

SUEZKANAL-HAVARIE Allein Rotterdam erwartet 60 Frachter auf einen Schlag - „Das wird ein echter Power-Job“ ■ **SEITE 2**

FRACHTABSCHLÜSSE ZIM beschäftigt den 3450-TEU-Panamax „TRF Partici“ für eine Tagesrate von 27.500 Dollar ■ **SEITE 5**

KARRIERE Lengenfelder leitet Süd-Repräsentanz von Hafen Hamburg Marketing - Siebahn übernimmt bei Epas ■ **SEITE 6**

NYK ordert Cruiser bei Meyer

Japanische Reederei ersetzt damit 30 Jahre altes Schiff - LNG als Treibstoff



Sauber und für den gehobenen Anspruch: So wird das neue Kreuzfahrtschiff für NYK aussehen

Rendering: Meyer Werft

Wichtiges Signal für den Schiffbaustandort Deutschland inmitten der weiter grassierenden Corona-Pandemie: Die Papenburger Meyer-Werft-Gruppe hat jetzt einen Auftrag aus Japan über ein neues Kreuzfahrtschiff unter Dach und Fach bringen können.

Wie das inhabergeführte Unternehmen am Mittwoch mitteilte, ist der japanische Reederei-Konzern NYK der Auftraggeber. Der Neubau, der über sein Joint Venture geordert wurde, soll das bisher einzige Kreuzfahrtschiff von NYK, die „Asuka II“ (IMO 8806204) aus dem Jahr 1990, ersetzen. Das rund 241 Meter lange und knapp 30 Meter breite Kreuzfahrtschiff wurde seinerzeit bei der japanischen Großwerft Mitsubishi Heavy Industries (MHI) gebaut und bedient als größtes Cruise-Schiff Japans das Premium- und Luxussegment.

Die Werft MHI sorgte in der Kreuzfahrt- und Schiffbauindustrie vor wenigen Jahren für Aufsehen, als sie zwei durch Aida Cruises bestellte Schiffe, die „Aidaperla“ (IMO 9636955) und die „Aidaperla“ (IMO 9636967), nur mit erheblicher Zeitverzögerung abliefern konnte. Die Schwesterschiffe waren damals bereits für den zukunftsweisenden Einsatz von LNG als alternativem Treibstoff ausgerüstet. Aufgrund der verspäteten Ablieferung war dieser Auftrag für MHI ein finanzielles Desaster und

Flüssigerdgas als Brennstoff für die Hauptmaschinen. Das Schiff wird Platz für 385 Passagierkabinen haben und soll 2025 in Fahrt kommen. Ausschlaggebend für die Auftragsvergabe nach Papenburg sei die Erfahrung der Meyer Werft beim LNG-Antrieb von Kreuzfahrtschiffen gewesen, „aber auch unsere Qualität“, so Werft-Chef Jan Meyer.

Erfahrung im Einsatz von LNG als Treibstoff und die gute Meyer-Qualität gaben den Ausschlag

bescherte der Werft nach Brancheninformationen einen Verlust von über einer Milliarde US-Dollar.

Der jetzt durch NYK bei der Meyer Werft geordnete Neubau wird eine Länge von rund 229 Metern und eine Breite von knapp 30 Metern aufweisen. Das Schiff wird mit rund 51.950 BRZ vermessen sein. Wichtig: NYK setzt, wie derzeit eine ganze Reihe von Cruise-Reedereien, auf

Er ist über das Bauvorhaben, über dessen Preis beide Seiten Stillschweigen vereinbart haben, sehr erleichtert: „Das ist ein weiterer, sehr wichtiger Schritt für die Standortsicherung in Papenburg. Für unser aktuelles Zukunftsprogramm mit enorm wichtigen Einsparungen und sehr vielen unterschiedlichen Maßnahmen sind neue Aufträge absolut notwendig“, so Meyer.

Der nun geordnete Neubau falle mit der Ablieferung genau in die Zeit, „wo bisher unser Auftragsbuch abknickt“. Ohne diesen Auftrag wären schon 2024 einige Teile der Werft beschäftigungslos gewesen. ■ **EHA/Cass**

Boxumschlag bleibt trotz Lockdown stabil

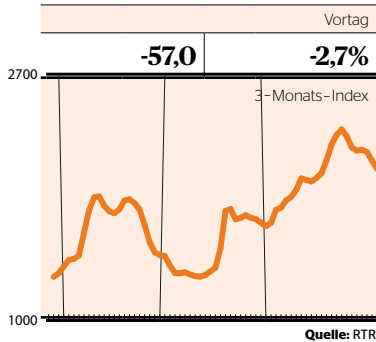
Welthandel zeigt sich weiterhin robust

Der erneute Lockdown in vielen Ländern Europas belastet den Containerumschlag in den Häfen bisher kaum. Das geht aus dem aktuellen Containerumschlag-Index des RWI - Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) hervor. Während darin weltweit im Februar saisonbereinigt sogar ein Anstieg um 0,8 Punkte auf 123,0 verzeichnet wurde, gab es in den Häfen der Nordrange nur einen leichten Rückgang von (revidiert) 117,5 auf 115,0. Auch in den chinesischen Häfen ist der Umschlag den Wirtschaftsforschern zufolge etwas zurückgegangen. ■ **bek**

„Sachsen-Anhalt“ nimmt Fahrt auf

MARINE Das Fregatten-Bauprogramm Klasse 125 („Baden-Württemberg“-Klasse) zugunsten der Deutschen Marine kommt in der Umsetzung einen weiteren Schritt voran. Als dritte Einheit der insgesamt vier Schiffe umfassenden Klasse wurde jetzt im Marinestützpunkt Wilhelmshaven die Fregatte „Sachsen-Anhalt“ (F 224) durch Thyssenkrupp Marine Systems (TKMS) an das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAIN-Bw) übergeben. Bis Jahresende soll dann die Fregatte „Rheinland-Pfalz“ (F 225) folgen. ■ **EHA**

BALTIC DRY INDEX 31.03.2021


2046,00


IMPRESSUM

Leser- und Abonnenten-Service

T: 040-23714-260 · F: 040-23714-243
 leserservice@thb.info · www.thb.info

THB Täglicher Hafenbericht

DVG Media Group GmbH

Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
 Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
 T: +49 40 23714-100

Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleiter: Oliver Detje

Redaktion: redaktion@thb.info

T: +49 40 23714-121

F: +49 40 23714-145

Chefredakteur:

Eckhard-Herbert Arndt (EHA)

Stellvertretender Chefredakteur:

Benjamin Klare (bek)

Redakteure: Thorsten Breuer (bre),

Timo Jann (tja)

THB-Ticker: Stefan Braun, Martin Stiehler

Layout: Sebastian Lensch, Andreas Voltmer (Ltj.)

Anzeigenverkauf: Stephan-Andreas Schaefer

T: +49 40 23714-253

stephan-andreas.schaefer@dvgmedia.com

Anzalgentechnik: Juliane Schell

T: +49 40 23714-368

juliane.schell@dvgmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 59

vom 1. Januar 2021.

Leiter Marketing & Vertrieb

Markus Kukuk · Tel.: +49 40 23714-291

markus.kukuk@dvgmedia.com

Unternehmenslizenzen Digital/Print

lizenzen@dvgmedia.com

Leser- und Abonnentenservice

T: +49 40 23714-260 · F: +49 40 23714-243

leserservice@thb.info

Erscheinungsweise

Täglich montags bis freitags

Bezugsbedingungen

Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer), mindestens jedoch 6 Monate. Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraumes gekündigt werden. Die Kündigung kann nur schriftlich erfolgen. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Zusätzliche digitale Abonnements: Bezug auf Anfrage, gültig ist die Vertriebspreisliste vom 21.12.2020.

Abonnement

Abonnement jährlich EUR 1.498,- zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit Zugang zur Website www.thb.info, der THBApp, dem Zugang zum Archiv sowie den regelmäßigen THB-Newslettern. Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 1.596,- inkl. Porto zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährlich EUR 1.908,- inkl. Porto, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt.

Einzelheft: 6,60 EUR inkl. MwSt.

Druck: Albert Bauer Print! GmbH & Co. KG

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 2190-8753

„Das wird ein echter Power-Job“

Suezkanal-Havarie: Allein Rotterdam erwartet 60 Frachter auf einen Schlag

Der Countdown läuft: Die wichtigen europäischen Universalhäfen bereiten sich nach dem Ende der Blockade des Suezkanals durch den havarierten Containerfrachter „Ever Given“ (IMO 9811000) der taiwanesischen Reederei Evergreen auf einen wahren Ansturm von Frachtern vor.

„Das wird ein echter Power-Job für alle“, heißt es etwa beim Hafenbetrieb Rotterdam (HbR). Europas größter Seehafen, der im normalen Tagesgeschäft etwa 80 Schiffe aller Größen und Spezialisierungen an den verschiedenen Terminals abfertigt, kalkuliert auf der Grundlage der vorliegenden Schiffsdaten mit einem Pulk von rund 60 Hochseefrachtern. Darunter sind im Einzelnen 56 Containerschiffe, drei Tanker sowie ein Autotransporter. An dem Tag, als sich die rund 400 Meter lange und 59 Meter breite „Ever Given“ im Suezkanal aus weiterhin bislang nicht bekannten Gründen verkeilte und die Wasserstraße damit blockierte, lagen 20 Frachter, die eigentlich Rotterdam zum Ziel hatten, vor Anker, während für sechs Schiffe durch die Reeder eine Deviation um das Kap der Guten Hoffnung angeordnet wurde. Letzteres aus Sorge darüber, dass der rund 180 Kilometer lange Suez sogar mehrere Wochen ausfallen könnte.

Der HbR hat indes, „proaktiv“, gemeinsam mit den verschiedenen Unternehmen der Seehafenverkehrswirtschaft einen Prozess ange-

stoßen, wie die erwarteten gewaltigen Ladungsmengen auch angesichts begrenzter Abfertigungs-, Lager- und Transportkapazitäten für den Seehafen-Hinterlandverkehr trotzdem in einem vernünftigen Rahmen bewältigt werden können.

Der HbR sieht angesichts der sich abzeichnenden Ladungswalze nur für Rotterdam aber nicht nur die Terminalbetreiber und weiteren, direkt mit dem Umschlag befassten Unternehmen in der Pflicht. Auch die verladende und transportierende Wirtschaft sieht die Hafenverwaltung gefordert. Und

Verladende Wirtschaft muss jetzt genauso flexibel sein wie die Hafenterminals

dafür nennt der HbR nur zwei Bereiche: zum einen die Öffnungszeiten. Während die Hafenterminals einen 24/7-Betriebsmodus haben, sieht es im Hinterland lange nicht so aus. Heißt in der Praxis: Die Containerdepots zum Beispiel sind schon am Nachmittag dicht. Ein Thema, das übrigens in jedem großen Seehafen immer wieder zur Sprache kommt. Auch die Ladungsempfänger, also etwa der Handel, ist in der Regel nicht auf einen 24/7-Hafen-Modus synchronisiert. Der HbR mahnt an dieser Stelle „mehr Flexibilität“ an. Punkt zwei: Exportcontainer. Damit der Hafen durch den massi-

ven Zustrom von Importboxen nicht verstopft, weil zeitgleich auch EU-Exportladung in den Hafen strömt, soll sich die Verladenseite genau mit den Terminals abstimmen, ob und wann sie ihre Ausfuhr-Behälter andienen kann. Der HbR spricht von einer „zeitlich befristeten Anpassung der Logistikprozesse“ bei allen Ladungsbelegungen.

Nach Einschätzung des Terminalbetreibers Eurogate wird sich der zu erwartende Andrang von Ladungsmengen nur durch eine Umverteilung auf verschiedene Häfen auflösen lassen. Wenn alle Schiffe in ihren ursprünglichen Zielhafen wollten, „wird das nicht klappen“, mahnt ein Sprecher des Unternehmens. Die Entscheidung, wohin die Schiffe am Ende fahren werden, liege aber bei den Reedereien. Eurogate betreibt allein in Deutschland drei Containerterminals in Bremerhaven, Hamburg sowie in Wilhelmshaven. Zudem gehören Anlagen in mehreren europäischen Häfen dazu.

Die Ratingagentur Fitch geht davon aus, dass am Ende bei den Rückversicherern weltweit Ansprüche in dreistelliger Millionenhöhe auflaufen könnten. Laut Fitch können die Rückversicherungen die finanziellen Folgen jedoch gut verkraften. Das auch deshalb, weil nach Einschätzung der Ratingagentur steigende Preise in der Rückversicherung eine Folge des Frachterstaus sein werden. ■ EHA/dpa



Logistikkette unter Druck: Containerumschlag in Rotterdam. Damit es läuft, müssen alle eng kooperieren

Foto: Arndt

„Kleine Schritte schaffen große Erfolge“

Workshop „Greening the Fleet“ beleuchtet Potenziale in Short Sea Shipping und Binnenschifffahrt

Im Anschluss an den digitalen Workshop „Greening of Inland Navigation, Short Sea Shipping and River-Sea Shipping“ waren sich alle Beteiligten einig: Obwohl die Binnenschifffahrt, der Kurzstreckenseeverkehr und die Fluss-See-Schifffahrt bereits CO₂-effizienter als andere Transportmittel sind, besteht reichlich Potenzial, um die europäischen Flotten noch grüner zu machen.

Im Rahmen des von der Projektplattform BSR Access organisierten Events präsentierten sechs Referenten aus dem maritimen Sektor entsprechende Lösungsansätze dazu. So betonte Theresia Hacksteiner, Generalsekretärin der Europäischen Binnenschifffahrts-Union (EBU), dass die Binnenschifffahrt eine Schlüsselrolle bei der Verwirklichung der EU-Klimaziele spielen müsse. Um das volle Potenzial dieses Sektors zu entfalten, seien jedoch ein starker politischer Rahmen und Investitionen von rund 47 Milliarden Euro in die Infrastruktur sowie in die Erneuerung der Flotten notwendig. Gleichzeitig merkte sie aber „einen offensichtlichen Mangel an finanzieller Unterstützung“ an, da für die Förderperiode bis 2027 bislang erst zwei Milliarden Euro an Fördergeldern zugesagt wären.



Es geht grüner: Der Shortsea-Verkehr kann, wenn die Voraussetzungen stimmen, noch nachhaltiger agieren

Die Frage, auf welchen alternativen Kraftstoff man in Zukunft setzen solle, beantwortete Werner Plenkmann, Projektleiter bei der Reederei Arkon Shipping, mit „Methanol“. Die Nachrüstung bestehender Motoren sei bereits heute möglich, und graues Methanol im Vergleich zu anderen alternativen Kraftstoffen wettbewerbsfähig. Zudem ver-

Grünes Methanol ist im Markt noch nicht im tatsächlich benötigten Maße vorhanden

trat er die Ansicht, dass sich eine grüne Methanolwirtschaft an der steigenden Nachfrage orientieren und graues Methanol in den nächsten Jahren schrittweise ersetzen werde.

Vor diesem Hintergrund brach Ingvar Landälv, der über langjährige Erfahrung mit Prozessanlagen auf Basis der Vergasungstechnologie verfügt, die komplexen Prozesse der Biomethanolproduktion für die Zuhörer herunter und präsentierte verschiedene Methanolprojekte, die sich derzeit in der Entwicklung befinden. Dabei stellte er fest: „Leider entspricht die auf dem Markt befindliche Men-

ge an grünem Methanol noch nicht der Menge, die tatsächlich benötigt wird, um alle geplanten Projekte abzudecken.“

Benjamin Weinacht, Geschäftsführer von CMB, stellte das Potenzial von Wasserstoff-Dual-Fuel-Motoren heraus. Sie würden ein breites Spektrum an industriellen Anwendungen versprechen, von Schiffen über Züge bis hin zu Stromgeneratoren. Dabei betonte er die Bedeutung von „First Mover“, als Grundlagen-Schaffende für eine großflächige Anwendung. Sein Credo hierzu: „Kleine Schritte schaffen große Erfolge.“ ■ bre

HGK Shipping gibt weiteren Tanker in Auftrag

Mit der „Synthese 18“ setzt die Reederei ihre „Innovation & Sustainability“-Initiative fort – Indienststellung in 2022

Im Zuge ihrer „Innovation & Sustainability“-Initiative hat die Reederei HGK Shipping jetzt den Bau eines Typ-C-Tankers bei der Werft Scheepsreparatiebedrijf De Gerlien van Tiem in Auftrag gegeben.

Mit dem Tankmotorschiff „Synthese 18“ realisiert das Unternehmen nach eigener Aussage abermals ein niedrigwasseroptimiertes Konzept in Kombination mit einer alternativen Antriebsstrangtechnologie. Die „Synthese 18“ soll 110 Meter lang und 11,45 Meter breit werden, teilte HGK Shipping dem THB auf Nachfrage mit. „Nach der ‚Gas 94‘,

die ab Herbst im Einsatz sein wird, setzen wir den Ausbau unserer Flotte mit besonders zukunftsfähigen Schiffen nun auch im Bereich Liquid Chemicals fort“, so Norbert Meixner, Business Unit Director Liquid Chemicals, HGK Shipping.

Die Indienststellung der „Synthese 18“ soll im nächsten Jahr erfolgen. Die Schiffswerft De Gerlien van Tiem mit Sitz im niederländischen Druten hat schon mehrfach entsprechende Konzepte im Auftrag der Reederei umgesetzt, zuletzt den Umbau eines Dry Cargo Coasters zu einem Li-

quid Chemicals Coaster. „Wir freuen uns, diesen Typ-C-Tanker mit De Gerlien van Tiem zu realisieren. In das Konzept sind über Monate praxisorientierte Besonderheiten und Optimierungspotenziale eingeflossen. Letztlich hat De Gerlien van Tiem unser Engineering-Konzept bestmöglich

„De Gerlien van Tiem hat unser Engineering-Konzept bestmöglich aufgegriffen.“

Tim Gödde
HGK Shipping

aufgegriffen und uns mit ihrer technischen Spezifikation überzeugt“, so Tim Gödde, Business Unit Director Ship Management, HGK Shipping.

Als Partner der chemischen Industrie versorgt die HGK Liquid Chemicals verschiedene Industrien mit flüssiger Leicht- und Schwerchemie sowie mit nicht gefährlichen Flüssiggütern. Ihre Tankschiff-Flotte befördert jährlich rund sechs Millionen Tonnen Flüssiggüter auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen, im nordwestdeutschen Kanalgebiet sowie in Belgien, Frankreich und den Niederlanden. ■ bre

Mit 30 Knoten durch den Schärengarten

Vollelektrische Fähre nutzt Foils – Erster Einsatz im Testbetrieb ab 2022 – Platz für 30 Passagiere



Renderings: Candela

Die neuen Pendlerfähren gleiten auf Tragflächen (Foils) durch das Wasser. Sie sollen im kommenden Jahr den testweisen Betrieb aufnehmen

Das schwedische Technologieunternehmen Candela plant den Bau von 30 Knoten schnellen, vollelektrischen Pendlerfähren.

Schon im kommenden Jahr soll die erste Fähre vom Typ P-30 (steht für eine Kapazität von 30 Passagieren) den testweisen Betrieb aufnehmen. Candela hofft, mit einer nachfolgenden Serie mittelfristig die alternde Flotte von rund 60 Dieselfähren abzulösen, die Pendler und Besucher in den Schärengarten mit seinen vielen Inseln vor dem Stadtzentrum Stockholms bringen. Der kommerzielle Betrieb ist von 2023 an geplant.

Nach Angaben von Candela wird die zwölf Meter lange P-30-Fähre mehrere Weltrekorde aufstellen, und zwar für elektrisch betriebene Passagierschiffe nicht nur mit der größten Reichweite, sondern auch mit der höchsten Geschwindigkeit und der höchsten Energieeffizienz.

Die gemeinsam vom Hersteller und der schwedischen Verkehrsbehörde finanzierte erste P-30 fährt auf computergesteuerten Tragflächen (Foils), die den Energieverbrauch im Vergleich zu aktuellen Schnellfähren um 80 Prozent senken sollen.

Mit einer Reisegeschwindigkeit von 20 Knoten kann die Fähre drei Stunden lang fahren, bevor sie wieder aufgeladen werden muss. Angetrieben wird sie von zwei Pods mit einer Leistung von jeweils 60 Kilowatt. Dabei erzeugt die Fähre kaum Schwell, was auch auf innerstädtischen Wasserstraßen höhere Geschwindigkeiten erlaubt. Die Lithium-Ionen-Batterie hat eine Kapazität von 180 Kilowattstunden.

„Heute sind die meisten unserer Wasserstraßen in den Metropolen für den Personentransport ungenutzt, obwohl viele Autobahnen während

des Berufsverkehrs verstopft sind“, erläutert Gustav Haselskog, Gründer und CEO von Candela. „Die Öffnung der städtischen Wasserwege für den elektrischen Hochgeschwindigkeitsverkehr kann das Pendeln in Städten wie San Francisco, Seoul oder Amsterdam revolutionieren - und das zu sehr geringen Kosten.“

Die P-30-Fähren verbrauchen nur etwa drei Kilowattstunden pro Seemeile, das ist nach Angaben des CEOs ein Zehntel einer herkömmlichen Fähre und vergleichbar mit dem Energiebedarf eines modernen Elektro-Hybrid-Busses. ■ bo

Risikobewertung autonom fahrender Schiffe

ClassNK und Sompo Japan prüfen gemeinsam Risiken – Erste Ergebnisse im kommenden Jahr

Die Klassifikationsgesellschaft ClassNK und der Versicherungskonzern Sompo Japan Insurance führen gemeinsam eine Risikobewertung autonom fahrender Schiffe durch.

Auslöser sind die weltweit zunehmenden Forschungsanstrengungen für den autonomen Betrieb von Schiffen. Auch die beiden Partner ClassNK und Sompo Japan sehen darin nach eigenen Angaben „einen vielversprechenden Weg zur Verbesserung der Sicherheit, indem menschliche Fehler im Zusammenhang mit Schiffsmanövern vermieden werden, da die Arbeitsbelastung der Besatzungsmitglieder reduziert wird“.

Gemeinsam arbeite man bereits an Demonstrationspro-



Rendering: Rollis-Royce

Autonome Schiffe: „ein vielversprechender Weg für mehr Sicherheit“

jekten und - unter staatlicher Aufsicht - an einem Rahmen für die Sicherheitsbewertung. ClassNK ist dabei als Prüfstelle für die Schiffssicherheit und die Festlegung von Standards für die autonome Betriebs-

Durch autonomen Betrieb sollen menschliche Fehler im Zusammenhang mit Schiffsmanövern vermieden werden

technologie aktiv. Beteiligt sind zudem mehrere Forschungsinstitute und Technologieunternehmen. Erste Ergebnisse sollen innerhalb des kommenden Jahres vorliegen und bekannt gegeben werden. ■ bo

„TRF Partici“ erzielt 27.500 Dollar pro Tag

Der 2010 bei Shanghai Shipyard & Chengxi Shipyard (China) gebaute 3450-TEU-Panamax wird von ZIM beschäftigt +++ Seaboard chartert den 2006 gebauten 1853-TEU-Feeder „Helle Ritscher“ für 15.500 Dollar am Tag

Container Geared	TEU	Bau	Dauer	Fahrtgebiet	Rate	Charterer
Thorswind	2169	1999	24 months trading	Persian Gulf + Indian Ocean	20.000 \$ daily	BTL
Helle Ritscher	1853	2006	36 months trading	US East Coast + US Gulf + WC South America	15.500 \$ daily	Seaboard
Macao Strait	1793	2008	24 months trading	Gibraltar + West Africa	15.250 \$ daily	Maersk

Container Gearless	TEU	Bau	Dauer	Fahrtgebiet	Rate	Charterer
Express Argentina	3510	2010	24 months trading	Asia + New Zealand	25.500 \$ daily	Maersk
TRF Partici	3450	2010	28 to 29 months trading	Asia	27.500 \$ daily	ZIM
Newark	3400	2006	30 months trading	Asia	27.500 \$ daily	Maersk
EM Kea	3108	2007	24 months trading	Continental + Canada	22.800 \$ daily	CMA CGM

Time Charter	tdw	Bau	Anlieferung	Datum	Rate	Reise via	Rückgabe	Charterer
Prigipos	92.475	2007	Continental	29.03.2021 31.03.2021	21.000 \$ daily	Murmansk	Skaw-Gibraltar range	Suek
Darya Neeti	82.012	2018	Gibraltar	31.03.2021 01.04.2021	35.000 \$ daily	EC South America	Singapore-Japan range	Cargill
SBI Swing	81.237	2017	Gibraltar	25.03.2021	21.000 \$ daily	NC South America	Skaw-Gibraltar range	Bunge
Lila	63.414	2017	Chittagong	03.04.2021 04.04.2021	28.500 \$ daily		China	Uniwel
Avra I	57.081	2010	Durban	08.04.2021	25.000 \$ daily		Dunkirk - Bremen	Anglo
Chayanee Naree	56.441	2012	Lome	02.04.2021 04.04.2021	23.500 \$ daily	South Africa	Continental	Cargill
La Solognais	40.481	2015	Rouen	prompt	19.250 \$ daily		Morocco intention grains	NMC
HKT Discovery	37.322	2007	Kromon	prompt	18.500 \$ daily		West Mediterranean	Norden
Thalis	37.189	2012	Milos	prompt	15.000 \$ daily		Antwerp-Rotterdam-Amsterdam-Gent range	Pacific Basin

Dry Cargo	Ladung	Von / Nach	Datum	Rate	Laden / Entladen	Charterer
Rosebank	170.000 t ore	Saldanha Bay Qingdao	15.04.2021 20.04.2021	16,000 \$ fio	90.000 t shinc laod 30.000 t shinc discharge	Oldendorff

Alle Angaben erfolgen nach bestem Wissen und Gewissen, jedoch ohne Gewähr.

Quelle: THB-Marktanalyse



Panamax „TRF Partici“ (ex „Partici“) ist in Monrovia (Liberia) registriert



Der Feeder „Helle Ritscher“ wurde 2006 bei J.J. Sietas in Hamburg gebaut

Foto: Andreas

Foto: Hasenpusch



Foto: Voith Group

Cornelius Weitzmann

Weitzmann führt Voith Turbo

PERSONALIE Cornelius Weitzmann, derzeit Mitglied der Geschäftsleitung von Voith Turbo, wird mit Wirkung zum 1. Juni zum Vorsitzenden der Geschäftsleitung von Voith Turbo sowie zum Mitglied der Konzerngeschäftsführung der Voith Group berufen. Er folgt auf Dr. Uwe Knotzer, der das Unternehmen zum 31. Mai auf eigenen Wunsch verlässt, um sich in Zukunft neuen Aufgaben zu widmen. Voith Turbo ist Teil der Voith Group und ein Spezialist für Antriebstechnik und -systeme sowie dazugehörige Serviceleistungen. 1867 gegründet, erzielt der Konzern heute mit mehr als 20.000 Mitarbeitern 4,2 Milliarden Euro Umsatz. ■ **bek**



Foto: privat

Moritz Horn

ONE mit neuem Vertriebschef

PERSONALIE Moritz Horn übernimmt zum 1. April bei der deutschen Landesgesellschaft von Ocean Network Express (ONE) die Position des Verkaufsleiters. Der 40-jährige folgt auf René Reinholz, der Geschäftsführer der ONE-Niederlassung in den Vereinigten Arabischen Emiraten in Dubai wird. Horn leitete bislang das globale Key-Account-Team. ■ **ol/bek**

Wechsel bei HHM in München

Karin Lengenfelder leitet Süd-Repräsentanz von Hafen Hamburg Marketing

Seit 1961 ist der Hamburger Hafen mit einer eigenen Repräsentanz in München vertreten, um Kontakte zu Unternehmen, Verbänden, Institutionen und Verkehrsministerien in Bayern, Baden-Württemberg und der Schweiz aufzubauen und zu pflegen. Nach fast 48 Jahren verabschiedet sich Jürgen Behrens, Leiter der Hafen Hamburg Marketing (HHM) Repräsentanz Süd, in den Ruhestand. Für den Hamburger Hafen war er knapp 20 Jahre lang als „Verbindungsman“ zu den Hafenkunden tätig. Seine Nachfolge tritt Karin Lengenfelder an, die für die neue Aufgabe in ihre bayerische Heimat zurückkehrt.

„Wir freuen uns, mit Karin Lengenfelder eine kompetente Nachfolgerin von Jürgen Behrens gefunden zu haben, die sowohl in der Hafenlogistik als auch in Süddeutschland verankert ist“, sagt HHM-Vorstand Ingo Egloff. Im ersten Berufsweg war Lengenfelder rund 20 Jahre als Journalistin in Augsburg tätig, ehe sie ihr Weg nach Hamburg führte. Dort heuerte sie 2008 als Pressesprecherin bei der Hamburg Port Authority (HPA) an. „Die



Der langjährige „Verbindungsman“ Jürgen Behrens verabschiedet sich in den Ruhestand. Seine Nachfolge tritt Karin Lengenfelder an



Fotos: HHM

Faszination Hafen hat mich sofort gepackt“, erzählt Karin Lengenfelder. Als Head of Communications sammelte sie anschließend bei Buss Port Logistics weitere Branchenerfahrungen, unter anderem in den Bereichen Offshore-Wind, seefeste Verpackungen und Binnenhäfen. 2018 nahm Lengenfelder dann ihre Tätigkeit als Kommunikationsexpertin in der Zentrale von Hafen Hamburg Marketing auf. „Ich freue mich auf meine neue Aufgabe, mit Kundenveranstaltungen in den beiden südlichen

Bundesländern und der Schweiz sowie als Ansprechpartnerin den Hamburger Hafen in den Süden zu bringen“, sagt die neue Leiterin der HHM-Repräsentanz Süd.

HHM-Vorstand Axel Mattern dankt Jürgen Behrens für seinen unermüdlichen Einsatz, den Hamburger Hafen im Süden bei Verladern und Hafenkunden zu verankern. „Mit Projekten wie ‚62 plus‘ schaffte er es zudem, den Bahnanteil beim Hinterlandverkehr mit Bayern um zehn Prozent zu erhöhen“, betont Mattern. ■ **bek**

Timo Siebahn übernimmt bei Epas

Geschäftsführer Heinrich Smidt geht am 31. Dezember in den Ruhestand

Beim maritimen Dienstleister Ems Port Agency and Stevedoring (Epas) wird Timo Siebahn per 1. April zum weiteren Geschäftsführer ernannt. Er leitet das Emdener Unternehmen gemeinsam mit Heinrich Smidt, der am 31. Dezember in den Ruhestand gehen und die Aufgabe der Geschäftsführung dann komplett an Timo Siebahn übergeben wird.

Siebahn ist seit Oktober 2020 als Prokurist bei Epas beschäftigt. In den vergangenen Monaten habe er die verschiedenen Abteilungen des Dienstleistungsunternehmens durchlaufen und sich dort mit den Mitarbeitern und Prozessen vertraut

gemacht. Corona-bedingt finde der Kundenkontakt derzeit überwiegend digital statt.

Bei Epas sollen künftig insbesondere die Geschäftsfelder Offshore-Logistik sowie Projekt- und Schwergutlogis-

tik weiter ausgebaut werden. Die geografische Nähe zur Nordsee, gute Hafeninfrastruktur und das hervorragende Netzwerk böten enormes Potenzial für weiteres Wachstum, teilt das Unternehmen mit. ■ **bek**



Fotos: Epas

Bildern 2021 eine Doppelspitze: Heinrich Smidt (li.) und Timo Siebahn

„Faszination Schifffahrt“ sichtbar machen

BSH-Präsidentin Kammann-Klippstein warnt vor Verlust des maritimen Wissens – Kampf gegen „Sea Blindness“

Im Rahmen einer Vortragsveranstaltung des Deutschen Maritimen Zentrums warnte die Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Dr. Karin Kammann-Klippstein, jetzt vor dem Verlust des maritimen Wissens in Deutschland.

Dabei zeigte sie allerdings nicht nur diverse Faktoren auf, die diese Negativentwicklung beschleunigen, sondern auch mögliche Lösungsoptionen. Zunächst wies sie aber unter anderem darauf hin, dass mit der Übernahme eines Unternehmens durch einen ausländischen Konzern stets ein Verlust von Know-how in Deutschland einhergehe. Ein weiteres Problem sieht sie in dem fehlenden Nachwuchs für Schiffsbesatzungen. Ein Grund dafür sei die geringe Anzahl von Schiffen unter deutscher Flagge, auf denen deutscher Nachwuchs ausgebildet wird. Und das, obwohl nahezu alle bürokratischen Hindernisse, die dem Führen der deutschen Flagge entgegenstanden, inzwischen abgebaut seien. Zum Hintergrund: Ende 2020 fuhren von den 1844 deutschen Handelsschiffen nur 290 Schiffe unter deutscher Flagge.

Dementsprechend schwierig sei es für Absolventen nautischer Studiengänge, eine Anstellung auf einem Schiff zu finden und ihr Patent auszufahren. Hinzu komme die immer wichtiger werdende Integration von Berufs- und Privatleben auf See, die derzeit nicht in der gewünschten Form möglich sei. „Wir müssen irgendwie die Faszination für diesen außerordentlichen Beruf der Seefahrt wieder sichtbar machen“, forderte Dr. Kammann-Klippstein daher.

Insgesamt ist die deutsche maritime Branche, in der direkt oder indirekt rund 400.000 Menschen beschäftigt sind, gut aufgestellt. Dazu trägt auch die überwiegend mittelständische nationale Zulieferindustrie bei, die 70 bis 80 Prozent der Wertschöpfung eines in Deutschland gebauten Schiffes erbringt. Damit dieses Potenzial nicht verloren geht, riet Dr. Kammann-Klippstein,

auch auf die Gefahren, die der maritimen Wertschöpfung hierzulande drohen, in der Öffentlichkeit und in der Politik hinzuweisen. Dazu müsse die in Deutschland herrschende „Sea Blindness“, also die Unfähigkeit, die zentrale Rolle der Meere für den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen

Wohlstand zu würdigen, jedoch beseitigt werden.

In der am 1. Januar 2021 gestarteten UN-Dekade der Ozeanforschung für nachhaltige Entwicklung sieht sie eine gute Gelegenheit, die Bedeutung der Meere international sichtbar zu machen. „Wenn sich das Interesse der Öffent-

lichkeit dadurch stärker als bisher auf die Meere richtet, kann es gelingen, den Reiz der maritimen Branche und die Bedeutung des Erhalts ihres Know-hows besser zu vermitteln – in Schulen, Universitäten, in der Wirtschaft, der Verwaltung und der Politik“, so die BSH-Präsidentin. ■ *bre*

Stellenmarkt

ANSPRECHPARTNER: STEPHAN-ANDREAS SCHAEFER • TELEFON: 040 / 237 14 - 253
E-MAIL: STELLENMARKT@THB.INFO • ANZEIGENSCHLUSS 11 UHR AM VORTAG



FAIRPLAY TOWAGE GROUP

Für unseren Standort in Hamburg suchen wir zum nächstmöglichen Zeitpunkt Verstärkung im Bereich:

Operations/Chartering für Offshore/Seeschlepp (m/w/d)



Was erwartet Sie bei uns:

- Interne und externe Kommunikation mit unseren Kunden, Besatzungen und Agenturen
- Operative/kommerzielle Vorbereitung von Einsätzen und Projekten im Bereich Offshore in Absprache mit anderen Abteilungen
- Betreuung von laufenden Reisen und Aufträgen
- Backoffice, Nachbereitung, Auswertung von Aufträgen, Seereisen und Projekten
- Intensive Marktrecherche und Beobachtungen von branchenspezifischen Entwicklungen
- Abwicklung von Korrespondenzen und selbstständige Büro-/Abteilungsorganisation
- Reisen und Rufbereitschaft

Was wir von Ihnen erwarten:

- Sie verfügen über eine abgeschlossene kaufmännische Ausbildung, idealerweise als Schifffahrtskaufmann/-frau und haben bereits internationale Berufserfahrung, Kenntnisse im Bereich Schleppschifffahrt sowie im Bereich Offshore (Oil & Gas, Wind) sind wünschenswert
- Sie sind IT-affin, beherrschen den sicheren Umgang mit MS-Office und überzeugen durch sehr gute Englischkenntnisse in Wort und Schrift
- Sie zeichnen sich durch eine hohe Begeisterungsfähigkeit, Teamfähigkeit, Eigeninitiative und Kommunikationsstärke aus

Wir bieten Ihnen:

- Eine selbstständige und verantwortungsvolle Tätigkeit innerhalb einer abwechslungsreichen maritimen Wirtschaft
- Ein dynamisches und flexibles Team mit großem Bezug zur Materie
- Eine attraktive Vergütung inklusive Zusatzleistungen
- Flache Hierarchien ermöglichen Ihnen einen engen Kontakt mit den Fachbereichen und der Geschäftsführung
- Moderner Arbeitsplatz im Herzen von Hamburg mit ausgezeichneter Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel

Haben wir Sie neugierig gemacht?

Dann senden Sie bitte Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen unter Angabe Ihrer Gehaltsvorstellungen an:

Fairplay Towage Group, Ludwig-Erhard-Str. 22, 20459 Hamburg
oder per Mail an: bewerbung@bugsier.de

Wir freuen uns auf Sie!



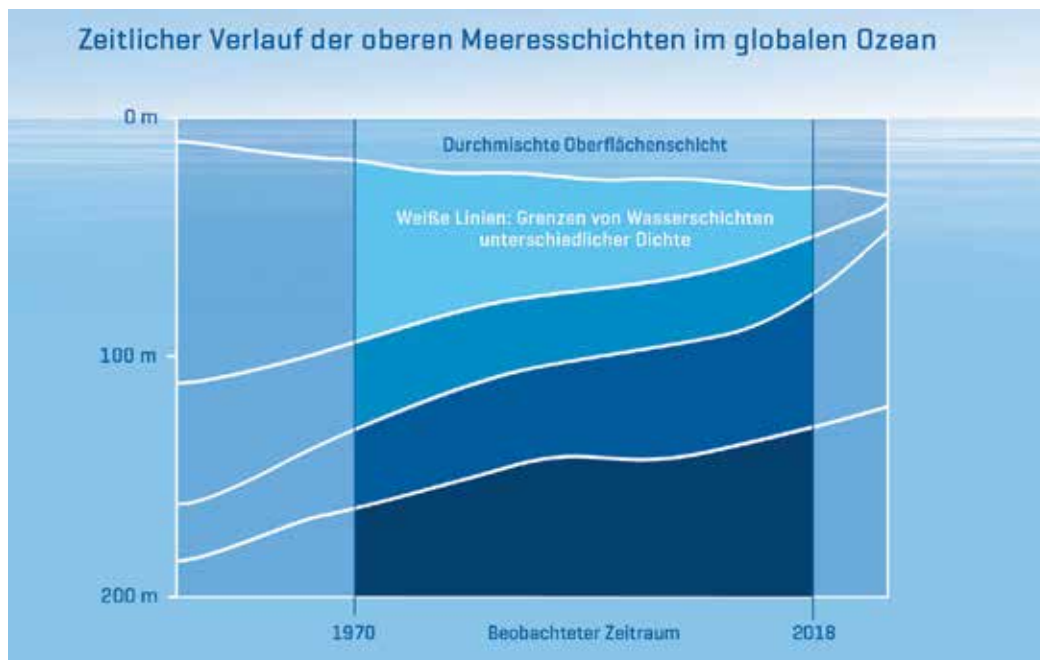
Funktion als Klimapuffer in Gefahr

Nature-Studie belegt eine zunehmende Dicke der Weltmeer-Deckelschicht - Das führt zu mehr Undurchlässigkeit

Ein internationales Forscherteam unter Beteiligung des Geomar Helmholtz-Zentrums für Ozeanforschung Kiel hat jetzt herausgefunden, dass der Dichteunterschied zwischen der oberen, durchmischten Schicht des Ozeans und der darunter liegenden Schicht seit 1970 während der Sommermonate in einigen Regionen um fast neun Prozent zugenommen hat. Das ist deutlich mehr als bislang angenommen.

Zudem kam heraus, dass entgegen bisherigen Annahmen die sommerliche Mischungsschicht mehrere Meter pro Jahrzehnt dicker wurde. Die Folgen sind: Die tieferen Wasserschichten der Ozeane werden schlechter belüftet und das Weltmeer wird in seiner Funktion als Klimapuffer beeinträchtigt. Die Ergebnisse veröffentlichten die Forscher Ende März in dem Fachmagazin Nature.

Mehr als 90 Prozent der Wärmeenergie, die aufgrund der Freisetzung von Treibhausgasen in den vergangenen 150 Jahren in der Atmosphäre angefallen ist, hat das Weltmeer aufgenommen. Damit trägt es erheblich dazu bei, dass die Erderwärmung weniger schnell voranschreitet. Gleichzeitig binden Planktonorganismen im Ozean gewaltige Mengen Kohlenstoff und



Die Auswertung der ozeanografischen Daten von 1970 bis 2018 zeigt, dass die Flächen gleicher Dichte in den obersten 200 Metern des Ozeans immer enger zusammenrücken

Grafik: Christoph Kersten/Geomar

Die obere Mischschicht dient als Filter zwischen der Atmosphäre und dem tiefen Ozean

produzieren dabei Sauerstoff. Für diese Funktionen spielt die oberste, gut durchmischte Schicht die entscheidende Rolle, da nur sie im direkten Kontakt mit der Atmosphäre steht.

„Die obere Mischschicht ist wie ein Filter zwischen Atmosphäre und tiefem Ozean. Sauerstoff für die Tiefe muss diese Schicht genauso passieren wie die Nährstoffe aus der Tiefe für Organismen nahe der

Wasseroberfläche oder die Wärme aus der Atmosphäre. Wenn dieser Filter dicker und undurchlässiger wird, hat das Auswirkungen auf alle beteiligten Prozesse.

Auch die Sauerstoffabnahme im Ozean wird durch diese Prozesse verstärkt“, fasst Ozeanograf Dr. Sunke Schmidt vom Geomar Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel und Co-Autor der Studie zusammen. ■ inn/br

Ingo Zemelka: Hafen als Kraftquelle

Hamburger Unternehmer seit 60 Jahren in der maritimen Wirtschaft - „Los geht's“

Schifffahrt braucht Leidenschaft, und ein Leben mit und im Hafen erst recht.

Für den Hamburger Unternehmer Ingo Zemelka (75) ist die maritime Wirtschaft so etwas wie ein natürlicher Kraftquell. Die von ihm 1991 gegründete, im Verlauf von über 30 Jahren aufgebaute und konsequent weiterentwickelte Firmengruppe TCO Transcargo GmbH/TCC TransCombi Cargo Logistics GmbH ist seine „Kreativecke“ und zugleich seine große Freude. Die Familie ist das, was man einen Heimathafen nennt. Heute, auf den Tag

genau vor 60 Jahren, begründete Zemelka eine in dieser Form, Dichte und auch Kontinuität einmalige maritime Berufskarriere. Das Handwerkszeug erlernte er direkt an der



Echter „Hafenlöwe“: Ingo Zemelka

Foto: privat

Kaikante: als Tallymann bei der Firma Julius Ladiges. Dass er nicht direkt nach der Lehre im Betrieb weiter durchstarten konnte, dafür sorgte damals der „Bund“. Denn Ingo Zemelka musste seinen Wehrdienst ableisten. Eine für ihn prägende Zeit - natürlich bei der Marine. In den Folgejahrzehnten vertiefte er sein maritimes Wissen und seine Kontakte, unter anderem bei Hapag-Lloyd. 1991 dann die Selbstständigkeit: Sein Motto bis heute: „Auf los geht's los.“ Der THB gratuliert herzlich und sagt: „Weiter geht's, Ingo.“ ■ EHA

Solle übernimmt beim MCN

PERSONALIE Seit Mitte März vertritt Jan Solle die Geschäftsstelle Hamburg des Maritimen Clusters Norddeutschland (MCN). Er übernimmt damit als Elternzeitvertretung bis Herbst 2022 die Aufgaben von Lina Harms und wird als stellvertretender Geschäftsstellenleiter das MCN in Hamburg unterstützen. Als Offizier im Maschinendienst war Solle vorwiegend auf Containerschiffen zur See gefahren. ■ bek



Jan Solle

Foto: privat