



Dear Readers, | *Liebe Leser und Leserinnen,*



Hauke Pane
Chief Executive Officer

ENG The year 2019 ended with a logistical masterpiece. As from 01 January 2020 it has been mandatory for all ships worldwide to convert to low-sulphur fuels – you can read about our race against time in this issue's technical article.

Karaoke first became popular in Japan in the early 1970s and is now an indispensable element of entertainment throughout Asia. It is also becoming increasingly popular in Germany – which we think is a great reason for an article about the history of karaoke.

In a trip into Hamburg's history, this issue of "The Bridge" tells the story of the old water carrier Hans Hummel.

The Miniatur Wunderland model railway falls firmly into our category "Remarkable places". Our report will hopefully spark your curiosity; we can definitely recommend a visit!

We are especially delighted with our readers' active participation. Receiving unexpected greetings from the RHL AURORA and a great piece on model ships from Captain Jurij Savliukevic was a beautiful surprise.

Our first female apprentice from the Philippines, Maria Mercedes Batin, once again proves that seafaring is no longer just a male domain. Please enjoy the interview with her in this issue.

And then it all goes pink ... have you met Elli? Our young on-board reporter recently joined the RHL AGILITAS in New York. Elli wants to discover the world on the ships of Hamburger Lloyd – we are already looking forward to her exciting reports, which are sure to be followed enthusiastically by young and old. Find out all about Elli on the following pages.

In this spirit – I hope this issue makes for another entertaining read.

DEU das Jahr 2019 endete mit einer logistischen Meisterleistung. Die Umstellung aller Schiffe auf schwefelarme Brennstoffe wurde zum 1. Januar 2020 global verpflichtend – über diesen Wettlauf mit der Zeit berichten wir im diesmaligen Fachartikel.

Karaoke wurde zuerst in den frühen 1970er Jahren in Japan betrieben und ist heute ein fester Bestandteil der Freizeitgestaltung in Asien und wird auch in Deutschland immer beliebter – für uns ein Grund über die Geschichte des Karaoke zu berichten. Über einen Ausflug in die Hamburger Geschichte berichtet die „The Bridge“ in dieser Ausgabe über den Hamburger Wasserträger Hans Hummel. Das Miniatur Wunderland füllt die Rubrik „bemerkenswerte Plätze“, unser Bericht wird hoffentlich Ihre Neugierde beflügeln, wir können einen Besuch unbedingt empfehlen!

Besonders freuen wir uns über die aktive Beteiligung bei der Gestaltung der THE BRIDGE. Wir freuen uns über unerwartete Grüße von der RHL AURORA und einen tollen Beitrag zum Thema Schiffsmodellbau von Kapitän Jurij Savliukevic.

Dass die Seefahrt keine reine Männerdomäne mehr ist, beweist erneut unsere erste weibliche Auszubildende von den Philippinen, Maria Mercedes Batin, ein Interview finden Sie in dieser Ausgabe.

Zum Schluss wird es pink ... kennen Sie schon Elli? Unsere junge On-board Reporterin ist kürzlich in New York an Bord der RHL AGILITAS eingestiegen, Elli plant auf den Schiffen des Hamburger Lloyd die Welt zu entdecken – wir freuen uns schon jetzt auf ihre spannenden Berichte die sicherlich von Groß und Klein mit Begeisterung verfolgt werden – lernen Sie auf den nächsten Seiten Elli kennen.

In diesem Sinne – angenehme Unterhaltung.

Sincerely |
Mit besten Grüßen,

Hauke Pane

The IMO 2020 Regulation – A step towards a better environmental performance

IMO 2020 Verordnung – Ein wichtiger Schritt zu einer besseren Umweltbilanz

ENG 01 January 2020 brought about a major change in the shipping industry. Ships may now only use fuels with a maximum sulphur content of 0.5 % as opposed to 3.5 %, which was the standard until 31 December 2019. The so-called IMO 2020 Regulation is the first in a series of actions by the International Maritime Organisation (IMO) aimed at reducing emission of hazardous substances.

The entire Hamburger Lloyd fleet changed over to fuels with a sulphur content of 0.5 % by the end of 2019. This undertaking required careful preparation. The biggest challenge was cleaning the fuel tanks, which was necessary to guarantee that the sulphur content of any new fuel would not be distorted by residues in the tank. Furthermore, nobody knew which type of fuel the vessels were to receive until very recently. A major problem with these new types of fuel seems to be their compatibility and miscibility.

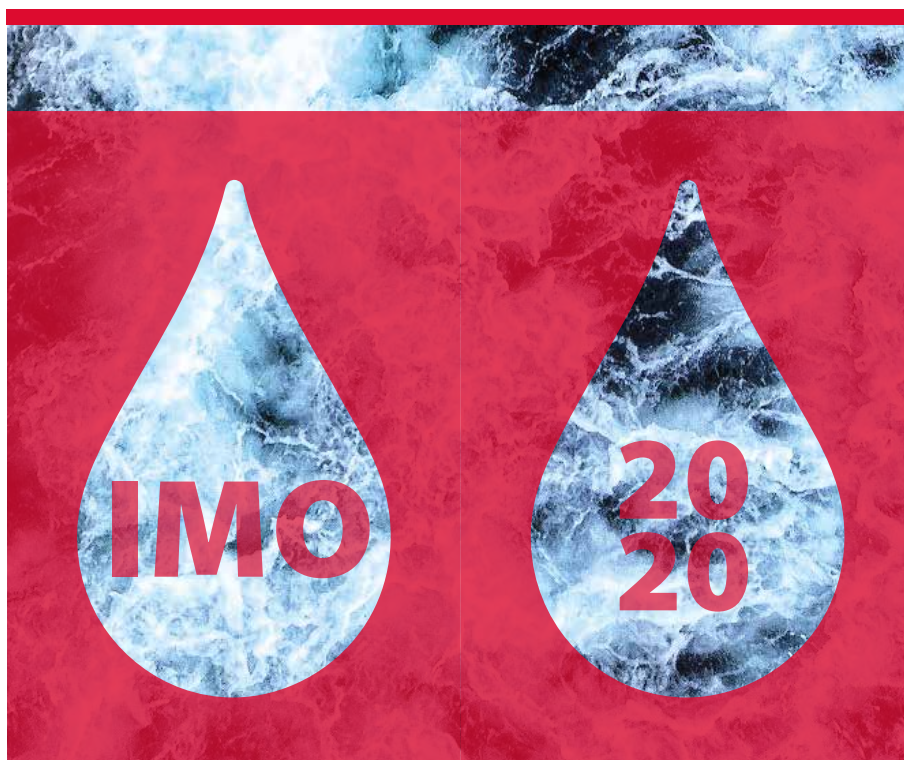
Every time a charter contract was concluded that ran until the year 2020, detailed plans were made with the charterer as to when low-sulphur fuel could be bunkered for the first time. With this data the Technical Department could start planning the cleaning procedure, in cooperation with the company Global Concept. The procedure was to have a minimum impact on health and the environment, which is why the biodegradable, non-harmful cleaning agent Cytoclean was chosen. During the first cleaning stage, Global Concept technicians cleaned half of the fuel tanks to make room for the new fuel. The second stage must be completed by 01 March 2020, as a transport ban on fuels with a high sulphur content will come into force on that date. Only ships with a desulphurisation plant will still be allowed to transport fuel with 3.5 % sulphur after that.

Monitoring the fuel stocks on board all vessels was a major logistical task. It had to be ensured that all fuel with 3.5 % sulphur was used up completely by 31 December 2019. Therefore office staff tracked the vessels' most recent bunker orders in autumn 2019 very closely, in order to avoid making false assumptions or calculations.

DEU Seit dem 01.01.2020 gibt es eine große Veränderung in der Schifffahrtsindustrie. Schiffe dürfen nur noch Treibstoffe mit einem Schwefelgehalt von maximal 0,5 Prozent verwenden. Bis zum 31.12.2019 waren Treibstoffe mit einer Schwefelobergrenze von 3,5 Prozent Standard. Die sogenannte IMO 2020 Verordnung ist die erste einer Reihe von Maßnahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zur Verringerung des Schadstoffausstoßes.

In der gesamte Flotte der Reederei Hamburger Lloyd wurde Ende 2019 auf Brennstoffe mit 0,5% Schwefelgehalt umgestellt. Hierzu mussten diverse Vorbereitungen getroffen werden. Die größte Herausforderung war die Reinigung der Brennstofftanks. Die Tankreinigung war nötig, um zu garantieren, dass der Schwefelgehalt des neuen Brennstoffs nicht durch Rückstände in den Tanks verfälscht wird. Des Weiteren war bis zuletzt nicht bekannt, was für einen Brennstoff die Schiffe bekommen würden. Denn ein großes Problem bei den neuartigen Brennstoffen scheint die Kompatibilität und Mischbarkeit zu sein.

Sobald bei den Charterverträgen eine Laufzeit bis in das Jahr 2020 abgeschlossen war, wurde mit dem Charterer detailliert geplant, zu welchem Zeitpunkt der erste schwefelarme Brennstoff gebunkert werden kann. Mit diesen Daten konnte die technische Inspektion anfangen, in Zusammenarbeit mit der Firma Global Concept, die Reinigung zu planen. Die Reinigung sollte so umweltfreundlich und gesundheitsschonend wie möglich erfolgen. Daher wurde das biologisch abbaubare unschädliche



Reinigungsmittel Cytoclean gewählt. Bei einem ersten Einsatz wurde die Hälfte der Brennstofftanks von Technikern der Firma Global Concept gereinigt, um Platz für den neuen Brennstoff zu haben. Der zweite Einsatz muss bis zum 01.03.2020 abgeschlossen sein. Ab dem 01.03.2020 herrscht ein Transportverbot für den hochschwefeligen Brennstoff. Nur Schiffe mit einer Entschwefelungsanlage dürfen dann noch Brennstoff mit 3,5 % Schwefel transportieren.

Changing lubricating oils turned out to be relatively easy. The now lower fuel sulphur content calls for lubricating oils with a lower base number. But it is generally possible to mix lubricating oils of the same type with different base numbers, after consulting the engine manufacturer and oil supplier.



What are the technical challenges of this changeover? To date, there is no international ISO standard for low-sulphur marine fuels. Instead, an ISO publication is available describing how the ISO 8217-2017 specification can also be applied to the new fuels. This lack of a clear norm, however, means that an important basis for guaranteeing standards and quality of these fuels is missing.

Low-sulphur fuel can be produced in different processes. The best one uses already low-sulphur crude oil as a basis. The resulting fuel is mainly paraffinic, has good ignition properties, remains stable, but is unfortunately also very expensive.

Another process, for example, is the extraction of so-called vacuum gasoil, an intermediate product in the refining process. The resulting fuel is predominantly paraffinic, has good ignition properties, remains stable, but is susceptible to oxidation.

A less than ideal process is the use of low-sulphur residues from the refinery process, so-called light cycle oils. These are predominantly aromatic, poorly compatible with paraffinic fuels, and have a high catfines content.

Even at this early stage of the year, it is already apparent that the sediment content of many fuels is too high. This may be a sign that the fuel is not stable, and that there may be problems when it comes to treatment and combustion. Poor quality fuel can cause filters to clog, or injection nozzles and injection pumps to block.

It is therefore as important as ever to follow the bunkering procedures closely, and to deliver fuel samples ashore without delay. The Technical Department will continue to monitor the developments and keep the vessels informed.

The commercial side is a further challenge. The new fuels currently cost an average of about USD 250 per tonne more, resulting in the bunker price effectively almost doubling. Right now it is not possible to predict whether it will remain this high or drop again. In addition to the price, the availability of the new fuels is another problem. Fuel must be ordered well in advance. Delivery in Singapore, for instance, can take as long as 14 days.

Eine große logistische Aufgabe war die Überwachung aller Brennstoffbestände an Bord. Es musste sichergestellt werden, dass sämtlicher Brennstoff mit 3,5 % Schwefel spätestens bis zum 31.12.2019 verbraucht ist. Daher wurden die letzten Bunkerbestellungen der Schiffe im Herbst 2019 sehr genau durch die Mitarbeiter im Büro nachverfolgt, um Fehlannahmen oder Fehlkalkulationen zu vermeiden.

Der Wechsel der Schmieröle gestaltete sich relativ problemlos. Mit dem nun niedrigeren Schwefelgehalt werden an Bord auch Schmieröle mit einer geringeren Basenzahl benötigt. Innerhalb einer Schmierölsorte können die Öle mit unterschiedlicher Basenzahl aber generell problemlos nach Rücksprache mit dem Motorenhersteller und Öllieferanten gemischt werden.

Was für technische Herausforderungen bringt die Umstellung mit sich? Es gibt noch keinen internationalen ISO Standard für schwefelarme Marinebrennstoffe. Stattdessen gibt es eine Veröffentlichung der ISO, die beschreibt, wie die ISO 8217-2017 Spezifikation auch auf die neuen Brennstoffe angewendet werden kann. Durch das Fehlen einer eindeutigen Norm, fehlt aber eine wichtige Grundlage, um Standards und Qualität der Brennstoffe zu garantieren.

Schwefelarmer Brennstoff kann durch unterschiedliche Verfahren gewonnen werden. Der beste Weg ist die Herstellung des Brennstoffs aus schwefelarmem Rohöl. Der Brennstoff ist überwiegend paraffinisch, hat gute Zündigenschaften, bleibt stabil, ist aber leider auch sehr teuer.

Ein weiteres Verfahren ist zum Beispiel die Gewinnung des sogenannten Vakuum Gasöls. Es ist ein Zwischenprodukt im Raffinationsprozess. Der Brennstoff ist überwiegend paraffinisch, hat gute Zündigenschaften, bleibt stabil, ist aber anfällig für Oxidation.

Ein schlechtes Verfahren ist die Nutzung von schwefelarmen Rückständen des Raffinerieprozesses, sogenannter leichter Kreislauföle. Diese sind überwiegend aromatisch, schlecht kompatibel mit paraffinischen Brennstoffen und enthalten hohe Mengen an Catfines.

Es zeigt sich schon zu Beginn des Jahres, dass viele Brennstoffe einen zu hohen Anteil an Sedimenten haben. Dies kann ein Zeichen dafür sein, dass der Brennstoff nicht stabil ist und Probleme bei der Aufbereitung und Verbrennung entstehen können. Filter können verstopfen, Einspritzdüsen und Einspritzpumpen können durch den schlechten Brennstoff blockieren.

Es ist daher weiterhin sehr wichtig, dass die Bunkerprozeduren genau eingehalten und Brennstoffproben ohne Verzögerung an Land abgegeben werden. Die technische Abteilung wird weiterhin die Entwicklungen verfolgen und die Schiffe informiert halten.

Eine weitere Herausforderung ist auf der kommerziellen Seite zu sehen. Die neuen Brennstoffe kosten im Schnitt momentan ca. 250 USD mehr pro Tonne. Es hat also fast eine Verdoppelung des Bunkerpreises stattgefunden. Ob dieser Preis sich auf diesem hohen Niveau hält oder wieder sinkt, kann momentan noch nicht vorhergesagt werden. Neben dem Preis gibt es auch Probleme bei der Verfügbarkeit der neuen Brennstoffe. Der Brennstoff muss deutlich im Voraus bestellt werden. So gibt es zum Beispiel in Singapur Lieferzeiten von bis zu 14 Tagen.



RHL mascot Ellie signs on on board RHL Agilitas

Maskottchen Elli steigt auf der RHL Agilitas ein

ENG Dear Captains, Officers and Crewmembers,

I am Elli, and I am a female meerkat. Normally I live in the Namibian savannah with my colony, but I love being near water and have always wanted to sail on board a big ship. And so my journey has taken me to a number of coasts and ports, but I never really felt at home anywhere. By sheer coincidence I ended up in Hamburg, where I was warmly welcomed by the shipping company Hamburger Lloyd, and now I am allowed to sail on the ships of their fleet.

The life jacket was custom-made for me, and the Liberian flag state issued me my very own seaman's book. My first deployment has taken me by plane to New York, where I signed on on board the Agilitas and received a very warm welcome. I am a very sociable animal and am looking forward to the people on board and many shared experiences, maybe even on shore leave once in a while.

I would really love to share my adventures in the newsletter "The Bridge", and I hope someone on board will take care of me, take pictures, and maybe write down some of our stories.

I am so excited!

Love from Elli

DEU Liebe Kapitäne, Offiziere und Besatzungsmitglieder,

ich bin Elli und ein weibliches Erdmännchen. Eigentlich lebe ich mit meiner Kolonie in der Savanne von Namibia, aber ich liebe es am Wasser zu sein und wollte schon immer auf einem großen Schiff mitfahren. So führte mich mein Weg an einige Küsten und Häfen, aber so richtig wohl fühlte ich mich bisher nirgendwo. Zufälligerweise bin ich nun in Hamburg gelandet und wurde bei der Reederei Hamburger Lloyd herzlich aufgenommen und darf nun auf den Schiffen der Flotte mitreisen.

Die Schwimmweste ist extra für mich angefertigt worden und der liberianische Flaggenstaat hat mir offiziell ein Seefahrtsbuch ausgestellt. Meine erste Reise führte mich mit dem Flieger nach New York, wo ich auf der Agilitas eingestiegen bin und herzlich empfangen wurde. Ich bin ein sehr geselliges Tier und freue mich auf die Menschen an Bord und auf ganz viele gemeinsame Erlebnisse, vielleicht auch auf einigen Landausflügen.

Sehr gerne möchte über meine Erlebnisse im Newsletter „The Bridge“ berichten und hoffe es wird sich jemand an Bord finden, der sich meiner annimmt, fotografiert und vielleicht ein bisschen aufschreibt, was wir erleben.

Ich freue mich so!

Eure Elli



👉 A warm welcome on board of RHL Agilitas | Herzlich Willkommen an Bord der RHL Agilitas



👉 Elli sitting on ME telegraph | Elli auf dem ME telegraph

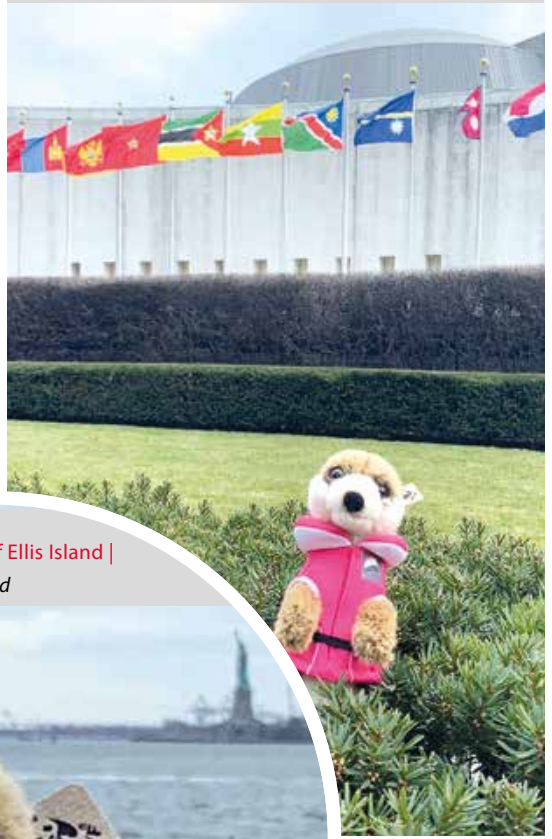


👉 Elli with NYC female sea pilot | Elli mit New Yorker Seelotsin

📍 Elli near by OneWorld Centre | Elli in der Nähe des OneWorld Centre



📍 Elli in front of Namibia flag | Elli vor der Namibiaflagge



📍 Elli in front of Ellis Island | Elli vor Ellis Island



📍 Elli in Zurich when changing planes | Elli in Zürich beim Umsteigen



📍 Elli driving on baggage conveyor belt | Elli fährt auf dem Gepäckband mit



📍 Elli in front of United Nations | Elli vor dem Gebäude der Vereinten Nationen



📍 Elli sitting on Survivor Tree | Elli auf dem Survivor Tree



📍 Elli with seaman's book | Elli und ihr Seefahrtsbuch

The history of karaoke

Die Geschichte des Karaoke

ENG It all began in the nineteen-seventies in Kobe. The Japanese coastal city about 400 kilometres south-west of Tokyo had many small bars where live musicians performed. Sometimes people from the audience would climb on stage to show off their own singing skills. Daisuke Inoue, who had been a drummer since his days in high school, toured pubs and bars as a musician in those days.

One day he had an idea: Maybe people would also sing to tape recordings? In 1971 the then 31-year-old pieced together a cassette recorder, a small guitar amplifier and a microphone, placed everything in a small wooden box, and added a coin slot. With this first singing machine, karaoke (literally: empty orchestra) was born.

DEU Es begann in den siebziger Jahren in Kobe. In der japanischen Küstenstadt circa 400 Kilometer südwestlich von Tokio waren viele kleine Bars entstanden, in denen Live-Musiker auftraten. Manchmal kletterten Gäste aus dem Publikum auf die Bühne, um ihre eigenen Gesangskünste vor zu führen. Auch Daisuke Inoue, der seit der Highschool Schlagzeug spielte, tingelte damals als Musiker durch die Kneipen.

Eines Tages hatte Inoue eine Idee: Vielleicht würden Barbesucher auch zu Tonbandaufnahmen singen? 1971 tüftelte der damals 31-Jährige einen Kassettenrecorder, einen kleinen Gitarrenverstärker und ein Mikrofon zusammen, baute alles in einen kleinen Holzkasten und versah das Ganze mit einem Münzeinwurf. Karaoke – zu Deutsch:



People were absolutely thrilled. Soon Inoue had to produce more devices. He also commissioned recordings of hundreds of songs by local musicians, in medium pitch so that everyone would be able to hit the notes. He rented the karaoke machines out to the bars in Kobe and provided the music cassettes and lyrics as well.

By the mid-seventies Inoue was already selling his karaoke machines in Osaka and Tokyo, and he conquered Japan soon afterwards. He travelled the country in a minibus and delivered new music cassettes and spare microphones to his customers.

However, Inoue had failed to apply for a patent for his invention because he thought he had not really invented anything. After all, he had only combined existing technologies.

Inoue's modesty ended up being exploited by other resourceful entrepreneurs. In the late seventies several companies started producing their own karaoke equipment. The analogue era came to an end in the eighties, and karaoke bars gradually disposed of the machines that still used cassettes. Inoue disappeared from the scene for years.

leeres Orchester – hatte mit dieser ersten Mitsingmaschine seine Geburtsstunde.

Die Leute waren begeistert. Schon bald musste Inoue weitere Geräte produzieren. Zudem ließ er Hunderte Songs von örtlichen Musikern einspielen, in mittleren Tonlagen, damit jeder die Töne treffen konnte. Die Karaoke-Maschinen verlieh er an die Bars in Kobe, die Musikkassetten und die Texte, lieferte er gleich mit.

Mitte der Siebziger vertrieb Inoue seine Karaoke-Maschinen bereits in Osaka und Tokio, und bald darauf eroberte er ganz Japan. Mit einem Kleinbus fuhr er durch das Land und lieferte seinen Kunden neue Musikkassetten und Ersatzmikrofone.

Allerdings hatte Inoue es versäumt ein Patent für seine Erfindung anzumelden, da er der Meinung war, gar nichts erfunden zu haben. Schließlich hatte er nur bereits bestehende Technologien zusammengesetzt.

Inoues Bescheidenheit machten sich schließlich andere findige Unternehmer zunutze. Ende der Siebziger begannen mehrere Firmen mit

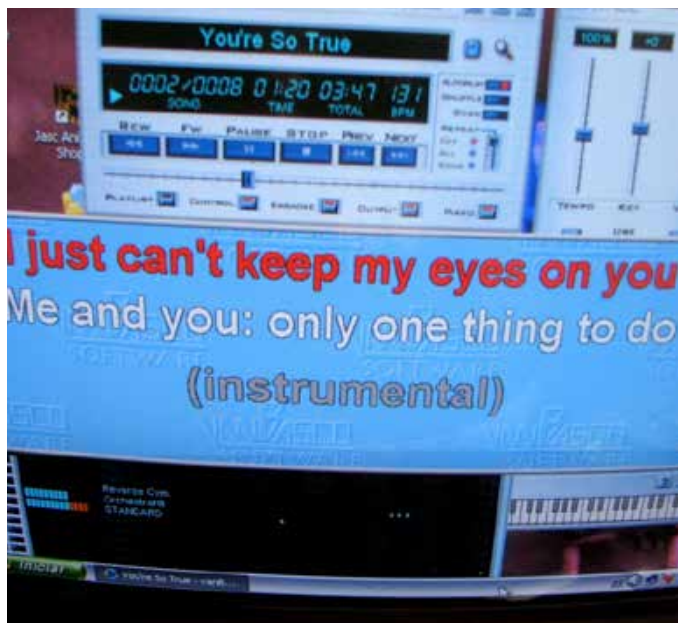
But then in 1999, the Asian "Time" magazine published a list of the hundred most influential Asians of the 20th century. Among them, between names such as Mao Zedong or Mahatma Gandhi: Daisuke Inoue. He had helped lend a voice to those who were mute, the magazine stated, and had thus changed the Asian nights.

And it is true that Inoue had launched a true cultural revolution with his invention. Especially in his home country, where karaoke bars can be found on almost every street corner. Traditionally the Japanese like to sing in small, separate rooms, so-called karaoke boxes. But you can also rent spaceship-designed venues, croon in karaoke taxis, or pick up a mic and relax in the Jacuzzi at the same time.

These days karaoke is popular all around the world. Karaoke titles can be downloaded from the Internet and then played on various media. There are also karaoke communities in the various online social networks.

In the Philippines there is a karaoke system near the TV in nearly every household, making it almost a part of the country's culture. Filipinos are talented and passionate singers who often express this passion very emotionally.

A special type of karaoke has developed in Germany: so-called "pack singing". This refers to the fact that not only the singers on stage sing, but the entire audience. The lyrics are projected onto a screen.



Source
www.spiegel.de/einestages/karaoke-erfinder
www.wikipedia.de

der Produktion von eigenen Karaoke-Geräten. In den Achtzigern neigte sich dann das analoge Zeitalter seinem Ende zu, und die Karaoke-Bars entsorgten nach und nach die Maschinen, die noch mit Kassetten funktionierten. Inoue verschwand für Jahre von der Bildfläche.

Doch dann veröffentlichte das asiatische „Time-Magazin“ 1999 eine Liste mit den hundert einflussreichsten Asiaten des 20. Jahrhunderts. Unter ihnen, zwischen Namen wie Mao Zedong oder Mahatma Gandhi: Daisuke Inoue. Er habe geholfen, so die Begründung der Zeitschrift, den Stimmen eine Stimme zu verleihen, und damit die asiatischen Nächte verändert.

In der Tat hat Inoue mit seinem Einfall eine wahre Kulturrevolution losgetreten. Vor allem in seinem Heimatland finden sich heute an fast jeder Straßenecke Karaoke-Läden. Traditionell singen die Japaner gerne in kleinen, separaten Räumen, sogenannten Karaoke-Kabinen. Man kann aber auch Etablissements im Raumschiff-Design mieten, in Karaoke-Taxis trällern oder zum Mikrofon greifen und gleichzeitig im Whirlpool entspannen.

Mittlerweile wird weltweit Karaoke gesungen. Es werden Karaketitel auch im Internet zum Download angeboten, um danach auf diversen Medien abgespielt zu werden. Daneben finden sich im Social Networking auch Karaoke-Gemeinschaften im World Wide Web ein.

Auf den Philippinen findet man in nahezu jedem Haushalt nahe dem Fernseher eine Karaoke-Anlage, die eigentlich fast schon ein Teil der philippinischen Kultur ausmacht. Filipinos sind begnadete und leidenschaftliche Sänger und leben diese Leidenschaft oft voller Emotionen aus.

In Deutschland hat sich eine besondere Form des Karaoke entwickelt, das Rudelsingen. Die Bezeichnung rührt daher, dass nicht nur die Sänger auf der Bühne singen, sondern das gesamte Publikum. Die Liedertexte werden auf eine Leinwand projiziert.

Sudoku

One of the world's most popular number puzzles: Sudoku! A Sudoku is made up of a grid of 3 x 3 squares, each containing 3 x 3 sub-squares. The objective is to fill the grid with digits in such a way that each sub-square, each row and each column contains all the numbers from 1 to 9. We hope you enjoy solving it! (Answer see further down.)

Eines der beliebtesten Rätsel der Welt: Sudoku! Ein Sudoku besteht aus drei mal drei Quadraten, die jeweils wieder dreimal drei Felder haben. In jedem dieser Neuner-Quadrare, aber auch in jeder Zeile und jeder Spalte müssen alle Zahlen von 1 bis 9 vorkommen, viel Spaß beim Tüfteln! (Auflösung weiter hinten)

1	5							
2			8	1	6			
			6		9			
			2	3				
	1				5	4	8	
	6	4				9		
	4		8			6	7	
5	8	2						
		7	4		3			



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	Mykhaylo	Ostroglyad	Oleksandr	Mykhailiuk	Mykhaylo	Kogutov	Oleg	Taran
Chief Officer	Artem	Rodionov	Sergej	Jurov	Illia	Cholak	Petar T.	Todorov
Second Officer	Rosauo P.	Lajola	Ramon D.	Mendoza	Nicu	Popa	Astaire T.	Lim
Third Officer	Rade	Medenica	Teofiegil T.	Cenas	Oleksandr	Sydorov	Aaron Glenn E.	De Jesus
Chief Engineer	Georgi A.	Dimitrov	Yuriy	Galinsky	Sergei	Semenov	Huu Tung	Trinh
Second Engineer	Stephan	Kukasyan	Andrejs	Burmaks	Warlito D.	Giron	Yury	Konovalov
Third Engineer	Chris T.	Matarong	Stanislavs	Rinkevics	Melvin B.	Maranan	Oleksandr	Stepovoi
Electrical Engineer	Vladimir	Kondratev	Evgenii	Emelianov	Dammika I.	Nakandala	Sherwin A.	Rambaud
Fitter	Ram N.	Chauhan	Briana D.	Bahena	Woody N.	Merano	Diego E.	Masiado
Cook	Dennis Y.	Andrada	Antonio Jr. B.	Gerodico	Melandro E.	Drew	Dominador, Jr. M.	Salazar
Bosun	Cornelio S.	Carizal	Manuel Stanley C.	Parondo	Richard John J.	Canaya	Jayson P.	Cantimbuhan
Able Seafarer Deck 1	Centino Reynante S.	Centino	Reagan S.	Villanueva	Arnold C.	Endrina	Crisostomo Allan F.	Monakil
Able Seafarer Deck 2	Regio G.	Castillo	Gemer V.	Bautista	Brezhniev I.	Rosales	Christian F.	Deloy
Able Seafarer Deck 3	Robert C.	Limbo	Archimedez L.	Saul			Jim Jason Q.	Malto
Ordinary Seaman 1	Luther S.	Amora	Jesrel Frank S.	Soriano	Roland M.	Abagat	Ardiel F.	Echin
Ordinary Seaman 2	Aldin O.	Cabug-Os	Antonio Jr. Z.	Marcial	Johnfrey L.	Elizon	Edmark S.	Briones
Deck Cadet								
Electrical Cadet			Alemnew Tsegaw	Mamo				
Able Seafarer Engine 1	Joetzaldy P.	Segovia	Arnel D.	Macapar	John Rodel G.	Esguerra	Jesus, Jr. P.	Robles
Able Seafarer Engine 2	Raymond-Paul T.	Sanchez	Joy R.	Samar	Javeh N.	Caritan	Arvin M.	Derder
Wiper	Jonathan E.	Estacio	Agerico P.	Gonzales	Mark Vincent E.	Casibu	Ferdinan S.	Centino
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	Rodelio D.	Musni	Oleksandr	Novikov	Nikolaj	Zembrovskij	Karolis	Gailiunas	Peter M.	Batin
Chief Officer	Gennadiy	Rumyantsev	Andrius	Barlovskis	Rolando R.	Serenilla	Igor	Sukhoverkhov	John P.	Guan
Second Officer	Mihail	Colis	Evan B.	Amores	Toni	Cvitkovic	Chenvie E.	Go	Janis .	Miglans
Third Officer	Artur	Burlak	Vitaliy	Kobzarenko	Alvin P.	Cortes	Riche J.	Burlaos	Mark Alvin J.	Yabut
Chief Engineer	Milen Tinkov	Kolev	Alexey	Krapiva	Nicolae C.	Copot	Oleg	Moroz	Encho N.	Piperkov
Second Engineer	Thieu Xuan	Vu	Ngoc Tuan	Nguyen	Antons	Kriziks	Andriy	Shagalo	Mudiyanselage M. D.	Herath
Third Engineer	Louie Jay C.	Calo	Biruk S.	Taddesse	Rostyslav	Zahorodniev	Endalkachew Tessema	Demug	Abebaw Kassahun.	Yigzaw
Electrical Engineer			Sherwin Roy A.	Dalu	Iliyan Y.	Iliev	Rene Lito P.	Golong	Viktor.	Lapenko
Fitter 1	Danilo B.	Valdez	Frenel A.	Calangi	Patrocio Jr. L.	Viernes	Edgar B.	Tulale	Matias Lii R.	Misagal
Fitter 2					Claro R.	Mozar	Leovil O.	Barnal	Noriel G.	Manzo
Cook	Genaro L.	Garciano	Eugene C.	Banaag	Alvin A.	Fabrig	Michael D.	Veridiano	Christian Michael P.	Paculaba
Bosun	Noel C.	Collado	Catalino Jr. T.	Millado	Rosendo M.	Rongcales	Virgilio Jr. A.	Laurea	Jerry C.	Legaspi
Able Seafarer Deck 1	Mark John B.	Java	Leonard Y.	Balabat	Fernando J.	Josoy	Christopher Columbus H.	Tiantes	Richard A.	Lim
Able Seafarer Deck 2	Ronald G.	Javier	Alexander Romano L.	Magpantay	Vicente Jr. F.	Matulac	Kim Dominic G.	Santillana	Timothy Simon V.	Javier
Able Seafarer Deck 3	Jose Leo J.	Navarra	Clynton G.	Catingan	Chris Beryun Ian S.	Cantorne	Eldric A.	Meren	Russel Paul G.	Salhay
Ordinary Seaman 1	Arnel F.	Villacenda	Marc Ejoy B.	Cairel	Joan D.	Dela Cruz	Jayvee G.	Joyo	Jhunrie L.	Sarmiento
Ordinary Seaman 2	Karlo M.	Madulid			Ronald Allan O.	Bacaooco	Maria Mercedes L.	Batin	Bryan B.	Biasura
Deck Cadet	Danilo	Nakicenovic								
Electrical Cadet										
Able Seafarer Engine 1	Jovic Q.	Espino	Vincent A.	Flores	Francisco A.	Dioso	Ramon Nonato, Jr. O.	Patricio	Joe Eric E.	De La Cruz
Able Seafarer Engine 2	Nelson D.	Mendoza	Mark Anthony G.	Saez	Ramon R.	Oraa	Rhey Salvador J.	Villanueva	Julius L.	Bautista
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	Lukasz	Wiszniowski	Gunamuni C.	De Silva			Nicolae Raducu	Poppa	Rumen	Petrov
Chief Officer	Serge Frederic G.	Goilot	Bernard A.	Caballero	Petar M.	Todorov	Kyrylo	Zakharchenko	Mykola	Polovnyuk
Second Officer	Noe N.	Co	Joabell Q.	Rivera	Ariel M.	Molomog	Vladyslav	Chugai	Richard A.	Cordero
Third Officer	Joseph C.	Collado	Carlo B.	Palen	Denys	Untilov	Rico A.	Lendio	Mark Ariel M.	Aquino
Chief Engineer	Ventsislav Georgiev	Fakliev	Aleksei .	Terekhov	Alexey	Skarabevskiy	Dante Jr. T.	Quinal	Sergiy	Sergyyenko
Second Engineer	Mudiyanselage S. N.	Samarapala	Antans	Ketlerjus	Oleksandr	Poryadin	Andriy	Topchev	Aleksey	Karkavtsev
Third Engineer	Juijet G.	Jumetilco	Jobet F.	Baga	Ephraim Jr. A.	Ramirez	James E.	Nogar	Bogdan	Kurachov
Fourth Engineer							Jhon Laurence S.	Bantecil		
Electrical Engineer	Satheesan	Panchalingam	Vladimir	Novozhilov			Stephen S.	Sinloc	Palamandadige A.	Fernando
Fitter 1	Rey D.	Delmo	Jim A.	Lumasag	Liliun, Jr. G.	Degayo	Jose, Jr. E.	Cardino	Noel C.	Labatorio
Fitter 2	Jessie B.	Traballo	Jasper C.	Afroilan	Ernesto C.	Santander	Renante L.	Jacinto	Ricky C.	Waniwan
Cook	Joshua C.	Vale	Fernando Jr. M.	Adriano	Rex Vergel M.	Torres	Regienante M.	De Vera	Melvin F.	Sabino
Bosun	Richard Jr. D.	Joseph	Russell S.	Solito	Neil M.	Bucton	Enrico A.	Manuzon		
Able Seafarer Deck 1	Ariel A.	Nicdao	John Edward C.	Loretizo	Nomer M.	Daroy	Noel E.	Basco	Pedro M.	Piyao
Able Seafarer Deck 2	Lister Lloyd N.	Gloria	Arman T.	Matarong	Paul John L.	Villamor	Eriberto F.	Aguilar	Dionisio B.	Menia
Able Seafarer Deck 3	Antonio U.	Loyola	Ramon Jr. B.	Gunan	Eiseo Jr. D.	Ramos	Linshyr James A.	Rosel	Steven O.	Ongbit
Ordinary Seaman 1	Reyal A.	Candelario	Jeffrey R.	Tenebro	Bonifacio Jr. M.	Alima	Niel Christian B.	Juan	Rodrigo P.	Ramos
Ordinary Seaman 2	Franklin M.	Fuentes	Edzel Jay B.	Molina	Stephen R.	Grajo	Mark Angelo A.	Penaverde	Ira S.	Sumat
Able Seafarer Engine 1	Allan V.	Maranon	Joelito J.	Abrao	Reynaldo C.	Melgar	Rogelito N.	Pacada	Brian B.	Devinosa
Able Seafarer Engine 2	Albert T.	Buencuchillo	Lord G.	Nalzaro	Oliver F.	Pepito	Erwin A.	Laspinas		
Deck Cadet										
Electrical Cadet					Alebel Aychilie	Getie				
Wiper	John Michael L.	Geonzon	Jayson M.	Tresvalles			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	Krzysztof	Lewicki	Viacheslav	Kuleshov	Vadim	Bashun	Sergey	Vasilev
Chief Officer	Andrei	Likhachevskiy	Oleksandr	Ponomarenko	Valery	Kiosov	Vadim	Chernov
Second Officer	Angelo P.	De Rosas	Michail	Ryabov	Romydello O.	Tero	Oleg	Kulinich
Third Officer	Ilya	Krotov	Vadim	Krivoruchkin	Sergiy	Bogdan	Philip A.	Lumongsod
Chief Engineer	Marcin R.	Michalecki	Mikhail	Mandrik	Taras	Popov	Artem	Shirkin
Second Engineer	Nikolay	Kuznetsov	Viacheslav	Tel'nikov	Grzegorz	Turzynski	Danut	Mladen
Electrical Engineer								
Able Seafarer Deck 1	Argie D.	Hinsoy	Alvaro E.	Mozo	Vincent Lito D.	Dolorfo	Teotimo, Jr. D.	Gorgonio
Able Seafarer Deck 2	Daniel C.	Cravantes	Isidor S.	De Pablo	Rigeber M.	Mendoza	Jesus O.	Primavera
Able Seafarer Deck 3	Ian Jayson T.	Estrella	Kim Arriz B.	Solomon	Marlo D.	Lozano	Jan Daryl C.	Sinoy
Able Seafarer Deck 4								
Cook	Yuriy	Matyev	Lenwill B.	Parde	Al M.	De Jesus	Jason C.	Joaquin
Bosun								
Able Seafarer Engine 1	Ricky J.	Foerster	Benito D.	Distor	Severino S.	Sierra	Oscar L.	Dizon
Able Seafarer Engine 2			Allan B.	Evangelista	Randy R.	De Guzman	John Michael E.	Estacio
Ordinary Seaman	Jerome D.	Razon	Leovino Li T.	Magtibay	Nheil Clyde M.	Tablate	Jose Enjamemar Li A.	Moraga
Deck Cadet								
Engine Cadet								
Pumpman	Eduardo, Jr. G.	Nufable	Juvie R.	Pascual	Marvin F.	Royo	Andres J.	Espera
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

Hummel – Hamburg’s water carriers

Hummel – Hamburgs Wasserträger

ENG The water carrier Hans Hummel is a legendary Hamburg character that is famous far beyond the city's borders. The real man who inspired this figure was a 19th century contemporary and lived in the "Neustadt" district of Hamburg

Today you can find a monument dedicated to his memory right there (at the corner of Breiter Gang and Rademachergang). The sculptor Richard Kuöhl fashioned this monument in 1938. He also designed the ornamentation on the surrounding buildings. Kuöhl was the city of Hamburg's busiest architectural sculptor in the 1920s and 1930s. His pieces, weatherproof architectural ceramics, so-called clinker ceramics, adorn many of Hamburg's government buildings and can still be found in other cities throughout northern Germany.

Who was Hans Hummel?

1848 marked the birth of Hamburg's water works, or "Stadtwasserkunst". The plant with its sprawling network of pipes was the first central water supply system on the European continent. But before it went into operation the people of Hamburg relied on water carriers. These people earned their keep by selling drinking water by the bucketful and saving other residents from having to haul water buckets from the wells to their homes. Hans Hummel really did exist: His actual name was Johann Wilhelm Bentz and he lived in Hamburg from 1787 to 1854. The water he sold came from the well on the "Gänsemarkt" (goose market) square.

His nickname "Hummel" is said to go back to the city guard Daniel Christian Hummel. He had died shortly before, and Bentz had moved into his apartment. Street boys had loved the "real" Hummel because of his war stories, and they had always greeted him with cries of "Hummel, Hummel!".

"Hummel, Hummel!" – "Mors, Mors!"

The origin of this well-known Hamburg greeting were cheeky street boys in the Neustadt district. They would annoy the water carrier by shouting his nickname "Hummel, Hummel!" and at times even baring their naked bottoms at him while he was working hard. Bentz was not happy with this mockery. But as he was weighed down by his heavy load, the water carrier could only defend himself with words. His response roughly translates to "You can kiss my a...!", which he shortened to a pithy "Mors, Mors!" – "Mors" being low German for "backside".

Hamburg and its water carrier today

Apart from the Hummel monument at the Rademachergang

DEU Der Wasserträger ist eine Hamburger Symbolfigur, die man weit über die Grenzen der Hansestadt hinaus kennt. Die zugrunde liegende reale Person Hans Hummel, ein Zeitgenosse des 19. Jahrhunderts, lebte in der Hamburger Neustadt.

Dort steht heute sein Denkmal (Hausecke Breiter Gang/Rademachergang). 1938 gestaltete der Bildhauer Richard Kuöhl dieses Denkmal. Auch der Bauschmuck an den umliegenden Häusern stammt von ihm. Der Architekturplastiker Kuöhl war der meist beschäftigte Bildhauer der Stadt Hamburg in den 1920er und 1930er Jahren. Seine Arbeiten, wetterfeste Baukeramik, die so genannte Klinkerkeramik, schmücken viele Hamburger Staatsbauten und sind auch heute noch in anderen Städten Norddeutschlands zu finden.

Wer war Hans Hummel?

In 1848 war die Geburtsstunde der „Stadtwasserkunst/Hamburger Wasserwerke“. Die Anlage mit ihrem Rohrnetz war die erste zentrale Wasserversorgung auf dem europäischen Kontinent. Bis sie ihren Betrieb aufnahm, gab es in Hamburg Wasserträger. Diese Menschen verdienten sich ihren Lebensunterhalt damit, eimerweise Trinkwasser zu verkaufen und anderen Bewohnern das Schleppen der Eimer vom Brunnen in die Häuser zu ersparen. Hans Hummel existierte wirklich: Er hieß mit bürgerlichem Namen Johann Wilhelm Bentz und lebte von 1787 bis 1854 in Hamburg. Er bezog sein Wasser vom Brunnen am Gänsemarkt.

Sein Spitzname „Hummel“ soll auf den kurz zuvor verstorbenen Stadtsoldaten Daniel Christian Hummel zurückzuführen sein, in dessen Wohnung Bentz einzog. Der „echte“ Hummel war wegen seiner Kriegserzählungen bei den Straßenjungen beliebt und wurde mit „Hummel, Hummel“ begrüßt.

„Hummel, Hummel!“ – „Mors, Mors!“

Ursprung für den bekannten Hamburger Gruß waren die frechen Straßenjungen in der Neustadt. Sie ärgerten den Wasserträger, indem sie ihm bei seiner schweren Arbeit seinen Spitznamen, „Hummel, Hummel“, hinterherriefen und sogar ihren blanken Hintern zeigten. Bentz reagierte missmutig auf diesen Spott. Aber beladen mit seiner schweren Last, konnte der Wasserträger sich nur mit Worten wehren. Seine Erwiderung sollte in etwa heißen: „Ihr könnt mich mal am A... lecken.“ Das verkürzte er kernig zu „Mors, Mors!“, denn „Mors“ ist eine plattdeutsche Variante für „Hinterteil“.

Hamburg und sein Wasserträger heute

Neben dem Hummelndenkmal am Rademachergang entdeckt



📍 **Hummel monument at the corner of Breiter Gang and Rademachergang** | Hummel-Denkmal Hausecke Breiter Gang / Rademachergang

the water carrier can also be found in several other locations all over Hamburg. This is because some one hundred statues of the water carrier were put up in the city centre in 2003. They were made of fibreglass plastic and decorated by artists. The project was very well received both by tourists and the people of Hamburg.

The statues were auctioned off in June 2006 for 343,000 Euros in favour of the charity "Ein Dach für Obdachlose" ("A roof for the homeless"). They have been in private ownership ever since. Some are still publicly displayed, for example in front of the Panoptikum wax museum.

Source
www.hamburg.de/sehenswuerdigkeiten

man den Wasserträger an verschiedenen Stellen Hamburgs wieder. Denn 2003 wurden in der Hamburger Innenstadt rund einhundert Figuren des Wasserträgers aufgestellt. Sie sind aus Glasfaser verstärktem Kunststoff und wurden von Künstlern bemalt. Die Aktion fand immensen Zuspruch bei Touristen und der Hamburger Bevölkerung.

Im Juni 2006 wurden die Figuren für 343.000 Euro zugunsten von „Ein Dach für Obdachlose“ versteigert. Sie befinden sich seither in Privatbesitz. Manche sind weiterhin für die Öffentlichkeit zugänglich, zum Beispiel vor dem Panoptikum (Wachsfigurenkabinett).



Remarkable places | Bemerkenswerte Plätze

The Miniatur Wunderland in Hamburg

Das Miniatur Wunderland in Hamburg

ENG The Miniatur Wunderland – truly a miniature wonderland – is the largest model railway in the world, and Hamburg's number one tourist attraction. More than 19 million visitors from all over the globe have already seen this miniature world of superlatives in Hamburg's old warehouse district.

The Miniatur Wunderland opened in 2001 with its first three themed "worlds" over an area of 1,500 sqm, after only a single year's construction time. The circle of founders were two twin brothers, their father, and a long-time friend.

Today the size of the entire layout is 1,499 sqm, in nine completed theme worlds, over a total rented space of 7,000 sqm. 1,040 trains with over 10,000 rail cars chug along 15,715 m of track. The longest train measures 14.51 m. In addition, 1,380 signals and 3,454 track switches control the traffic, powered by 50 computers and illuminated by 389,000 LEDs. The trains pass 4,340 houses and bridges and 130,000 trees, livened up by 263,000 figurines (mostly handmade), 9,250 cars, 52 aeroplanes, and 467 ships on 30,000 litres of water. The scenarios were painstakingly created by 360 employees in more than 923,000 working hours. The train operations that are on display in this miniature world are realistic and completely computer-controlled, all on a scale of 1:87. Every 15 minutes there is even a change from day to night or back. Not only

DEU Das Miniatur Wunderland ist die größte Modelleisenbahnanlage der Welt und Hamburgs Touristenattraktion Nr. 1. Schon mehr als 19 Millionen Besucher aus allen Teilen der Welt haben sich in der Hamburger Speicherstadt eine Miniaturwelt der Superlative angeschaut.

Das Miniatur Wunderland wurde auf 1500 qm Fläche nach nur einem Jahr Bauzeit mit seinen ersten drei Welten 2001 eröffnet. Der Gründerkreis bestand aus zwei Zwillingbrüdern, deren Vater und einem langjährigen Freund.

Heute befinden sich auf einer Fläche von 7000 qm Mietfläche aktuell 1499 qm Modellfläche in 9 fertigen Bauabschnitten. Auf 15.715 m Gleislänge bewegen sich 1040 Züge mit über 10.000 Waggons. Der längste Zug misst 14,51 m, außerdem regeln 1380 Signale und 3454 Weichen den Verkehr, angetrieben von 50 Computern und beleuchtet mit 389 000 LEDs. Passiert werden 4340 Häuser und Brücken sowie 130.000 Bäume, belebt durch überwiegend in Handarbeit gefertigten 263.000 Figuren zudem 9.250 Autos, 52 Flugzeuge und 467 Schiffe auf 30 000 Liter Wasser. Die Szenarien wurden von derzeit 360 Mitarbeitern in über 923 .000 Arbeitsstunden in mühevoller Kleinstarbeit aufgestellt. In dieser Modellbaulandschaft sieht man im Maßstab von 1 zu 87 realistische, komplett vom Computer gesteuerte, Zugabläufe. Selbst Tag und Nacht wird es in der Eisenbahnwelt – und das sogar alle 15 Minuten. Es



◀ Air of harbour |
Hafenatmosphäre

© Miniaturwunderland



◀ control center |
Schaltzentrale

© Miniaturwunderland

the sophisticated technology is truly eye-catching, but also the richness of detail. The figurines are lovingly set up, cars and ships move through the landscapes, and even aeroplanes take off from Knuffingen Airport once every minute ("Knuffingen" being a play on the German word "knuffig", meaning "cute"). The Wunderland is a breathtaking miniature universe that does not exist anywhere else in the world. And this universe is continuing to grow. Over the next few years there will be a number of additions, such as a funfair of superlatives, the miniature state of Monaco, and idyllic Provence. Furthermore, the adventurous world of South America will be created on the other side of the old city canal by 2021.

Source
www.miniatur-wunderland.de
www.hamburg-tourism.de

besticht neben ausgefeilter Technik vor allem durch Detailreichtum. Die Figuren wurden liebevoll in Szene gesetzt, Autos und Schiffe bewegen sich durch die Landschaften, und sogar Flugzeuge starten am Knuffingen Airport im Minutentakt. Das Wunderland ist ein atemberaubender Miniatur-Kosmos, den es so nirgendwo anders auf der Welt zu sehen gibt. Und dieser Kosmos wächst immer weiter. In den folgenden Jahren sollen eine Kirmes der Superlative, der Zwergstaat Monaco und die idyllische Provence ergänzt werden. Außerdem wird bis 2021 auf der anderen Fleetseite die abenteuerliche Welt Südamerikas entstehen.

Quelle
www.miniatur-wunderland.de
www.hamburg-tourism.de

Crew's corner | Crew's corner



Our first female apprentice from the Philippines on board of RHL Audacia

Unsere erste philippinische Auszubildende an Bord der RHL Audacia

ENG Once again, it is a pleasure to be a part of our prestigious newsletter "THE BRIDGE". I would like to tell another story of my life: We have a lady on board as a member of our deck crew.

At first I thought: Can she do all the daily routine jobs, can she perform well as an OS? What about maintenance work, mooring operations, rigging of the pilot ladder, anchoring operations, etc.?

This lady's name is Maria Mercedes Batin, she is 22 years old and from Sta. Cruz, Ilocos (Philippines). Her mother works as a fish dealer, her father as a fisherman, and her brother as a farmer in Japan. Maria (we call her "Marimar" on board) completed her studies at the Northern Philippines College for Maritime Science and Technology, finishing with a Bachelor of Science in Marine Transportation. In 2017, she started her seafaring career as a Deck Cadet for a year and then worked as an Able-Bodied Seafarer for six months on board a vessel trading domestically in the Philippines.

An Interview with Maria

Why did you choose this career?

From an early age I used to sail with my father, who is a fisherman, and that experience exposed me to what the sea is all about. I found it interesting, so I really wanted to become a seafarer.

Who motivates you in your choice of career?

My family, but most of all Capt. Peter Batin, my uncle.

Are you aware of the gender issue on board?

Absolutely, yes. There are persons who are not open towards female seafarers. They think we are weak, which is not true. We keep

DEU Es ist mir eine Freude, einen Beitrag für unseren hochgeschätzten Newsletter „THE BRIDGE“ zu schreiben. Ich möchte eine weitere Geschichte aus meinem Leben erzählen: Wir haben eine Dame an Bord; sie ist ein Mitglied unserer Deckscrew.

Zuerst dachte ich: Ist sie den täglichen Aufgaben gewachsen, kann sie als Matrose einen guten Job machen? Was ist mit Wartungsarbeiten, An- und Ablegen, Klarmachen der Lotsenleiter, Ankern usw.?

Die Dame heißt Maria Mercedes Batin, sie ist 22 Jahre alt, und sie stammt aus Sta. Cruz, Ilocos (Philippinen). Ihre Mutter ist Fischhändlerin, ihr Vater Fischer und ihr Bruder Bauer in Japan. Maria (an Bord nennen wir sie „Marimar“) hat am „Northern Philippines College for Maritime Science and Technology“ studiert und ihr Studium mit einem Bachelor of Science für Maritimen Transport abgeschlossen. 2017 begann sie ihre Seefahrerkarriere mit einem einjährigen Einsatz als Deckskadett und arbeitete dann sechs Monate als Vollmatrose an Bord eines Schiffes mit rein philippinischem Fahrtgebiet.

Ein Interview mit Maria



📍 Maria Mercedes Batin



🔧 Surface preparation for painting | Oberflächenvorbereitung zum Malen

proving that we can do what men can do. It is simply a matter of acceptance and appreciation. A ship is a "she", and although she has many boyfriends, never forget that she also needs girlfriends to take good care of her and make her beautiful. She needs us!

How did you prepare for joining the RHL Audacia?

Before I joined the vessel, I investigated the work routines onboard, since this is the first time that I am sailing internationally. In addition to my further educations, I watched some videos on the internet on cargo operations on board a container vessel.

How has your experience been on board the RHL Audacia?

Every day on board is a training and learning day. I learn all about maintenance work, using different tools and equipment, mooring operations, cargo and gangway watch, anchoring and rigging pilot ladders, etc. My superiors have taught me the proper way to wear my personal protective equipment and to stick to the safety habits at all times. I never restrict myself during those responsibilities. Mooring operation are one of most critical and challenging part of my job. Preparing the mooring lines, paying out the lines, transferring from service to tension drum, coiling loose lines around a capstan. These jobs require extra power and extra care, and safety awareness is a must. I do what other deck crew do, I make mistakes, but mistakes are lessons to be learned. There are times when I think of giving up, but the power of dreams and my determination to strive hard have always prevailed. I have to prepare myself mentally, physically and emotionally.

What is your ...

message to all seafarers? Just keep steering the course that you have planned. Avoid the destruction that comes along the way. Always stand for what you believe, what you love, and what makes you happy. No matter how hard the situation, never forget to pray and wear your most beautiful smile. It has the power to lighten up, not only you from within, but also others.

greatest dream in life? To provide a better life for my family and to become a successful seafarer, living a happy life.

motto in life? "When the going gets tough, the tough get going."

favorite food? Monigold tamarind candies, pakbet, and seafood.

favorite place? I enjoy life with my loved ones: home!

Warum hast Du Dich für diese Karriere entschieden?

Von klein auf hat mein Vater, ein Fischer, mich auf seinem Boot mitgenommen, und deswegen hatte das Meer für mich immer einen hohen Stellenwert. Es hat mich einfach interessiert, und irgendwann wollte ich dann zur See fahren.

Wer unterstützt und motiviert Dich in Deiner Berufswahl?

Meine Familie, aber am allermeisten, mein Onkel Kapt. Peter Batin.

Ist die Geschlechterfrage an Bord ein Thema?

Ja, auf jeden Fall. Es gibt Menschen, die weiblichen Seeleuten gegenüber nicht aufgeschlossen sind. Sie glauben, dass wir zu schwach sind, aber das stimmt nicht. Wir zeigen immer wieder, dass wir dasselbe leisten wie Männer. Hier geht es schlicht um Akzeptanz und Wertschätzung. Ein Schiff ist weiblich, und obwohl sie viele Freunde hat, darf man nie vergessen, dass sie auch Freundinnen braucht, die sich um sie kümmern und darauf achten, dass sie hübsch ist. Sie braucht uns!

Wie hast Du Dich auf Deinen Einsatz auf der RHL Audacia vorbereitet?

Bevor ich an Bord gekommen bin, habe ich mich über die Arbeitsabläufe an Bord informiert. Dies ist ja mein erster internationaler Einsatz. Neben Fortbildungen habe ich mir im Internet noch Videos über den Lade- und Löschbetrieb auf Containerschiffen angesehen.

Wie ist Deine Zeit an Bord der RHL Audacia bis jetzt gewesen?

Jeder Tag an Bord ist ein Ausbildungs- und Lerntag. Ich lerne alles über Wartungsarbeiten, den Einsatz verschiedener Werkzeuge und Ausrüstungen, An- und Ablegen, Ladungs- und Gangwaywache, Ankern, das Klarmachen von Lotsenleitern usw. Meine Vorgesetzten haben mir gezeigt, wie man die persönliche Schutzausrüstung anlegt und sich in jeder Situation sicher verhält. Ich versuche, mich nicht nur auf meine Aufgaben zu beschränken. Die An- und Ablegemanöver gehören zu meinen heikelsten und anspruchsvollsten Arbeiten. Das Auslegen und später das Wegfieren der Leinen, ihr Umlegen auf die Arbeitstrommel, lose Leinen auf dem Spillkopf sichern. Für all diese Arbeiten muss man kraftvoll und sorgfältig vorgehen, und man darf die Sicherheit nie aus den Augen verlieren. Mir passiert dasselbe wie allen anderen Decksleuten: Ich mache Fehler. Aber aus Fehlern lernt man. Manchmal denke ich schon daran aufzugeben, aber die Kraft der Träume und meine feste Entschlossenheit, hart zu arbeiten, haben noch immer die Oberhand gewonnen. Ich muss mental, körperlich und emotional bereit sein.

Was ist ...

Deine Botschaft an alle Seeleute? Bleibe einfach auf dem Kurs, den du abgesteckt hast. Gehe destruktiven Elementen aus dem Weg. Wenn Du daran glaubst, wenn Du es liebst, wenn es Dich glücklich macht, dann steh dazu. Egal wie hart es Dich trifft, vergiss nie zu beten und dein schönstes Lächeln zu tragen. Es wird nicht nur Dich von innen erleuchten, sondern auch alle anderen.

Dein größter Traum? Meiner Familie ein besseres Leben zu ermöglichen, beruflich erfolgreich und glücklich mit meinem Leben zu sein.

Dein Lebensmotto? „When the going gets tough, the tough get going.“ („Wenn es hart auf hart kommt, kommen die Harten erst richtig in Fahrt.“)

Dein Lieblingsessen? Monigold Tamarindenbonbons, Pakbet und Meeresfrüchte.

Dein Lieblingsplatz? Ich genieße das Leben mit den Leuten, die ich liebe: Zuhause!

I have now worked with this young lady, and I have found her very hard-working, dedicated, and loyal to her chosen profession. I remember what a former Captain told me: A woman will balance the atmosphere on board. The sea is not only for brave men, but also for brave women. Let us give them a chance to be a part of seafaring life.

To all RHL crew and officers onboard and ashore, I hope that this will enlighten us and help us accept the reality that we are all equal, no matter our gender. To God be glory. Mabuhay!

Virgilio A. Laurea Jr., Bosun, RHL Audacia



Ich arbeite nun schon eine Zeit lang mit dieser jungen Dame zusammen, und ich erlebe sie als sehr fleißig, engagiert und loyal zu ihrem gewählten Beruf. Es erinnert mich an etwas, das ein ehemaliger Kapitän mir einmal gesagt hat: Eine Frau sorgt für ausgeglichene Stimmung an Bord. Das Meer ist nicht nur für mutige Männer da, sondern auch für mutige Frauen. Geben wir ihnen die Gelegenheit, am Leben auf See teilzunehmen.

An alle RHL-Crews und Offiziere, an Bord und an Land: Ich hoffe, dass dies uns dabei hilft, offener zu werden und zu akzeptieren, dass wir alle gleich sind, unabhängig von unserem Geschlecht. Gott sei gepriesen. Mabuhay!

Virgilio A. Laurea Jr., Bootsman, RHL Audacia

Staff ashore | Mitarbeiter an Land



Technical Superintendent – Oto Kolator

Technischer Inspektor – Oto Kolator

ENG My name is Oto Kolator. I was born half century ago in Marienbad (CZ) and grew up in a small village in the Black Forest in the south of Germany.

At the lovely age of 15 years, when my home village become too small for me, my first contact with shipping was at the sailors' school in Finkenwerder (Hamburg), followed by sea time as a deck boy and multipurpose seaman. However, my final decision was to continue life as an engineer.

In 1993 I began my studies at the University of Applied Science in Flensburg. Here I learned about the vast range of supply businesses in shipping and understood that the way back south was to work for New Sulzer Diesel in Winterthur (CH). I lived all over the world at shipyards, power stations and engine builder's factories for the following nine years. Countries like China, Korea, Singapore or Hong Kong soon came to be like second homes.

In 2006 I returned to Germany's north where a new challenge awaited me. As a superintendent I now dealt with various ship managers, and worked with different sizes of container vessel, car-carrier, and reefer container vessel.

I joined Hamburger Lloyd in the middle of 2019. Here I am responsible for the four Bulk Carriers and am happy to work in this very dynamic, efficient and congenial team.



Oto Kolator past and present | Oto Kolator früher und heute

DEU Ich heiße Oto Kolator. Vor einem halben Jahrhundert wurde ich in Marienbad (CZ) geboren und wuchs dann in einem kleinen Dorf im Schwarzwald in Süddeutschland auf.

Im zarten Alter von 15 Jahren, als mein Heimatdorf zu klein für mich wurde, hatte ich an der Seemannschule in Finkenwerder (Hamburg) den allerersten Kontakt mit der Seefahrt. Es folgten Seezeiten als Decksjunge und Schiffsmechaniker, doch letztendlich entschied ich mich dafür, Ingenieur zu werden.

Ab 1993 studierte ich an der Fachhochschule in Flensburg. Hier erfuhr ich von der großen Vielfalt der Zulieferbetriebe in der Schifffahrt und verstand, dass mein Weg zurück in den Süden ein Job bei New Sulzer Diesel in Winterthur (CH) war. In den folgenden neun Jahren lebte

Likes:

- Reliability, Effectivity
- Verlässlichkeit, Effektivität

Dislikes:

- Shopping, Wasting time
- Shoppen, Zeitverschwendung

ich weltweit auf Werften, in Kraftwerken und in Maschinenfabriken. Länder wie China, Korea, Singapur oder Hongkong wurden bald zu einer Art zweiter Heimat.

Im Jahr 2006 kehrte ich nach Norddeutschland zurück, wo eine neue Herausforderung auf mich wartete. Als Inspektor hatte ich nun mit verschiedenen Schiffsmanagern zu tun und arbeitete mit Containerschiffen, Autotransportern und Kühlcontainerschiffen verschiedenster Größe.

Seit Mitte 2019 arbeite ich beim Hamburger Lloyd. Hier bin ich für die vier Bulk Carrier verantwortlich und freue mich, ein Teil dieses sehr dynamischen, effizienten und sympathischen Teams zu sein.



Greetings from RHL Aurora | Grüße von der RHL Aurora



Leisure time activities on board Freizeitaktivitäten an Bord

Captain Jurij Savliukevic has sent us some photos. He builds historical ship models in his spare time; this is a great way for him to relax after busy harbour calls. We think the results are wonderful.

Please share your hobbies and relaxation techniques with us, your ideas may well benefit others!

Email: thebridge@hamburger-lloyd.de

Uns erreichten Fotos von Kapitän Jurij Savliukevic. Er baut in seiner Freizeit historische Schiffsmodelle zusammen, gerade nach stressigen Hafenaufenthalten ist diese Aufgabe für ihn eine gute Art zu entspannen. Wir finden die Ergebnisse wunderbar.

Teilen Sie mit uns Ihre Freizeitbeschäftigungen und Entspannungsmethoden, Ihre Ideen können andere bereichern!

E-Mail: thebridge@hamburger-lloyd.de



🕒 left to right: HMS Bounty, San Francisco, HMS Terror | von links nach rechts: HMS Bounty, San Francisco, HMS Terror



Birthdays

We would like to congratulate:

- **ASE Oscar Dizon**
on his 40th birthday
- **Electrical Engineer Palamandadige Fernando**
on his 50th birthday
- **Chief Cook Genaro Garciano**
on his 40th birthday
- **3rd Engineer Bogdan Kurachov**
on his 25th birthday
- **2nd Engineer Nikolay Kuznetsov**
on his 55th birthday
- **ASD Vincente Jr. Matulac**
on his 45th birthday
- **2nd Officer Ramon Mendoza**
on his 45th birthday
- **3rd Engineer James Nogar**
on his 45th birthday
- **ASE Ramon Oraa**
on his 35th birthday
- **ASD Jesus Primavera**
on his 50th birthday
- **Chief Engineer Sergei Semenov**
on his 45th birthday
- **2nd Engineer Andriy Topchev**
on his 50th birthday
- **3rd Officer Mark Alvin Yabut**
on his 35th birthday



Solution Sudoku:

1	5	6	9	4	2	7	8	3
2	7	9	3	8	1	6	5	4
4	3	8	5	6	7	9	2	1
8	9	5	4	2	3	1	7	6
3	2	1	6	7	9	5	4	8
7	6	4	1	5	8	3	9	2
9	4	3	8	1	5	2	6	7
5	8	7	2	3	6	4	1	8
6	1	2	7	9	4	8	3	5

Congratulations on the wedding



Our heartfelt congratulations go out to the newly married couple Mrs Jasmin Schnardthorst, formerly Lucas, (Fleet Personnel Manager), and her husband Oliver Schnardthorst ,who said "I do" on 24th January 2020.

Unsere herzlichsten Glückwünsche gehen an das frisch vermählte Ehepaar Frau Jasmin Schnardthorst, geborene Lucas (Fleet Personnel Manager) und Ihren Gatten Oliver Schnardthorst, die sich am 24. Januar das Ja-Wort gaben.

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
www.hamburger-lloyd.com

Editorial Team: Bettina Pane, Hauke Pane,
Margaret Schindler, Burghart Schaade

Layout: STILPUNKT3 Designbüro

Pictures: RHL Reederei Hamburger Lloyd,
pixelio, WikiMedia Commons, Pixabay,
Miniatur Wunderland, Adobe Stock

This Newsletter is printed
on FSC certified material.



HAMBURGER LLOYD

THE BRIDGE | No. 45

