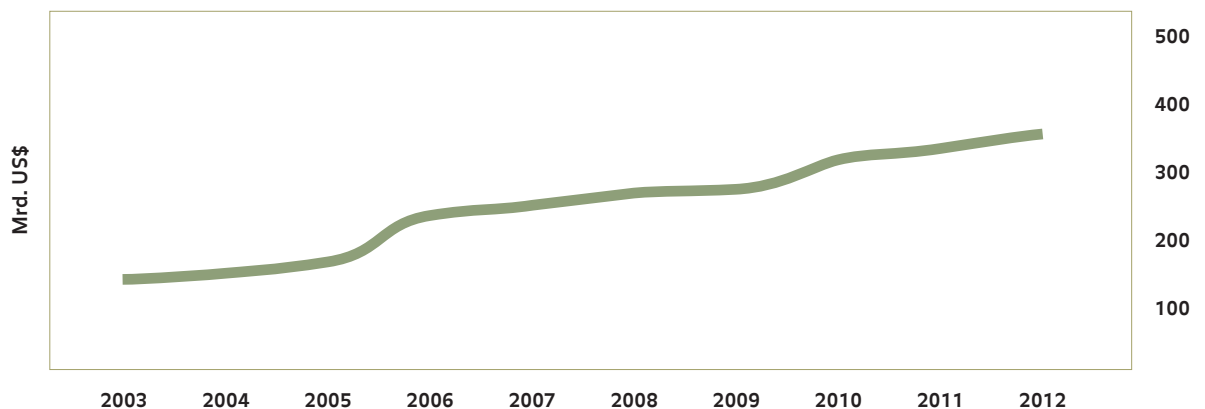
Auf der Suche nach neuen Quellen und ihren Entwicklungsmöglichkeiten investieren Ölgesellschaften und Staaten bereits gigantische Summen. Mit steigenden Ölpreisen wächst die Bereitschaft, sich unter Einsatz hoher Investitionssummen speziell im Bereich der Offshore-Exploration und -Förderung zu engagieren, denn eines steht heute bereits fest:

Der Trend zur Erdölförderung unter dem Meeresboden wird sich weiter verfestigen. Bereits in den vergangenen fünf Jahren haben sich die Aufwendungen bei den Offshore-Aktivitäten verdoppelt. Investoren, die sich an den Schauplätzen zur Sicherung und Bereitstellung unserer Energiereserven beteiligen, bieten sich beste Perspektiven auf langfristig hohe Erträge.

## Stark wachsende Offshore-Investitionen bieten neue Chancen.

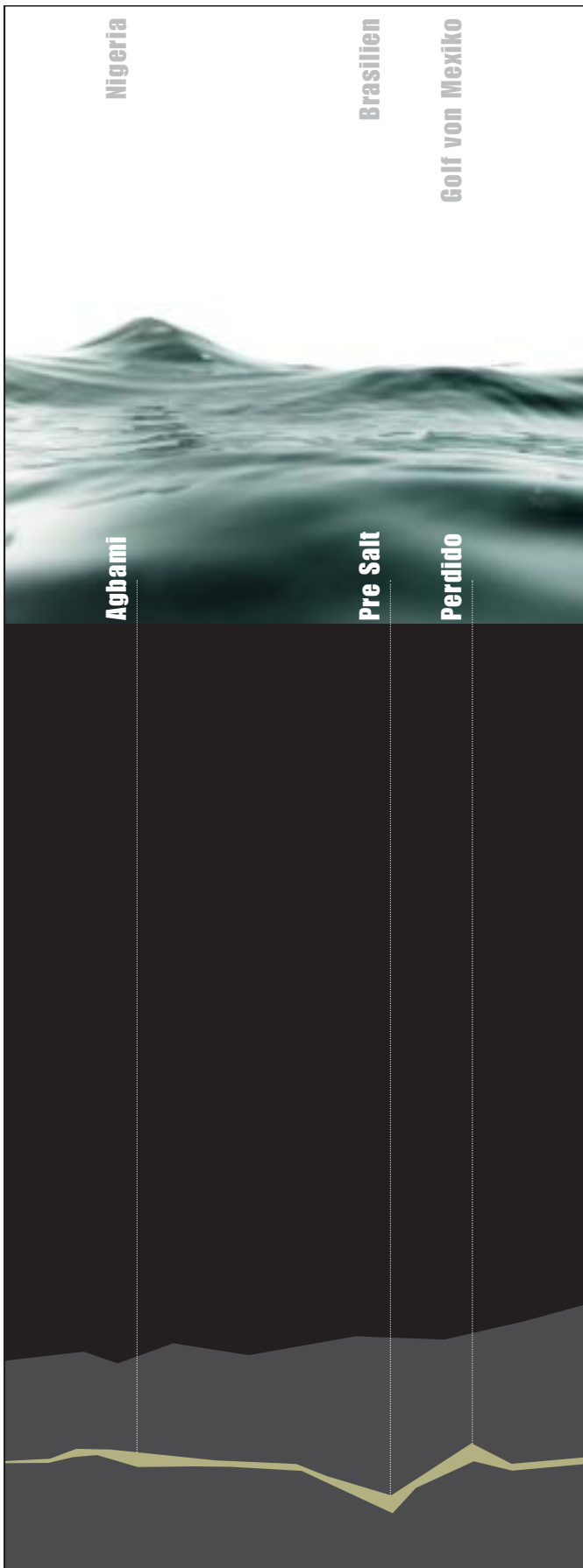
Die Erschließung des Erdöls befindet sich derzeit auf einem Scheitelpunkt: Eine Vielzahl der heute genutzten Quellen geht langsam zur Neige – insgesamt wird sich die geförderte Ölmenge auf den aktuell produzierenden Feldern bis 2030 vermutlich mehr als halbieren.

Offshore-Investitionen im Zeitraum 2003 bis 2008, Prognose bis 2012 (Lorentzen & Stemoco, MWF)





**Moderne Offshore-Erdölförderung. Immer weiter entfernt von den Küsten.  
Und immer tiefer unter dem Meeresboden.**



Das ist die Tiefe: Hieß es gestern noch "höher, schneller, weiter", lässt sich die Suche nach neuen Energievorkommen heute eher mit den Begriffen "tiefer, aufwendiger, schwieriger" umschreiben. Die unendlichen Weiten der Meere bilden zunehmend den Aktionsrahmen im immerwährenden Wettbewerb um "mehr Energie für die Welt".

In einer Wassertiefe von bis zu 3.000 Metern – vor den Küsten Brasiliens und Nigerias sowie im Golf von Mexiko – wurden Erdöllagerstätten entdeckt und erschlossen, die sich bis zu 4.700 Meter unterhalb des Meeresbodens befinden.

# minus



Energiereserven kennen nur eine Richtung: nach unten. Einerseits verknappen die Vorkommen bei gleichzeitigem Anstieg der weltweiten Nachfrage – andererseits liegen die Ressourcen tief in der Erde verborgen, und zunehmend werden sie unter den Meeresböden entdeckt und gefördert. Immer weiter draußen. Zu erschließen nur mit anspruchsvollster Technik. Unter Einsatz einer hochmodernen, infrastrukturellen Peripherie, die auf die besonderen Bedingungen an den Schauplätzen zugeschnitten ist – dabei spielen "ganz besondere Schiffe" eine zunehmend tragende Rolle: Offshore-Plattformversorger und Ankerziehschlepper.

# 3.000 m

**L**uiz Inácio Lula da Silva hat einen Traum. Darin sieht der brasilianische Präsident vielleicht dies: sauberes Trinkwasser für die 190 Millionen Einwohner seines Landes, gute Schulen für alle Kinder, genügend Krankenhäuser und Ärzte, keine Slums mehr an den Rändern der Megastädte. Präsident Lula träumt von einem Brasilien,

das als Erdöl exportierendes Land schon bald den heutigen Stellenwert von Saudi-Arabien besitzen könnte – womit er in der Lage wäre, langfristig viele soziale, ökonomische und ökologische Probleme zu lösen. Und es spricht einiges dafür, dass sein Traum in nicht allzu ferner Zukunft in Erfüllung geht.

**minus 3.000 m**

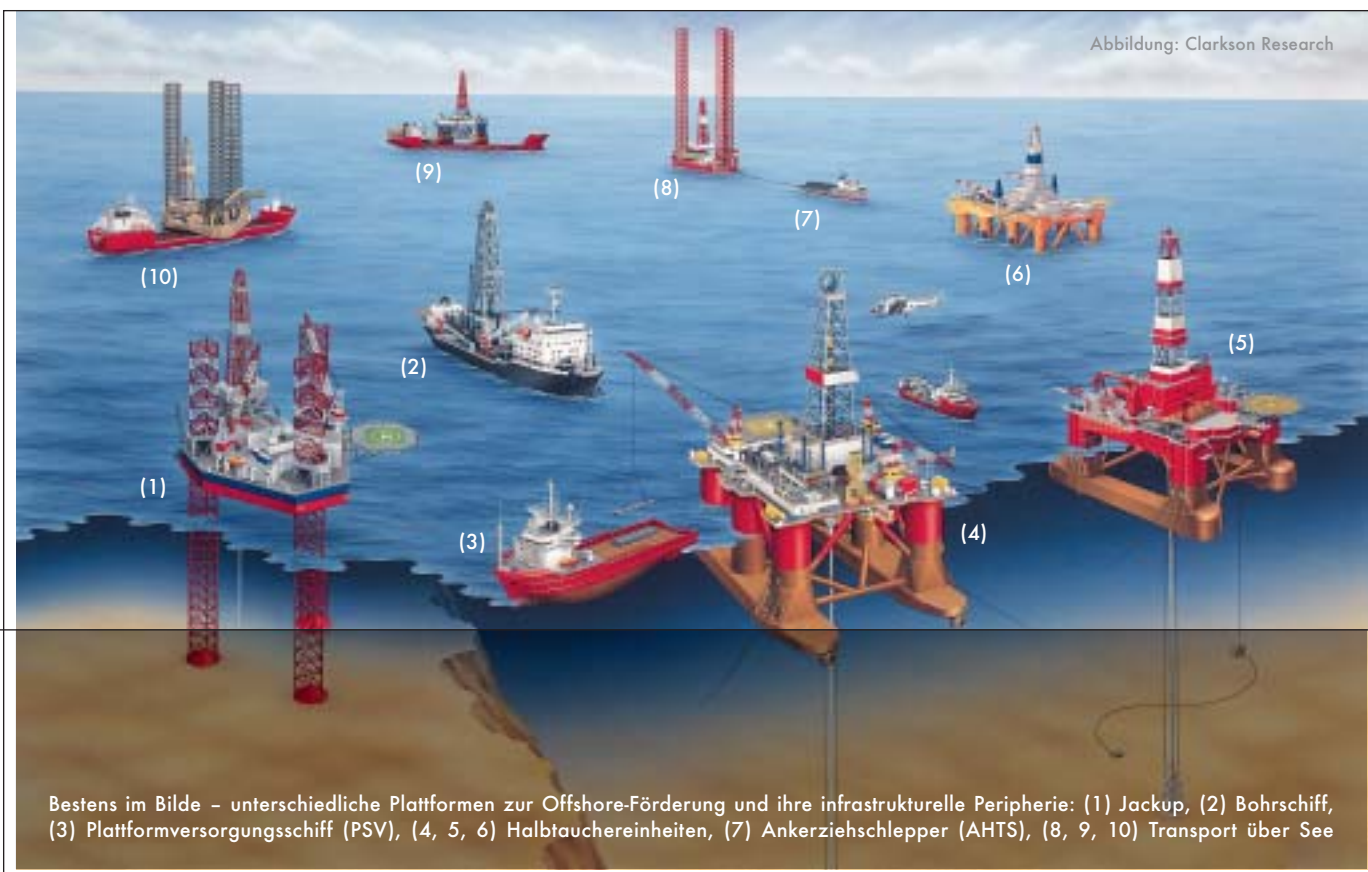


Die Schlüssel dazu tragen wohlklingende Namen: Tupi, Jupiter, Carioca, Caramba – Ölfelder, die in der jüngsten Vergangenheit rund 200 Kilometer vor den Küsten von Rio de Janeiro und Santos entdeckt wurden. Es handelt sich um die spektakulärsten Funde der vergangenen Jahrzehnte – und vermutlich die größten Vorkommen der Welt.

Wie viel Erdöl und Erdgas dort in der Tiefsee schlummert, kann derzeit noch niemand exakt beziffern. Im brasilianischen Energieministerium geht man jedoch mittlerweile von insgesamt 50 bis 150 Milliarden Barrel aus. Zum Vergleich: Die weltweiten Ölreserven werden auf 600 Milliarden Barrel geschätzt. Und der staatliche Ölkonzern Petrobras verfügt bereits heute über rund zwölf Milliarden Barrel an nachgewiesenen Reserven.

Petrobras gilt als weltweit führend bei der Förderung und Erschließung von Offshore-Öl und -Gas. Dabei stoßen die Brasilianer in bislang nicht gekannte Tiefen vor: Das Tupi-Feld liegt in 3.000 Meter tiefem Wasser – und unter einer 3.000 bis 5.000 Meter dicken Salzschieht. Unter solchen Bedingungen gestalten sich Bohrungen extrem anspruchsvoll – in technischer wie in finanzieller Hinsicht.

An den weltweit größten Schauplätzen der Offshore-Förderung von Primärenergieträgern herrscht dichter (Schiffs-)Verkehr. Jede einzelne Bohrplattform im offenen Meer beansprucht eine Versorgungsinfrastruktur, die im Wesentlichen durch Spezialschiffe dargestellt wird. Inzwischen baut sich ein Lieferstau an neuen, leistungsfähigen Offshore-Schiffen auf, denn mit jedem neu entdeckten Feld – häufig in Tiefseesegmenen, wie etwa denen des brasilianischen "Tupi-Feldes" – wachsen die Ansprüche an die Leistungsfähigkeit und die technischen Standards, mit denen die Schiffe und ihre Besatzungen den immer größer werdenden Herausforderungen begegnen.



Allein die Investitionskosten für die Erschließung von Tupi dürften sich auf 50 bis 100 Milliarden Dollar belaufen. Doch die Arbeiten gehen zügig voran: Noch in diesem Jahr soll die Testförderung beginnen. Bis 2017 will Petrobras elf neue Förderplattformen installieren.

Nicht nur der brasilianische Staatskonzern ist in der Region aktiv – fast alle großen internationalen Ölgesellschaften beteiligen sich inzwischen an der Suche und Erschließung. Anders wären die notwendigen rund 500 Bohrungen vor der Küste Brasiliens wohl auch kaum zu bewältigen.

Die Offshore-Industrie boomt allerdings nicht nur im Südatlantik, sondern in vielen Regionen der Welt. Zwischen 2003 und 2007 haben sich die weltweiten Ausgaben für Offshore-Aktivitäten nahezu verdoppelt.

Dabei steigt der Anteil der Mittel, die in Tiefseebohrungen investiert werden, permanent. Schwerpunkte dieser Aktivitäten sind neben Brasilien vor allem Angola und Nigeria, Indonesien sowie das Mississippi-River-Delta im Golf von Mexiko in den USA sowie die Nordsee.

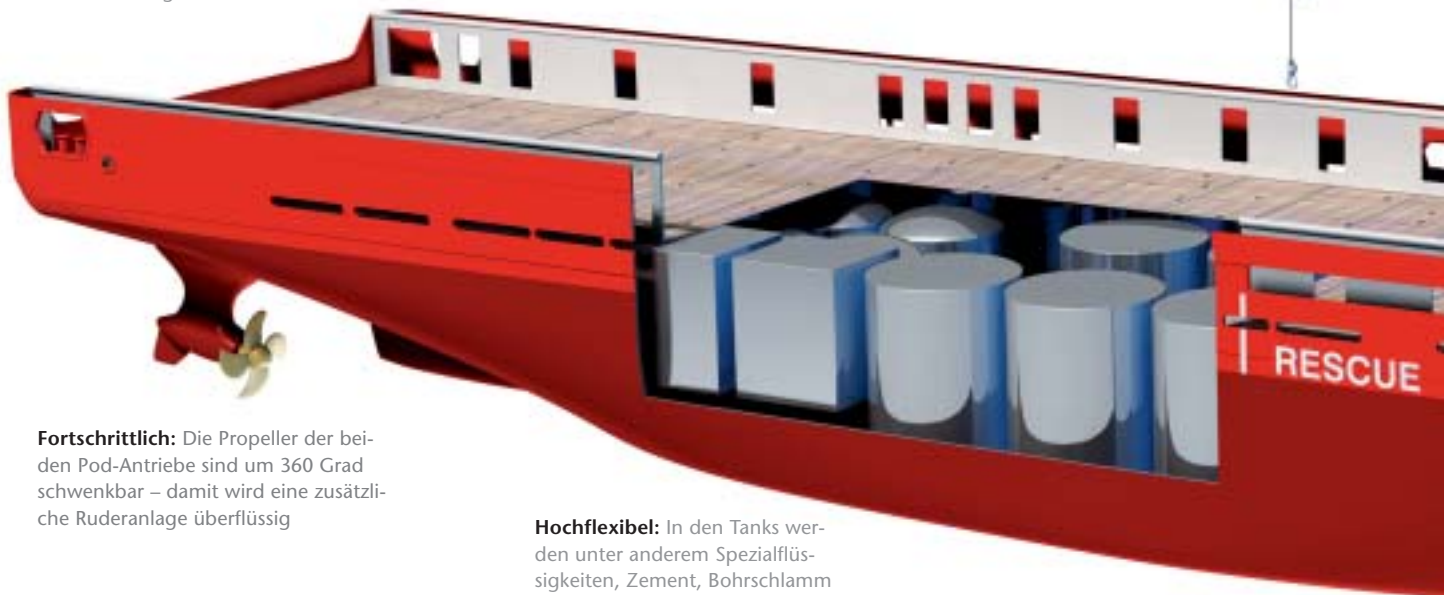
Auf der Suche nach Öl und Gas in großer Tiefe sind Bohrungen mit herkömmlichen, fest auf dem Meeresboden installierten Hubinseln (Jackups) nicht mehr möglich. Zum Einsatz kommen hier Bohrschiffe oder die ebenfalls sehr mobilen sogenannten Halbtancher. Diese Bohrinseln werden, damit sie vor Wind und Wellen geschützt sind, teilweise abgetaucht. Sie sind entweder mit Ketten im Meeresboden verankert oder werden wie Bohrschiffe dynamisch positioniert. Zur Ölförderung in Meerestiefen von bis zu 500 Metern können Plattformen noch fest auf dem Meeresboden stehen. Geht es tiefer hinunter, werden auch hier schiffs- oder bojenartige Lösungen verwendet.

Doch egal ob stehend oder schwimmend, fest verankert oder dynamisch positionierbar – die immer aufwendigere Such- und Fördertechnik auf hoher See muss ständig versorgt werden. Und dabei sind immer größere Entfernungen zurückzulegen. Das heißt: Der Bedarf an Spezialfahrzeugen, die diese Einsatzfelder bedienen, wird in den kommenden Jahren und Jahrzehnten stark wachsen. Allen voran werden Plattform Supply Vessels (PSV) und Anchor Handler (AHTS) benötigt, die den immer höheren Anforderungen und weiteren Entfernungen gewachsen sind.

## WUNDERWELT TECHNIK DESIGNED BY ROLLS-ROYCE MADE IN NORWAY

**Überdurchschnittlich:** Auf einer Decksfläche von über 1.000 m<sup>2</sup> finden verschiedenste Transportgüter für die Öl- und Förderplattformen die benötigte Stellfläche

**Unabhängig:** Mit zwei bordeigenen Deckskranen können Teile von bis zu drei Tonnen Gewicht sicher verladen werden



**Fortschrittlich:** Die Propeller der beiden Pod-Antriebe sind um 360 Grad schwenkbar – damit wird eine zusätzliche Ruderanlage überflüssig

**Hochflexibel:** In den Tanks werden unter anderem Spezialflüssigkeiten, Zement, Bohrschlamm und Salzlake transportiert – eigene Pump- und Tankwaschsysteme optimieren den Be- und Entladungsprozess

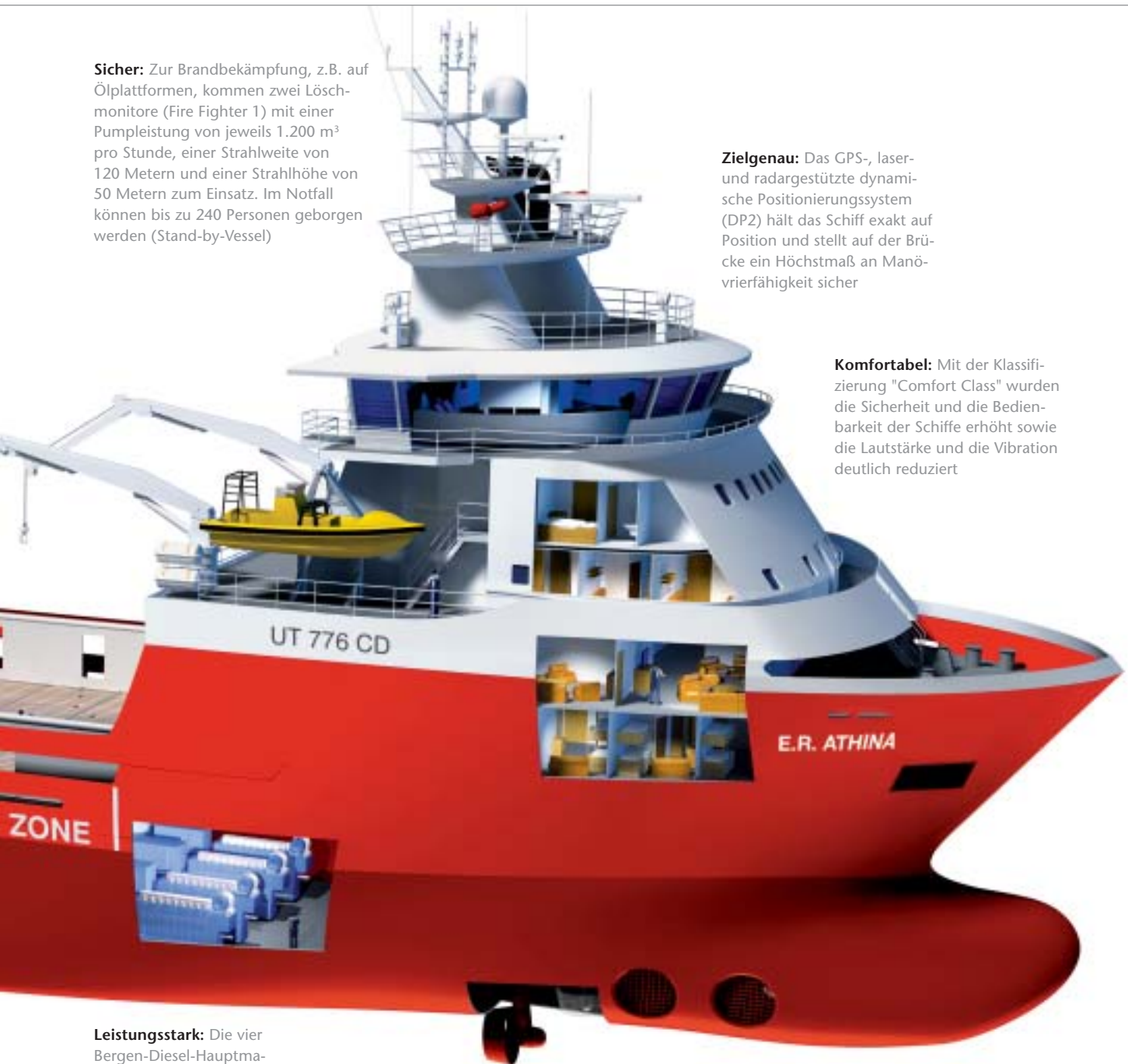
**Umweltfreundlich:** Die Schiffe erfüllen mit Sicherheitsmerkmalen, wie z.B. Doppelböden sowie besonders niedrigen Emissionswerten, bereits die hohen Anforderungen der neuen "Clean-Design-Klassifizierung". Zudem können die Schiffe auch zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen eingesetzt werden (Oil Recovery)

“E.R. ATHINA” UND “E.R. GEORGINA” SIND PLATFORM SUPPLY VESSELS (PSV), WIE MAN SIE IM MOMENT BESSER NICHT BAUEN KANN. MEHR LADUNG, MEHR LEISTUNG, NOCH EXAKTERES POSITIONIEREN. SICHERER UND SAUBERER. DIE PSV, “DESIGNED BY ROLLS-ROYCE”, SIND DIE IDEALEN VERSORGER UND PROBLEMLÖSER FÜR DIE OFFSHORE-INDUSTRIE IN ALLEN REGIONEN DER WELT

**Sicher:** Zur Brandbekämpfung, z.B. auf Ölplattformen, kommen zwei Löschmonitore (Fire Fighter 1) mit einer Pumpleistung von jeweils 1.200 m<sup>3</sup> pro Stunde, einer Strahlweite von 120 Metern und einer Strahlhöhe von 50 Metern zum Einsatz. Im Notfall können bis zu 240 Personen geborgen werden (Stand-by-Vessel)

**Zielgenau:** Das GPS-, laser- und radargestützte dynamische Positionierungssystem (DP2) hält das Schiff exakt auf Position und stellt auf der Brücke ein Höchstmaß an Manövrierfähigkeit sicher

**Komfortabel:** Mit der Klassifizierung "Comfort Class" wurden die Sicherheit und die Bedienbarkeit der Schiffe erhöht sowie die Lautstärke und die Vibration deutlich reduziert



**Leistungsstark:** Die vier Bergen-Diesel-Hauptmaschinen liefern über Generatoren bis zu 8.280 kW elektrischer Energie für den Antrieb

**Wendig:** Exakte Manöver werden optimal über die beiden Bugstrahlruder mit je 883 kW Leistung gefahren, die von einem versenkbaren, um 360 Grad schwenkbaren Azimuth-Thruster ergänzt werden



WUNDERWELT TECHNIK  
DESIGNED BY ROLLS-ROYCE  
MADE IN NORWAY



**Leszek Komarzynski** hat die Ruhe weg. Das muss er als Chief Engineer auf einem Platform Supply Vessel (PSV) auch. Mit der "E.R. Kristiansand" von der Hamburgischen Reederei E.R. Offshore GmbH & Cie. KG versorgt er die Ölplattform "Amethyst" in der rauen See vor Englands Ostküste. Täglich. "Hier geht es nicht so sehr um Geschwindigkeit, sondern um das optimale Timing", erklärt Komarzynski. "Es gibt keinen vordefinierten Zeitplan. So sind wir ständig auf Stand-by."

**Offshore-Versorgung** heißt, alles zum richtigen Zeitpunkt bereitstellen zu können, und zwar rund um die Uhr. Bohrgestänge, Werkzeuge, Ersatzteile, Schmiermittel, Bohrflüssigkeiten, Zement, Treibstoffe, Methanol und andere Chemikalien. Außerdem Lebensmittel aller Art. Der 24-Stunden-Betrieb auf den Fördereinheiten ist zu fast 100 Prozent von den PSV abhängig. Auch im Notfall – dann wird der Versorger zum Rettungs- und Feuerweherschiff. "Das kann ich natürlich mit 08/15-Seeleuten nicht machen", so Komarzynski, "da brauche ich eine top-motivierte und -ausgebildete Mannschaft."

Auch auf die Technik muss sich der Chief absolut verlassen können. "Schließlich fahren wir komplizierte Manöver in unmittelbarer Nähe der Bohrinseln oder anderer Schiffe", sagt er. Dabei hilft ihm ein dynamisches Positionierungssystem. Seine "E.R. Kristiansand" wurde 2006 in Dienst gestellt und ist damit ein hochmodernes PSV. Um den wachsenden Ansprüchen der Kunden zu genügen, werden PSV nicht nur technologisch immer ausgefeilter, sondern auch größer.

**Das MS "E.R. Athina" und das MS "E.R. Georgina"** – die beiden neuesten Schiffe der Reederei E.R. Offshore – sind "state-of-the-art" auf dem Gebiet der Versorgungsschiffe. Alle Komponenten ihrer dynamischen Positionierungssysteme sind doppelt ausgelegt, funktionieren somit auch dann zuverlässig, wenn ein Teil des Systems ausfallen sollte.

Ein intelligentes System zum Be- und Entladen der Tanks macht diese PSV vom Typ UT 776 CD besonders flexibel. Durch ein doppeltes Leitungssystem ist die gleichzeitige Be- und Entladung mit jeweils zwei unterschiedlichen Ladungsarten möglich.

CD steht übrigens für "Clean Design". Diese Klassifikation spiegelt die in jüngster Zeit stark gestiegenen Umweltauflagen an Schiffsdesign und -ausstattung. Dazu gehören die doppelwandige Konstruktion genauso wie geringe Abgasemissionen und der umweltschonende Umgang mit Materialien und Stoffen jeder Art. Sicherheit ist ein weiteres Thema, das beim Design der "E.R. Athina" und der "E.R. Georgina" eine wichtige Rolle spielte. Das schlägt sich nieder in einem leistungsfähigen Feuerlöschsystem, in einem System zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen sowie in der Einsatzmöglichkeit als "Stand-by-Vessel" – die Schiffe können im Notfall jeweils bis zu 240 Personen aufnehmen.

**Für die hohe Qualität der PSV bürgt der Name Rolls-Royce Marine.** Schon vor 30 Jahren begann der weltweit aufgestellte Spezialist für Schiffsdesign und -ausstattung mit der Produktion maßgeschneiderter Offshore-Lösungen. Über 500 Schiffe, "Designed by Rolls-Royce", sind bereits vom Stapel gelaufen. "E.R. Athina" und "E.R. Georgina" werden bei STX Norway Offshore AS im norwegischen Brevik gebaut. Technische Meisterwerke, die den höchsten Anforderungen entsprechen.





**Menschen** gibt es, denen bringst du sofort Vertrauen entgegen, obgleich du ihnen zum ersten Mal in deinem Leben begegnest.

**Hans E. Thomsen, Kapitän.** Aber nicht irgendeiner, eher schon einer der Pioniere der Offshore-Schifffahrt, über die wir sprechen wollen. Seit über 40 Jahren „on duty“ auf einer Reihe verschiedener Spezialschiffe, vorrangig auf Anchor Handling Tug Supply Vessels (AHTS), auf gut deutsch: Ankerziehschleppern. Sie bilden gemeinsam mit den Plattformversorgern (PSV) die unentbehrliche infrastrukturelle Peripherie für Bohrplattformen auf hoher See. Ohne sie wäre Offshore-Förderung von Öl und Gas schlichtweg ein Ding der Unmöglichkeit.



**AHTS bringen Plattformen auf Position,** verholen sie von einer Förderstelle zur nächsten und verankern dabei präzise, eben haargenau dort, wo die Quellen weit unten vermutet werden oder bereits lokalisiert sind. Häufig hunderte oder tausende Meter unter dem Meeresspiegel, der seinem Namen selten Ehre macht und spiegelglatt ist, sondern im Gegenteil, auf dem die Wellen hochschlagen. Fernab, häufig hunderte Seemeilen entfernt vom sicheren Ufer.



**Schon mit wenig Phantasie** lässt sich vorstellen, dass Präzision das eigentliche Handwerkszeug ist, mit dem die Männer hier draußen zu Werke gehen. Erfahrene Crews, denen Wind und Wetter so wenig ausmachen wie ihren Schiffen, die dazu gebaut werden, den Naturgewalten zu trotzen. Mit einem Höchstmaß an Zuverlässigkeit, Sicherheit und permanenter Einsatzbereitschaft, denn „Offshore-Schifffahrt“, sagt Hans Thomsen, „kennt keine Ruhezeiten, dafür sind die Summen, die bei Verzögerungen von ein paar Tagen entstehen, einfach viel zu hoch“ – **da stehen dann gut und gerne etliche Millionen auf dem Spiel.**



**Thomsens Element** ist das Wasser, das war es von Anfang an: Geboren und aufgewachsen auf der dänischen Nordseeinsel Fanø, wo er später auf der Seefahrtschule das Offizierspatent erwirbt, nimmt er zunächst Fahrt auf als Matrose auf Tankern und Stückgut-schiffen, um schließlich im Jahr 1967 in den Offshore-Bereich zu wechseln, „eher zufällig“, wie er betont. Er erlebt die Anfänge, wird zum Steuermann eines von zwei „dieser merkwürdigen Schiffe“, mit denen sich die dänische Reederei Maersk frühzeitig im Offshore-Geschäft engagiert. Heute, 42 Jahre später, verfügt er – nach langen Jahren als Kapitän – über ein so ausgeprägtes Expertenwissen, dass er „auf die andere Seite wechselt, an den Schreibtisch der Hamburger E.R. Offshore“, um den Aufbau einer brandneuen Offshore-Flotte mit Wissen um den weltweiten Markt und seine Besonderheiten und mit jeder Menge operativer Erfahrung zu begleiten.

**Erinnerungen** – damit könnte Hans Thomsen Bücher füllen. „Da draußen gleicht kaum ein Tag einem anderen, jede Aufgabe ist speziell, es wird nie langweilig. Entscheidungen müssen mit viel Augenmaß auf die spezifische Situation und die jeweilige Aufgabe getroffen werden, ein bisschen Abenteuer ist dabei und immer ist auch ein Stück Pionierarbeit zu leisten“, stellt Thomsen fest. „Im Gegensatz zur normalen Handelsschifffahrt“, die er, ohne abschätzig zu klingen, „eher als Linienbusfahrt von Haltestelle zu Haltestelle“ ansieht.



Allein durch den technologischen Fortschritt, der sich mit Einzug der Hitech-Systeme in den letzten Jahrzehnten vollzogen hat, haben moderne Offshore-Schiffe in der Schifffahrt den Status einer Art **FORMEL 1** angenommen. Heute entwickeln renommierte Konstrukteure wie etwa **ROLLS-ROYCE MARINE** „state-of-the-art“-Lösungen: ganzheitliche automatisierte Systeme, in denen verschiedenste Komponenten zu einer operativen Einheit zusammengeführt sind. Sie werden höchsten Anforderungen – etwa im Hinblick auf eine optimale Manövrierfähigkeit und metergenaue Positionierung auch in stürmischer See – gerecht.

**„Meine größte Herausforderung“**, erinnert sich Thomsen, „war die Positionierung der Erdgasplattform ‘Troll’, eines mehr als 1-Millionen-Tonnen-Giganten mit einem Tiefgang von 240 Metern, einer Höhe von 400 Metern und Ausmaßen von mehr als zwei Fußballfeldern, die wir innerhalb eines Toleranzbereichs von plus/minus 15 Metern in der Nordsee absetzen mussten, **circa 45 Seemeilen westlich von Bergen**, fernab der Küste Norwegens. Dabei war unser Schiff das Führungsschiff, elf weitere Schiffe gehörten zur Flotte, mit einer Plattform von so gewaltigen Ausmaßen im Schlepp, dass sich ihr enormes Gewicht nach dem Absenken 30 Meter tief in den Meeresboden rampte.

Nicht auszudenken, wenn wir die Absetzstelle verfehlt oder den eng gesetzten Toleranzbereich von 15 Metern überschritten hätten. Tatsächlich waren es dann genau 70 Zentimeter (stolzer Blick), eine Präzision also, die ohne modernstes technisches Equipment nicht vorstellbar gewesen wäre. Heute liefert diese Station über Pipeline-Systeme, die umwelt-schonend unter dem Meeresboden verlaufen, eine erhebliche Menge Gas nach Deutschland.“

**„Wind und Wetter**, speziell während der Wintermonate in der Nordsee“, so Thomsen, „stellen eine immerwährende Herausforderung dar. Dann kommen die Tiefs wie Perlen auf einer Schnur, von West-Süd-West, und im Fens-

ter zwischen zwei Tiefs musst du dann schnell sein und alles erledigt haben, sonst ...“ – „Ja sonst? – „... gibt’s richtig Wasser an Deck (lacht) und du wirst zum Spielball der Gewalten, bei Windstärken von 9, 10, 11, da ist man dann besser fertig mit seiner Arbeit.“

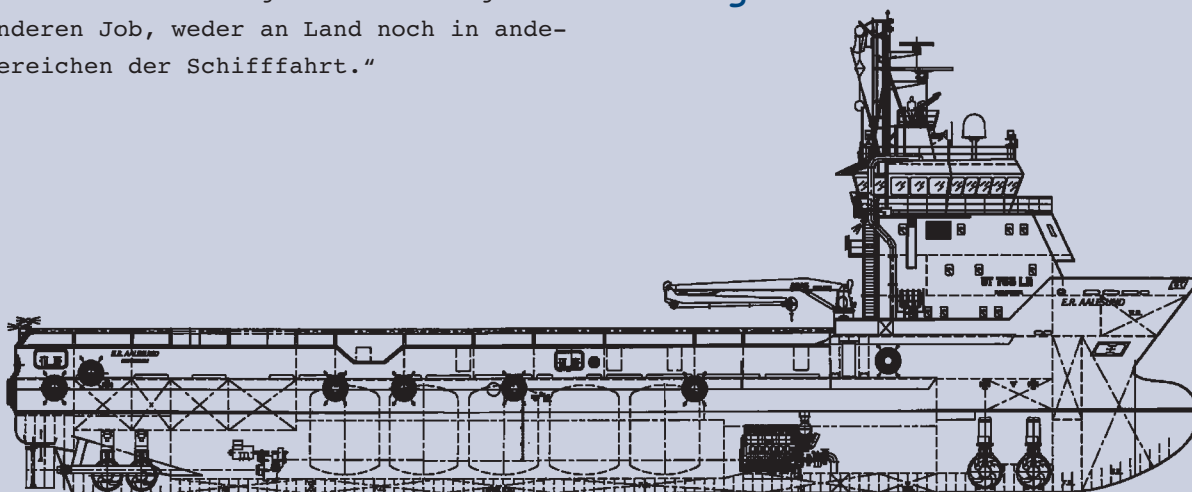
„Oder wartet auf den Sommer, da ist es dann ruhiger?“ – **Thomsen schmunzelt:** „Bei 600 bis 800 Tausend Dollar, die eine Plattform die Ölgesellschaften am Tag kostet, hätte keiner Verständnis für Wartezeiten. Und außerdem: Während der kurzen Zeiträume zwischen zwei Tiefs gehen die Tagesraten speziell für Ankerziehschlepper manchmal drastisch nach oben, dann brauchen sie uns ganz schnell, weil die Bedingungen gut sind und man arbeiten kann. **Dann verdienst du in kürzester Zeit richtig viel Geld.** Weil niemand allein auf den Preis schaut, bei den Summen, die auf dem Spiel stehen. Da draußen kriegst du die besten Schiffe mit den erfahrensten Crews nur, wenn der Preis stimmt, deshalb stimmt er für gute Schiffe eigentlich immer“. – „Das heißt also, selbst höchste Tagescharterraten sind dann nur ein lächerlicher Betrag gegen das, was die Gesellschaften verlieren würden, wenn die Arbeit nicht getan werden könnte?“ – „Genau so läuft das Geschäft.“





Das hört sich nach permanentem Zeitdruck an, nach Stress satt, nach Jagd auf Geld? „Nee, nee“, sagt Thomsen, **„an Bord steht Sicherheit über allem**, fürs Geld haben wir die Leute an Land. Die machen ihren Job gut und wir unseren. Hier draußen zählen andere Dinge: Du musst eine eingeschworene Gemeinschaft sein, ob Kapitän oder Decksmann, ob Offizier oder Koch, jeder muss sich auf den anderen verlassen können, sonst kriegst du Probleme. Hierarchien spielen eine absolut untergeordnete Rolle, jeder hört auf den anderen, speziell in schwierigen Situationen. **Da bin ich als Kapitän dann einfach nur Hans**, einer für alle, alle für einen, das bestimmt unser Zusammenspiel. Offshore ist eine Herausforderung, die du annehmen musst, für die du dich begeistern musst – das macht das Leben hier draußen aus, das kannst du nicht vergleichen mit irgendeinem anderen Job, weder an Land noch in anderen Bereichen der Schifffahrt.“

Zurück nach Dänemark: Hans Thomsen ist auch auf trockenem Boden schnell unterwegs, Fahrtrichtung Nord-Nord-West, zu Frau und Kindern für ein verlängertes Wochenende, bevor er in Kürze nach Korea aufbricht, um die Übernahme der ersten Anchor-Handler für E.R. Offshore zu begleiten. „Gelassenheit“, sagt er zum Abschied, „begleitet mich einfach überall, wo ich hinfahre, ob nun am Steuer eines Schiffes oder auf der Jagd“ – neben der Offshore-Fahrt sein zweites Hobby – „ob nun auf einer Auslieferungsfahrt mit einem brandneuen Hitech-Schiff oder auf der Heimreise zur Familie nach Dänemark. Meine Frau sagt: Wenn du irgendwann einmal Stress kriegen solltest, dann sterb' ich.“ – „Capt. Thomsen, wir danken Ihnen für das Gespräch, bis bald“ – denn: **Fortsetzung folgt.**



# HIER SEHEN SIE MEER

ERLEBEN SIE DIE WELT DER OFFSHORE-SCHIFFFAHRT IM INTERNET UNTER [WWW.NORDCAPITAL.COM/OFFSHORE](http://WWW.NORDCAPITAL.COM/OFFSHORE)



Mit dem Nordcapital Offshore Fonds 4 investieren Sie in zwei große PSV der neuesten Generation: Das MS "E.R. Athina" ist für drei Jahre fest verchartert, und das MS "E.R. Georgina" wird vorwiegend im lukrativen Spotmarkt eingesetzt. Dieses kombinierte Beschäftigungskonzept ermöglicht stabile Basiserträge mit gleichzeitiger Chance auf Mehrerlöse im lukrativen Offshore-Markt.

Prognostiziert werden hohe Auszahlungen von anfänglich **9 % p.a. und ein Gesamtmittelrückfluss von ca. 232 %**. Die Erträge aus der Beteiligung sind nach heutiger Rechtslage weitgehend steuerfrei.

Mit allen Einzelheiten, die sich aus einer Beteiligung am Nordcapital Offshore Fonds 4 ergeben, steht Ihnen unser Beraterteam gern zur Verfügung. Mit Wissen um den Markt und seine besonderen Chancen beantworten wir Ihre Fragen, unter der Durchwahl **040 / 3008 - 2127** erreichen Sie Ihren persönlichen Ansprechpartner: "Gern übersende ich Ihnen die vollständigen Zeichnungsunterlagen und freue mich auf Ihr Interesse an diesem Beteiligungsangebot."

**MARVIN VON PLATO**

# HIER ERFAHREN SIE MEHR

MIT EINEM ERFAHRENEN PARTNER PROFITIEREN INVESTOREN IM DYNAMISCHEN WACHSTUMSMARKT DER OFFSHORE-SCHIFFFAHRT



NORDCAPITAL  
Emissionshaus GmbH & Cie. KG

Hohe Bleichen 12  
20354 Hamburg  
Telefon: 040 / 3008 - 2100  
Telefax: 040 / 3008 - 2121  
E-Mail: [vertrieb@nordcapital.com](mailto:vertrieb@nordcapital.com)