

THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT



3-6 sept 2024
leading international
maritime trade fair
smm-hamburg.com

ANZEIGE

Komplettfilter
Filterelemente
Ersatzteile
Zubehör
Zentrifugen
Reinigungsmittel
Reparatur
Installation

Die Spezialisten für Filtertechnologie in Schifffahrt und Industrie

Filterelemente und Ersatzteile für Einfach-, Doppel- und Automatikfilter für Schmieröle, Brennstoffe, Hydrauliköle, Wasser und Luft aller namhaften Hersteller. **Ersatz für** Boll & Kirch, Filtrex, Moatti, Nantong und Kanagawa Kiki.

Als **Vertragspartner** liefern wir Austausch- u. Originalfilterelemente von Fleetguard, Hengst, Triple R, Mann+Hummel, Mann Filter, Filtration Group.

FIL-TEC RIXEN GmbH Osterrade 26 • D-21031 Hamburg • Phone: +49 (0)40 656 856-0 • info@fil-tec-rixen.com

SMM 2024
3 - 6 sep 2024
Hall A1 Stand 235

Schützen Sie die Umwelt und erhöhen Sie gleichzeitig Ihre Flexibilität mit dem REINTJES Hybridsystem

Wenn Sie hierzu mehr erfahren möchten, besuchen Sie uns auf der SMM in Halle A4 Stand 211.
Weitere Informationen finden Sie hier: www.reintjes-gears.de

NIPPON

DIESEL SERVICE GMBH

Hall A4 / Stand 238

Blieben Sie auf Kurs!
Mit dem Newsletter vom

THB

www.thb.info/anmeldung

IHR KOMPETENTER BEGLEITER DURCH DIE MARITIME WIRTSCHAFT

www.thb.info

RIWA

visit us at **SMM**
hall B4.EG
booth n. 310

www.seenotretter.de

VEINLAND

one source. multiple solutions.

ADVANCED ANTI-SPOOFING SYSTEM SAFEGUARDS MARITIME NAVIGATION

- ✓ Spoofing Alarm Detection
- ✓ Jamming Warning Detection
- ✓ Noise level and HDOP Display
- ✓ Multiple indicators of different sensors

Secure your position!

VISIT US
Hall B6,
Stand 412

VEINLAND GmbH | Pappelallee 19 - 14554 Seddiner See - Germany | +49(33205)2697-0 | info@veinland.net | www.veinland.net



**Bleiben
Sie auf Kurs!**

Mit dem Newsletter vom

THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

**Jetzt
anmelden!**

www.thb.info/anmeldung

THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

SMM-AUFTAKT Leistungsstarker Schiffbau verlangt nach klarem politischen Kurs in Berlin und Brüssel ■ SEITE 4+5

SCHIFFSTECHNIK Eastern Pacific Shipping setzt auf MAN-Methanmotoren - Hauptmaschinen für 12 Boxcarrier ■ SEITE 7

FRACHTABSCHLÜSSE ONE chartert den 2824-TEU-Carrier „GSL Mercer“ für eine Tagesrate von 24.500 Dollar ■ SEITE 8

Cosco stockt Flotte massiv auf

Chinesische Staatsreederei ordert 12 Methanol-Boxcarrier und 42 Bulker in China



Rendering: Cosco Shipping

Hohe Ladekapazität und energieeffizient: die zwölf bestellten Boxcarrier bieten jeweils Platz für 13.700 TEU

Die chinesische Staatsreederei Cosco Shipping hat jetzt in Shanghai gemeinsam mit der Schiffsbauwerft Cosco Shipping Heavy Industry (CSHI) einen Vertrag über den Bau von zwölf 13.700-TEU-Containerschiffen mit Dual-Fuel-Methanol-Antrieb geschlossen.

Mit einer Länge von rund 336 und einer Breite von 51 Metern bieten die Neubauten viel Ladekapazität, auch für Reefer-Boxen. Der neue Schiffstyp ist mit einem großen Windabweiser am Bug ausgestattet, welcher die

Dynamik und Effizienz erhöhen soll. Darüber hinaus erreichen die Containerfrachter nach Ablieferung den derzeit besten Energy Efficiency Design Index (EEDI) in ihrem Segment. Die Hauptmaschine und der Generator können auch mit Methanol betrieben werden, um die Treibhausgasemissionen im Betrieb weiter zu reduzieren.

Derweil hat die Reederei auch eine weitere Großbestellung im Bulker-Segment bekannt gegeben: Cosco

Shipping Development, als Tochtergesellschaft der Cosco Group, hat jetzt einen Investitionsvertrag für insgesamt 42 Massengutfrachter unterzeichnet. Im Rahmen der Transaktion hat das Unternehmen konkret die CSHI-Werft mit dem Bau von 20 Massengutfrachtern sowie die Schiffsbauwerft CSSC Chengxi mit dem Bau von 22 Massengutfrachtern beauftragt, darunter fünf 64.000-tdw-Bulker, zwei 82.000-tdw-Einheiten sowie 35 80.000-tdw-Schiffe mit einem Gesamtauftragswert

ANZEIGE



3.-6. SEPTEMBER 24

VISIT US!



Hall A1,
Booth 435

WWW.KLOSKA.COM



von umgerechnet rund 1,8 Milliarden Euro.

Die Neubauten sollen voraussichtlich zwischen 2026 und 2027 ausgeliefert werden und dann langfristig an Cosco Shipping Bulk verchartert werden. ■ jwy

ANZEIGE

WE'RE BY YOUR SIDE

Shaping a better maritime world.



LEARN MORE



MEET US AT
SMM 2024
HALL B3 BOOTH 103

Starker Schiffbau verlangt einen klaren Kurs

Deutschland und die EU müssen jetzt handeln, damit der maritime Kompetenz-Cluster eine Zukunft hat



Foto: Arndt

Alles ist im Fluss: Die DVV Media Group ist mit ihren maritimen Marken THB und Schiff & Hafen wieder auf der SMM

Wieviel „Schiffbau Made in Europe“ benötigt die EU heute und in Zukunft? Was müssen die Mitgliedsstaaten im Allgemeinen und jene mit einem klaren maritimen Bezug tun, um weiterhin eine eigene Werften- und Zuliefererbranche zu erhalten?

Zwei von vielen Fragen, die mit dem Blick auf die am Dienstag beginnende und Freitag

endende Weltschiffbauleitmesse SMM in Hamburg mehr als einmal gestellt werden dürfen. Nach Einschätzung des **Verbands für Schiffbau und Meerestechnik (VSM)** steht der europäische Schiffbau vor einem „möglichen Kippunkt“. Europa büße bei den Werften seit langem Marktanteile ein und habe schon einen erhebli-

chen Teil der Industrie verloren, an Asien im Allgemeinen und China im Besonderen. Für den VSM muss daher alles dafür getan werden, dass die Schiffbauindustrie „leistungsfähig bleibt, damit Kompetenzen in Europa erhalten bleiben“.

Der in Hamburg ansässige Branchenverband rät dringend dazu, für den noch vorhan-

denen europäischen Werften-Cluster „eine Lösung auf europäischer Ebene zu finden“. Der Fachverband verweist in dem Zusammenhang übrigens auf einen Vorschlag der Brüsseler EU-Kommission aus dem Jahr 1997. Diesem Plan zufolge sollten Steuervergünstigungen und die Gewährung von staatlichen Garantien auch daran gekoppelt werden, dass Reedereien Schiffe in Europa bauen lassen. Der fast 30 Jahre alte Vorschlag wurde damals nicht weiter verfolgt. Chinas Schiffbauindustrie hatte damals noch nicht ansatzweise die Leistungsstärke und Vielfalt zu bieten, wie es heute der Fall ist. Damals waren Südkorea und Japan schiffbautechnisch so etwas wie die Schiffbaugarde der Welt.

Deutschlands Werften spielen heute beim Bau von Handelsschiffen aller Art tatsächlich so gut wie keine Rolle mehr. Diese Entwicklung vollzog sich im Besonderen mit der Lehman-Banken-Krise 2008/2009, die sich auch zu einer Weltschifffahrtskrise weiterentwickelte.

Wie dramatisch die Lage damals war, zeigte sich am Beispiel

Fortsetzung auf Seite 5 ►

ANZEIGE



See you at SMM
on stand B2.EG.329

Wir sind Klasse!

Korean Register (KR) lebt Service mit lösungsorientierten Besichtigern und Ansprechpartnern vor Ort in einem weltweiten Netzwerk.

Immer mehr Reeder in Nordeuropa entscheiden sich für KR.

Korea ist näher an Deutschland als Sie denken - kontaktieren Sie uns!

Preis | Leistung | Qualität | Flexibilität | Zuverlässigkeit

► Fortsetzung von Seite 4

der zu dem Zeitpunkt ältesten deutschen Werft, der Sietas Werft in Hamburg-Neuenfelde. Sie hatte bis zum Banken-Crash in den USA weit über 20 Aufträge im Portfolio, vor allem Containerfeeder, aber auch innovative Transport- und Errichterschiffe. Die Krise torpedierte das inhabergeführte Unternehmen geradezu. In der weiteren Folge gingen über 1000 hochqualifizierte Jobs verloren. Neustartversuche standen unter keinem guten Stern. Heute liegt das weitläufige Werftareal verwaist da.

Der **UN-Konferenz für Handel und Entwicklung (OECD)** zufolge entfielen auf Deutschlands Werften 2023 gut 0,45 Prozent der weltweiten Handelsschiffsproduktion. In vielen anderen EU-Ländern sieht es nicht viel besser aus. Nach Erhebungen des **europäischen Schiffbauverbandes Sea Europe** entfielen im vergangenen Jahr mehr als 80 Prozent aller

Handelsschiffsbestellungen - bezogen auf den Auftragswert - auf China und Südkorea. Und auch Japan bleibt ein wichtiger Standort. Vor allem Preise entscheiden über die Auftragsvergabe.

Derzeit sind im deutschen Schiffbau noch rund 60 Werften vertreten, die zusammen 2023 gut 16.700 Mitarbeiter beschäftigten und die unter dem Strich einen Umsatz von 6,7 Milliarden Euro ausweisen. Die Auslastung der meisten deutschen Schiffbauunternehmen ist nach VSM-Bewertung derzeit noch gut. 2023 lag der Wert der Auftragseingänge im Seeschiffbau bei rund 2,6 Milliarden Euro.

Zum Kernbauprogramm gehören, neben Kreuzfahrtschiffen, auch hochpreisige Luxusyachten sowie Handelsschiffe. Auch der Binnenschiffbau verzeichnete 2023 in Deutschland wieder ein deutliches Plus. Beim Bau von Kreuzfahrtschiffen belegt Deutschland weiterhin einen Spitz-

platz, nämlich Rang zwei nach Italien. Zwischen 2011 und 2021 betrug Deutschlands Anteil beim Bau von Cruiseschiffen gut 29,1 Prozent, so hat es die OECD errechnet.

Ein anderes, und zwar unter dem Strich deutlich besseres Gesamtbild bietet die Lage der deutschen Schiffbauzulieferer-Industrie. Für sie sind die deutschen Werften wichtige Kunden. Doch die Unternehmen in Asien sind noch viel bedeutsamer, denn sie kommen mit „Masse“, ganz gleich, welche Komponenten benötigt werden. Rund 63.000 Beschäftigte zählt die Schiffbausparte, deren Unternehmen 2023 in der Summe einen Umsatz von rund 11,3 Milliarden Euro erwirtschaftet hatten, weist der **Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA)** aus.

Der wichtigste Standort für die Schiffbauzulieferer-Sparte ist dabei Baden-Würt-

temberg, wo die dort verankerten Firmen für 27 Prozent des Branchenumsatzes stehen. Herausragende Namen in dem Zusammenhang sind Firmen wie der Antriebsspezialist Rolls-Royce mit Sitz in Friedrichshafen am Bodensee. Es folgen im Standort-Ranking Bayern (20 Prozent) und Nordrhein-Westfalen mit elf Prozent).

Dass die deutschen Zulieferer so stark im Binnenland vertreten sind, war übrigens einer der entscheidenden Beweggründe für die Ausrichtung der 11. Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) im Mai 2019 in Friedrichshafen. Es war bislang das erste - und auch einzige Mal - dass diese wichtige Querschnitts-Veranstaltung fern der Waterkant durchgeführt wurde.

Damals übrigens mit einem sehr großen Erfolg und dem bis heute nicht eingelösten Versprechen eines Nachfolge-Events im Hinterland. ■ **EHA/dpa**

Seaports wird weiblich

Inke Onnen-Lübben übernimmt ab Januar 2025 Geschäftsführung der Hafenmarketing-Plattform

Die Hafenmarketing-Gesellschaft Seaports of Niedersachsen kann beim wichtigen Thema „Geschäftsführung“ weiter auf Kontinuität bauen.

Auf Andreas Bullwinkel, der seit diesem Frühjahr interimsmäßig für diese Aufgabe verantwortlich zeichnet, folgt zum 1. Januar 2025 Inke Onnen-Lübben. Das gab die Plattform am Montagmorgen in Oldenburg bekannt.

Die 43-jährige, studierte Wirtschaftsingenieurin, übernimmt dabei vertrautes Terrain. Denn bereits bis April 2018 hatte sie die Seaports of Niedersachsen GmbH geführt, und zwar über zwölf Jahre hinweg. Im Frühjahr 2018 beendete sie dann ihre Arbeit auf eigenen Wunsch. Sie hatte in den Jahren danach „in verschiedenen Positionen im Bereich der Hafen- und Logistikwirtschaft“ gewirkt.

Auf die Geschäftsführungsposition hatte sich Onnen-Lübben in einem Auswahlverfahren unter mehreren Bewerbern erfolgreich durchgesetzt. Sie verfügt für die Leitungsfunktion nach Überzeugung von Michael de Reese, Seaports-Aufsichtsratsvorsitzender, über profundes Hafenlogistik-Fachwissen und sei überdies sehr umfassend vernetzt. „Wir freuen uns sehr, dass wir sie für die Geschäftsführung unserer Hafenmarketinggesellschaft zurückgewinnen konnten“, so de Reese. ■ **EHA**



Foto: Seaports of Niedersachsen

Kommt wieder: Inke Onnen-Lübben

ANZEIGE

STORM
We are Service!

#NACHHALTIGKEIT
#EMISSIONSMINDERUNG
#RESSOURCENSCHONUNG

- INSTANDHALTUNG ALLER MOTOREN UND ANTRIEBE BIS 7.000 KW
- STORM-EYE®: MONITORING SERVICES
- MOTOREN- UND ERSATZTEILE IM TAUSCH

SMM
Halle A4 Stand 202

August Storm GmbH & Co. KG · www.a-storm.com

Leitfaden zur Steigerung der Schiffseffizienz

MCN-Branchenguide in aktualisierter Fassung

In Zusammenarbeit mit Branchenexperten hat das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) einen umfassenden englischsprachigen Leitfaden zur Steigerung der Schiffseffizienz entwickelt, der jetzt pünktlich zum Start der SMM in Hamburg in einer aktualisierten Fassung vorliegt.

„Ziel des Leitfadens ist es, einen Überblick über bestehende Regularien in der internationalen Seeschifffahrt zu geben und technische Möglichkeiten zur Dekarbonisierung sowie zur Verbesserung der Schiffseffizienz aufzuzeigen und deren Einfluss zu bewerten“, teilt das MCN mit. Erstmals thematisiert werden beispielsweise die „FuelEU Maritime“-Regularien, die im Januar kommenden Jahres in Kraft treten. Der Leitfaden wurde zudem unter anderem auch um das Thema „Carbon (Dioxid) Capture“ ergänzt.

Der Branchenguide kann kostenfrei über die MCN-Website angefordert werden. Mehr dazu unter <https://www.maritimes-cluster.de> ■ **bek**

„Great Casablanca“ für Grimaldi

Reedereigruppe übernimmt weiteren ConRo-Frachter-Neubau der G5-Klasse



Foto: Grimaldi

Fünfte von sechs Einheiten der G5-Neubauserie: der 250 Meter lange ConRo-Frachter „Great Casablanca“

Mit der „Great Casablanca“ (IMO 9935052) hat die neapolitanische Grimaldi-Gruppe jetzt die fünfte von sechs Einheiten der G5-Klasse in die Flotte aufgenommen. Der 250 Meter lange ConRo-Frachter wurde bei Hyundai Mipo Dockyard im südkoreanischen Ulsan gebaut und soll ebenso wie seine Schwesterschiffe zwischen Nordeuropa und Westafrika eingesetzt werden.

Der Neubau bietet Platz für 2500 Fahrzeuge (Car Equivalent Units, CEU) und 2000 TEU. Im Vergleich zur vorherigen

G4-Klasse verfügen die Einheiten der neuen Baureihe Reedereiangaben zufolge über die gleiche Kapazität für rollende Ladung, während sich die Containerkapazität verdoppelt hat.

Neben der Ladekapazität zeichne sich die „Great Casablanca“ durch zahlreiche technologische Lösungen zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Verringerung der Umweltauswirkungen aus, heißt es vonseiten Grimaldis. Das Ergebnis sei eine signifikante Reduzierung der CO₂-Emissionen pro

transportierter Tonne um bis zu 43 Prozent im Vergleich zu anderen ConRo-Frachtern der Reederei.

Der Neubau werde dazu beitragen, „unsere Flotte zu verjüngen und effizienter zu machen“, kommentiert Gianluca Grimaldi. „Dank unserer Investitionen können wir unseren Kunden regelmäßige Dienste mit hoher Transportkapazität anbieten und gleichzeitig ein Höchstmaß an Umweltverträglichkeit gewährleisten“, fügt der Präsident der Grimaldi Group hinzu. ■ **bek**

ANZEIGE

Meet your experts in Navigation, Automation, and Control Systems (ANCS). Also discover our cyber solutions designed for an ever-evolving landscape.

Your trusted partner for systems and solutions.

See us at **Hall B, 433**

ANCS
A WÄRTSILÄ BUSINESS



EPS setzt auf Methanmotoren von MAN

Neubauauftrag umfasst Maschinen für zwölf Boxcarrier – Aggregat überzeugt durch Leistung und Verbrauch

MAN Energy Solutions liefert an New Times Shipbuilding in der chinesischen Provinz Jiangsu zwölf Methan verbrennende Motoren. Die Aggregate des Typs 8G95ME-GI Mk. 10.5 (GI für Gas Injection) sind für Neubauten von Containerfrachtern mit 18.000 TEU bestimmt, die die in Singapur ansässige Reederei Eastern Pacific Shipping (EPS) bestellt hat.

„Dieser Auftrag spiegelt die große Dynamik wider, die der ME-GI-Motor während des derzeitigen Baubooms im Segment der sehr großen Containerschiffe erfahren hat“, berichtet Bjarne Foldager, Country Manager Dänemark bei MAN Energy Solutions.

Der ME-GI-Motor ist der neue Industriestandard für Zweitakt-Antriebsmotoren, die an Bord unterschiedlichster Schiffe eingesetzt werden. Er bietet Eignern, Charterern und Betreibern eine Lösung mit



Der ME-GI-Motor von MAN Energy Solutions wurde in den vergangenen zwei Monaten mehr als 60 mal für große Boxcarrier geordert

hocheffizienter Zweitakt-Technologie. Das Dieselpinzip verleiht dem Motor nicht nur eine hohe Betriebsstabilität und Effizienz, sondern gewährleistet auch einen Betrieb bei Lastwechseln im Gasbetrieb bei Zugabe von Pilotöl. Darüber hinaus zeichnet sich das Betriebsprinzip durch einen nahtlosen Wechsel zwischen Gas- und Dieselbetrieb aus.

„Die ausgereifte Technologie des ME-GI bringt eine Reihe von Vorteilen mit sich, nicht zuletzt seine garantierten, extrem niedrigen Methanschleppwerte, die ihn zum zukunfts-sichersten Methanmotor auf dem Markt machen“, erklärt Thomas S. Hansen, Head of Two-Stroke Sales and Promotion bei MAN Energy Solutions.

Allein in den vergangenen zwei Monaten wurde der Motor für mehr als 60 Neubauten von sehr großen Containerfrachtern geordert. ■ tja

Rendering: MAN Energy Solutions

Nabu mit SMM-Appell

Umweltverband: Nötige Technologien für umwelt- und klimafreundliche Schifffahrt stehen bereit

Mit Blick auf die an diesem Dienstag in Hamburg beginnende maritime Weltleitmesse SMM appelliert der Naturschutzbund Deutschland (Nabu) an die Verantwortlichen der Schifffahrtsbranche, den Klima- und Umweltschutz entschlossen voranzutreiben. „Insbesondere müssen durch fortschrittliche Technologien die Energieeffizienz der Schiffe gesteigert und der Umstieg auf klimafreundliche erneuerbare Kraftstoffe nicht-biologischen Ursprungs umgesetzt werden“, fordert der Nabu.

„Es ist wichtig, dass in den deutschen Seehäfen die nötigen Voraussetzungen geschaffen werden, E-Fuels zu importieren, zu lagern, zu produzieren oder in andere Derivate zu transformieren“, sagt Malte Siegert, Vorsitzender des Nabu Hamburg. Um das unter Berücksichtigung ökologischer Belange flächensparend zu organisieren, müssten die deutschen Häfen

enger kooperieren. Hamburg sei mit der SMM ein internationales Schaufenster für moderne Schifffahrtstechnologie. Nun müsse Deutschland ein Standort werden, an dem die Umsetzung und Anwendung der maritimen Transformation forciert werde.

„Auf der SMM wird die Zukunft der Schifffahrt greifbar. Die nötigen Technologien für eine umwelt- und klimafreundliche Schifffahrt stehen bereit. Nun geht es darum, diese auch zu nutzen“, betont Nabu-Schifffahrtsexperte Sönke Diesener und fügt hinzu: „Effizientere Schiffe, deren geminderter Energiebedarf über klimaneutrale E-Fuels wie E-Methanol und E-Ammoniak gedeckt wird, unterstützt durch Segel und Strom von Land, sind keine fernen Zukunftsvisionen mehr, sondern lassen sich mit den auf der SMM präsentierten Lösungen umsetzen.“ ■ bek

ANZEIGE



**TURBO
TECHNIK**

Your reliable partner for conversions, retrofits and
green shipping.

WE'RE
HIRING!



turbotechnik.com/careers/

Visit us at SMM B4.EG 105
ONSHORE. OFFSHORE. WORLD-WIDE.
www.turbotechnik.com

ONE beschäftigt Subpanamax „GSL Mercer“

Der 2007 bei Hyundai Mipo Dockyard (Südkorea) gebaute 2824-TEU-Carrier erzielt 24.500 US-Dollar pro Tag
+++ Pacific Basin chartert den 2013 gebauten 63.301-tdw-Panamax „Southport Eagle“ für 11.500 US-Dollar am Tag

Container Geared	TEU	Bau	Dauer	Fahrtgebiet	Rate	Charterer
Seatrade Peru	1781	2024	24 months trading	Far East	23.250 \$ daily	OOCL

Container Gearless	TEU	Bau	Dauer	Fahrtgebiet	Rate	Charterer
GSL Mercer	2824	2007	24 months trading	US Gulf + NC South America + Amazonas	24.500 \$ daily	ONE

Time Charter	tdw	Bau	Anlieferung	Datum	Rate	Reise via	Rückgabe	Charterer
Thassos Warrior	93.243	2010	Jujairah	22.07.2024	16.000 \$ daily	South Africa	Far East	Jera Trading
Alba	82.000	2019	Pass Muscat	21.07.2024	18.750 \$ daily	EC South America	Singapore-Japan range	Mercuria
Southport Eagle	63.301	2013	Garrucha	23.07.2024	11.500 \$ daily	intention gypsum	US East Coast	Pacific Basin
Astra Centaurus	58.518	2012	Rio Grande	23.07.2024	17.000 \$ daily	Veracruz	East Coast Mexico	Olam
Genco Predator	55.407	2005	Southwest Pass	22.07.2024	26.250 \$ daily	Houston intention coal	Egypt	Pan Ocean
Zhe Hai 521	54.036	2008	Xiamen	22.07.2024	12.000 \$ daily	Indonesia	China	Tongli Shipping

Period Charter	tdw	Bau	Anlieferung	Datum	Rate	Dauer	Rückgabe	Charterer
Sakizaya Orchid	81.588	2017	Tianjin	18.07.2024	18.000 \$ daily	eight to ten months trading	worldwide	Ultrabulk

Dry Cargo	Ladung	Von / Nach	Datum	Rate	Laden / Entladen	Charterer
Gouverneur	170.000 t iron ore	Sudeste / Qingdao	14.08.2024	25,80 \$/t	80.000 t shinc load 30.000 t shinc discharge	Trafigura

Tanker	Ladung	Von / Nach	Datum	Rate	Charterer
Cosnew Lake	270.000 t dirty	US Gulf / China	13.08.2024	7,3 Mio. \$ lumpsum	Equinor
Front Neiden	260.000 t dirty	Brazil / Far East	08.08.2024	53,50 \$/MT	Petrobras

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

Quelle: THB-Marktanalyse



Der 2824-TEU-Subpanamax „GSL Mercer“ ist zwei Jahre für ONE unterwegs



Bulker „Southport Eagle“ bringt Gips von Spanien nach Portsmouth NH

„Verity“-Heck gehoben - Leiche geborgen

Bergungsarbeiten vor Helgoland in der finalen Phase - Noch drei Männer nach Havarie vermisst



Foto: WSV

Der Schwimmkran „Hebo Lift 10“ setzt die Hecksektion des zerschnittenen Mehrzweckfrachters auf eine Barge

CHRONOLOGIE

- Am 24. Oktober 2023 war die „Verity“ mit dem Bulker „Polesie“ zusammengestoßen und auf Tiefe gegangen.
- Rettungskräfte suchten nach fünf vermissten der sieben Besatzungsmitglieder. Nur der Kapitän wurde tot geborgen.
- Die GDWS erteilte im Mai 2024 den Auftrag, das Wrack zu beseitigen. Der Eigentümer hatte dies abgelehnt.
- Am 20. Juni haben die Bergungsarbeiten vor Ort begonnen. Betriebsstoffe und die aus Stahlcoils bestehende Ladung wurden im Juli geborgen.
- Seit dem 19. August wurde das Wrack unter Wasser halbiert, jetzt läuft die Bergung.
- Ziel aller Maßnahmen der GDWS ist es, die Schifffahrt wieder gefahrlos am Havarieort fahren zu lassen. Das Wrack lag 37 Meter tief.

Einer der stärksten Schwimmkrane Europas, der „Hebo Lift 10“, hat in der Nordsee bei Helgoland am Wochenende die 600 Tonnen schwere Hecksektion des havarierten Mehrzweckfrachters „Verity“ (IMO 9229178) gehoben. Die-

sen Dienstag soll auch die Bugsektion des Havaristen geborgen werden. Der THB wird vor Ort sein und ausführlich über die Arbeiten nach der folgenschwersten Havarie in deutschen Gewässern der vergangenen Jahrzehnte berichten.

Im Heck des Wracks wurde bereits einer der vier seit dem Unglück im Oktober 2024 vermissten vier Seeleute in einer Kabine entdeckt und an die Bundespolizei sowie im weiteren Verlauf an einen Bestatter übergeben.

Unterdessen gehen die Vorbereitungen für den finalen Hub am Unglücksort weiter. Die Wetterbedingungen seien gut, sodass man die Arbeiten planmäßig erledigen können, berichtet Claudia Thoma, die Sprecherin der GDWS. ■ tja

Wedel heizt länger

Start des Energieparks Hafen verzögert sich und ist nicht mehr für die Heizperiode 2025/2026 möglich

Das mit Kohle befeuerte Heizkraftwerk Wedel kann nicht wie geplant Ende 2025 in den Reservebetrieb gehen. Grund sind Verzögerungen beim Bau des Energieparks Hafen, der das Kohlekraftwerk ablösen soll, wie Christian Heine, Sprecher der Geschäftsführung der Hamburger Energiewerke, jetzt erklärte.

„Wir haben Bauverzögerungen von zurzeit vier Monaten. Aber der Zeitplan, Ende 2025 mit der Inbetriebnahme zu starten, steht“, so Heine. Eine Übernahme der Wärmever-

sorgung in der Heizperiode 2025/2026 sei aufgrund der Verzögerungen nicht möglich, da zunächst der störungsfreie Betrieb der Anlage sichergestellt sein müsse.

Der künftige Energiepark Hafen soll verschiedene Wärmequellen zusammenführen. Genutzt wird Abwärme aus Industriebetrieben, der Müllverbrennungsanlage Rugenberger Damm und der Abwasser-Verwertung des Klärwerks Dradenau. Gespeichert werden soll die Wärme in einem 50 Meter hohen Thermo-tank mit 98 Grad heißem Wasser. ■ tja/dpa

Stellenmarkt

ANSPRECHPARTNER: Stephan-Andreas Schaefer • TELEFON: 040 / 237 14 - 253 • FAX: 040 / 237 14 - 255
E-MAIL: stephan-andreas.schaefer@dvmmedia.com



Machen Sie fest an der nördlichsten Hochschule Deutschlands



Zum nächstmöglichen Zeitpunkt ist im Fachbereich Maschinenbau, Verfahrenstechnik und Maritime Technologien folgende Stelle zu besetzen:

W2-Professur für Schiffs- und Anlagenbetriebstechnik (m/w/d)

Die vollständige Stellenausschreibung mit der genauen Beschreibung der Aufgabengebiete und den Einstellungsvoraussetzungen finden Sie auf unserer Homepage unter hs-flensburg.de/jobs.
Bewerbungsfrist: 22.09.2024

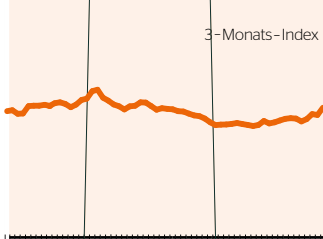
BALTIC DRY INDEX 02.09.2024

1919,00

Vortag

+105
+6,2%

3500



Quelle: PDA

IMPRESSUM
Leser- und Abonnenten-Service

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

THB Täglicher Hafenbericht
DVV 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), Joshua Wygand (jwy)

Schiffsverkäufe & Frachtabschlüsse: Martin Stieher

Layout: Lena Eiken-Lücken, Andreas Voltmer (Ltg.)

Anzeigenverkauf: Stephan-Andreas Schaefer
 T: + 49 40 23714-253
 stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com

Anzeigentechnik: Nicole Junge

 T: + 49 40 23714-263
 nicole.junge@dvvmedia.com
 Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 62
 vom 01. Januar 2024.

Leiter Marketing & Vertrieb

 Markus Kukuk · Tel.: +49 40 23714-291
 markus.kukuk@dvvmedia.com

Unternehmenslizenzen Digital/Print

lizenzen@dvvmedia.com

Leser- und Abonnentenservice

 T: +49 40 23714-260
 leserservice@thb.info

Erscheinungsweise

Täglich montags bis freitags

Bezugsbedingungen

Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). 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 01.01.2024.

Abonnement

Abonnement jährlich EUR 1.598,- zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit Zugang zur Website www.thb.info, der THBApp, dem Zugang zum Archiv sowie den regelmäßigen THB-Newsletter „Fofftein“. Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 1.948,- inkl. Porto zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährlich EUR 2.146,- inkl. Porto, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt.

Einzelheft: 7,10 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

DSM würdigt maritime Helfer

Auszeichnung geht dieses Jahr an Ex-Politiker Eckhardt Rehberg und den VHBS



Fotos: DSM

Feierlich Stimmung in der St. Katharinen Hauptkirche (v. l.): Sylvia Schepper, Dr. Alexander Geisler, Sheila Hillemann (alle VHBS), Kirsten Fehrs (Bischöfin), Dr. Clara Schlaich (DSM) und Eckhardt Rehberg (Ex-Politiker)

Die Deutsche Seemannsmission (DSM) hat dem früheren CDU-Politiker Eckhardt Rehberg jetzt in der Hamburger Hauptkirche St. Katharinen im Beisein von Bischöfin Kirsten Fehrs ihren Ehrenpreis verliehen. Der frühere Bundestagsabgeordnete und haushaltspolitische Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion wurde damit für seinen Einsatz für die kirchliche Hilfsorganisation gewürdigt. Ebenfalls ausgezeichnet wurden Dr. Alexander Geisler, Sylvia Scheper und Sheila Hillemann vom Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler (VHBS). Diese hatten sich laut DSM während der Coronapandemie in besonderer Weise für die Impfung von Seeleuten eingesetzt.

„Im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags haben Sie entscheidend mit dafür gesorgt, dass mit der Umsetzung der Maritime Labour Convention 2006 in das deutsche Seearbeitsgesetz die finanzielle Förderung von Sozialeinrichtungen in Häfen nun gesetzlich verankert ist“, betonte Dr. Clara Schlaich, Präsidentin der Deutschen Seemannsmission in ihrer Laudatio für Eckhardt Rehberg.

Der ehemalige Politiker habe die Seemannsclubs an der Küste besucht, Freunde gefunden, sich durch die Erzählungen im Hamburger Seemannsclub „Duckdalben“ und vielen anderen hineinziehen lassen in die Welt der Seeleute. So sei der

gebürtige Mecklenburger zur Überzeugung gekommen, dass Seemannsmission unverzichtbar sei: Heimstatt für Seeleute im Hafen und das, was besonders für Rehberg Kirche ausmache: Dienst am Menschen.

Schlaich würdigte Alexander Geisler, Sylvia Scheper und Sheila Hillemann vom Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V. für deren „außerordentlichen

Einsatz in der Coronapandemie“. Der Verband habe „einer kaum vorstellbaren Zahl von Seeleuten den Zugang zu Impfprävention ermöglicht“, sagte sie. Zu Beginn der Coronapandemie sei absehbar gewesen, dass es um die ersten Impfdosen einen Wettlauf geben würde. „Seeleute kamen gar nicht vor in den nationalen Planungen“, so die DSM-Präsidentin. ■ jwy



Für seinen Einsatz zugunsten der Seeleute ausgezeichnet: Rehberg



Ehrte in ihrer Laudatio die Arbeit der Preisträger: Bischöfin Kirsten Fehrs

IHR KOMPETENTER BEGLEITER DURCH DIE MARITIME WIRTSCHAFT



www.thb.info

Individuelle Sonderdrucke

Schaffen Sie Aufmerksamkeit!

Für mehr Informationen besuchen Sie
www.thb.info/sonderdrucke

Werben Sie
mit Ihrem
maßgeschneiderten
Sonderdruck!

Wir finden mit Ihnen die beste Ergänzung zu Ihrem Marketingmix,
sodass Sie Ihre Reichweite optimal ausnutzen können.

- ▶ Sowohl als Print-Sonderdrucke als auch in digitaler Form
- ▶ Individuelle Erweiterung durch zusätzliche Inhalte
- ▶ Profitieren Sie von der hohen Markenpräsenz des THB
- ▶ Zielgruppenspezifisches Werben durch einen nachhaltigen Kommunikationsverstärker
- ▶ Unterstützung Ihrer Kanäle durch hochwertige Fachbeiträge
- ▶ Für Online-Kongresse, Messen oder Symposien
- ▶ Kostengünstige und individuelle Content Marketing Inhalte

Ihre Vorteile:



Interesse? Ihre Ansprechpartnerin: Martina Seemann
lizenzen@dvvmedia.com | 040 237 14 139

DVV Media Group GmbH, Heidenkampsweg 73–79, D-20097 Hamburg