

# THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

**SCHIFFSBETRIEB** „LNG & Future Fuels“ – Bandbreite alternativer Brennstoffe in den B

**MARITIME SICHERHEIT** Interview mit Dirksen-Fischer zur Gefahr von Infektionskr

**FRACHTABSCHLÜSSE** Falcon Shippin gebauten Handymax „ND Thelxis“ für 54.C

Jetzt 25%  
Kongressrabatt  
sichern!  
[www.dvz.de/dlk21](http://www.dvz.de/dlk21)

## Klimaschutz ist mehr als „nur“ ein

Ab Mittwoch tagen Helcom-Umweltexperten in Lübeck – Forschungsprojekt: CO<sub>2</sub> im Schiffsbetrieb „auffangen“



Foto: Piet Simke/THB-Archiv

Im „Probiermodus“ sind viele Reedereien, wenn es um technische Möglichkeiten zur Emissionsreduktion geht. Flettner-Rotor-Systeme gehören dazu

Die globale Schifffahrtsindustrie arbeitet mit Hochdruck daran, noch schneller als bislang geplant Beiträge zum globalen Klimaschutz zu leisten.

Wenn am Mittwoch und Donnerstag dieser Woche in Lübeck Minister und Staatssekretäre aus den Umweltministerien der Helcom-Anrainer-Staaten (Baltic Marine Environment Protection Commission) zusammentreten, um über die Weiterentwicklung des bestehenden „Baltic Sea Action Plan“ (BSAP) zu beraten und zu entscheiden, dann sind die Erwartungen durchaus groß. Denn die Auswirkungen des Klimawandels sind täglich mit Händen zu greifen.

Tatsächlich gibt es in der Schifffahrtsbranche aktuell bemerkenswerte Initiativen und Forschungsprojekte. So beschäftigt sich beispielsweise das im finnischen Turku beheimatete Spezialunternehmen Deltamarin gemeinsam mit namhaften Partnern, darunter der Klassifikations-

gesellschaft DNV, aber auch dem französischen Energiekonzern Total oder dem Antriebsspezialisten Wärtsilä, mit der Möglichkeit, das von den Schiffsmotoren freigesetzte CO<sub>2</sub> noch an Bord aufzufangen, zwischenzulagern, so dass es später in den Häfen zur „Entsorgung“ oder Weiterverarbeitung genutzt werden kann. Das Verfahren wird als „Post-Combustion Carbon Capture“ bezeichnet.

Als geeigneter Schiffstyp, um die Forschungsarbeit im Echtbetrieb voranzubringen, haben die Deltamarin-Experten RoPax-Fähren im Blick.

Auch der Einsatz von Flettner-Rotor-Systemen findet in der Schifffahrt weiter Verbreitung. So kündigte dieser Tage Scandlines die Nachrüstung der „Berlin“, die auf der Route Rostock-Gedser fährt, mit einem Rotorsegel an.

Der 2008 für die Maersk-Gruppe als „Maersk Pelican“ (IMO 9319686) gebaute Produktentanker, 2018 als weltweit erster mit Flettner-Roto-

ren bestückte Tanker, fährt nach dem Verkauf im Frühjahr 2021 durch die Dänen inzwischen für die aus Indonesien stammende Reederei Bull (Buana Lintas Lautan Tbk), deren Stammsitz die Haupt- und Hafenstadt Jakarta ist.

Die Reederei betreibt den rund 245 Meter langen und 42 Meter breiten Tanker inzwi-

schen als „Timberwolf“. Das Flettner-System ist dabei weiterhin aktiv.

Das im Mai 2005 gegründete Schifffahrtsunternehmen hat sich mit seiner Flotte auf den Öl- und Erdgassektor ausgerichtet. Die seit 2011 börsennotierte Reederei betreibt eine Reihe von Großstankern im VLCC-Segment. ■ EHA

ANZEIGE

**SEIL HERING**

- Drahtseile • Tauwerk • Festmacher
- CASAR Bordkranseile • Anschlagmittel
- Prüflasttest bis 1.000 t
- Segelmacherei • Taklerei • Montage

Walter Hering KG  
Porgersring 25  
22113 Hamburg

Telefon: 040 - 73 61 72 - 0  
eMail: [info@seil-hering.de](mailto:info@seil-hering.de)  
[www.seil-hering.de](http://www.seil-hering.de)

# Weserbund feiert 100-jähriges Bestehen

Verband wurde 1921 in Minden und Bremen gegründet – Jubiläumsaktion „Ein Container geht auf Reisen“

Unter dem Motto „Die Weser verbindet“ schickt der Weserbund anlässlich seines 100-jährigen Bestehens im November einen 40-Fuß-Container auf und entlang der Weser auf die Reise. In den beiden Gründungsorten Minden (4. November, vor dem Preußenmuseum) und Bremen (16. November, Marktplatz vor dem Rathaus) wird der Container für ein bis zwei Tage präsentiert. Darüber hinaus sind weitere Stationen an der Mittelweser geplant, an denen der Weserbund und die Binnenschifffahrt entlang der Weser vorgestellt werden sollen.

Der historischen Besonderheit, dass der Weserbund 1921 zeitgleich in Minden und in Bremen gegründet worden war, soll im Jubiläumsjahr mit Festakten in beiden Städten Rechnung getragen werden: Im Mindener Preußenmuseum am 4. November bei einem Empfang mit Bürgermeister Michael Jäcke und im Bremer Rathaus am 16. November mit Bürgermeister Dr. Andreas Bovenschulte. Ebenfalls am 16. November werden der Weserbund und der Wirtschaftsverband Weser in Bremen ihre jährliche Mitgliederversammlung abhalten. Sitzungsgemäß werden die Vorstände beider Verbände neu gewählt.



Der Weserbund will die Entwicklung des Weserraumes von Thüringen und Nordhessen über das Weserbergland bis zur Nordsee vorantreiben

Foto: Pixabay

Der Weserbund ist seit seiner Gründung die grenz- und fachübergreifende Lobby für die Entwicklung des Weserraumes von Thüringen und Nordhessen über das Weserbergland bis zur Nordsee. Er ist als gemeinnütziger und besonders förderungswürdiger Verband anerkannt und setzt

Festschrift „100 Jahre Weserbund“ zu erzielten Erfolgen und bestehenden Herausforderungen

sich aus persönlichen Mitgliedern, Unternehmen, Verbänden und Organisationen, Landkreisen, Städten und Gemeinden in den an der Weser liegenden Bundesländern zusammen.

Den Erfolgen der vergangenen Jahrzehnte, aber auch den teilweise noch bestehenden Herausforderungen widmet sich die 128-seitige Festschrift „100 Jahre Weserbund – Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft“, die der Verband in seinem Jubiläumsjahr veröffentlicht hat. Eine wichtige

Aufgabenstellung sieht der Weserbund unter anderem in der Fahrinnenanpassung von Außen- und Unterweser, die zum Nutzen der Region vorantreiben werden soll. Der Ausbau der Mittelweser sei zwar in den vergangenen Jahren gut vorangekommen – für die Sicherstellung von verlässlichen und zügigen Verkehrsabläufen zwischen Bremen und Minden sei aber immer noch viel zu tun. Stärker fordern werde den Verband künftig auch das Thema „Tourismus und Green Economy“. ■ bek

## Zuwachs im Güterverkehr

**STRASSE** Der Straßengüterverkehr auf deutschen Fernstraßen liegt bereits wieder über dem Vor-Corona-Niveau. In den ersten drei Quartalen des laufenden Jahres betragen die mautpflichtigen Fahrleistungen auf Autobahnen und Bundesstraßen rund 31,3 Milliarden Kilometer, teilt das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) mit. Davon entfielen knapp 82 Prozent auf Autobahnen. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies ein Zuwachs um rund 1,4 Milliarden Kilometer. Gegenüber den ersten neun Monaten 2019 beträgt das Plus 0,4 Milliarden Kilometer. ■ la/bek

## „Digitalisierungsdruck ist enorm“

Norddeutsche Hafendigitalisierungskonferenz zu Chancen und Herausforderungen

Unter dem Titel „Der Hafen der Zukunft“ haben zahlreiche Experten der Seehafenwirtschaft und Logistik auf der Norddeutschen Hafendigitalisierungskonferenz in der niedersächsischen Landesvertretung in Berlin aktuelle Themen und Zukunftsperspektiven diskutiert. Die Veranstaltung geht auf eine gemeinsame Initiative der fünf Küstenländer und des Zentralverbands der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) zurück.

Niedersachsens Digitalisierungsstaatssekretär Stefan Muhle betonte, dass die maritime Wirtschaft einem

enormen Digitalisierungsdruck und -tempo ausgesetzt sei. „Sich dessen bewusst zu werden und gemeinsam die Herausforderungen anzunehmen, erfordert große Aufgeschlossenheit und kollaboratives Denken und Agieren der gesamten Branche. Wir wollen als Küstenländer dazu unseren Beitrag leisten“, erklärte Muhle.

Nach einer Keynote von Prof. Dr. Carlos Jahn, Leiter des Fraunhofer-Centers für Maritime Logistik und Dienstleistungen (CML), sprachen Branchenvertreter über den Stand der Digitalisierung der

deutschen Häfen im internationalen Vergleich. „Digitale Lösungen beim Betrieb der Anlagen, bei Zu- und Nachläufen, bei der Kommunikation oder in der kommerziellen Abwicklung steigern Effizienz und Nachhaltigkeit in den Häfen erheblich“, sagte ZDS-Präsident Frank Dreeke. „Wir wollen die Digitalisierung in unseren Seehäfen vorantreiben, um zukünftig noch leistungsfähiger und emissionsärmer zu arbeiten.“ Die Hafendigitalisierungskonferenz habe gezeigt, dass das Potenzial für weitere Fortschritte riesig sei. ■ bek

# Digitalisierung und Brennstoffe im Fokus

„Maritim 4.0“-Konferenz wieder in Präsenz – Aus „LNG Round Table“ wird „LNG & Future Fuels Forum“

Nachdem die von der THB-Schwesterpublikation Schiff & Hafen organisierte Konferenz „Maritim 4.0“ im vergangenen Jahr coronabedingt nur als virtuelles Format stattfinden konnte, haben sich die Teilnehmer der mittlerweile sechsten Veranstaltung am Donnerstag wieder in Präsenz getroffen. Neben Vertretern von Reedereien, maritimen Zulieferunternehmen und Klassifikationsgesellschaften nahmen auch mehrere Start-ups an der Konferenz im Hamburger Hotel Empire Riverside teil.

Trotz zum Teil unterschiedlicher Positionen waren sich die Konferenzteilnehmer im Grundsatz einig: Um die Digitalisierung der Schifffahrtsbranche schnell und sinnvoll voranzutreiben, wird insbesondere dem Dialog und der Zusammenarbeit zwischen Zulieferern, Werften, IT- und Serviceunternehmen, Reedereien und Forschungseinrichtungen eine besondere Bedeutung zukommen, so der Tenor.

Ebenfalls als Präsenzveranstaltung im Empire Riverside in Hamburg findet am 25. November das erste „LNG & Future Fuels Forum“ statt. Nach der erfolgreichen Durchführung des „LNG Round



Führte durch das Programm der „Maritim 4.0“-Konferenz: Dr. Silke Sadowski, Chefredakteurin von Schiff & Hafen

Table“ in den vergangenen Jahren erweitert die DVV Media Group das Themenspektrum der etablierten Konferenz - nun auch im Titel - um die gesamte Bandbreite zukünftiger alternativer Brennstoffe. Das „LNG & Future Fuels Forum“ wird von Schiff & Hafen in Kooperation mit der Klassifikationsgesellschaft DNV organisiert, der THB ist Medienpartner.

Zu Beginn des Konferenzprogramms geben Experten

einen Überblick über ein mögliches künftiges Kraftstoffportfolio und zeigen auf, wie die maritime Energiewende gelingen kann. Neben aktuellen Entwicklungen im Bereich LNG werden im zweiten Veranstaltungsblock „Reality Check“ maritime Projekte vorgestellt, in denen alternative Brennstoffe wie Ammoniak, Methan oder Wasserstoff zum Einsatz kommen. Darüber hinaus erhalten die Teilnehmer exklusive Informationen

zu Fördermöglichkeiten und Preisentwicklungen.

Im Vorfeld des Forums laden die Veranstalter zu der Teilnahme an einer kurzen Online-Umfrage ein, um ein Stimmungsbild zu den alternativen Brennstoffen und deren Potenzial in der maritimen Wirtschaft zu erhalten: <https://www.surveymonkey.de/r/YHQ8GT>. Die Ergebnisse werden im Rahmen des „LNG & Future Fuels Forum“ vorgestellt. ■ bek/shf

Foto: Berding/Schiff & Hafen

ANZEIGE



## LNG & FUTURE FUELS

FORUM

by Schiff & Hafen | Ship & Offshore

25.11.2021, HAMBURG

JETZT ANMELDEN

VERANSTALTER

Schiff & Hafen

MEDIENPARTNER



Energie Informationsdienst

PARTNER



WEITERE INFORMATIONEN UNTER:  
WWW.SCHIFFUNDHAFEN.DE/LNG2021

# Retter setzen auf IT für schnelle Triage

Um Patienten zu erfassen und deren Gesundheitszustand zu bewerten hilft eine neu entwickelte Software

Wenn Einsatzkräfte bei Notfällen auf viele Verletzte stoßen, ist es wichtig, dass sie den Überblick behalten. Wer muss zuerst versorgt werden, wer hat die schwersten Verletzungen, wer und wo genau sind die Betroffenen? Diese Fragen bewegen die Retter. Während der großen Seuchenfall-Einsatzübung am vergangenen Freitag am Cruise Center Steinwerder im Hamburger Hafen wurde dazu erstmals eine von der Universität Greifswald entwickelte Software bei einem „Massenanfall an Verletzten“ (ManV) eingesetzt.

Wie berichtet wurde von einer schweren Infektionskrankheit an Bord eines einlaufenden Kreuzfahrtschiffes ausgegangen. Das Hamburg Port Health Center (HPHC) hat mit weiteren Partnern ein wissenschaftliches Projekt gestartet und Trainings- und Notfallkonzepte entwickelt, um sich für solche Lagen zu

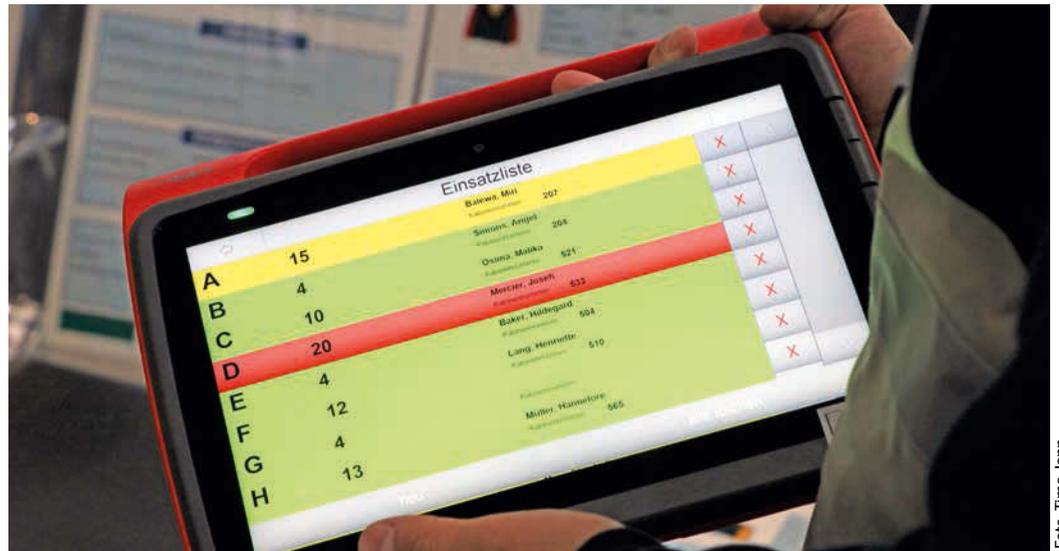


Foto: Timo Jann

Dank eines Triagealgorithmus helfen diese Tablets den Einsatzkräften, einen Überblick zu bekommen

rüsten. Ziel des Projektes ARMIHN (Adaptives Resilienz Management im Hafen) ist die Verbesserung der Handlungsfähigkeit, wenn es zu einem Massenanfall von Erkrankten kommt. Ein Baustein ist die Software für die sogenannte „Triage“, der Beurteilung und Erfassung von Patienten.

Für diese schwierige Entscheidung wurde im Rahmen von ARMIHN ein neues Verfahren entwickelt. „Wir haben die Software auf robusten Tablets, die mit dem von uns entwickelten Triagealgorithmus ausgestattet sind“, erklärte Shah Bakir von der Uni Greifswald. „Eine Besonderheit ist, dass die eingesetz-

ten Tablets, wenn mehrere Teams zur Sichtung unterwegs sind, miteinander gekoppelt sind und jeder Echtzeitdaten einsehen kann. Außerdem können wir die Passagierlisten laden, was die Erfassung wirklich smart macht“, sagt er. Die IT erlaubt dabei eine elektronisch abrufbare Übersicht über Anzahl und Zustand der infektiösen Patienten. Dadurch vereinfacht sich die Koordination vorhandener Einsatzkräfte und -materialien.

Um mit solchen infektiologischen Notfallsituationen umgehen zu können, wurden beispielhafte Szenarien mit betroffenen Akteuren analysiert und mögliche Auswir-

kungen auf die Bevölkerung abgeschätzt. Anschließend wurden adaptive Notfallkonzepte mit einem dazugehörigen Trainingskonzept entwickelt. Das Projekt ARMIHN läuft seit 2019. Es wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert. Neben dem HPHC und der Uni Greifswald ist auch das Hamburger Zentralinstitut für Arbeitsmedizin und Maritime Medizin (ZfAM) des Universitätsklinikums Eppendorf beteiligt. Die Ergebnisse des Projekts sollen nach entsprechender Adaptierung an die lokalen Verhältnisse zukünftig auch in anderen Häfen zur Anwendung kommen. ■ tja

## ANZEIGE

**Hansataucher**

Tag u. Nacht 040-785584  
Surveyors – zugelassen von allen  
Klassifikationsgesellschaften

## Mit dem „Super Puma“ zum Einsatz auf See

Havariekommando kooperiert bei Bränden und Notfällen mit der Bundespolizei – Anzahl der Maschinen begrenzt

Bei Notfällen an Bord von Schiffen sind Hubschrauber gefordert. „Schneller kommen wir nicht hin“, sagt Simone Starke, Sprecherin des Havariekommandos. Um Feuer zu löschen gibt es Brandbekämpfungseinheiten (BBE). Für medizinische Notfälle gibt es Maritime Incident Response Groups (MIRG).

Das Havariekommando kooperiert mit der Bundespolizei, die für den Transport einer BBE oder einer MIRG Hubschrauber stellt. Besonders geeignet sind die des Typs „Super Puma“,



Ein Feuerwehrmann einer MIRG wird vom Helikopter gewünscht

von denen die Bundespolizei 22 Stück hat. Der Transporthubschrauber ist 310 Stundenkilometer schnell und kann bis zu 21 Personen an Bord nehmen.

„Je weiter auf See sich das Schiff befindet, desto länger dauert der Flug. Um Personal oder Ausrüstung nachzuführen, wären zwei oder drei Hubschrauber gut“, so Starke. Doch die Maschinen sind begrenzt. Wenn die Feuerwehr bei Waldbränden Unterstützung benötigt, kann diese oft nicht im nötigen Maß zugesagt werden. ■ tja

Foto: Timo Jann

# Krankheiten als Bedrohung für Hafenstädte

Hafenärztlicher Dienst versucht sich auf mögliche Risiken wie Infektionskrankheiten und Biowaffen vorzubereiten

Schon deutlich vor dem Ausbruch der Covid-19-Pandemie hatte das Hamburg Port Health Center (HPHC) unter der Leitung von Dr. Martin Dirksen-Fischer das wissenschaftliche Projekt ARMIHN gestartet. Ziel: Taktiken zu entwickeln, wie bei gefährlichen Infektionskrankheiten an Bord eines mit mehreren Hundert Menschen besetzten Kreuzfahrtschiffes vorzugehen ist. Die dabei entwickelten Konzepte wurden während der Übung im Cruise Center Steinwerder auf Praxistauglichkeit überprüft. Im Gespräch mit dem THB-Redakteur Timo Jann zog Dirksen-Fischer erste Bilanz.



Foto: Timo Jann

Dr. Martin Dirksen-Fischer leitet als Hafentarzt das Hamburger HPHC und kennt die Herausforderungen

**THB: Herr Dirksen-Fischer, wie muss man sich so ein Infektionsgeschehen vorstellen und welche Gefahr geht davon aus?**

**Dr. Martin Dirksen-Fischer:** Großschadensereignisse im Hafen stellen Rettungskräfte vor besondere Herausforderungen. Die Anfahrtswege sind oft lang und unübersichtlich, die Einsatzorte teils aufgrund von Sperrgebieten und beengten Räumlichkeiten schwer zugänglich oder die betroffenen Schiffe sind sogar noch auf dem Wasser nur per

Hubschrauber oder Schiff zu erreichen. Deshalb ist es essenziell, einen fundierten Plan mit allen Beteiligten zu entwickeln und zu testen, bevor der Ernstfall eintritt.

**Wie hat das bei der Übung geklappt?**

Weil wir hier ausprobiert haben, wie wir Personal per Hubschrauber an Bord bekommen, gibt es natürlich einen gewissen Zeitfaktor. Die Maschinen können nur begrenzt Personal und Ausrüstung mitnehmen. Da hat man manchmal ordentliche Flugzeiten. Ein Vorteil gegen-



Foto: Timo Jann

Einsatzkräfte während der Seuchenfall-Übung im Cruise-Center

über der Situation, bis zum Anlegen im Hafen zu warten, ist jedoch, dass wir dann durch die Erkundungsteams bereits wissen, was uns erwartet.

**Nun ist das Cruise-Center kein Kreuzfahrtschiff.**

Ja, wir hatten mit einigen Übungskünstlichkeiten zu tun. Aber insgesamt ließ es sich hier unter den Bedingungen, wir stecken ja noch immer in der Pandemie, gut simulieren.

**Warum ist es für Hafenstädte so wichtig, sich vorzubereiten?**

Wer im Urlaub ist, denkt eher nicht an mögliche Krankheiten. Für eine Hafenstadt ist es aber immer von Bedeutung, mit dem durch globale Handels- und Verkehrsbeziehungen jederzeit möglichen Eintrag unbekannter Infektionen so umzugehen, dass die Bevölkerung geschützt wird. Passagiere und Besatzung können bei Landausflügen mit verschiedensten Erregern in Kontakt kommen und diese auf dem Schiff verbreiten. Außerdem stellen Kreuzfahrtschiffe ein mögliches Ziel für potenzielle terroristische Angriffe mit Biowaffen dar. ■ tja

# Wenn Telemedizin im Bordbetrieb helfen kann

Maritimes Cluster Norddeutschland (MCN) bietet Themennachmittag an - Veranstaltung online und kostenfrei

Krank werden an Bord, möglicherweise auf hoher See, weitab von Küsten und Häfen. In solchen Situationen kann die sogenannte Telemedizin von allergrößtem Nutzen sein. Das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) wird sich dem facettenreichen Themenkomplex im Rahmen einer Fachveranstaltung widmen. Sie ist als Online-Präsentation konzipiert und wird am 3. November durchgeführt, und zwar von 14 bis 15.30 Uhr.

Die Darbietung steht unter der Überschrift „Sicherer Schiffsbetrieb - Connectivity & Remote Support“. Für die Durchführung der Fachveranstaltung konnten Dr. Carsten Hilgenfeld von der Firma Ja-



Foto: Arndt

Wichtig bei „Ersthilfe“ aus der Heimat: Satellitenkommunikation an Bord

kota Cruise System GmbH aus Rostock und Prof. Dr. Falk von Seck von der Jade Hochschule in Elsfleth gewonnen werden.

Der Programmablauf sieht vor, dass nach derzeitigem Planungsstand drei Experten

referieren. So spricht Dr. med. Jens Tülsner, CEO bei der Firma Marine Medical Solutions GmbH, zum Thema „Zeit, die medizinische Versorgung an Bord von Schiffen zu modernisieren!“

Einen weiteren Vortrag hält Nedko Panayotov, Leiter „Strategic Partnerships“ bei der Firma Tritan Software Corporation. Sein Vortrag lautet: „A unique digital approach for medical operations and ship's safety.“

Schließlich wird Dr.-Ing. Hannes Bartz, Group Leader Quantum-Resistant Cryptography Group beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), zum Thema „Herausforderungen für eine sichere Kommunikation im Zeitalter von Quantencomputern“ vortragen.

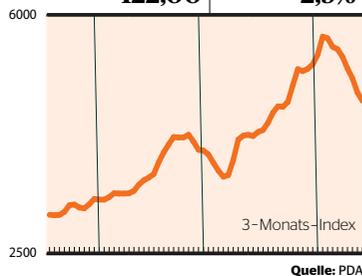
Interessenten melden sich über den „Maritimen Kalender“ auf der MCN-Webseite an. Die Teilnahme ist kostenfrei. ■ EHA

BALTIC DRY INDEX 18.10.2021


**4732,00**

Vortag

-122,00 -2,5%



## IMPRESSUM

## Leser- und Abonnenten-Service

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

## THB Täglicher Hafenbericht

## DVM 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 &amp; Frachtabschlüsse: Martin Stiehr

Layout: Andreas Gothsch, Andreas Voltmer (Ltg.)

## Anzeigenverkauf: Stephan-Andreas Schaefer

T: + 49 40 23714-253

stephan-andreas.schaefer@dvmmedia.com

## Anagenteknik: Juliane Schell

T: +49 40 23714-368

juliane.schell@dvmmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 59

vom 1. Januar 2021.

## Leiter Marketing &amp; Vertrieb

Markus Kukuk · Tel.: +49 40 23714-291

markus.kukuk@dvmmedia.com

## Unternehmenslizenzen Digital/Print

lizenzen@dvmmedia.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-Newsletter. 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 &amp; 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

# Immer mehr Kokain im Umlauf

Behörden schlagen in Rotterdam, Spanien und Ecuador zu

Der Zoll hat im Hafen von Rotterdam in wenigen Tagen vier Lieferungen mit insgesamt 1,8 Tonnen Kokain entdeckt. Allerdings: Medienberichten zufolge dürften die Funde nur einen Bruchteil dessen zeigen, was tatsächlich in der Hafenmetropole gehandelt wird.

So wird der Mord an Anwalt Derk Wiersum 2019 als Beleg für die Skrupellosigkeit und die Macht der Organisierten Kriminalität gewertet. „Das ist eine Bestätigung, dass wir in einem Drogenstaat leben“, hatte damals Jan Struijs, Vorsitzender der Polizeiuion, erklärt. In keinem anderen europäischen Hafen wurden zuletzt solche Mengen Drogen sichergestellt wie in Rotterdam. Wer sich diesen Geschäften in den Weg stellt, heißt es, lebe gefährlich. Aktuell zielt den „Spiegel“ Frau Antje mit Joint und aus einem Käselab rieselndem Koks samt Kalaschnikow.

Das aktuell in Rotterdam sichergestellte Kokain hat Behördenangaben zufolge einen Straßenverkaufswert von 39 Millionen Euro. Es war zwischen einem als Viehfutter verwendeten Restprodukt von Rohrzucker versteckt, das an eine Firma in Manchester gehen sollte. Die Ermittlungen laufen noch.

Auch die ecuadorianische Polizei meldet die Beschlagnahme von 1,5 Tonnen Kokain. Die Drogen waren in einem Schiff versteckt, das die Polizei vor der Küste überprüft hatte.



In Ecuador zeigte die Polizei die Festgenommenen samt der Drogen

Screenshot: Twitter



In Rotterdam wurde in Containern mit Futtermittel Kokain entdeckt

Foto: Openbaar Ministerie

Hinter einem Lukendeckel kamen Drogenpakete zum Vorschein. Bei dem Einsatz nahe der Hafencity wurden 16 Verdächtige festgenommen.

Unterdessen hat der spanische Zoll in Zusammenarbeit mit der Polizei vor den Azoren eine Yacht mit 2,5 Tonnen Kokain an Bord aufgebracht. Sie fuhr unter deutscher Flagge, Deutsche waren aber offenbar nicht

beteiligt. Eine international agierende Schmugglerbande hatte den Angaben zufolge vor, mit der „Goldwasser“ Drogen von Südamerika über den Atlantik nach Spanien zu transportieren. Nachdem die von Spezialkräften der Polizei geenterte Hochseeyacht in den Hafen von Vigo geschleppt worden war, wurde Ladung im Straßenverkaufswert von bis zu 250 Millionen Euro entdeckt. ■ tja/dpa

## Proteste in Triest weiten sich aus

Hafenarbeiter stoßen mit der Polizei zusammen - Streit um Corona-Pass

Nach tagelangen Protesten von Hafenarbeitern in der norditalienischen Stadt Triest gegen ein Corona-Zertifikat als Zugangserlaubnis zum Arbeitsplatz hat die Polizei die Demonstranten zurückgedrängt. Beamte mit Helmen, Schildern und Wasserwerfern stellten sich am Montag vor der Zufahrt 4 des Hafens auf. Es kam zu Rangeleien der Hafenarbeiter mit

den Ordnungskräften. Auch Wasserwerfer und Tränengas wurden eingesetzt. Ungefähr 2000 Demonstranten versammelten sich anschließend in Triests Innenstadt. Der Protest richtet sich gegen die Ausweitung des sogenannten Grünen Passes - ein Corona-Pass mit ausdrückbaren oder digitalen Nachweisen einer Corona-Impfung, eines

negativen Tests oder einer Genesung von der Krankheit - auf die Arbeitswelt. Die Regierung hatte beschlossen, dass das Zertifikat notwendig ist, um zur Arbeit gehen zu dürfen. Die Hafenarbeiter in Triest hatten mit einer Blockade gedroht, der Betrieb in dem für die Wirtschaft wichtigen Hafen wurde allerdings nicht entscheidend eingeschränkt. ■ tja/dpa

# „ND Thelxis“ erzielt 54.000 Dollar pro Tag

Der 2012 bei Shin Kurushima Dockyard (Japan) gebaute 58.233-tdw-Handymax fährt für Falcon Shipping mit Petrolkoks von Tampa/Florida nach Rotterdam +++ K-Line beschäftigt den Bulker „JY River“ für 42.500 Dollar/Tag

Time Charter	tdw	Bau	Anlieferung	Datum	Rate	Reise via	Rückgabe	Charterer
<b>Nireas</b>	82.067	2012	Port Said	19.10.2021 21.10.2021	39.000 \$ daily	Suez	Skaw-Gibraltar range	Aquavita
<b>JY River</b>	81.200	2019	Fukuyama	19.10.2021 22.10.2021	42.500 \$ daily		Newcastle	K-Line
<b>Hong Kong Eagle</b>	63.472	2016	Mexico	19.10.2021 21.10.2021	39.000 \$ daily	Mississippi	Singapore-Japan range	Olam
<b>ND Thelxis</b>	58.223	2012	Tampa	16.10.2021 17.10.2021	54.000 \$ daily	Mississippi	Rotterdam	Falcon Shipping
<b>Global Hope</b>	57.295	2010	Durban	20.10.2021 22.10.2021	30.500 \$ daily		East Asia	Oldendorff
<b>Captainyannis L</b>	55.688	2008	Coatzacoalcos	19.10.2021 24.10.2021	52.000 \$ daily	Mississippi	East Asia	Olam
<b>Everest K</b>	35.065	2009	Mukran	19.10.2021 21.10.2021	45.000 \$ daily		Cuba	Taino

Dry Cargo	Ladung	Von / Nach	Datum	Rate	Laden / Entladen	Charterer
<b>Orka</b>	140.000 t coal	Newcastle Australia	01.11.2021 06.11.2021	25,66 \$ fio	40.000 t shinc load 23.500 t shinc discharge	Kepeco

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

Quelle: THB-Marktanalyse

ANZEIGE

**THB Nutzerlizenzen:  
Worauf noch warten?**

**Digitale Fachmedien:  
Sichern Sie sich Ihren Wissensvorsprung**

**Jetzt anfordern und attraktive Rabatte sichern!**

[www.thb.info/thb-lizenzen](http://www.thb.info/thb-lizenzen)

**THB**  
TÄGLICHER HAFENBERICHT

# „Moornixe“ aus der Ruhr geholt

Fahrgastschiff war bei der verheerenden Flut im Juli abgetrieben und versunken



Foto: dpa

Mit Luftsäcken wurde die „Moornixe“ zunächst angehoben und dann per Mobilkran geborgen

Drei Monate nach der Flutkatastrophe im Westen ist das versunkene Fahrgastschiff „Moornixe“ in Mülheim an der Ruhr zurück an Land. Am Sonntagmorgen ist die 18 Meter lange Einheit mit einem 450-Tonnen-Kran aus dem Wasser und über die Bäume hinweg zum Abtransport auf einen Sattelschlepper gehoben worden, berichtet Schiffsbesitzer Heinz Hülsmann. „Es lief alles wunderbar“, sagte er.

Im Juli hatte sich das Fahrgastschiff durch die Wassermassen losgerissen, als es ein treibender Baum getroffen hatte. Das Schiff wurde durch ein Wehr gewirbelt und blieb danach zunächst verschwun-

den. Per Drohne entdeckten es später Feuerwehrleute in einem Ruhr-Altarm. Der Rumpf ist mit Rissen und Beulen übersät, das Oberdeck ist eingedrückt.

Nachdem die „Moornixe“ zunächst mit Hilfe von Hebekissen an die Wasseroberfläche geholt worden war, dauerte es nur eine Stunde, das Schiff aus dem Wasser auf den Tieflader zu heben. Bei einer Spezialfirma sollen sich nun Gutachter ein Bild von dem 1933 gebauten Fahrgastschiff machen. Hülsmann hofft, dass sich das Ausflugsboot reparieren lässt.

Die „Moornixe“ hat bereits eine bewegte Geschich-

te hinter sich: Seit 1933 war sie als „Baldeney“ auf dem Baldeneysee in Essen unterwegs, später fuhr sie dann als „Nixe“ auf der Mosel und als „Moornixe“ im ostfriesischen Wiesmoor. 2018 holte Hülsmann sie zurück ins Ruhrgebiet.

Ein im Rhein bei Rotterdam gefundener Leichnam konnte unterdessen durch die Behörden als eine seit der Flutkatastrophe in Bad Neuenahr vermisste Frau identifiziert werden. Das teilte die Polizei in Mayen mit. Die Leiche der 60 Jahre alten Frau sei offenbar über die Ahr in den Rhein gelangt und von dort bis nach Rotterdam getrieben worden. ■ tja/dpa

# „Amrumbank“ wieder auf der Werft

Ender Feuerschiff wird nach Bohr-Anschlag bei EWD instandgesetzt

Fast vier Monate nachdem Unbekannte Löcher in den Rumpf bohrten, ist das Ender Feuerschiff „Amrumbank/Deutsche Bucht“ in die Werft gebracht worden. Zwei Schlepper zogen das vor 106 Jahren gebaute Traditionsschiff von seinem Liegeplatz am Ratsdelft zur Reparatur in die Ender Werft und Dock GmbH (EWD). Dort soll das Schiff nun kontrolliert in Schräglage gebracht werden, um die Bohrlöcher von außen wieder zu verschließen, teilte der Vorsitzende des

Feuerschiff-Museumsvereins, Heinz-Günther Buß, mit. Außerdem sollen die durch den Wassereintrich geschädigten Maschinen im Inneren überholt werden. Wie lang die Reparatur dauert, ist noch nicht klar.

Unbekannte hatten sich Mitte Juni Zugang zu dem frisch sanierten Feuerschiff in der Innenstadt verschafft und vier Löcher in den Rumpf gebohrt. Rund 18 Kubikmeter Wasser liefen in den Maschinenraum. Ein Mitglied des Museumsvereins, dem das Schiff gehört,

hatte den Einbruch rechtzeitig bemerkt und Schlimmeres verhindert. Die Polizei ermittelt wegen gemeinschädlicher Sachbeschädigung. Der Schaden liegt bei rund 100.000 Euro, so Buß.

Erst im vergangenen Dezember war das denkmalgeschützte Feuerschiff nach umfangreichen Sanierungsarbeiten zurück an den Liegeplatz am Ratsdelft geschleppt worden. Die Gesamtkosten der Sanierung lagen damals bei knapp fünf Millionen Euro. ■ tja/dpa

# Schiffahrt im Schlepptau

**SICHERHEIT** „Schleppen und geschleppt werden.“ In der Handelsschiffahrt wie auch in der Marine stellt eine solche Operation durchaus besondere Ansprüche an die Schiffsführung. Das anschaulich und aus der eigenen Befahrung zu vermitteln, kann Kapitän Peter Jungnickel. Der Nautiker, der viele Jahre für die ehemalige DSR fuhr, ist nun Referent auf einem Vortragsabend des Nautischen Vereins zu Lübeck (NVL). Er findet am morgigen Mittwoch, den 20. Oktober, um 10.30 Uhr statt. Neben Mitgliedern sind Gäste des NVL eingeladen. Um Voranmeldung wird Coronabedingt gebeten. Wichtig: Der Veranstaltungsort ist nicht (!) die beliebte Schiffergesellschaft zu Lübeck, sondern die Kunsttänke Defacto-Art, Wallstraße 3-5 in Lübeck. Die Location befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zu den historischen Salzspeichern. Schon jetzt vormerken: Am 25. November wird Guido Kaschel, Leiter der Lübeck Port Authority (LPA) über den Hafenentwicklungsplan (HEP) der Hanse- und Hafenstadt vortragen. Auf der Website des NVL finden sich weitere Informationen zu geplanten Abendveranstaltungen der kommenden Monate. ■ EHA

# Schwert-Fund am Ankerplatz

**ISRAEL** Ein Hobbytaucher hat im Mittelmeer ein 900 Jahre altes Kreuzritterschwert entdeckt. Experten gehen davon aus, dass es über Bord eines Schiffes gegangen war. In der Region belegen Funde, dass dort schon vor 4000 Jahren Schiffe in Buchten ankerten. Das Schwert mit seiner einen Meter langen Klinge und einem 30 Zentimeter langen Griff habe auf dem Meeresgrund vor der Küste bei Haifa gelegen, heißt es. „Das Schwert, das in perfektem Zustand erhalten ist, ist ein schöner und seltener Fund“, sagte Nir Distelfeld von der Altertumsbehörde. ■ tja/dpa