

THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

SONDERBEILAGE

74. Eisbeinessen



Foto: Arndt

Führt seit Jahr und Tag an einem Abend viele Menschen aus aller Welt in Hamburg zusammen: das traditionelle Eisbein-Essen des VHBS.

Schifffahrtsbranche ankert gerne in Hamburg

2500 Teilnehmer haben sich zum diesjährigen Eisbeinessen des VHBS angemeldet – Wichtige maritime Kontaktbörse

„Willkommen in Hamburg.“ Zum 74. Mal richtet der Branchenverband VHBS das maritime Festmahl „Eisbeinessen“ in den Räumlichkeiten der Hamburg Messe aus.

Die Großveranstaltung, zu der sich in diesem Jahr rund 2500 Gäste aus verschiede-

nen europäischen Ländern und aus Übersee angemeldet haben, stellt für viele Teilnehmer zugleich den Ausklang einer intensiven Arbeitswoche dar. Denn das Event wird auch gerne dazu genutzt, um davor Geschäftliches anzubahnen, Kontakte zu vertiefen oder

Verhandlungen sogar mit konkreten Abschlüssen zu besiegeln.

Doch auch der Eisbeinessen-Abend selbst wird immer wieder gerne dazu genutzt, um in lockerer Atmosphäre miteinander ins Gespräch zu kommen. Apropos Gespräch:

Der aktuelle Ausgang der Präsidentschaftswahlen in den USA als der größten Volkswirtschaft der Welt dürfte an vielen Tischen für mehr als reichlich Gesprächsstoff sorgen.

Über allem aber steht diese klare Botschaft des Abends: „Happy Eisbein.“ ■ EHA

ANZEIGE



BUNKERING & TRADING

**YOUR GLOBAL
BUNKER SUPPLIER
SINCE 1976**

Get more infos at:
ibtbunker.com
bunker@ibtbunker.com



Umweltfreundlicher Seehafenhinterlandverkehr: Das Binnenschiff ist dafür wie geschaffen. Schubverbände auf dem Elbe-Seiten-Kanal (ESK)



Foto: HHLA



von **Dr. Alexander Geisler**
Geschäftsführer
Verband Hamburger und Bremer
Schiffsmakler e.V.

Eine starke Volkswirtschaft braucht erstklassige Häfen und eine gute Infrastruktur

74. Eisbeinessen des VHBS im Zeichen des wirtschaftlichen Wandels, der geopolitischen Krisen und des globalen Klimaschutzes

November ist Eisbeinzeit. Auch in diesem Jahr kommen wieder annähernd 2500 Schiffsmakler und -agenten mit ihren Gästen aus Deutschland, Europa und Übersee zum traditionellen Eisbeinessen in Hamburg zusammen. „Man kann es lieben, man kann es auch verabscheuen. Doch Eisbein wird es immer geben“.

Das Bedürfnis der Menschen aus der so denkbar vielseitigen maritimen Wirtschaft, in einer Stadt, an einem genau definierten Ort viele Kolle-

gen zu treffen, um sich bei einem gemeinsamen Essen und auch später im direkten Gespräch auszutauschen, ist einfach sehr ausgeprägt. Über all die Jahrzehnte hinweg, seit es dieses maritime Festmahl gibt, ist bis heute der Freitag der Wochentag, an dem das Event ausgerichtet wird. Aber das muss nicht so bleiben. Wie heißt es so treffend: Nichts ist so beständig wie der Wandel. Schon seit vielen Jahren besteht das Eisbeinessen, wie wir die Großveranstaltung ja weiterhin nennen, längst nicht

mehr „nur“ aus diesem weiterhin sehr beliebten Gericht. Vielmehr werden inzwischen im Zuge der Anmeldung zu dem Festmahl mehrere Speisevorschläge unterbreitet. Damit tragen wir als Verband kulturellen, religiösen und auch allgemein-gesellschaftlichen Veränderungen bei den Essgewohnheiten Rechnung. Übrigens mit anerkanntem Erfolg. So nimmt seit Jahr und Tag die Zahl der Anmeldungen für ein vegetarisches Gericht zu. Und was den Wochentag betrifft: Derzeit prüfen wir im Verband

verschiedene Wochentagsoptionen für dieses besondere Branchenevent.

Mit der Wiederkehr des Eisbeinessens ist es auch immer wieder gut, sich noch einmal seiner Anfänge zu erinnern. Denn tatsächlich begann ja alles in einem denkbar kleinen Kreis. Im strengen Winter des Jahres 1948 – das Ende des furchtbaren Zweiten Weltkriegs lag gerade einmal drei Jahre zurück – hatten sich in Hamburg 110 Schiffsagenten zusammengefunden,

ANZEIGE




Ship Owner
Liner Service
Chartering
Agency
Customs
Port & Offshore Services

in f



Foto: Arndt

Was darf's sein? Das Eisbeinessen bietet längst alternative Speisen

um bei einem guten Essen, gemeinsam das Geschäftsjahr noch einmal Revue passieren zu lassen. In dem Bewusstsein, dass die Aufarbeitung in den kriegszerstörten deutschen Seehäfen zum Teil große Fortschritte machte. Auch damals waren die Häfen das, was wir heute als „systemrelevant“ bezeichnen. Der Erfolg der ersten Zusammenkunft war so durchschlagend, dass sich die Teilnehmer der Auftaktveranstaltung sehr rasch darüber einig waren: Fortsetzung unbedingt erwünscht. Das Eisbeinessen wurde eine feste Größe im Terminkalender der deutschen Schiffsmaklerzunft und schließlich auch ihrer internationalen Geschäftspartner.

Auch wenn inzwischen nicht alle, die sich zu dem Event angemeldet haben, am eigentlichen Festtag, nämlich dem Freitag, am Eisbeinessen in der Messehalle teilnehmen, so kommen doch alle

nach Hamburg, um während dieser Tage bestehende Geschäftsbeziehungen zu festigen beziehungsweise neue zu begründen. Wir sprechen im Verband daher seit Jahr und Tag als geflügeltem Wort von der „Eisbein-Woche“.

Noch ein weiteres Wort an dieser Stelle zur Zukunft des Events: Im Verband überlegen wir intensiv, wie wir die Ausrichtung des Essens fundamental verändern. Insbesondere mit Blick auf die weiterhin vielen Anfragen aus dem Ausland soll der eigentliche Markenkern dieses Events aber auf jeden Fall erhalten bleiben. Denn sollte dieser einmal wegfallen, ist nicht davon auszugehen, dass noch so viele ausländische Kollegen und Kunden einen Grund haben, in so großer Zahl nach Hamburg zu kommen. Die Unternehmen, die also nicht am Eisbein-Event teilnehmen (wollen), sollten sich daher schon auch die Frage stellen, ob diese Grundeinstellung

auf lange Sicht wirklich der richtige Weg ist. Denken wir an dieser Stelle an die Redewendung: Was einmal weg ist, kann nur schwerlich wieder zurückgeholt werden.

Als richtungsweisend erscheint die 2002 getroffene Entscheidung, fortan das Event mit einem bestimmten Partnerland in Verbindung zu bringen. Im November 2003 wurde mit der Nominierung Russlands als dem Partnerland des Jahres der Anfang gemacht. Bereits im Jahr darauf wurde es China und so weiter. Die Auswahl erfolgte und erfolgt nach speziellen Kriterien. Es geht stets darum, die besonderen außenwirtschaftlichen und auch seewärtigen Beziehungen zwischen Deutschland und dem jeweiligen Partnerland zu dokumentieren. Dieser Gedanke findet bis heute allseits großen Anklang.

Das diesjährige Partnerland ist die Tschechische Republik. Das ist aus Sicht des Verbands sehr folgerichtig, da das Land im Herzen Europas weiterhin ein wichtiges Ziel- und Quellland für den Hamburger Hafen, aber auch für die Bremischen Häfen darstellt. Allein zwischen dem Elbe-Hafen und verschiedenen Bahndrehscheiben (HUB) in der Tschechischen und auch der angrenzenden Slowakischen Republik verkehren wöchentlich über 130 direkte Containerzüge. Gut 95 Prozent der 470.000 TEU des Warenverkehrs werden per Bahn hin und her transportiert. Aber auch die Anbindung der deutschen Nord-

seehäfen per Lkw über die Autobahn E55 via Dresden ist ebenfalls gut.

Als Verband, der ja der maritimen Wirtschaft aufs Engste verbunden ist, würden wir uns natürlich wünschen, dass auch der Verkehrsträger Binnenschiff im bilateralen Warenaustausch zwischen Norddeutschland und Tschechien sowie der Slowakischen Republik stärker zur Entfaltung käme. Das war übrigens einmal so: In den Jahren bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges und bis weit in die 1960er Jahre hinein. Auch Tschechien, das ja über keinen direkten Zugang zur offenen See verfügt, wünscht sich seit Langem eine stärkere Nutzung der Binnenschifffahrt für den Warentransport. Doch das scheitert heute - zumindest auf deutschem Staatsgebiet - am fehlenden Ausbauzustand der Elbe als natürlichem Wasserweg zwischen Hamburg und Tschechien. Zwar gab es nach der deutschen Wiedervereinigung 1990 das Ziel, die Elbe im Zuge des Aktionskataloges „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ (VDE) für den Binnenschiffsgüterverkehr der Zukunft wieder zu ertüchtigen. Doch dieser Plan wurde so nicht umgesetzt. Auch deshalb, weil massiver Druck aus dem Kreis der Umweltverbände das auf deutscher Seite bis heute verhinderte.

Übrigens sehr zum Missfallen der Wirtschaft und auch Politik in unserem Nachbarland, das massiv in die Elbe als

Tschechien verfügt über gute Infrastruktur

Einheit“ (VDE) für den Binnenschiffsgüterverkehr der Zukunft wieder zu ertüchtigen.

Fortsetzung auf Seite 4 ►

ANZEIGE

VDR Verband Deutscher Reeder

www.reederverband.de

Wenn Dir nach dem **Eisbein** die **Schifffahrt** nicht mehr aus dem **Kopf** geht...

KOMM AN BORD!

Weitere Infos über Karrieremöglichkeiten in der Schifffahrt

► Fortsetzung von Seite 3

Wasserstraße - bis zur Grenze mit Deutschland - investiert hat. Was wir also benötigen - auch mit Blick auf mehr Nachhaltigkeit in der Transportkette - ist, dass wir auf der Elbe eine konstante, ganzjährige Befahrbarkeit der Fahrrinne sicherstellen. Dafür aktiv zu werben, wird daher auch eine wichtige politische Botschaft sein, die wir mit dem diesjährigen Eisbeinessen aussenden werden. Übrigens: Auch die für den Hamburger Hafen wichtigen Häfen in Sachsen und Sachsen-Anhalt haben das allergrößte Interesse an einer störungsfreien Nutzung der Elbe als wichtigem inner-europäischen Verkehrsweg.

Im Vorfeld des Eisbeinessens denken wir als Verband natürlich auch über die Besonderheiten der jüngeren Vergangenheit nach. Es ist gerade mal zwei Jahre her, dass die Corona-Pandemie auch dieses Event gewissermaßen auf den Kopf gestellt hatte. 2020 und 2021 musste das Festmahl aufgrund dieser Pandemie entfallen, sehr zur Enttäuschung vieler. Doch auch ohne Covid-19 wirken weiterhin sehr viele Faktoren auf diese maritime Zusammenkunft ein. Folgende Stichworte seien genannt: Ausbruch des Krieges in der Ukraine, Energiekrise und seit dem Herbst 2023 die Kriegshandlungen in Nahost nach dem brutalen Überfall auf Israel am 7. Oktober 2023. Im Zuge dieses Konfliktes ist die Nutzung eines wichtigen Schifffahrtsweges in der bisherigen Form nicht mehr möglich beziehungsweise wenn, dann mit einem hohen Risiko für Schiff, Besatzung und die Ware. Denn die mit dem Iran verbündeten Huthi-Rebellen greifen die Schifffahrt im Roten Meer aktiv an und schalten auf diese Weise den natürlichen Seeverkehrsweg zwischen Europa und Asien, den Suezkanal, praktisch aus. Die Schifffahrt wählt seitdem den längeren, aber sichereren Weg um das Kap der guten Hoffnung.

Je mehr Reedereien sich dazu entschließen, ihre Schiffe um die Südspitze Afrikas zu routen, desto stärker werden die Lieferketten belastet. Die Transitzeiten haben sich verlängert, die Kosten für den Seetransport steigen,



Klare Botschaft: „Happy Eisbein.“ Sylvia Scheper ist mit der Organisation des Eisbeinessens seit Jahr und Tag allerbestens vertraut. Sie gehört zum kleinen Mitarbeiterteam beim VHBS



„Kleines Eisbein-Gedeck“: Auch der THB hat seinen festen Platz bei diesem maritimen Event, das er medial intensiv begleitet.

VHBS fordert den Ausbau der Infrastruktur in Deutschland ein

was sich auch in in die Höhe schießenden Seefrachten und Charraten widerspiegelt. Kommt hinzu, dass die Route um Afrika auch zu einem höheren Bunkerverbrauch und damit zu höheren CO₂-Emissionen führt, was den Ankauf von Emissionszertifikaten erforderlich macht, um diese Abgasmengen wiederum in Einklang mit geltendem EU-Recht zu bringen. Diese Situation sorgt für steigende Charraten und in einigen Märkten auch für stabile Frachtraten. Aber: Das alles darf nicht darüber

hinwegtäuschen, dass viele Volkswirtschaften vor erheblichen wirtschaftlichen Herausforderungen stehen. Vor allem in Deutschland kommt noch eine äußerst angespannte Haushaltslage auf der Bundesebene hinzu.

Die krisenhaften Auswirkungen lassen sich täglich am Verkehrsaufkommen auf der Elbe, dem Rhein, dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) oder auch an anderer Stelle beobachten. Die Wasserstraßen in Deutschland und auch die dazu gehörende Verwaltung sind aufgrund fehlender finanzieller Mittel, personeller Engpässe und/oder aufgeschobener Baumaßnahmen nur eingeschränkt leistungsfähig.

Wenn jetzt auch noch weiter an der für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft wichtigen Infrastruktur gespart werden sollte, dann wird die ohnehin bereits unter Druck geratene Leistungsfähigkeit der Häfen und der Wasserstraßen und damit die Wettbewerbsfähigkeit noch mehr leiden. Unser Verband wird daher nicht müde zu wiederholen, dass es inzwischen schon lange nicht mehr darum geht, die Produktivität von Wasserstraßen oder von Schleusen zu verbessern, sondern die grundsätzliche Funktionsfähigkeit des Seeverkehrs in den deutschen Revieren zu erhalten.

Festzuhalten ist: Es ist inzwischen nur eingeschränkt möglich, den 24/7-Betrieb verlässlich aufrechtzuerhalten. Allzu oft kommt es mittlerweile aufgrund eines allgemeinen Personalmanagements und auch aufgrund von technischen Schwierigkeiten zu Wartezeiten vor wichtigen Kanalschleusen oder bei Vorhaltung anderer wichtiger Dienstleistungen. Man denke etwa an die Lotsenversetzung. Anspruchsvolle globale Lieferketten sind aber nur dann effizient, wenn sie im 24/7-Betrieb laufen.

Jetzt schauen wir mit großer Vorfreude auf das 74. Eisbeinessen. Es ist wieder gut besucht. Viele tausend Besucher aus aller Welt zeigen damit ein weiteres Mal, dass es wichtig ist, an dieser „Eisbeinwoche“ aktiv teilzunehmen. Also, die Botschaft ist eindeutig: „Happy Eisbein.“ Denn das ist doch klar: „No shipping, no shopping.“ ■ EHA

Foto: Arndt

Foto: Arndt

Tschechiens EU-Beitritt vor 20 Jahren hat die Wirtschaft des Landes geradezu beflügelt

Partnerland des 74. Eisbeinessens - Deutschland ist der mit Abstand bedeutendste Handelsnachbar in Europa - Prags seewärtige Außenwirtschaft baut auf die deutschen Nordseehäfen

Deutschland und Tschechien: Das ist, historisch betrachtet, durchaus eine besondere Beziehung. Zum 74. Eisbeinessens der Hamburger und Bremer Schiffsmakler wurde der Staat im Herzen Europas zum offiziellen Partnerland bestimmt. Eine gute Gelegenheit, um nochmals einige Fakten zusammenzutragen.

Das Nachbarland im Herzen Europas bleibt vielen Deutschen in besonderer emotionaler Erinnerung, wenn sie an das politische Geschehen im Herbst 1989 zurückdenken, als der sogenannte „Eiserne Vorhang“ zusammenbrach, der Europa seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges in

zwei politische Systemblöcke gezwängt und damit getrennt hatte.

Im Sommer 1989 brach dieser „Eiserne Vorhang“ schrittweise auseinander. Im Frühherbst des Jahres versuchten dann viele tausend Menschen aus dem unfreien sozialistischen Teil Deutschlands, also der DDR, in das

Historisches Ereignis in der westdeutschen Botschaft in Prag im September 1989

freie Westdeutschland (BRD) zu gelangen. Ein Weg führte dabei auch über Tschechien im Allgemeinen und die westdeutsche Botschaft in Prag im Besonderen. Dort erhofften die DDR-Bürger das ersehnte Ticket für eine Ausreise in den Westen, in die BRD. Mit dem legendären Besuch des damaligen Bundesaußenministers Hans-Dietrich Genscher (FDP) in der westdeutschen Botschaft am 30. September 1989 ging dieser Wunsch in Erfüllung. Unvergessen bleibt der in Geschichtsbüchern, Filmen und weiteren Medien verankerte, von Minister Genscher (1927 - 2016) formulierte Satz: „Wir

sind zu Ihnen gekommen, um Ihnen mitzuteilen, dass heute Ihre Ausreise ...“. Der Rest ging im vieltausendfachen Jubel der DDR-Bürger, die in der westdeutschen Botschaft Zuflucht und Schutz gesucht hatten, einfach unter.

Das alles ist jetzt 35 Jahr her. Am 19. November 1989 riefen dann auch die Menschen in dem damals noch Tschechoslowakei genannten Land, inspiriert durch die Vorkommnisse in der Botschaft, in der DDR - Mauerfall in Berlin am 9. November - die „samte-ne Revolution“ aus. Auch sie wollten den friedlichen poli-

Fortsetzung auf Seite 6 ►

ANZEIGE



smm-hamburg.com

the leading international
maritime trade fair



driving the maritime transition

1-4 sept 2026
hamburg

save
the
date

Hamburg
Messe + Congress





smm-hamburg.com/news



linkedin.com/company/smmfair



facebook.com/SMMfair



youtube.com/SMMfair

► Fortsetzung von Seite 5

tischen Systemwechsel, weg vom Sozialismus hin zu einem auf Freiheit basierenden, demokratischen Staatsgebilde herbeizuführen. Und das gelang auch.

Mit dem 1. Januar 1993 wurden aus der Tschechoslowakei dann die Tschechische Republik und die Slowakische Republik, zwei eigenständige Staaten bereicherten die Mitte Europas.

Am 1. Mai 2004 vollzog Tschechien dann einen weiteren bedeutenden Schritt. Gemeinsam mit neun anderen europäischen Staaten, darunter auch der Slowakischen Republik, trat es der Europäischen Union (EU) bei. Ein Schritt, auf den das Land mit seinen rund zehn Millionen Einwohnern seit 1993 systematisch hingearbeitet hatte.

Die Tschechische Republik hat es in den zurückliegenden mehr als drei Jahrzehnten seit der politischen Wende in Europa auch geschafft, eine vergleichsweise starke Wirtschaftskraft aufzubauen und dabei das Land umfassend neu zu strukturieren. Die besondere Industrie- und auch Handwerks-Tradition des Landes wirkte dabei durchaus vorteilhaft. Der EU-Beitritt vor 20 Jahren setzte wichtige Wachstumsimpulse frei und verankerte das Land fest in der EU. Inzwischen entfallen



Leistungsstarke Drehscheibe für den kombinierten Verkehr in Tschechien: der Terminal in Ceska Trebova

Foto: HHLA

gut 75 Prozent der Ausfuhren auf die EU-Staaten.

Mit Blick auf die 20. Wiederkehr von Tschechiens EU-Beitritt hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) zahlreiche Fakten zum außenwirtschaftlichen Stellenwert des mitteleuropäischen Nachbarn zusammengestellt. Danach ist Tschechien heute für Deutschland ein sehr wichtiger Handelspartner in der EU. 2022 belegte das Nachbarland bei den Importen den 9. Rang, während es bei den Ausfuhren den 10. Platz vereinnahmte.

Das Nachbarland ist zudem ein interessanter Investitionsstandort für deutsche Firmen aller Größen. Dem Bundeswirtschaftsministerium zufolge hatten sich 2020 in Tschechien 1066 deutsche Firmen aus unterschiedlichen Branchen niedergelassen, die zusammen rund 346.000 Mitarbeiter beschäftigten. „Viele große Zulieferer haben sich in Tschechien angesiedelt. Daneben auch der deutsche Einzelhandel, Energiewirtschaft, Verlagswesen, Elektronik und Elektrotechnik und die Baustoffindustrie“, heißt es dazu aus dem Ministerium.

Die dem BMWK zugeordnete Außenwirtschaftsagentur des Bundes, kurz GTAI (Germany Trade & Invest), beschreibt Tschechien als „eine sehr offene Volkswirtschaft, die eng mit der Weltwirtschaft verwoben ist“. Das spiegelt sich auch im Handelsvolumen des Landes wider, das keinen eigenen direkten Zugang zum Meer hat. Es umfasste 2023 rund 450 Milliarden Euro, was gut 150 Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP) entsprach. Zum Vergleich: In Deutschland, der drittgrößten Industrienation der Welt, ist dieser Wert nicht einmal halb so groß. Tschechiens Exportquote betrug 2023 immerhin gut 77 Prozent des BIP. In Deutschland waren das 38 Prozent.

Was die Abwicklung des Außenhandels betrifft, spielen die deutschen Nordseehäfen Hamburg und Bremen tradi-

tionell eine bedeutende Rolle. Die beiden Hansestädte unterhalten seit den 1990er Jahren eigene Hafenrepräsentanzen, die sich intensiv um den tschechischen Markt kümmern.

Und auch das darf bei einer Betrachtung der deutsch-tschechischen Wirtschaftsbeziehungen nicht vergessen werden. Deutsche reisen sehr gerne in das Nachbarland, das sehr viel zu bieten hat: 16 Unesco-Weltkulturerbestätten, viele zum Teil weltbekannte Heilbäder sowie mit rund 2000 Anlagen eine der weltweit größten Anhäufung von Burgen und Schlössern. Nach GTAI-Erhebungen zählte Tschechien 2023 fast 2,3 Millionen Gäste aus Deutschland, „die mit Abstand größte Reisegruppe aus dem Ausland“. Besonders hoch im Kurs: die Landeshauptstadt Prag. ■ EHA

ANZEIGE



Lotsbetriebsverein e.V.

Wir bewegen Lotsen!



PILOT

www.lotsbetriebsverein.de

office@lotsbetriebsverein.de • 040 60 77 603-0
Theodorstraße 42-90 (Haus 1a) • 22761 Hamburg

IMPRESSUM

Sonderbeilage N°14

zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung
N° 216 vom 8. November 2024

DVV Media Group GmbH

Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
T.: +49 40 23714-0

Chefredakteur:

Eckhard-Herbert Arndt (EHA, V.i.S.d.P.)

Stellvertretender Chefredakteur:

Benjamin Klare (bek)

Redaktion:

Behrend Oldenburg (bo),

Layout: Andreas Gothsch; Andreas Voltmer (Lt.g.)

Anzeigenverkauf:

Stephan-Andreas Schaefer

T.: +49 40 23714-253,

stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com

Druck:

Albert Bauer Companies 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



Steht für mehr als nur ein diplomatisches Abkommen mit der Partnerstadt: Das moderne Feuerlöschboot „Dresden“ sorgt seit 2021 für Sicherheit im Hamburger Hafen

Foto: HMG

Ein maritimes Zeichen der Freundschaft auf der Elbe

Das Feuerlöschboot „Prag“ ist ein Synonym für die langjährige Städtepartnerschaft mit der Hansestadt

Es ist gut 35 Meter lang, hat einen hanseatisch dunkelblau gestrichenen Rumpf und kann 2500 Kubikmeter Wasser in der Stunde auf brennende Objekte pumpen: Das Feuerlöschboot „Prag“ mit Liegeplatz an der Hamburger Kehrweidspitze bildete mit seiner Taufe vor rund drei Jahren den Auftakt einer neuen Namensgebungsreihe, mit der die Partnerstädte der Hansestadt gebührend gewürdigt werden sollen. Mittlerweile sind auch das Schwessterschiff „Dresden“ und das Arbeitsschiff „Chicago“, die alle zur Flotte Hamburg (einer 100-prozentigen Tochter der Hamburg Port Authority, kurz HPA) gehören, in Fahrt.

Da bleibt noch viel Spielraum für sechs weitere Neubauten, denn Hamburg hat mittlerweile neun Partnerstädte in aller Welt, zu denen Bürgerschaft und Senat

besondere Beziehungen pflegen. Ziel ist laut Hamburgischer Bürgerschaft „die Annäherung der Kulturen sowie der Aufbau von gegenseitigem Verständnis. Als Partnerstädte wurden dynamische Metropolen ausgewählt. Der Hafen spielt bei vielen Partnerstädten ebenfalls eine große Rolle.“

In der Tat: Seit 1990, gleich nach dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ repräsentiert Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) die Interessen des größten deutschen Seehafens in Tschechien und sorgt für gute Beziehungen zu Industrie, Handel und Politik. Die Repräsentanz in Prag unterstützt Hamburger Unternehmen bei ihrem Markteintritt und bietet tschechischen und slowakischen Firmen gleichermaßen umfassende Informationen und Kontakte zu Partnern im Hamburger Hafen. Regelmäßige Veranstaltungen wie der „Hafenabend Prag“ schaffen eine Plattform für Netzwerke und persönliche Begegnungen, um den Hamburger Hafen im Bewusstsein der tschechischen und slowakischen Wirtschaft noch tiefer zu verankern.

Seit dem Mittelalter ist Hamburg ein wichtiger Handelspartner für Tschechien. Diese historische Verbundenheit wird durch die modernen Handelsströme bis in die Gegenwart gestärkt: Der Hamburger Hafen wickelt nach

Angaben von HHM jährlich fast 470.000 TEU im tschechischen Hinterlandverkehr ab, wobei 95 Prozent des Ladungsaufkommens auf der

Schiene transportiert werden. Der wöchentliche Verkehr von über 130 Containerzügen nach Tschechien, viele davon direkt nach Prag, zeigt, wie zentral Hamburg als logistisches Drehkreuz für den gegenseitigen Außenhandel ist. Eine engere Nutzung der Wasserstraße Elbe könnte diese Verbindung weiter stärken und die Verkehre durch umweltfreundlichere Optionen ergänzen.

Mit der Taufe des Löschboots „Prag“ Ende September 2021 hat Hamburg ein starkes Zeichen der Freundschaft mit seiner Partnerstadt gesetzt. Die „Prag“ ist nicht nur eine Verstärkung für den Brandschutz im Hafen, sondern auch ein Symbol für die enge Verbindung. Die Benennung eines Hamburger Schiffes nach der tschechischen Hauptstadt zeigt, dass die Städtepartnerschaft für Hamburg weit mehr als ein diplomatisches Abkommen ist - sie ist ein Teil der Identität, Kultur und auch der Sicherheit des Hafens.

bo

ANZEIGE

EISBEINESSEN

HAMBURG SHIPBROKERS' DINNER

Mehr als nur EISBEIN

Verband Hamburger und Bremer
Schiffsmakler e.V.



Schopensteht 15 • 20095 Hamburg
Tel.: +49 40 326082 • Fax: +49 40 331995
info@schiffsmakler.de
www.vhbs.de

HAMBURGS PARTNERSTÄDTE

- Chicago (USA)
- Dar es Salaam (Tansania)
- Dresden (Deutschland)
- León (Nicaragua)
- Marseille (Frankreich)
- Osaka (Japan)
- Prag (Tschechische Republik)
- Shanghai (China)
- St. Petersburg (Russland)
(ruhend)

„Hamburg Express“: Name mit Tradition

Containerlinienreederei Hapag-Lloyd AG hat in 50 Jahren fünf namensgleiche Box-Carrier in Dienst gestellt

Traditionsreedereien wie die in Hamburg tief verwurzelte Hapag-Lloyd AG (HL AG) machen sich bei der Vergabe eines Namens für ein neues Schiff stets sehr viele Gedanken.

Auch der Name von Deutschlands größtem Universalhafen, also Hamburg, hat einen besonderen Stellenwert in Namens-Galerie der Reederei vom Ballindamm.

Mit dem Aufbau der reinen Vollcontainerdienste ab dem Ende der 1960er Jahre wurden die Schiffsnamen um den Wortzusatz „Express“ ergänzt. Die erste „Hamburg Express“, im firmeninternen Sprachgebrauch der Einfachheit halber nur als „HAX“ umschrieben, ging 1972 in Fahrt und hatte drei weitere, baugleiche Schwesterschiffe. Sie waren für damalige Begriffe echte „Containerriesen“, in deren rund 288 Meter langem und 32 Meter breitem Schiffsrumpf gut 3000 Container Platz fanden.

Ein halbes Jahrhundert später bietet sich ein ganz anderes Leistungsprofil. Die jüngste, in Südkorea gebaute „Hamburg Express“ und das fünfte Schiff, das diesen großen Traditionsnamen führt, kann sogar bis zu 23.600 Standardbehälter (TEU) aufnehmen. Dabei ist sie 400 Meter lang und 68 Meter breit und gehört



Richtungsweisend: die neue „Hamburg Express“ und ihre elf baugleichen Schwesterschiffe sollen künftig mit den saubersten alternativen Treibstoffen die Meere befahren

Foto: Hasenpusch

mit ihren elf Schwesterschiffen zu den weltweit größten Frachtern ihres Segments.

Die neue „HAX“ erhielt zu Beginn der diesjährigen Eisbein-Woche auf dem Terminal Burchardkai (CTB) der HHLA in der Elb-Hansestadt offiziell ihren Namen. Als Taufpatin trat Eva Maria Tschentscher in Erscheinung, die Ehefrau von Hamburgs Erstem Bürgermeister, Dr. Peter Tschentscher. Ihr großer Wunsch begleitet das Schiff für die Zukunft: „Dir und Deiner Besatzung allzeit gute Fahrt, eine glückliche Heimkehr und stets eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.“

■ EHA



Foto: Arndt

„Hamburg Express“-Taufakt vollzogen (v.l.): Kapitän Henning Dost, Hapag-Lloyd-CEO Rolf Habben Jansen, Taufpatin Eva Maria Tschentscher, Michael Behrendt (Aufsichtsratsvorsitzender) und Peter Tschentscher, Hamburgs Erster Bürgermeister

ANZEIGE

BACK TO SPEED

THE

ASAP

15 km/h

IN THE KIEL-CANAL

Initiative KIEL-CANAL