



## Dear Readers, | *Liebe Leser und Leserinnen,*



Hauke Pane  
Chief Executive Officer

**ENG** Fridays for Future – somehow I get the feeling that, ever since the Swedish schoolgirl Greta Thunberg started tackling things, the world has finally begun to move in the right direction. Last Friday young and old people all around the globe took to city streets and even South Pacific island beaches, and demonstrated for a better environment, the creation of internationally binding climate goals, and thus nothing less than the salvation of Mother Earth. In Hamburg alone, about 70,000 people blocked the streets in a mass demonstration.

This gives rise to hope not only for humanity, but also for Hamburg's Alster Lake swans. These animals are facing increasing difficulties due to climatic changes, and they are at the heart of one of this edition's articles. Another article deals with the life and work of the British scientist Charles Darwin, and yet another one provides a whole lot of interesting information on the Hong Kong Convention. These are all subjects with a direct or indirect connection to the Fridays for Future demonstrations.

Even at this year's Officers' Seminar in Leer and Hamburg, we addressed the issue of sustainability and discussed how each of us can make a contribution.

We are particularly proud of a number of anniversaries celebrating ten years of service on board our company vessels. In the final section, two of these people tell us about their anniversary.

We hope you enjoy this green and colourful 2019 autumn issue.

Sincerely |  
Mit besten Grüßen,

**Hauke Pane**

**DEU** *Friday for future – irgendwie habe ich das Gefühl, seitdem die schwedische Schülerin Greta Thunberg es angepackt hat, bewegt sich die Menschheit endlich. Am vergangenen Freitag haben sich weltweit, Jung und Alt, zu Demonstrationen für eine bessere Umwelt, für die Schaffung international verbindlicher Klimaziele und damit für die Rettung unserer Mutter Erde auf den Straßen der Städte und sogar an den Stränden der südpazifischen Inselwelten zusammengefunden. In Hamburg waren rund 70.000 Menschen zu einer Großdemonstration auf den Straßen unterwegs. Das gibt Hoffnung für die Menschheit und die Alsterschwäne, über die wir berichten und die auch zusehends mit den klimatischen Veränderungen zu kämpfen haben. Über das Leben und Schaffen des britischen Wissenschaftlers Charles Darwin finden Sie genauso Wissenswertes in dieser Ausgabe wie über die Hong Kong Convention – alles Themen, die einen direkten oder indirekten Zusammenhang zu den bewegenden Freitags-Demonstrationen herleiten. Anlässlich des diesjährigen Officers Seminars in Leer und in Hamburg haben wir das Thema Nachhaltigkeit aufgegriffen und herausgearbeitet, was ein jeder von uns tun kann.*

*Und besonders stolz sind wir über eine Reihe von zehnjährigen Dienstjubiläen an Bord unserer Reederei, hierzu berichten wir im Schlussteil und freuen uns zwei Jubilare zu Wort kommen zu lassen.*

*Viel Spaß bei dieser grün-bunten Herbstausgabe 2019.*



# The 2009 Hong Kong Convention

## Das Hongkong-Übereinkommen aus dem Jahr 2009

**ENG** In July 2019, Germany officially joined the 2009 Hong Kong International Convention for the recycling of ships. The objective of the convention is to establish safe and environmentally sound recycling procedures for ships without compromising safe and efficient ship operation.

About 95 % of a dismantled vessel can be recycled and reused. The remaining 5 % can be a mix of toxic waste, which, in the case of a ship built in the 1980s, might consist of carcinogenic chlorine compounds, asbestos, waste oil, mercury, arsenic, cadmium, and metallic paints.

13 states have so far joined the Hong Kong Convention. They represent 29.42 % of the world's trading tonnage. At least 15 states with at least 40 % must join for the convention to enter into force. On 20 November 2013, the European Parliament and the European Council issued a regulation on ship recycling. The purpose of this regulation is to facilitate the ratification of the Hong Kong Convention internationally.

Every ship calling at a European port or flying a European flag after 31 December 2020 must keep an Inventory of Hazardous Materials, which must be updated and checked every five years. This might contain the following substances (if present):

- **Asbestos**
- **Substances that damage the ozone layer**
- **Polychlorinated biphenyls (PCB)**

Carcinogenic chemical chlorine compounds; until the 1980s these were mainly used in transformers and electrical capacitors, in hydraulic systems as hydraulic fluids, and as plasticizers in paints, sealants, insulating materials, and plastics.

- **Perfluorooctanesulfonic acid (PFOS)**

PFOS was mainly used to impregnate materials against grease, oil, and water. It was (and is) also used in chrome plating, and can be found in older fire extinguishing foams. German companies worldwide stopped producing it in 2002.

- **Anti-fouling systems harmful to the environment according to the AFS-Convention**

- **Cadmium and cadmium compounds**

- **Hexavalent chromium**

Most chromium(VI) compounds are carcinogenic, mutagenic, and teratogenic (toxic to reproduction).

- **Mercury**

Mercury is used in fluorescent lamps, switches, and ballast level indicator systems.

A detailed recycling plan must be drawn up by the ship-breaking facility before a vessel can be recycled. This plan must comply with all provisions of the Hong Kong Convention and must be consistent with the ship-specific Inventory of Hazardous Materials, providing information on type and quantity of hazardous substances and waste.

It must also describe the environmentally correct storage, treatment, recycling, or disposal of the removed materials.

Another important part of the recycling plan is safety. Safe access to all areas of the ship must be ensured at all times; the necessary safety systems, such as fire-fighting equipment, must be specified. The

**DEU** Deutschland ist im Juli 2019 dem Hongkong-Übereinkommen aus dem Jahr 2009 für sicheres und sauberes Schiffsrecycling offiziell beigetreten. Das Übereinkommen hat das Ziel, ein umweltgerechtes und sicheres Recycling von Schiffen einzuführen, ohne den sicheren und effizienten Betrieb des Schiffes zu beeinträchtigen.

Ca. 95 % eines abgewrackten Schiffes können recycelt und wiederverwendet werden. Die übrigen 5 % können aus einer Mischung giftiger Abfälle bestehen, die z. B. bei einem in den 80iger Jahren gebauten Schiff zum größten Teil aus krebserregenden Chlorverbindungen, Asbest, Altöl, Quecksilber, Arsen, Cadmium und metallischen Farben bestehen kann.

Inzwischen sind 13 Staaten dem Hongkong-Übereinkommen beigetreten. Sie repräsentieren 29,42 % der Welthandelstonnage. Für ein Inkrafttreten werden wenigstens 15 Staaten mit mindestens 40 % benötigt. Bereits am 20. November 2013 haben das Europäische Parlament und der Europäische Rat eine Verordnung über das Recycling von Schiffen erlassen. Diese Verordnung verfolgt das Ziel, die internationale Ratifizierung des Hongkong-Übereinkommens zu erleichtern.

So muss jedes Schiff, das nach dem 31. Dezember 2020 einen europäischen Hafen anläuft oder eine europäische Flagge führt, ein sogenanntes Gefahrstoffinventar mitführen, das alle 5 Jahre aktualisiert und überprüft werden muss. Hier müssen zum Beispiel unter anderem zwingend folgende Stoffe aufgeführt werden, sofern sie verbaut sind:

- **Asbest**
- **Stoffe, die die Ozonschicht schädigen**
- **Polychlorierte Biphenyle (PCB)**

Krebsauslösende chemische Chlorverbindungen, die bis in die 1980er Jahre vor allem in Transformatoren, elektrischen Kondensatoren, in Hydraulikanlagen als Hydraulikflüssigkeit, sowie als Weichmacher in Lacken, Dichtungsmassen, Isoliermitteln und Kunststoffen verwendet wurde.

- **Perfluoroktansulfonsäure (PFOS)**

PFOS wurde hauptsächlich dazu verwendet, um Materialien fett-, öl- und wasserfest zu imprägnieren. Daneben wurde und wird es z. B. bei der Verchromung verwendet und es ist in älteren Feuerlöschschäumen zu finden. Seit 2002 wird es von deutschen Firmen weltweit nicht mehr hergestellt.

- **Umweltschädliche Bewuchsschutzsysteme entsprechend dem AFS-Übereinkommen**

- **Cadmium und Cadmiumverbindungen**

- **Sechswertiges Chrom**

Chrom (VI)-Verbindungen sind zumeist krebserzeugend, erbgutverändernd und fortpflanzungsgefährdend.

- **Quecksilber**

Quecksilber wird in fluoreszierenden Lampen, Schaltern und Ballastlevel-Systemen verwendet.

Bevor ein Schiff recycelt werden kann, muss ein detaillierter Recyclingplan durch die Abwrackeinrichtung erstellt werden. Dieser Plan muss wiederum alle Bestimmungen des Hongkong Übereinkommens erfüllen und muss im Einklang mit dem schiffsspezifischen Gefahrstoffinventar sein, so

plan must list all ports and ship-breaking yards designated to carry out dismantling operations on the ship, as well as the dismantling timeline.

Before ship recycling can begin, this plan must be reviewed and approved by the authorities. Another important element of the EU regulation is the monitoring and inspection of dismantling facilities. These must also comply with the provisions of the Hong Kong Convention. They must be authorised for carrying out ship recycling by the relevant competent authority, and their work must be carried out inside buildings.


The dismantling facilities are also required to implement procedures and technology to minimise health hazards for yard staff and residents in the vicinity of the facility. They must ensure that hazardous substances on board are handled and stored securely during the entire ship recycling process, preventing their release into the environment. This includes handling recycled waste on impermeable surfaces only.

Ship-breaking yards are required to document the type and quantity of all recycled products and waste. All incidents that occur, such as accidents, occupational diseases, and chronic conditions that affect the safety and health of workers and the environment, must be documented and, if required, reported to the authorities.

Although the RHL fleet does not fly European flags, and a large part of the fleet will probably not call at a European port in the next few years, it is nevertheless our aim to equip all ships with the Inventory of Hazardous Materials (as required by the EU Regulation) by 31 December 2020.

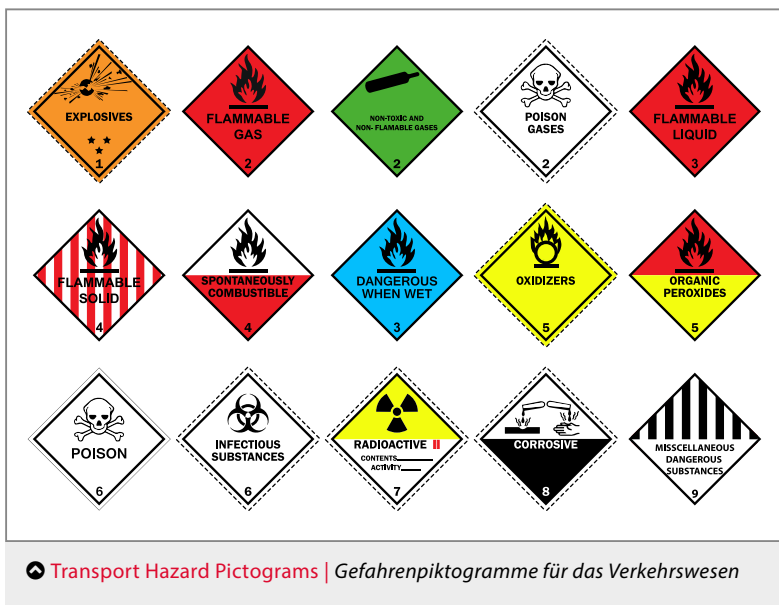
This project requires taking about 100 non-destructive samples on board of each of our ships. These samples must then be analysed in a certified laboratory ashore. The analyses are compiled in accordance with the Hong Kong Convention, and summarised as the Inventory of Hazardous Materials.

Because such a project requires specifically trained technicians and is expected to tie up considerable manpower over a short period of time, Hamburger Lloyd will be assisted by "AB Dr. A. Berg GmbH", who will be responsible for sampling, analysis, and the compilation of the inventory list. The first samples will be taken on board over the next few weeks.

-  Sources
- <https://www.thb.info/rubriken/single-view/news/deutschland-tritt-hong-kong-convention-bei.html>
  - Official Journal of the European Union of 10 Dec 2013 – L330
  - Wikipedia – explanations regarding the chemical compounds
  - A Guide to the Inventory of Hazardous Materials (IHM) January 2014 Lloyds Register

dass Informationen über Art und Menge der anfallenden Gefahrstoffe sowie der Abfälle aufgeführt werden.

Es muss auch dargelegt werden, wie die ausgebauten Materialien anschließend gelagert, behandelt, recycelt oder umweltgerecht entsorgt werden. Ein wichtiger Bereich des Recyclingplans umfasst die Sicherheit. Es muss permanent der sichere Zugang zu allen Bereichen des Schiffes gewährleistet sein und auch die notwendigen Sicherheitssysteme, wie zum Beispiel die Feuerlöscheinrichtungen, müssen beschrieben werden. Der Plan muss alle Häfen und Werften auführen, in denen Abwrackarbeiten an dem Schiff durchgeführt werden sollen, sowie den Zeitplan der Abwrackung. Dieser Plan muss durch die Behörden geprüft und genehmigt werden, bevor die Abwrackung beginnen kann.



Transport Hazard Pictograms | Gefahrenpiktogramme für das Verkehrswesen

Ein weiterer wichtiger Bestandteil der EU-Verordnung ist die Regulierung und Kontrolle der Abwrackeinrichtungen.

Auch die Abwrackeinrichtungen müssen die Bestimmungen des Hongkong-Übereinkommens befolgen. Sie müssen durch ihre zuständigen Behörden zur Ausübung des Schiffsrecyclings zugelassen sein und müssen ihre Arbeiten in baulichen Anlagen durchführen. Des Weiteren wird von den Abwrackeinrichtungen gefordert, dass sie Verfahren und Techniken anwenden, die die

Risiken für die Gesundheit der Werftmitarbeiter und Anrainer zur Einrichtung minimieren.

Der Betrieb muss sicherstellen, dass an Bord befindliche Gefahrstoffe während des gesamten Schiffsrecyclingprozesses gesichert sind und jegliche Freisetzung in die Umwelt verhindert wird. Dazu gehört auch, dass beim Recycling anfallende Abfälle ausschließlich auf undurchlässigen Böden gehandelt werden.

Die Werften sind verpflichtet, alle anfallenden Recyclingprodukte und Abfälle nach Art und Menge zu dokumentieren. Jegliche Vorfälle, wie Unfälle, berufsbedingte Krankheiten und chronische Leiden, die die Sicherheit und Gesundheit der Arbeiter und die Umwelt beeinträchtigen, die in einer Abwrackwerft vorkommen, müssen dokumentiert und auf Verlangen der Behörden gemeldet werden.

Auch wenn die Flotte des Hamburger Lloyds keine europäische Flagge führt und ein Großteil der Flotte des Hamburger Lloyds wahrscheinlich in den nächsten Jahren keinen europäischen Hafen anlaufen wird, ist es das Bestreben, bis zum 31. Dezember 2020 alle Schiffe mit dem in der EU-Verordnung geforderten Gefahrstoffinventar auszustatten.

Dieses Projekt umfasst eine zerstörungsfreie Probenentnahme von ca. 100 Proben an Bord jedes Schiffes. Diese Proben müssen anschließend an Land in einem zertifizierten Labor analysiert werden. Die Analysen werden entsprechend den Vorgaben des Hongkong-Übereinkommens katalogisiert und als Gefahrstoffinventarliste zusammengefasst.

Da für ein solches Projekt spezifisch geschulte Techniker benötigt werden und das Projekt für einen kurzen Zeitraum viel Personal bindet, wird der Hamburger Lloyd durch die Firma AB Dr. A. Berg GmbH unterstützt, die die Probenentnahme, die Analyse und auch die Erstellung der Inventarliste übernehmen wird. Die ersten Proben werden in diesen Wochen an Bord genommen.

# Masters' and Officers' Seminar 2019

## Masters' and Officers' Seminar 2019

**ENG** RHL's annual Masters' and Officers' Seminar took place in Germany from 26 to 28 August 2019. The three-day seminar was hosted by Nautitec in Leer on the first two days and continued at the RHL office premises on the third day.

The seminar followed the well-trying structure of previous years. The main topics were the latest changes at RHL and the challenges that the company is facing. The participants came from various fleets, representing all vessel types.

The first day was opened by Mr Hauke Pane, CEO. After a short safety briefing he welcomed the participants and reported on the latest company developments as well as planned changes and projects. He encouraged the attendees to use the seminar days to actively participate and get to know the office staff in Hamburg. Following this, Mr Stefan Schindler updated the participants on the developments in the Technical Department. This included personnel as well as regulative changes.

Ms Ulrike Kromka's talk focused on incidents and accidents, giving a number of examples and how these might be avoided in future. The real cases she referred to invoked vivid discussions among the participants.

A refresher on bunker delivery notes, vessel speed instructions, and stevedore damages was presented by Mr Nikolai Braun. He pointed out the importance of correctly filled-in documents, especially in the light of the coming IMO 2020 Sulphur Cap.

After the theoretical part, the participants were divided into two groups: The Engineers discussed Shell oil sampling with Mr Schindler, and the Officers were re-familiarised with ECDIS by Mr Risto Sipiläinen. The day ended with the topic "Self-assessment in external inspection situations", presented by Mr Sipiläinen, which included vessel performance statistics from numerous external inspections on RHL vessels. The participants were invited to discuss different improvement possibilities.

**DEU** Das alljährliche RHL Masters' and Officers' Seminar fand in diesem Jahr vom 26. bis zum 28. August statt. Nautitec in Leer war der Gastgeber der ersten beiden Seminartage, der dritte Tag des Seminars fand in Hamburg statt.

Der Ablauf folgte dem altbewährten Schema der vergangenen Jahre. Die Hauptthemen waren die Entwicklungen beim Hamburger Lloyd und die Herausforderungen, mit denen die Reederei derzeit konfrontiert ist. Durch die Zusammensetzung der Seminarteilnehmer wurden alle Schiffstypen repräsentiert.

Der erste Tag wurde von Hauke Pane (CEO) eröffnet. Nach einem kurzen Briefing begrüßte er die Teilnehmer und berichtete von aktuellen Entwicklungen beim Hamburger Lloyd, sowie von geplanten Veränderungen und anstehenden Projekten. Er ermunterte die Anwesenden, das Seminar zu nutzen, um sich aktiv an den Übungen zu beteiligen und die Mitarbeiter aus Hamburg näher kennenzulernen. Im Anschluss gab Herr Stefan Schindler einen Überblick über die personellen und regulativen Entwicklungen in der Technik-Abteilung.

Frau Ulrike Kromka referierte über Vorfälle und Unfälle an Bord. Bei einer Reihe von Ereignissen aus der Praxis führte sie jeweils aus, wie diese in Zukunft zu verhindern sind. Die Echtheit ihrer Beispiele führte zu lebhaften Diskussionen.

Herr Nikolai Braun gab einen kurzen Auffrischkurs zu Bunkerbescheinigungen, Geschwindigkeitsvorgaben und Stauereischäden. Er bekräftigte die Bedeutung ordnungsgemäß ausgefüllter Dokumente, insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende IMO 2020 Sulphur Cap (Schwefelobergrenze für Kraftstoff).

Nach dem Theorieteil wurden die Teilnehmer in zwei Gruppen aufgeteilt: Die Ingenieure wurden von Herrn Schindler in das Shell-Ölprobeverfahren eingeführt, die Nautiker bekamen einen kurzen ECDIS-Kurs von Herrn Risto Sipiläinen. Der Tag endete mit dem Thema "Selbst-einschätzung in externen Inspektionssituationen", vorgetragen durch Herrn Sipiläinen, u.a. mit Statistiken über das Abschneiden verschiede-



📍 Coming together in the Hamburg Office | Coming together im Hamburg Office

The second day was held by Nautitec. It kicked off with a presentation on cyber security by Mr Rudolf Kreutzer. He pointed out which dangers vessels and crews face in this respect. The active discussion that followed concentrated on the actual measures taken by RHL.

Again the day continued in two groups: The Engineers concentrated on fuel change-over procedures, while the Officers were instructed on safe tug boat operations.

The second day ended with simulator training. After a familiarisation unit, the Officers were divided into three bridge teams and had to solve various tasks, such as berthing and unberthing, using tug boats, and manoeuvring with different vessel types. The Engineers manned the engine room simulator for one session and participated in the exercise by solving the arising technical issues.

The third day was held at the RHL office premises. DNV-GL was invited to share their experience of Port State Inspections, including

ner RHL-Schiffe bei externen Inspektionen.

Der zweite Tag wurde von Nautitec gestaltet. Zu Beginn hielt Herr Rudolf Kreutzer einen Vortrag zum Thema Cybersicherheit. Er betonte die Gefahren, denen Schiffe und Besatzungen hierbei ausgesetzt sind. In der anschließenden regen Diskussion ging es vor allem um die von RHL ergriffenen Maßnahmen. In Gruppen konzentrierten sich nun die Ingenieure auf Verfahren zur Brennstoffumstellung, die Nautiker auf sicheren Schlepperbetrieb, bevor dann die Simulatorübungen begannen. Nach einer Einweisung wurden die Nautiker in drei Brückenteams aufgeteilt, die eine Reihe von Aufgaben zu bewältigen hatten, z. B. An- und Ablegemanöver, Schlepperbetrieb oder das Manövrieren mit verschiedenen Schiffstypen. Die Ingenieure stießen für eine Übung dazu und lösten im Maschinensimulator die auftretenden technischen Probleme.

Der dritte Tag fand in den Räumlichkeiten von RHL statt. Ein Vertreter des DNV-GL referierte in einem Gastbeitrag über Hafenstaatenkon-



Workshop in Leer | Seminar in Leer



Cheerful kart racers | Heitere Stimmung vor dem Kartrennen



Training in the simulator | Simulatortraining



Kart racing session | Kartrennen

the tools that can be used to prepare and improve their outcome.

After that, a representative of Sauer & Sohn compressors introduced their newly signed maintenance contract. It comprises all Sauer compressors on board RHL vessels and is to improve the maintenance and reliability of the machinery.

In the last presentation of the seminar Mr Pane talked about sustainability. He pointed out the different aspects of environmental protection, and also what can be achieved on a personal level.

The seminar ended with the traditional kart racing session, and with bright discussions about the seminar topics and the insights gained over these three days.

trollen sowie über Möglichkeiten, sie vorzubereiten und ihr Ergebnis zu verbessern.

Im Anschluss stellte ein Vertreter von Sauer & Sohn Kompressoren ihren kürzlich abgeschlossenen Wartungsvertrag vor. Er umfasst alle Sauer-Kompressoren an Bord von RHL-Schiffen und soll die Wartung und Verlässlichkeit der Anlagen verbessern.

Im letzten Vortrag des Tages ging es um Nachhaltigkeit. Herr Pane zeigte verschiedenste Aspekte des Umweltschutzes auf und erläuterte, was jeder Einzelne dazu beitragen kann.

Das Seminar endete mit dem traditionellen Kartrennen und mit spannenden Diskussionen über die Seminarthemen und die an diesen drei Tagen gewonnenen Erkenntnisse.



# “Dia de los Muertos”

## Der „Dia de los Muertos“

**ENG** In our culture, death is treated with fear and humility. When someone dies, we silently remember the person and withdraw to mourn. In other cultures, death is dealt with differently, for example in Mexico, where the dead are celebrated once a year.

“Día de los muertos”, the day of the dead, can look back on a long tradition. Moreover, this day was declared a “Masterpiece of Humanity's Intangible Heritage” by the UNESCO in 2008.

“Día de los Muertos” originates from the faith and customs of the indigenous people of Mexico. These would celebrate the Day of the Dead once a year between 31 October and 2 November (All Souls' Day). It is believed that between these days, the dead return to earth from the afterlife to visit and celebrate with their families. Life is regarded as a kind of journey that brings the dead from this world to the next. In the faith of the Mexican people, death is not the end. The soul does not die but instead resides in the afterlife, to return to this world once a year.

On the eve of All Saints' Day (1 November), both children and adults dress up as skeletons and skulls. Skulls made of pastry or marzipan can be found everywhere on the streets and in the restaurants and shops.



🕒 **Characteristic skull** | Typischer Totenkopf

Ofrendas, small altars adorned with flowers in honour of the dead, are erected in people's homes and adorned with everything the dead might miss in this world. This may include food, or the deceased's favourite alcoholic beverage.

There are also street parades, such as the Catrina parade where women and girls dress up as skeletons.

At night many families meet in cemeteries at the graves of deceased family or friends, bringing gifts that they place in front of the grave. They eat the deceased's favourite dish together, listen to their favourite music, and enjoy the feeling of being close to their loved ones once more.



[www.trauerdrucksachen.info](http://www.trauerdrucksachen.info)

**DEU** In unserem Kulturkreis begegnen wir dem Tod mit Furcht und Demut. Wenn jemand stirbt, dann gedenken wir der Person im Stillen und ziehen uns zum Trauern zurück. In anderen Kulturen wird mit dem Tod anders umgegangen, Zum Beispiel in Mexiko.



🕒 **Decorated altar** | Geschmückter Altar

In Mexiko werden die Toten einmal im Jahr gefeiert. Der «día de los muertos», der Tag der Toten, blickt auf eine lange Tradition zurück. Zudem wurde dieser Feiertag 2008 von der UNESCO zum «Meisterwerk des immateriellen Erbes der Menschheit» ernannt.

Der día de los muertos geht auf den Glauben und das Brauchtum der Ureinwohner Mexikos zurück. Diese feierten einmal im Jahr, zwischen dem 31. Oktober und dem 2. November (Allerseelen), den Tag der Toten. Der Glaube besagt, dass zwischen diesen Tagen die Verstorbenen aus dem Jenseits auf die Erde zurückkehren, um ihre Familien zu besuchen und mit ihnen zu feiern. Das Leben wird als eine Art Durchreise gesehen, die die Toten vom Diesseits ins Jenseits bringt. Der Tod ist im ursprünglichen Glauben der mexikanischen Bevölkerung nicht das Ende. Die Seele stirbt nicht, sondern verweilt lediglich im Jenseits und kehrt einmal im Jahr zurück ins Diesseits.

In der Nacht zu Allerheiligen (1. November) sind sowohl Kinder als auch Erwachsene als Skelette und Totenköpfe verkleidet. Überall auf den Straßen und in den Restaurants und Geschäften sieht man Totenköpfe aus Gebäck oder Marzipan.

In den Wohnungen werden Ofrendas aufgebaut, das sind kleine Altäre, die zu Ehren des Toten mit Blumen geschmückt und mit allem, was die Toten im Diesseits vermissen könnten, bestückt werden. Dazu kann neben Essen auch der Lieblingsschnaps des Verstorbenen gehören.

Zudem finden einige Strassenumzüge, wie z. B. der Catrina-Umzug statt. Hier verkleiden sich Frauen und Mädchen als Skelette.

Nachts treffen sich viele Familien auf Friedhöfen am Grab ihrer verstorbenen Familienmitglieder oder Freunde und bringen Geschenke mit, die sie vor dem Grab ablegen. Sie essen gemeinsam das Lieblingsgericht der Verstorbenen, hören ihre Lieblingsmusik und genießen das Gefühl, dass sie ihren Liebsten gerade ganz nahe sind.

# Climate change is on everyone's lips

## Klimawandel in aller Munde

**ENG** Climate change, climate crisis, global warming: These terms have been circulating in the press on a daily basis for a long time, but their effects can suddenly also be felt right here in Germany. Uncommon heat waves, heavy rain, or long periods of drought are making us think, inspiring many to reflect and reconsider.

True to the motto "Avoid, reduce, compensate" we must assume responsibility for our own ecological footprint, i.e. also for our CO<sub>2</sub> emissions. The most important everyday causes of harmful emissions include travel by car or plane, but also heating and electricity requirements, as well as our own consumption patterns.

My family tries to avoid eating meat as much as possible, because livestock farming is one of the biggest sources of climate-damaging greenhouse gases and uses up many valuable resources. 111 bathtubs of water are necessary to produce one kilogramme of beef, while emitting 27 kg of greenhouse gases. The cattle's liquid manure seeps into the groundwater and contaminates an important source of drinking water. A patch of rainforest the size of a football field is deforested every two seconds to provide space for grazing and growing forage crops. This means that one of the most valuable ecosystems on our planet, whose biodiversity is essential for the preservation of human life on earth, is disappearing.

Everyone can contribute to climate protection! Tell us what your home country does for the environment, or what it does not do but should, and what you yourself are doing to protect the environment. We are looking forward to your contributions. Please send them to [thebridge@hamburger-lloyd.de](mailto:thebridge@hamburger-lloyd.de)




**DEU** Klimawandel, Klimakrise, Erderwärmung: Begriffe, die uns schon lange täglich in der Presse erreichen, deren Auswirkungen plötzlich aber jetzt auch in Deutschland direkt spürbar werden. Ungewöhnliche Hitzeperioden, Starkregen oder aber lange regenfreie Zeit geben uns zu denken, bewegen viele zum Um- und Nachdenken.

Getreu dem Motto «Vermeiden, reduzieren und kompensieren» müssen wir

Verantwortung für unseren eigenen ökologischen Fußabdruck, d.h. auch für unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen übernehmen. Zu den wichtigsten alltäglichen Ursachen schädlicher Emissionen gehören Reisen mit dem Auto oder Flugzeug, aber auch Heizung und Strombedarf sowie das eigene Konsumverhalten.

Meine Familie versucht weitestgehend auf Fleisch zu verzichten, denn die Viehhaltung ist einer der größten Verursacher von klimaschädlichen Treibhausgasen und verbraucht viele wertvolle Ressourcen. Zur Herstellung eines Kilogramm Rinderfleisches bedarf es 111 Badewannen voll Wasser und 27 kg Treibhausgase werden verursacht. Die Gülle der Rinder sickert ins Grundwasser und verunreinigt damit eine wichtige Trinkwasserquelle. Für Weide und Futterflächen werden alle zwei Sekunden Flächen des Regenwaldes von der Größe eines Fußballfelds abgeholzt. Damit schwindet eines der wertvollsten Ökosysteme unseres Planeten, das mit seiner Artenvielfalt für die Erhaltung des menschlichen Lebens auf der Erde elementar ist.

Jeder kann zum Klimaschutz beitragen! Schreiben Sie uns, was in Ihrem Heimatland für die Umwelt getan bzw. nicht getan wird, Sie aber für wichtig halten und was Sie selber tun, um die Umwelt zu schützen. Wir freuen uns auf Ihren Beitrag, senden Sie diesen an [thebridge@hamburger-lloyd.de](mailto:thebridge@hamburger-lloyd.de)

 [www.1wdr.de](http://www.1wdr.de)  
[www.myclimate.org](http://www.myclimate.org)



# Crew lists | Besatzungslisten



The following colleagues are currently working on the listed ships; we do not claim the lists to be complete.  
Die folgenden Kollegen sind derzeit auf den gelisteten Schiffen eingesetzt, wir erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

## CONTAINER

	RHL CALLIDITAS		RHL CONSCIENTIA		RHL CONSTANTIA		RHL CONCORDIA	
Rank	First name(s)	Surname	First name(s)	Surname	First name(s)	Surname	First Name(s)	Surname
Master	Gligo	Malovic	Jurij	Savliukevic	Merkuriy	Muntyan	Oleg	Taran
Chief Officer	Maksym	Sobol	Nikolai	Vishniakov	Novo	Emiliano Jr. N	Andrius	Barlovskis
Second Officer	Aleksej	Grecin	Ramon D.	Mendoza	Edgars	Vasilkovs	Valerii	Kapustian
Third Officer	Mitar	Nakicenovic	Yetti D.	Debuque	Ryan L.	Ocampo	Federico Jr. D.	Borja
Chief Engineer	Georgi A.	Dimitrov	Alexey	Rybakov	Kankanamge C. K.	Wanniarachchi	Andrei	Shyyrkin
Second Engineer	Robin G.	Sumpay	Jeremias N.	Nortiga	Yury	Konovalov	Iaroslav	Tysliuk
Third Engineer	Rusty V.	Orlanes	Maksym	Novykov	Omelvin B.	Maranan	Koralalage T. N.	Wijesekara
Electrical Engineer	Wasam Jagodage K. K. K.	Nanayakkara	Igor	Khytryk	Sherwin Roy A.	Dalu	Dehiwalage L.	Perera
Fitter	Brian D.	Bahena	Alfredo Jr. I.	Zolina	Woody N.	Berano	Carlito Jr. B.	Radaza
Cook	Wenceslao Jr. T.	Regner	Reynaldo Jr. C.	Guillartes	Melandro E.	Drew	Renze S.	De La Cruz
Bosun	Nicanor P.	Ramos	Manuel Stanley C.	Parondo	Richard John J.	Canaya	Jayson P.	Cantimbuhan
Able Seafarer Deck 1	Marvin G.	Sundia	Reagan S.	Villanueva	Arnold C.	Endrina	Christian F.	Deloy
Able Seafarer Deck 2	Robert C.	Limbo	Ruben L.	Lavalle	Brezhniev I.	Rosales	Mark Ian P.	Flores
Able Seafarer Deck 3	Albert O.	Quintana	Ryan R.	Dela Fuente	Redon T.	Domingo	Jim Jason Q.	Malto
Ordinary Seaman 1	Luther S.	Amora	Antonio Jr. Z.	Marcial	Roland M.	Abagat	Ronan H.	Lambus
Ordinary Seaman 2	Niel Christian B.	Juan	Bernejo Jr. L.	De Joaquin	Johnfrey L.	Elizon	Joel B.	Biclar
Deck Cadet	Matas	Grabauskas					Danilo	Nakicenovic
Electrical Cadet			Alemnew Tsegaw	Mamo	Trishan Ranusha James	Fernando		
Able Seafarer Engine 1	Joe Eric E.	De La Cruz	Salvador T.	Lapidez	Nelson D.	Mendoza	Sheldon P.	Pagdato
Able Seafarer Engine 2	Joездy P.	Segovia	Joy R.	Samar	Jube O.	Odo	Jesus Jr. P.	Robles
Wiper	Ryan R.	Reloz	Agerico P.	Gonzales	Mark Vincent E.	Casibu	Louie Anthony C.	Cabanban
Messman								

	RHL AGILITAS		RHL AQUA		RHL ASTRUM		RHL AUDACIA		RHL AURORA	
Rank	First name(s)	Surname	First name(s)	Surname	First name(s)	Surname	First name(s)	Surname	First name(s)	Surname
Master	Jovito L.	Balabat	Anton	Semenas	Salvador A.	Damaso	Jakub	Lesniak	Peter M.	Batin
Chief Officer	Petar T.	Todorov	Uladzimir	Vakhomchyk	Pathirannahalage N. P.J.	Henarath			Dennis G.	David
Second Officer	Zhukov	Oleksandr	Wilben S.	Arbon	Janis	Miglans	Chenvie E.	Go	Rielly V.	Dungog
Third Officer	Heinrich F.	Noga	Sivachenko	Denys	Teofegil T.	Cenas	Alvin P.	Cortes	Aaron Glenn E.	De Jesus
Chief Engineer	Alquin G.	Saez	Gino Paolo J.	Salvador	Igor	Podvalnyj	Oleg	Moroz	Victor Manuel B.	Valladolid
Second Engineer	Thieu Xuan	Vu	Van Duc	Luu	Raymund C.	Fagtanac	Lepe Jorge Armando	Alvarez		
Third Engineer	Lolindo A.	Rigodon	Abebaw Kassahun	Yigzaw	Manh Linh	Gian	Endalkachew Tessema	Demug	Sinisa	Eremija
Electrical Engineer	Iliyan Y.	Iliev	Alexander	Kopanev	Ruel D.	Cuizon	Joel T.	Licayan	Rechie L.	Balbes
Fitter 1	Danilo B.	Valdez	Frenel A.	Calangji	Claro R.	Mozar	Leovil O.	Barnal	Flordelino C.	Flores
Fitter 2					Ronaldo V.	Gamay	Alexander L.	Tor	Albert E.	Perez
Cook	Alano M.	Lumano	Darwin O.	Lupena	Jeric Bimbo N.	Asuncion	Dominador Jr. M.	Salazar	Rufino Rhys A.	Magallano
Bosun	Angelo D.	Paye	Troy C.	Diaz	Noel C.	Collado	Percival G.	Gargantiel	Henry S.	Cordova
Able Seafarer Deck 1	John Wilbert M.	Torres	Leonard Y.	Balabat	Rizaldy M.	Alcaide	Timothy Simon V.	Javier	Shane E.	Sonogan
Able Seafarer Deck 2	Libby M.	Gadudo	Alexander Romano L.	Magpantay	Vicente Jr. F	Matulac	Steven O.	Ongbit	Beltran A.	Dimzon
Able Seafarer Deck 3	Jose Leo J.	Navarra	Clynton G.	Catingan	Russel Paul G.	Salhay	Eldric A.	Meren	Regio G.	Castillo
Ordinary Seaman 1	Arnel F.	Villacenda	Marc Ejoy B.	Cairel	Joan D.	Dela Cruz	Aries D.	Constantino	Jhunrie L.	Sarmiento
Ordinary Seaman 2	Joey C.	Marin	Ashley Jan O.	Gargar	Ronald Allan O.	Bacaoco	Maria Mercedes L.	Batin	Bryan B.	Biasura
Deck Cadet							Karolis	Ramasauskas		
Electrical Cadet	Alebel Aychilie	Getie	Naharanpitage R. S.	Perera						
Able Seafarer Engine 1	Jim A.	Lumasag	Jerome M	Serohijos	Laurence R.	Bautista	Sunny Jr. Z.	Raquel	Rhey Salvador J.	Villanueva
Able Seafarer Engine 2	Vincent A.	Flores	Mark Anthony G.	Saez	Francisco A.	Dioso	Conrado Jr. I.	Panganiban	Henry A.	Adino
Wiper	Albert Carlo L.	Principe	Alvin B.	Melendez	Dantone Kevin B.	Tanay	Jaypee G.	Arcillas	Pyle P.	Limos
Messman										





**BULK CARRIER**

	RHL CLARITA		RHL JULIA		RHL MARTA		RHL MONICA		RHL VAREZIA	
Rank	First name(s)	Surname	First name(s)	Surname	First Name(s)	Surname	First Name(s)	Surname	First name(s)	Surname
Master	Vladislovas	Radzys	Sergey	Kryuchkov	Rumen Petrov	Petrov	Marinko	Milotic	Anito	Borovina
Chief Officer	Nathaniel O.	Apdo	Alexander	Subbotin	Mykola	Polovnyuk	Arnaldo Jr. A.	Cortez	Sergey	Dovgan
Second Officer	JORAPH M.	TABAL	Tirso li. G.	Puray	Thanh Long	Nguyen	Jeffrey D.	Albarracin	Richard A.	Cordero
Third Officer	Jayne A.	Amazona	Denys	Chernii	Denys	Untilov	Carlo B.	Palen	Neil Bryan D.	Buizon
Chief Engineer	KONSTANTIN	CHOMUTOV	Blagoslav	Vukasovic	Sergey	Olshevskiy	Sasa	Zajic	Ramel V.	Gabato
Second Engineer	Bonefer Q.	Abanes	Pathiranjane Nisala M.	Peliyagoda	Oleksandr	Poryadin	Carlos Jr. D.	Torres	Antans	Ketlerjus
Third Engineer	Chris T.	Matarong	Alemayehu G.	Sibane	Ephraim Jr. A.	Ramirez	Jujiet G.	Jumetilco	Marlon D.	Ramos
Fourth Engineer							Jhon Laurence S.	Bantecil		
Electrical Engineer	Ivan	Malamen	Mikhail	Nekhotiaev	Noel F	Garcia	Rene Lito P.	Golong	Palamandadige A.	Fernando
Fitter 1	Marvin A.	Bautista	Jasper C.	Afroilan	Rey D.	Delmo	Harry C.	Clamonte	Noel C.	Labatorio
Fitter 2	Jessie B.	Traballo	Marc E.	Gocila	Ernesto C.	Santander	Virgilio Jr. P.	Enguio	Ricky C.	Waniwan
Cook	Eugenio G.	Abing	Fernando Jr. M.	Adriano	Ronaldo S.	Ledesma	Regienante M.	De Vera		
Bosun	Richard Jr. D.	Joseph	John G.	Salamana	Edgar C.	Orbita	Enrico A.	Manuzon	Danilo G.	Bonado
Able Seafarer Deck 1	Ariel A.	Nicdao	Russell S.	Solito	Christopher G.	Ramos	Junipher L.	Lago	Pedro M.	Piyao
Able Seafarer Deck 2	Roger P.	Ortega	Marvin G.	Gabrang	Oliver A.	Condolon	Noel E.	Basco	Dionisio B.	Menia
Able Seafarer Deck 3	Danilo G.	Umlas	Arman T.	Matarong	Antonio U.	Loyola	Eriberto F.	Aguilar	Eduardo Jr. C.	Luzong
Ordinary Seaman 1	Noel Jr. R.	Yambao	Jeffrey B.	Tenebro	Michael F.	Fornea	Ronnie B.	Villegas	Ira S.	Sumat
Ordinary Seaman 2	Lister Lloyd N.	Gloria	Edzel Jay B.	Molina	Mon Carlo A.	Caraan	Rodrigo P.	Ramos	Jonathan V.	Palma
Able Seafarer Engine 1	Allan V.	Maranon	Joavelito J.	Abrao	Benhur Jr. T.	Buala	Rogelito N.	Pacada	Brian B.	Devinosa
Able Seafarer Engine 2	Kim Adrian C.	Guno	Lord G.	Nalzano	Ryan C.	Fagtanac	Erwin A.	Laspinas		
Deck Cadet	Lasma Madara	Bedikere			Mark	Korovin				
Electrical Cadet			Sergej	Patiuka					Mohamed Akmal	Najumudeen
Wiper	John Michael L.	Geonzon	Ariel B.	Divinosa	Quintin Jr. Y.	Abrigo	Godpray G.	Hernandez		
Messman										

**TANKER**

	RHL AUGSBURG		RHL DRESDEN		RHL FLENSBURG		RHL NUERNBERG	
Rank	First Name(s)	Surname	First Name(s)	Surname	First Name(s)	Surname	First name(s)	Surname
Master	Marcin Robert	Tumidajewicz	Viktors	Babics	Vadim	Bashun	Sergey	Vasilev
Chief Officer	Mamuka	Tavartkiladze	Yury	Mironov	Vadim	Chernov	Andrei	Likhachevskiy
Second Officer	Sergiy	Podgorny	Roman	Moskalenko	Jestoni C.	Balibat	Romydello O.	Tero
Third Officer	Angelo P.	De Rosas	Oleksandr	Kassir	Ali Mert	Sahin	Sachith Mithra	De Alwis
Chief Engineer	Piotr	Marchwicki	Sergey	Kononenko	Taras	Popov	Artem	Shirkin
Second Engineer	Milivoj	Segulja	Dmitrii	Abrahamov	Nikolay	Kuznetsov	Aleksandr	Vasilev
Electrical Engineer			Denis	Tokarev				
Able Seafarer Deck 1	Marcelito R.	Marquez	Alvaro E	Mozo			Brian P.	Tagle
Able Seafarer Deck 2	Rommel B.	Jamer	Isidor S	De Pablo	Vincent Lito D.	Dolorfo	Oscar, Jr. D.	Calsena
Able Seafarer Deck 3	Daniel C.	Cravantes	Kim Arriz B.	Solomon	Rigeber M.	Mendoza	Jan Daryl C.	Sinoy
Able Seafarer Deck 4								
Cook	Isagani D.	Casiano	Joshua C.	Vale	Christian Michael P	Paculaba	Jason C.	Joaquin
Bosun								
Able Seafarer Engine 1	Luis Jr. S.	Novela	Wilson G.	Acuno	Roberto R.	Betonio	Oscar L.	Dizon
Able Seafarer Engine 2	Randy R.	De Guzman	Radito D.	Garay	Severino S.	Sierra	John Michael E.	Estacio
Ordinary Seaman	Jerome D.	Razon	Alphard O.	Diayon	Mark Andie E.	Monterico	Nheil Clyde M	Tablate
Deck Cadet							Igor	Kaminskiy
Engine Cadet								
Pumpman	Marvin F.	Royo	Alvin C.	Dalena			Eduardo Jr. G.	Nufable
Wiper								



**RHL Hamburger Lloyd Crewmanagement GmbH & Co. KG**

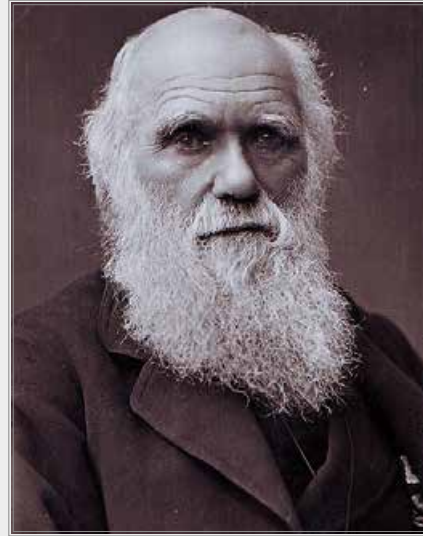
Brooktorkai 20  
20457 Hamburg  
Germany

Tel.: +49 40 380 881-300  
Fax: +49 40 380 881-499  
crewing@hamburger-lloyd.de  
www.hamburger-lloyd.de



## Charles Darwin (\* 12 Feb 1809, † 19 Apr 1882)

Charles Darwin (\* 12.02.1809, † 19.04.1882)



Charles Darwin  
1881 |  
Charles Darwin 1881

**ENG** Charles Darwin was born on 12 February 1809 in Shrewsbury, north-west of Birmingham (England) as the fifth of six children. After finishing school, he began studying medicine at Edinburgh University in 1825. It was there that he met the medic and zoologist Robert Grant, a follower of the evolutionary theorist Lamarck. According to Lamarck, living creatures change their appearance due to use or disuse of their organs.

In 1827 Charles Darwin dropped out of medical school after four semesters and, at the insistence of his Christian father, began studying theology at Christ's College in Cambridge in 1828. At the same time he devoted himself to nature studies. He completed his theological studies three years later.

From December 1831 to October 1836 Darwin embarked on a scientific voyage around the world. On board the British surveying ship "Beagle" he visited the Cape Verde Islands, the Falkland Islands, the South American coast, the Galápagos Islands, and Australia. The observations on the Galápagos Islands were the starting point for his theory of evolution: Plants and animals adapt to their environment in order to survive. As a theologian Darwin believed in the biblical story of creation, and so this insight plunged him into an inner conflict.

After his return in 1837, Charles Darwin moved to London and began processing the Galápagos voyage. He drew up first notes for his book "On the Origin of Species" and assumed the position of secretary of the Geological Society of England. Influenced by the book "An Essay on the Principle of Population" by the economist Thomas Robert Malthus, Darwin developed his theory of natural selection.

After 23 years of work, Darwin published his main work "On the Origin of Species by Means of Natural Selection" in 1859.

In it, he outlined his theory and coined the term "survival of the fittest", meaning that those best adapted to environmental conditions survive, and the strongest pass on their genes to the next generation in the "struggle for life" (competition for resources).

**DEU** Charles Darwin wurde am 12. Februar 1809 in Shrewsbury nordwestlich von Birmingham (England) geboren. Er war das fünfte von sechs Kindern. Nach seiner schulischen Ausbildung begann er 1825 ein Medizinstudium an der Universität Edinburgh. Er lernte den Mediziner und Zoologen Robert Grant kennen, einen Anhänger des Evolutionstheoretikers Lamarck. Nach Lamarck verändern die Lebewesen ihre Gestalt durch Gebrauch oder Nichtgebrauch von Organen.

1827 brach Charles Darwin das Medizinstudium nach vier Semestern ab und begann auf Drängen des christlich geprägten Vaters 1828 ein Theologiestudium am Christ's College in Cambridge. Nebenbei widmete er sich Naturstudien. Drei Jahre später schloss er sein Theologiestudium ab.

Von Dezember 1831 bis Oktober 1836 unternahm Darwin eine naturwissenschaftliche Weltreise. Mit dem britischen Vermessungsschiff „Beagle“ besuchte er die Kapverdischen Inseln, die Falklandinseln, die südamerikanische Küste, die Galápagos-Inseln und Australien. Die Beobachtungen auf den Galápagos-Inseln bildeten den Ausgangspunkt für seine Evolutionstheorie: Pflanzen und Tiere passen sich der Umgebung an, um zu überleben. Weil Darwin als Theologe an die biblische Schöpfungsgeschichte glaubte, geriet er durch diese Erkenntnis in einen inneren Konflikt.

Nach seiner Rückkehr zog Charles Darwin 1837 nach London und arbeitete die Galápagos-Reise auf. Er fertigte erste Notizen für sein Buch „Entstehung der Arten“ an und übernahm das Amt eines Sekretärs der Geologischen Gesellschaft Englands. Beeinflusst durch das Buch „Eine Abhandlung über das Bevölkerungsgesetz“ des Ökonomen Thomas Robert Malthus entwickelte Darwin die Theorie der natürlichen Auslese.

Nach 23 Jahren Arbeit veröffentlichte Darwin 1859 sein Hauptwerk „Entstehung der Arten durch natürliche Auslese“.

Darin formulierte er seine Theorie und prägte den Begriff des Prinzips „survival of the fittest“: Der am besten an die Umweltbedingungen angepasste überlebt, und die Stärksten geben im „struggle for life“ (Wettbewerb um Ressourcen) ihre Gene an die nächste Generation weiter.

## Darwin's theory is based on several assumptions:

- **Reproduction:** Individuals within a population always produce more offspring than necessary to maintain their species.
- **Variation:** The individual specimens within a population are never identical. They differ in several characteristics.
- **Selection:** Those individuals who happen to be better adapted to existing environmental conditions than others have an advantage when it comes to selection, and survive more frequently. This allows them to pass on their genes to the next generation more often than less well-adapted individuals.
- **Inheritance:** To a certain extent, variations are passed on to the offspring.

In summary, this means that there is a long-term natural selection process in favour of those individuals of a species that happen to be better adapted than their conspecifics. This changes the traits of a species over the course of many generations.

Only genetic science of the 20th century was able to confirm Darwin's theory scientifically, and explained this random change of traits as resulting from recombination and mutation.

Darwin suffered much criticism for disproving the Christian doctrine of creation. He published further papers refining his theory. In 1864 he was awarded the Copley Medal, the highest distinction of the British Royal Society. The award is comparable to today's Nobel Prize.

On 19 April 1882 Charles Darwin died in his home in Downe in the county of Kent. He was buried in Westminster Abbey, not far from Isaac Newton.

## Darwins Theorie besteht aus mehreren Annahmen:

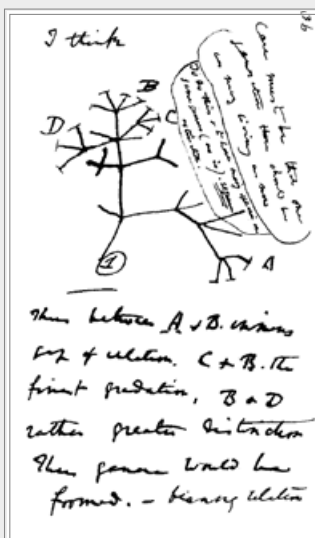
- **Reproduktion:** Die Individuen einer Population erzeugen immer mehr Nachkommen als zu ihrer Arterhaltung eigentlich notwendig wären.
- **Variation:** Die einzelnen Individuen in einer Population sind nie gleich. Sie unterscheiden sich in mehreren Merkmalen.
- **Selektion:** Diejenigen Individuen, die zufällig besser an die vorhandenen Umweltbedingungen angepasst sind als andere, haben einen Selektionsvorteil und überleben häufiger. Dadurch können sie ihre Gene häufiger an die nächste Generation weiter geben als Individuen, die weniger gut angepasst sind.
- **Vererbung:** Variationen in den Merkmalen sind zu einem gewissen Teil vererbbar.

Zusammengefasst bedeutet dies, dass es durch Selektion langfristig zu einer natürlichen Auslese derjenigen Individuen einer Art kommt, die durch Zufall besser angepasst sind als ihre Artgenossen. Dadurch ändern sich die Merkmale einer Art über viele Generationen hinweg.

Erst die Genetik des 20. Jahrhunderts konnte diese zufällige Veränderung der Merkmale mit Rekombination und Mutation erklären und Darwins Theorie wissenschaftlich bestätigen.

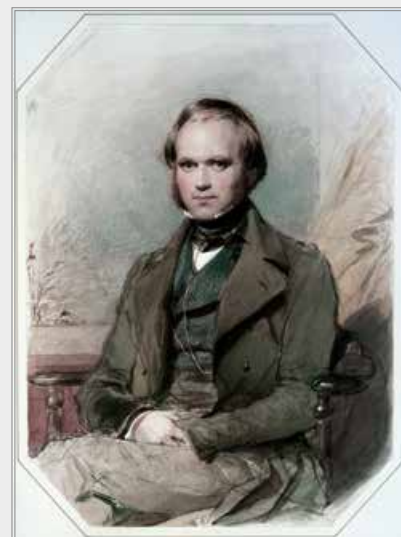
Für seine Widerlegung der christlichen Schöpfungslehre musste Darwin viel Kritik einstecken. Er veröffentlichte weitere Arbeiten, die seine Theorie verfeinerten. 1864 erhielt er die Copley-Medaille, die höchste Auszeichnung der britischen Royal Society. Die Auszeichnung ist mit dem heutigen Nobelpreis vergleichbar.

Am 19. April 1882 starb Charles Darwin in seinem Haus in Downe in der Grafschaft Kent. Er wurde in der Westminster Abbey nicht weit von Isaac Newton beigesetzt.



📍 Noted under 'I think', Darwin laid out the very first outlines of his 'tree of life' idea in his notebook B in 1837. |

Unter der Notiz „I think“ skizzierte Darwin 1837 in seinem Notizbuch B erstmals seine Idee vom Stammbaum des Lebens.



📍 Charles Darwin 1840 | Charles Darwin 1840



# Living landmarks – Hamburg's Alster Swans

## *Lebende Wahrzeichen – Hamburgs Alsterschwäne*



**ENG** The swans of Hamburg's Alster Lake are one of the city's symbols and good-luck charms. Here we would like to provide you, dear readers, with interesting facts about Hamburg's iconic Alster swans.

An invoice from the years 1591/1592 shows that Mute Swans on the Alster Lake (which is an aquatic recreation area in the city centre) have been fed grain at public expense for more than 400 years. In 1664 the Senate of the Free and Hanseatic City of Hamburg placed the birds under special protection: it is punishable by law to offend, injure, or kill them.

The number of Alster swans has fluctuated greatly over the centuries. During the French siege in 1813 there were only three swans left, but there were 400 of them by 1892. Only 16 of them swam on the lake in 1919 after the First World War. Today their number has stabilised at around 120.

The safest job in town is that of "swan father" (Schwanenvater). It is the city's oldest administrative post and was created in 1674. The current swan father has been in office for over twenty years. He is also the commissioner for the protection of seals for the city area of the Free and Hanseatic City of Hamburg. His predecessor was his father, who looked after Hamburg's swans for 46 years.

Between 1878 and 1904 the swans resided in a little palace that had been built for them on the Outer Alster. Until 1929 the swans' wings were rigorously clipped so that they would not fly away. Nowadays clipping is restricted to cases where a bird has become a threat to public safety, e.g. if it tries to fly into road traffic over and

**DEU** Die Alsterschwäne sind ein Wahrzeichen und Glücksbringer der Stadt Hamburg. Im Folgenden versorgen wir Sie, liebe Leser, mit interessanten Fakten über Hamburgs legendäre Alsterschwäne.

*Eine Abrechnung aus den Jahren 1591/1592 belegt, dass bereits seit mehr als 400 Jahren die Höckerschwäne auf der Alster (Gewässer und Erholungsgebiet mitten im Hamburger Zentrum) auf öffentliche Kosten mit Getreidefutter versorgt wurden. 1664 stellte der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg die Vögel unter besonderen Schutz: es ist bei Strafe verboten, sie zu beleidigen, zu verletzen oder zu töten.*

*Die Anzahl der Alsterschwäne war durch die Jahrhunderte hinweg großen Schwankungen ausgesetzt. Während der Belagerung durch die Franzosen gab es im Jahr 1813 nur noch drei Schwäne. Dafür waren es 1892 stolze 400 Exemplare. Nach dem ersten Weltkrieg schwammen 1919 zeitweise nur noch 16 Schwäne durch die Alster. Heute hat sich ihre Anzahl auf rund 120 eingependelt.*

*Der sicherste Job der Stadt ist der des Schwanenvaters. Er ist die älteste Planstelle der Verwaltung und wurde 1674 geschaffen. Der amtierende Schwanenvater ist bereits seit über zwanzig Jahren im Amt und ebenfalls Seehundschutzbeauftragter für das Stadtgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg. Vorgänger war sein Vater, der sogar 46 Jahre lang auf Hamburgs Schwäne aufpasste.*

*Zwischen 1878 und 1904 residierten die Schwäne in einem eigenen kleinen Palast, den man auf der Außenalster für sie errichtet hatte. Bis 1929 wurden allen Alsterschwänen rigoros die Flügel gestutzt, damit sie nicht wegflogen. Heute werden nur noch jene Vögel beschnitten, die zur Bedrohung für die öffentliche Sicherheit werden:*

over again – this has happened occasionally.

Hamburg has never sold swans, but the city has given away quite a few. Some have gone to Mexico, China, or Brazil as diplomatic gifts, where they act as Hamburg's ambassadors. The people of Hamburg even sent swans for the opening of New York's Central Park in 1860 – twelve at once! Only seven days after their arrival, seven of them had died from eating rat poison.

From November to March the Alster swans are traditionally taken to the district of Eppendorf, into a fenced-in area around a mill pond, which is kept ice-free (especially for them) using an underwater heat pump.

The oldest Alster swan ever reached an age of 24 years.

It is possible to complete a voluntary Ecological Year (German FSJ) within Hamburg's swan programme.

 <http://hamburg-companion.com/hamburgs-alsterschwaene/>

z.B., wenn sie versuchen, immer wieder in den Straßenverkehr zu fliegen – was vereinzelt vorgekommen ist.

Hamburg hat nie Schwäne verkauft, aber jede Menge verschenkt. Als Staatsgeschenke gingen sie nach Mexiko, China oder Brasilien, wo sie als Hamburgs Botschafter fungieren. Sogar zur Eröffnung des New Yorker Central Parks schickten die Hamburger im Jahre 1860 Schwäne als Geschenk – und zwar gleich zwölf! Nur sieben Tage nach ihrer Ankunft waren sieben am Verzehr von Rattengift gestorben.

Von November bis März wandern die Alsterschwäne traditionell nach Eppendorf in einen eingezäunten Bereich des Mühlenteichs, der mithilfe einer Unterwasser-Wärmepumpe eigens für sie eisfrei gehalten wird.

Der älteste Alsterschwan Hamburgs wurde ganze 24 Jahre alt.

Es ist möglich, ein freiwilliges ökologisches Jahr (FSJ) im Hamburger Schwanenwesen zu absolvieren.

<http://hamburg-companion.com/hamburgs-alsterschwaene/>



### The swan – a profile

Life expectancy	20 to 30 years
Size	the largest water fowl alongside the pelican
Wing span	up to 2.4 m
Weight	up to 15 kg
Diet	plants, grass, fruit, occasionally insects
Habitat	shallow inland waters, lakes, rivers
Occurrence	worldwide
Mating behaviour	monogamous
Offspring	4-6 cygnets a year, following a 40-day breeding period
Enemy	fox



### Steckbrief des Schwans

Lebensdauer	20 bis 30 Jahre
Größe	neben dem Pelikan der größte Wasservogel
Spannweite	bis zu 2,40 Meter
Gewicht	bis zu 15 Kilogramm
Nahrung	Pflanzen, Gras, Obst, selten Insekten
Lebensraum	flache Binnengewässer, Seen, Flüsse
Vorkommen	weltweit
Paarungsverhalten	monogam
Nachwuchs	jährlich 4-6 Küken nach 40 Tagen Brutzeit
Feind	Fuchs





## Marcelito Marquez

### Able Seaman Deck

### Matrose



**ENG** June 6th 2019 was no ordinary day for me because the Third Officer handed me an email from RHL asking me to write something for my 10th anniversary. I was amazed and somewhat overwhelmed with emotions. Ten years are no easy feat, yet I am still here and loving every minute of my job. It is true that when you love what you do, it does not feel like work at all.

Being a seafarer means many sacrifices, since homesickness is inevitable. You miss birthdays, Christmases, family reunions and the like, and all crew on board know this very well. We support each other through these things, and the bond we have is unbreakable. We are not just colleagues but friends respecting diverse cultures and enjoying each other's company. I can still remember all of their faces.

RHL provides an excellent service to its clientele, and extensive trainings to all crew. I am forever grateful for all the opportunities.

To my friends on board, both oldies and starters: The life we have chosen is not for everyone. It requires hard work, focus, determination, and flexibility. So work hard and work smart. As you step onto the gangway of a ship, bring with you a heart full of hope, and you will be on your way to success.

Yours truly  
Marcelito R. Marquez



**DEU** Der 6. Juni 2019 war für mich kein gewöhnlicher Tag. Als der 3. Offizier mir eine Anfrage der Reederei überreichte mit der Bitte, einen Beitrag für den Newsletter zu meinem 10 jährigen Jubiläum zu verfassen, war ich sehr überrascht und freute mich ganz besonders. 10 Jahre bin ich beim Hamburger Lloyd und ich liebe meinen Job jeden Tag. Es ist wahr: wenn du liebst, was du tust, fühlt es nicht wie Arbeit an.

Das Seefahrerdasein bedeutet Opfer zu bringen, Heimweh ist unvermeidbar. Du verpasst Geburtstage, Weihnachtsfeste, Familientreffen und das geht hier an Bord jedem so. Gerade deswegen unterstützen wir uns gegenseitig intensiv und haben einen starken Zusammenhalt. Wir sind nicht nur Kollegen, sondern Freunde, die andere Kulturen respektieren und schätzen die Gegenwart der anderen. Ich erinnere mich sehr gut an viele Gesichter.

RHL bietet umfangreiche Trainings und Seminare für die Crew Mitglieder an. Ich bin dankbar für die Ausbildungsmöglichkeiten, die mir und allen anderen an Bord geboten werden.

An alle Freunde an Bord, die Älteren und Neulinge: das von uns gewählte Leben ist nichts für jedermann. Es erfordert harte Arbeit, Konzentration, Zielstrebigkeit und Flexibilität. Arbeitet hart und geschickt. Wenn du die Gangway eines Schiffes betrittst, bringe Hoffnung in deinem Herzen mit und du bist auf dem Weg zum Erfolg!

Hochachtungsvoll  
Marcelito Marquez

The Riga office team visited the "RHL Dresden" when she called at the port of Riga.  
Das Riga-Office Team besuchte die „RHL Dresden“ am Terminal in Riga



☛ A. Illjina, C/O O.Ponomarenko, A. Ustinova, C/E M. Mandrik, M. Demjenova

## Laurence R. Batista

### Able Seaman Engine

### Motorenwärter



**ENG** My name is Laurence R. Bautista, and this is my 10th year with RHL. My experience at RHL has been great because I have learned a lot and was able to level up my knowledge and skills. Currently, I am working as an ASE in the Engine Department. My day starts with doing rounds in the engine and machinery rooms, where I monitor various parameters. I also complete any tasks that are assigned to me by the engineers. Working in the Engine Department improves my focus and attention to detail. It also requires me to update my technical skills when it comes to dealing with machinery.

In the past I tried working shore-based jobs in other countries, but I am very glad that I was given a chance to work on board. Working on ship allows me to spend more time with my family because I get more than two months leave for every one-year contract. On vacation we enjoy celebrating special occasions, traveling together, and recreational activities. I use the opportunity for home improvement projects, helping my son with his studies, and assisting my wife with her work.

I feel blessed to be a part of RHL because I am not only improving my skills, but myself as a whole. The RHL representatives are warm and welcoming to their on-board crews and families; we have the chance to meet and have conversations with them during gatherings like the Christmas Party. With the competitive salary that I receive I can provide well for my family, secure their health, and save for our future needs.

To all aspiring seafarers: I advise you to persevere and be diligent. Welcome any opportunities to learn and improve your skills. Aspire to work for a stable and good shipping company like RHL.

**Godspeed RHL! Continue to bring success to us workers!**

**Laurence R. Bautista**



**DEU** Mein Name ist Laurence R. Bautista und ich bin seit 10 Jahren beim Hamburger Lloyd. Ich habe hier umfangreiche Erfahrungen gesammelt und viel Wissen und Befähigungen erlangt. Derzeit bin ich als Matrose in der Maschine tätig. Ich beginne meine Wache mit der Begutachtung des Maschinenraums und kontrolliere zahlreiche Parameter. Ebenso erfülle ich die mir von den Ingenieuren aufgetragenen Aufgaben. Das Arbeiten im Maschinenbereich schärft mein Blickfeld und verbessert das Augenmerk für Details. Es erfordert auch die technischen Fähigkeiten immer wieder zu verbessern.

*Ich habe in anderen Ländern an Land gearbeitet und bin sehr glücklich, die Chance bekommen zu haben, an Bord zu arbeiten. Auf Schiffen zu arbeiten erlaubt mir mehr Zeit mit meiner Familie zu verbringen, da ich bei einem Jahresvertrag über zwei Monate bei ihnen sein kann. Während meines Urlaubs können wir gemeinsam an Feiern teilnehmen, verreisen zusammen und genießen Freizeitaktivitäten. Ich kann Heimwerkern, meinem Sohn bei seinen Schulaufgaben helfen oder meine Frau bei ihrer Hausarbeit unterstützen.*

*Beim RHL kann ich meine Fähigkeiten und meine Persönlichkeit ausbauen, das macht mich glücklich.*

*Bei Gelegenheiten wie der jährlichen Weihnachtsfeier trifft man auf warmherzige Repräsentanten der Reederei, die sich für die Crewmitglieder und deren Familien interessieren. Mit dem Gehalt, das ich bekomme, kann ich meiner Familie ein gutes und gesundes Leben bieten und für unsere Zukunft vorsorgen.*

*Aufstrebenden Seefahrern rate ich zu Ausdauer und Fleiß. Seid offen für die Möglichkeiten zu lernen und eure Fähigkeiten zu verbessern. Schätzt euch glücklich in einer stabilen und guten Reederei wie dem Hamburger Lloyd zu arbeiten.*

**Gute Fahrt RHL! Weiter so!**

**Laurence R. Bautista**



**Grüße von der RHL Conscentia, die Besatzung hat eine Jazzband gegründet!**

*Greetings from RHL Conscentia, the crew created a real jazz band on board!*



### Birthdays

We would like to congratulate:

- **Captain Victors Babics**  
on his 50<sup>th</sup> birthday
- **Captain Peter Batin**  
on his birthday
- **Captain Anito Borovina**  
on his 50<sup>th</sup> birthday
- **Captain Oleksandr Novikov**  
on his 35<sup>th</sup> birthday
- **Captain Anton Semenas**  
on his 35<sup>th</sup> birthday
- **Chief Officer Pathirannahalage Henarath**  
on his 35<sup>th</sup> birthday
- **Chief Officer Rolando Serenilla**  
on his 35<sup>th</sup> birthday
- **Chief Officer Mamuka Tavartkiladze**  
on his 30<sup>th</sup> birthday

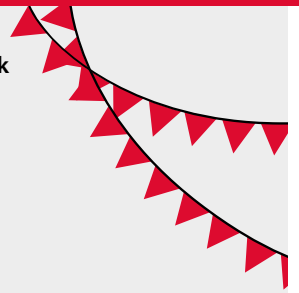
- **Chief Officer Uladzimir Vakhomchyk**  
on his 40<sup>th</sup> birthday
- **Chief engineer Mikhail Mandrik**  
on his 50<sup>th</sup> birthday

### Promotions

We would like to congratulate:

- **Mr Vadim Bashun**  
has been promoted to Master
- **Mr Federico Jr Borja**  
has been promoted to 3/O
- **Mr Yetti Debuque**  
has been promoted to 3/O

We do not claim the lists to be complete. |  
*Wir erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.*



### Congratulations on birth



Our heartfelt congratulations go out to Tina Treppke, (Director) and her life partner Jan Frieling on the birth of their son Max Frieling who was born on 01 August 2019 at 12:27. Max measured 53 cm at 4,020g.

*Unsere herzlichsten Glückwünsche gehen an Tina Treppke (Director) und Ihren Lebenspartner Jan Frieling zur Geburt ihres Sohnes Max Frieling, der am 1. August 2019 um 12:27 Uhr geboren wurde. Max wog bei einer Länge von 53 cm 4.020 Gramm.*

For the sake of clarity and readability, we do not use terms in their feminine as well as their masculine forms. Where neutral or masculine terms are used, these refer to female, male, and various persons. |

*Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird darauf verzichtet, jeweils die weibliche und die männliche Bezeichnung zu verwenden. Soweit neutrale oder männliche Bezeichnungen verwendet werden, sind darunter jeweils weibliche, männliche und diverse Personen zu verstehen.*



### Imprint | *Impressum*

**Editor:**  
RHL Reederei Hamburger Lloyd  
GmbH & CO KG  
Brooktorkai 20, 20457 Hamburg, Germany

Tel.: +49 40 380 881-300  
Fax: +49 40 380 881-499  
E-mail: [thebridge@hamburger-lloyd.de](mailto:thebridge@hamburger-lloyd.de)  
[www.hamburger-lloyd.com](http://www.hamburger-lloyd.com)

**Editorial Team:** Bettina Pane, Hauke Pane, Burghart Schaade, Margret Schindler, Risto Sipiläinen

**Layout:** STILPUNKT3 Designbüro

**Pictures:** RHL Reederei Hamburger Lloyd, pixabay, freepik, WikiMedia Commons

This Newsletter is printed on FSC certified material.



HAMBURGER LLOYD

