

THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

HAFENLOGISTIK Schwedische Reederei Furetank veräußert zwei Handysize-Tanker an Mineralölkonzern Neste ■ SEITE 5

MARITIME SICHERHEIT Royal Navy hat große technische Probleme mit dem Flugzeugträger „Prince of Wales“ ■ SEITE 6

FRACHTABSCHLÜSSE G2 Ocean chartert den 63.291-tdw-Panamax „Spring Oasis“ für 18.000 US-Dollar pro Tag ■ SEITE 7



Die Ende April dieses Jahres offiziell fusionierten belgischen Seehäfen Antwerpen und Zeebrugge zum „Port of Antwerp-Bruges“ wirken gemeinsam erfolgreich an der weiteren Verankerung der Hafen-Gruppe als „ein“ Hafen in der verladenden und transportierenden Wirtschaft.

Dieser Erfolg lässt sich nach der jetzt erfolgten Vorlage der gemeinsamen (!) Umschlagzahlen für den Berichtszeitraum Januar bis September an verschiedenen Details ablesen. So stellt die Hafenverwaltung heraus, dass die Doppel-Häfen für Investoren aus dem In- und Ausland sehr interessant sind. Es gibt inzwischen eine Vielzahl von Projekten, die realisiert werden sollen beziehungsweise bereits konkret umgesetzt werden. Stellvertretend für diese aus Sicht der Hafenverwaltung erfreuliche Entwicklung seien diese Beispiele angeführt: So werden die Unternehmen Fluxys, Advorio Stolthaven Antwerp und Advorio Gas Terminal am Standort Antwerpen einen Ammo-

niak-Terminal errichten. Die Anlage soll 2027 betriebsklar sein. Die Firma Ineos wird ebenfalls von Antwerpen aus ein Pilotprojekt im Rahmen der CCS-Bestrebungen (Carbon Capture and Storage) umsetzen. Im Tiefwasser- und Küstenhafen Zeebrugge wird das belgische Speditions- und Logistik-Unternehmen Ziegler einen Terminal für den Umschlag und Weitertransport von Kaufmannsgütern aller Art im unbegleiteten RoRo-Verkehr mit dem UK und der Republik Irland schaffen.

Was den Gesamtumschlag der flämischen Hafen-Gruppe betrifft, verbucht etwa das Segment Flüssigladung mit dem Stichtag 30. September eine Gesamtmenge von 68,2 Millionen Tonnen (plus 13,3

215

LNG-Carrier wurden bislang in Zeebrugge abgefertigt

Prozent). Der LNG-Umschlag wuchs im Berichtszeitraum um bemerkenswerte knapp 67 Prozent. In den zurückliegenden neun Monaten wurden 215 LNG-Frachter in Zeebrugge abgefertigt nach 121 im Vorjahresvergleichszeitraum. Weitere, herausragende Zuwächse im Flüssig-Bulk-Segment gab es bei Benzin, Naphta, Diesel/Heizöl sowie auch bei LPG.

Die Hafen-Gruppe schlug im Berichtszeitraum gut 217,4 Millionen Tonnen um (plus 0,8 Prozent). Einen messbaren Einbruch gab es im Container-Segment, das gerade Antwerpen in den zurückliegenden zehn Jahren satte Zuwächse bescherte. Auf Tonnen-Basis wurden bei den Boxen in beiden Häfen 110,3 Millionen Tonnen (minus 8,8 Prozent) bewegt, auf TEU-Grundlage 10,2 Millionen TEU (minus 5 Prozent) ausgewiesen.

Einen starken Zuwachs gab es bei trockenem Massengut, allen voran bei Kraftwerkskohle. Damit verzeichnet diese Gütergruppe 13,2 Millionen Tonnen (plus 21,5 Prozent). ■ EHA

MV Werften: Hotel in Wismar wurde verkauft

Investor aus Hamburg macht das Rennen

Die Verwertung von Bestandteilen der insolventen MV Werften-Gruppe schreitet weiter voran.

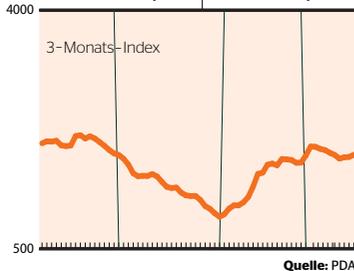
Am Dienstag wurde bekannt, dass das ursprünglich von der MV Werften Gruppe in der Hansestadt Wismar gebaute und seit über drei Jahren betriebene Hotel „Park Inn by Radisson“ verkauft wurde. Ein namentlich nicht näher beschriebener „Hamburger Familienunternehmer“ habe sowohl die Betriebs- als auch die Grundstücks-gesellschaft erworben, teilte der Insolvenzverwalter, der Hamburger Rechtsanwalt Dr. Christoph Morgen, mit. Er hebt zudem hervor, dass „beide Gesellschaften wirtschaftlich gesund sind“. Der Käufer gilt seinen Aussagen zufolge als in der Hotellerie „erfahren“.

Die Hotelmitarbeiter würden ebenfalls übernommen. Das veräußerte Grundstück ist rund 22.500 Quadratmeter groß. Bislang wird davon nur ein Teil für das Hotel und den hauseigenen Parkplatz genutzt. Der Grundstückszuschnitt erlaubt eine Erweiterung der Hotelanlage. Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart. „Wir haben einen intensiven Verkaufsprozess abgeschlossen, die Anzahl der Gebote aus Deutschland und dem benachbarten Ausland war hoch“, so Morgen. Die attraktive Ostsee-Lage des Hotels direkt an der Wismarbucht sowie die individuelle Bauweise der rund 100 Zimmer hätten für ein reges Kaufinteresse gesorgt. ■ EHA

BALTIC DRY INDEX 18.10.2022


1875,00

Vortag

+32,00 **+1,7%**


IMPRESSUM

Leser- und Abonnenten-Service

T: 040-23714-260 · F: 040-23714-243
 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: Björn Jagdmann, Andreas Voltmer (Ltg.)

Anzeigenverkauf: Stephan-Andreas Schaefer

T: +49 40 23714-253
 stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com

Anzeigentechnik: Juliane Schell

T: +49 40 23714-368
 juliane.schell@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 60 vom 1. Januar 2022.

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 · 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 10.12.2021.

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 1.671,- inkl. Porto zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährlich EUR 1.930,- 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

„Kooperation wichtiger denn je“

Hamburger Hafenabend in Prag – Deutsch-tschechischer Handel floriert

Anlässlich des Hamburger Hafenabends in Prag hat Tschechiens Verkehrsminister Martin Kupka die Bedeutung des größten deutschen Seehafens für den Außenhandel seines Landes hervorgehoben. Dabei lobte er den intensivierten Austausch zwischen beiden Seiten, um die grenzüberschreitenden Verkehrswege gemeinsam auszubauen. Gerade in Krisenzeiten sei es wichtig, die Kooperation weiter zu festigen, so Kupka.

Auf Einladung der Hafen Hamburg Marketing-Repräsentanz Prag fanden sich rund 220 Gäste aus Politik, Logistik und Verkehrswirtschaft zum Hafenabend zusammen. Dr. Hans-Peter Hinrichsen, Leiter des Referats für politische Angelegenheiten und Stellvertreter des deutschen Botschafters in Tschechien, vertrat die Bundesrepublik. Aus Hamburg nahmen unter anderem Lutz Birke, Leiter des Amtes Hafen und Innovation der Behörde für Wirtschaft und Innovation, und HPA-CFO Tino Klemm an der Veranstaltung teil.

Vladimír Doboš, Leiter der HHM-Repräsentanz in Prag, verwies auf die langjährige erfolgreiche Zusammenarbeit, die die tschechische



Tschechiens Verkehrsminister Martin Kupka beim Hafenabend in Prag

und slowakische Speditionsbranche und Verloader eng mit dem Hamburger Hafen verbindet. „Die Zusammenarbeit mit den EU-Partnern in Mittel- und Osteuropa ist für den Hamburger Hafen heute wichtiger denn je“, unterstrich auch Lutz Birke. Mit 94 Milliarden Euro habe der deutsch-tschechische Handel 2021 einen neuen Rekordwert erreicht. „Wir haben hier also eine echte Win-win-Situation mit großer Bedeutung für beide Seiten“, betonte Birke.

Nach HHM-Angaben wurden über Hamburger Con-

tainerterminals im vergangenen Jahr etwa 500.000 TEU mit Ursprung oder Ziel in Tschechien oder der Slowakei umgeschlagen. Der bedeutendste Verkehrsträger mit einem Anteil von mehr als 90 Prozent am Modal Split ist dabei die Eisenbahn. Zwischen dem Hamburger Hafen und den tschechischen und slowakischen Hinterlandterminals verkehren wöchentlich über 120 Containerganzzüge. Führende Anbieter dieser Containerzugverbindungen sind die HHLA-Tochter Metrans und Rail Cargo Operator. ■ bek

EU mit Rekordmenge an Grünstrom

Zwischen März und September ein Viertel der Elektrizität aus Solar- und Windkraft

Seit Beginn des Kriegs in der Ukraine hat die Europäische Union laut einer Studie so viel Strom aus Wind und Sonne produziert wie noch nie. Zwischen März und September kam fast ein Viertel der Elektrizität in der EU aus Solar- und Windkraft, wie aus einer am Dienstag veröffentlichten Studie der Organisation Ember und E3G hervorgeht.

Im vergangenen Jahr waren es demnach 21 Prozent in dem Zeitraum, verglichen mit 24 Prozent in diesem Jahr. Insgesamt kamen 345 Terawattstunden aus den beiden erneuerbaren Quellen – ein

Plus von 39 Terawattstunden im Vergleich zu 2021.

Auch Deutschland erreichte der Studie zufolge einen Rekord mit 104 Terawattstunden Strom aus Sonne und Wind seit März. Das entspricht etwa einem Drittel der gesamten Elektrizität. Insgesamt haben den Analysten zufolge 19 EU-Staaten Rekorde bei der Stromproduktion mit den beiden erneuerbaren

Energien erreicht, darunter Frankreich, Italien, Polen und Spanien.

Durch die Rekordproduktion habe die EU etwa elf Milliarden Euro an Gaseinkäufen gespart, hieß es. „Wind- und Solarenergie helfen den europäischen Bürgern schon jetzt“, sagte Chris Rosslowe von Ember. „Aber das zukünftige Potenzial ist noch größer.“ Die Pläne der EU, angesichts des Kriegs in der Ukraine die Energiewende zu beschleunigen, müssten von den EU-Staaten und vom Europaparlament umgesetzt werden. Dazu laufen derzeit Verhandlungen. ■ bek/dpa

EU hat durch Rekordproduktion laut Studie etwa elf Milliarden Euro an Gaseinkäufen gespart

Umschlagbagger mit 50 Tonnen Hubkraft

Sennebogen stellt neues 320 Tonnen schweres Hafengerät vor – Diesel- und Elektroantrieb möglich

Das deutsche Maschinenbau-Unternehmen Sennebogen hat jetzt im Rahmen der Weltleitmesse für Baumaschinen „bauma“ eine besondere Umschlagmaschine vorgestellt: den Hafenumschlagbagger 885G-Serie.

Das Spezialgerät für den Hafen verfügt über ein Einsatzgewicht von rund 320 Tonnen und eine Reichweite von bis zu 38 Metern.

Der 885G reiht sich in die Lücke zwischen den bisher vorhandenen 875E und dem weltgrößten Umschlagbagger 895E ein und trägt damit den wachsenden Schiffsgrößen, vor allem in Binnenhäfen, Rechnung.

Im Vergleich zum Wettbewerb verfügt die Sennebogen-Maschine über den gesamten Arbeitsbereich im Durchschnitt über rund 30 Prozent höhere Traglasten.

Die Maschine kann laut Sennebogen gemäß der jeweiligen Kundenanforderungen individuell konfiguriert und für sämtliche Umschlagaktivitäten im Hafen eingesetzt werden. Demzufolge kann bei dem Umschlagbagger zwischen fünf verschiedenen Ausrüstungsvarianten von 24 bis 38 Meter Reichweite gewählt, und mit dem Schnellwechsler am Stiel sowie der

leistungsstarken Hydraulik können flexibel unterschiedlichste Anbaugeräte bedient werden.

Darüber hinaus ist er für den schweren Stückguteinsatz geeignet und kann

sowohl für schwere Containerhübe als auch Hübe im Schwerlastbereich bis 50 Tonnen eingesetzt werden.

Als weitere Entwicklung der neuesten Maschinengeneration, der G-Serie, wurde auch

beim 885G ein besonderes Augenmerk auf die Themen Energieeffizienz und Fahrerkomfort gelegt. Der neue Umschlagbagger ist mit dem sogenannten Sennebogen Green Hybrid Rekuperationssystem ausgestattet, das sich bereits erfolgreich bei den Umschlagbaggern ab 47 Tonnen Einsatzgewicht etabliert hat. Diese innovative Rekuperationsmethode funktioniert nicht nur äußerst zuverlässig und sicher, sondern spart zudem bis zu 30 Prozent an Betriebskosten. Zudem ist die Maschine sowohl mit Diesel- als auch mit energiesparendem Elektroantrieb erhältlich.

Die Umschlagkapazität gibt Sennebogen mit bis zu 1800 Tonnen pro Stunde an. Dies reduziert den Angaben zufolge die Liegezeit von Schiffen im Hafen deutlich. Ein robuster Stahlbau sowie eine beherrschbare und servicefreundliche Technik mit hochwertigen Antriebs- und Steuerkomponenten sorgen zudem für dauerhaft gleichbleibende Leistung.

Die weltweit tätige Sennebogen Maschinenfabrik wurde 1952 im bayrischen Straubing gegründet und beschäftigt heute rund 1600 Mitarbeiter. ■ jwy



Für den Hafenumschlag konstruiert: Der Sennebogen 885G hat eine Reichweite von 38 Metern

Foto: Sennebogen

Autozulieferer melden Liquiditätsprobleme

Energie-, Rohstoff- und Produktionskosten sorgen für finanzielle Schwierigkeiten – Beziehung zu Autobauern angespannt

Autozulieferer geraten einer Studie zufolge wegen steigender Produktionskosten zunehmend in Liquiditätsprobleme. Drei Viertel der Zulieferer könnten die enorm gestiegenen Energie-, Rohstoff- und Produktionskosten nur teilweise an die Autohersteller weitergeben, teilte die Unternehmensberatung Horváth nach Interviews mit weltweit über 30 Firmenchefs und Vorständen mit.

Viele Unternehmen beklagen, dass sich die Kommunikation mit den Autokonzernen und deren Zuverlässigkeit seit der Corona-Krise deutlich verschlechtert habe: „Es

besteht hohe Fluktuation in den abgerufenen Mengen und kaum Transparenz“, sagte Horváth-Branchenexperte Ralf Gaydoul. Die Beziehungen der Zulieferer zu den Autobauern und auch zu den eigenen Lieferanten seien zunehmend angespannt. Die Zulieferer seien „in der Schraubzwinde“ zwischen

„Es besteht hohe Fluktuation in den abgerufenen Mengen und kaum Transparenz“

Ralf Gaydoul,
Horváth-Branchenexperte

beiden: „Während ihre Kunden, die Hersteller, hohe Flexibilität fordern mit sehr volatilen Auftragseingängen, erwarten Lieferanten feste Zeitpläne für die nächsten fünf Jahre.“

Die meisten Zulieferunternehmen bauten Lagerbestände auf, um kurzfristiger reagieren zu können. Zwei Drittel versuchten auch, mehr zu sparen, Betriebsabläufe zu verbessern und Kosten vermehrt weiterzugeben. Aber nur wenige der befragten Vorstände hätten die geplanten Maßnahmen schon erfolgreich umgesetzt. Fast einhellig beklagt würden standortüber-

greifend Personalengpässe auf allen Ebenen. Eine deutliche Mehrheit der befragten Unternehmen habe Probleme, Mitarbeiter zu finden und zu halten. Das führe bereits dazu, dass Schichten in der Produktion nicht besetzt werden könnten.

Zugleich würden die Produkthanforderungen komplexer. Immer häufiger würden hochwertige Autos in kleineren Serien hergestellt, heißt es in der Studie. Demnach mussten 76 Prozent der befragten Zulieferer ihr Portfolio wegen der Elektrifizierung und neuer Kundenanforderungen anpassen. ■ jwy/dpa

Der Druck auf die Kontraktraten wächst

Sea-Intelligence prognostiziert einen sich weiter verschärfenden Preiskampf unter den Linienreedereien

Der freie Fall der Spotfrachtraten in den Asienverkehren ist zwar etwas gebremst worden. Wegen der großen Kluft gegenüber den lukrativeren Kontraktraten stehen die Linienreedereien aber zunehmend unter Zugzwang, bestehende Verträge preislich anzupassen.

So berichtet die dänische Marktforschungsfirma Sea-Intelligence, dass es im Transpazifikgeschäft (Fernost/Nordamerika) nun verstärkt zu Nachverhandlungen komme. Nicht nur würden Verladere darauf drängen - einige große Carrier böten ihren Großkunden sogar von sich aus „sehr hohe Ratenreduzierungen“ für laufende Verträge an. Den Experten lägen entsprechende Beispiele vor, heißt es. Nach einer Auswertung der Preisinformationsplattform Xeneta liegen die Spotraten für Verladungen von Fernost zur US-Westküste per Anfang Oktober 4600 US-Dollar (USD) pro FEU niedriger als die



durchschnittliche Kontrakt-rate für das gleiche Fahrtgebiet. Es sei schlichtweg unrealistisch anzunehmen, dass länger laufende Verträge bei einer so massiven Spreizung

von Raten voll durchgeführt und eingehalten würden, so Sea-Intelligence. Der Preiskampf unter den Linienreedereien dürfte sich sogar noch verschärfen, weil sie aufgrund der Rekordgewinne der vergangenen zwei Jahre über gewaltige Rücklagen und eine entsprechende Ausdauer verfügten, wird prognostiziert.

Sollten die Serviceverträge im Transpazifikverkehr im größeren Stil einbrechen, dürfte es auch in den übrigen Fahrtgebieten zu Dominoeffekten kommen. Denn die unter US-Aufsicht stehenden Frachtverträge gelten bereits als vergleichsweise streng. Tatsächlich gab der China Containerized Freight Index (CCFI) der Shanghai Shipping Exchange, der auch die Kontraktraten auf den China-Diensten verfolgt, am Freitag um 13 Prozent nach.

Obwohl die Frachtraten im Asien-Europa-Verkehr nicht so steil gefallen sind wie im

Transpazifik-Trade, klappt die Schere zwischen „Spot“- und „Kontrakt“-Niveau auch dort immer weiter auseinander. Xeneta taxiert die durchschnittliche Differenz auf inzwischen 2000 USD/FEU für Empfangshäfen in Nordwesteuropa.

Der Preisverfall im Spotgeschäft hat sich vergangene Woche zumindest verlangsamt, wie die einschlägigen Indices übereinstimmend zeigen. So sank der Freightos Baltic Global Index, der zwölf Routen zwischen Asien, Europa, Nord- und Südamerika abbildet, um 4,3 Prozent. Der Shanghai Index SCFI für die Exportverkehre aus China heraus rutschte um 5,7 Prozent nach unten. Im September lagen die Rückgänge pro Woche bei minus 10 Prozent und höher. Ein Grund für die Abflachung der Kurve dürften die verstärkten Streichungen von Abfahrten seit der Golden Week in China Anfang Oktober sein. ■ *mph/jpn/bek*

Nippon Express setzt auf Marokko

AUTOMOTIVE Das Logistikunternehmen Nippon Express Europe hat zwei seiner bestehenden Standorte in Marokko - die Niederlassung Marokko in Casablanca und das Tanger Med Logistics Center - in Tochtergesellschaften ausgegliedert. Diese firmieren den Angaben zufolge als Nippon Express Morocco Sarl und Nippon Express Morocco Free Zone Sarl. Mit diesem Schritt sollen die Logistikdienstleistungen für Kunden aus der Automobilindustrie ausgebaut werden, heißt es in der Mitteilung. Marokko ist nach Südafrika der zweitgrößte Automobilproduzent Afrikas. „Die Nachfrage nach Import-/Export-, Beschaffungs- und Vertriebslogistik rund um die Automobilindustrie ist seit einiger Zeit hoch, und immer mehr Automobil- und Autoteilehersteller errichten Werke im Land“, schreibt Nippon Express zur Begründung. ■ *bek*

DHL Freight investiert in Marseille

Neuer Terminal auch wichtiger Knotenpunkt für Transporte von und nach Tunesien

DHL Freight baut sein Landverkehrsnetz in Südfrankreich aus und eröffnet einen neuen Logistikterminal in der Nähe der Hafenstadt Marseille. Der neue Standort sei zudem auch ein wichtiger Knotenpunkt für Transporte von und nach Tunesien und damit eine Verbindung zwischen den Kontinenten Europa und Afrika, heißt es in der Mitteilung.

„Wir freuen uns sehr, unser Netz für Straßentransporte zu erweitern und ein wichtiges Drehkreuz im Mittelmeerraum zu modernisieren. Angesichts der steigenden Nachfrage nach unseren Dienstleistungen ist es sehr wichtig, dass wir alles tun, um unseren Kunden nachhaltige, effiziente und zuverlässige Logistiklösungen zu bieten“, so Uwe Brinks, CEO von DHL Freight.

Der 3204 Quadratmeter große Crossdock-Terminal verfügt über 35 Tore. Die erweiterten Logistikkapazitäten sollen einen schnelleren und effizienteren Straßentransport ermöglichen und damit für zuverlässigere Sendungslieferungen und höhere Kundenzufriedenheit sorgen. Angeboten werden beispielsweise die Konsolidierung und Dekonsolidierung von Stückgutendungen (LTL), die dann über das DHL-Netzwerk europaweit verteilt werden.

Mit dem „GoGreen Plus Service“ will DHL Freight die CO₂-Emissionen im Straßengüterverkehr weiter reduzieren. Das europäische Landverkehrsnetz soll durch Investitionen in emissionsarme oder emissionsfreie Technologien und Kraftstoffe wie Elektrofahrzeuge, Biogas (Bio-LNG oder -CNG) oder hydriertes Pflanzenöl (HVO) dekarbonisiert werden. ■ *bek*



Neues Gateway als wichtiges Drehkreuz für gesamten Mittelmeerraum

Foto: Damien Bresson/Robin Wood and Co

Furetank veräußert Tanker-Duo an Neste

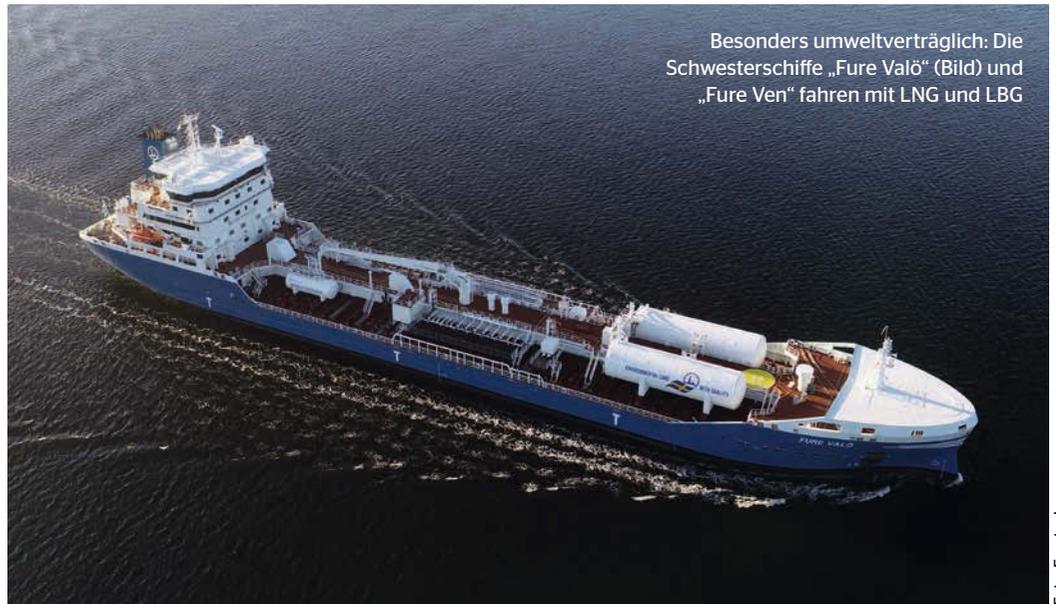
Mineralölkonzern übernimmt Handysize-Einheiten Ende 2023 – Reederei erwartet sieben Neubauten aus China

Die schwedische Reederei Furetank hat jetzt eine Vereinbarung über den Verkauf der beiden Handysize-MR1-Tanker „Fure Valo“ (IMO 9739836) und „Fure Ven“ (IMO 9818278) an das finnische Mineralölunternehmen Neste unterzeichnet.

Die beiden 2018 und 2019 gebauten 17.991-t-dw-Tanker sollen dem weltweit führenden Hersteller von nachhaltigem Flugbenzin und erneuerbarem Diesel laut Furetank im Oktober und Dezember 2023 ausgeliefert werden. Bis dahin sollen dann auch die ersten der sieben bereits von Furetank und Partnern bestellten Neubauten von der chinesischen Yangzhou-Werft geliefert werden.

Da Furetank einen langfristigen Zeitchartervertrag zusammen mit Neste abgeschlossen hat, hatte der Mineralölkonzern bereits die Möglichkeit, die jetzt gekauften Schwesterschiffe aus der sogenannten „Vinga“-Serie zu testen.

Die rund 150 Meter langen und 23 Meter breiten Einheiten passen zum Profil von Neste, das sich zum Ziel gesetzt hat, ein weltweit führendes Unternehmen für erneuerbare und



Besonders umweltverträglich: Die Schwesterschiffe „Fure Valö“ (Bild) und „Fure Ven“ fahren mit LNG und LBG

Foto: Furetank

kreislauforientierte Lösungen zu werden.

„Fure Valö“ und „Fure Ven“ sind jeweils mit Wärtsilä-Motoren ausgestattet, die für den Betrieb mit LNG (Liquified Natural Gas) und LBG (Liquified Bio Gas) geeignet sind. Sie wurden in Zusammenarbeit mit der schwedischen FKAB Marine Design entwickelt und verfügen über eine Batterie-Hybridlösung sowie mehrere innovative Funktionen

zur Reduzierung des Kraftstoff- und Energieverbrauchs. Dadurch werden die Emissionen von CO₂, Schwefeloxid, Stickoxid und gefährlichen Partikeln erheblich gesenkt. Die Schiffe haben den weltweit besten EEDI-Wert in ihrem Segment erreicht, was bedeutet, dass sie laut IMO die energieeffizientesten Schiffe sind.

Furetank mit Sitz in Donsö bei Göteborg ist eine schwe-

dische Reederei in Familienbesitz, die seit den frühen 1950er Jahren in der Tankerschiffahrt tätig ist. Furetank betreibt derzeit eigenen Angaben zufolge neun eigene Schiffe und ist Gründungsmitglied der Gothia Tanker Alliance, einer Marktplattform für kleine und mittlere Produktentanker, die 40 Schiffe in europäischen Gewässern betreibt. ■ jwy

Rolls-Royce präsentiert sich auf Euronaval in Paris

Motorenhersteller mit großem Stand auf Marine-Fachmesse – Saubere und effiziente mtu-Diesel-Motoren im Mittelpunkt

Der Motorenhersteller Rolls-Royce präsentiert auf der Marine-Fachmesse Euronaval in Paris vom 18. bis 21. Oktober seine mtu-Technologien für nachhaltigen Antrieb, Energieversorgung, Automation und Service unter dem Motto „Pioneering the journey to Net Zero“.

Im Mittelpunkt stehen den Angaben zufolge besonders saubere und effiziente mtu-Diesel-Motoren, die auch für den Einsatz mit nachhaltigen Kraftstoffen geeignet sind, neuartige digitale Service-Lösungen und Zukunfts-Technologien, die das Unternehmen derzeit zunächst für den Einsatz in der zivilen und kommerziellen Schifffahrt entwickelt. Dazu gehören Hybrid-

Methanol- und Brennstoffzellensysteme.

„Wir wollen die Euronaval dazu nutzen, mit unseren Partnern aus Industrie und den Streitkräften in den Dialog darüber zu kommen, welche klimafreundlichen Lösungen die richtigen für die vielfältigen Marine-Anwendungen sein werden“, erklärt Klaus Schmidt, Director Naval Application Engineering beim Rolls-Royce-Geschäftsbereich Power Systems. Rolls-Royce Power Systems entwickelt sich vom Motoren-

2023 möchte Rolls-Royce mtu-Marinemotoren der Baureihe 2000 und 4000 freigeben

hersteller zum Anbieter integrierter nachhaltiger Lösungen.

Der Geschäftsbereich geht mit der Entwicklung von Methanolmotoren voran und hat bereits Hybrid-Antriebssysteme für die Schifffahrt im Portfolio. Bald sollen Brennstoffzellenlösungen als weitere klimafreundliche Strom- und Antriebslösung folgen.

Im kommenden Jahr wird Rolls-Royce seine mtu-Marinemotoren der Baureihen 2000 und 4000 für nachhaltige Kraftstoffe freigeben. Damit kann ohne Änderung an der Infrastruktur der CO₂-Ausstoß von vorhandenen Dieselmotoren um bis zu 90 Prozent gegenüber der Verwendung fossilen Diesels gesenkt werden.

Zur Lösungsanbieter-Strategie von Rolls-Royce Power Systems gehört auch die neuartige Augmented-Reality-Technologie (AR), die das Unternehmen auf der Euronaval präsentiert. Sie ist eine Antwort auf die Herausforderung für viele Marinen, immer komplexere Antriebssysteme mit weniger Personal während immer längerer Einsätze in Gang halten zu müssen. Die mtu-AR-Technologie fungiert als eine Art digitaler Assistent: Sie stellt die Funktionsweise von Antriebs- und Energiesystemen durch eine Kombination von Text, Animationen und Videos sehr anschaulich und leicht verständlich dar und kann unter anderem bei Wartungs- und Reparaturarbeiten helfen. ■ jwy

Flugzeugträger halten Royal Navy in Atem

„Prince of Wales“ muss nach technischer Havarie in die Werft – „Queen Elizabeth“ zum Jahresende an der Elbe?

Auch bei der britischen Royal Navy ist mal wieder ein Höchstmaß an Flexibilität gefordert.

Sie muss die Einsatzplanung für ihre beiden Flaggschiffe einmal kräftig durchschütteln: Der Grund: Wegen eines Schadens an einer Antriebswelle musste der Flugzeugträger „Prince of Wales“ (R 09) am 11. Oktober mit Schlepperhilfe vom Marinestützpunkt in Portsmouth nach Rosyth/ Schottland in ein Dock verschleppt werden. Bis zum Jahreswechsel sollen dann sowohl eine Welle als auch ein Lager an dem Antriebsstrang des erst Ende 2019 in Dienst gestellten Trägers ausgetauscht werden.

Der Schaden war am 27. August wenige Stunden nach dem Auslaufen zum Westlant-Deployment in die USA aufgetreten. Die Teilnahme an dem Manöver im Rahmen des Atlantic Future Forums vor der US-Ostküste übernahm deshalb am 8. September kurzfristig das Schwesterschiff „Queen Elizabeth“ (R 08).

Dieser Träger ist jetzt auf dem Heimweg und bereitet sich auf einige Übungen im Herbst in Nordeuropa vor. Im Rahmen dieser Operationen wird es zum Jahresende auch einen Besuch seitens des im-



Foto: F. Behling

Noch so jung und schon technische Probleme: die „Prince of Wales“ muss für mehrere Monate in die Werft

posanten Trägers in Hamburg geben. Die Crew der „Queen Elizabeth“ teilte das über Instagram mit.

Die „Queen Elizabeth“ soll demzufolge als erster britischer Flugzeugträger seit 2010 in Hamburg festmachen. In dem Jahr war der Träger „Ark Royal“ auf seiner Abschiedsreise vor der Außerdienststellung in der Hansestadt und hatte am Premiumliegeplatz, der Überseebrücke, festgemacht.

Den Termin für den Besuch der neuen „Queen Eliz-

abeth“ in der Elb-Metropole hat die Royal Navy noch nicht offiziell genannt. Die Visite, so ist zu vernehmen, werde gerade mit den zuständigen deutschen Dienststellen abgestimmt. Als Liegeplatz ist in diesem Fall der im Sommer 2015 in Betrieb genommene Kreuzfahrtterminal auf Steinwerder derzeit im Gespräch.

Die beiden großen Flugzeugträger der Royal Navy, die „Queen Elizabeth“ und die „Prince of Wales“, wurden im

Zeitraum 2009 bis 2019 gebaut. Die Kriegsschiffe sind 284 Meter lang und haben eine Verdrängung von 65.600 Tonnen. Es sind damit die größten Kampfschiffe eines europäischen Nato-Staates. An Bord ist Platz für bis zu 40 Luftfahrzeuge, darunter auch bis zu drei Staffeln F35B-Kampffjets von Lockheed Martin.

Mit 36 dieser modernen Kampffjets sind diese Träger nur durch die US-Träger zu übertreffen, die sogar bis zu 70 Jets aufnehmen können. ■ **FB/EHA**

Die letzte „Tauchfahrt“ ist dann der Hochofen

Heute endet eine große Auktion der bundeseigenen Vebeg für drei ehemalige U-Boote der Deutschen Marine

Und wieder steht ein Stück jüngeren deutschen Marine-schiffbaus zur Disposition: Heute (19. Oktober) Mittag um Punkt 13 Uhr endet bei der bundeseigenen Verwertungsgesellschaft Veveg in Frankfurt/Main die national und auch international geschaltete Auktion für drei ehemalige U-Boote der Klasse 206 A.

Dabei handelt es sich um Unterwasserfahrzeuge, die Anfang der 1970er Jahre für die damalige Bundesmarine - seit 1991 Deutsche Marine - gebaut wurden. Die Boote wurden seinerzeit als „U 15“, „U 16“ und „U 18“ in Dienst gestellt. 18 Einheiten dieser Klasse wurden gefertigt.

Die jetzt zur Versteigerung kommenden Einheiten wur-



Immer wieder ein „Hingucker“: „U 15“ (S 194) während einer Kieler Woche

Foto: Arndt

den auf der damaligen Werft HDW in Kiel gefertigt.

Die Boote und ihre Schwestereinheiten waren optimal auf das Haupteinsatzgebiet in den Zeiten des Kalten Krieges, also Ost- und Nordsee sowie im

Bedarfsfall auch Nordatlantik, zugeschnitten. Die konventionell angetriebenen Boote waren aus einem besonders hochwertigen Stahl gefertigt, der als „amagnetisch“ klassifiziert war. Dieser stellt auch als

reiner Stahlschrott einen natürlichen hohen Wert dar. Das zeigten Verkaufsaktionen der Veveg in der jüngeren Vergangenheit.

Die U-Boote der Klasse 206 A waren im Vergleich zu den heute von Deutschen Marine eingesetzten Booten der Klasse 212 A vergleichsweise klein: Nämlich gerade einmal 48,6 Meter lang und rund 650 Tonnen verdrängend.

Die Boote hatten einen dielelektrischen Antrieb. Die Besatzung bestand aus 23 Soldaten. Die Hauptbewaffnung stellten Torpedos dar, die aus acht Torpedorohren abgeschossen werden konnten. Die jetzt zum Verkauf stehenden Boote liegen derzeit in Kiel. ■ **EHA**

G2 Ocean chartert Panamax „Spring Oasis“

Der 2014 bei Jiangsu New Yangzi Shipbuilding (China) gebaute 63.291-tdw-Bulker erzielt 18.000 Dollar pro Tag
 +++ Baltnav beschäftigt den 2012 gebauten 37.168-tdw-Handymax „Federal Sutton“ für 14.750 Dollar am Tag

Container Geared	TEU	Bau	Dauer	Fahrtgebiet	Rate	Charterer
Vassilis A	1024	2009	21 days trading	Mediterranean	unreported	Hapag Lloyd

Time Charter	tdw	Bau	Anlieferung	Datum	Rate	Reise via	Rückgabe	Charterer
Spring Oasis	63.291	2014	China-Japan-Korea range	18.10.2022	18.000 \$ daily	North China	West Coast India / Mideast Gulf	G2 Ocean
Federal Sutton	37.168	2012	Hong Kong	17.10.2022	14.750 \$ daily	West Australia	Singapore-Japan range	Baltnav
Gabriella	36.892	2013	Rizhao	18.10.2022	18.500 \$ daily	unreported	US Gulf	Ultrabulk
DL Lavender	35.194	2014	Cai Mep	08.10.2022	16.500 \$ daily	Australia	Singapore-Japan range	Hyundai
Fiora Topic	34.000	2015	Puerto Montt	10.10.2022	19.250 \$ daily	Up River intention grain	Buenaventura	Trithorn
Jupiter Ace	32.527	2009	Jebel Ali	16.10.2022	14.000 \$ daily	intention wheat	Colombo	AGR

Dry Cargo	Ladung	Von / Nach	Datum	Rate	Laden / Entladen	Charterer
Cape Owl	170.000 t iron ore	Seven Islands Oita	29.10.2022	28,75 \$ fio	60.000 t shinc load 55.000 t shinc discharge	Rio Tinto (Jera relet)
Genco Liberty	150.000 t coal	Samarinda Mundra	17.10.2022	7,40 \$ fio	15.000 t shinc load 40.000 t shinc discharge	LSS

Tanker	Ladung	Von / Nach	Datum	Rate	Charterer
Seaduke	270.000 t dirty	Ras Tanura Onsan	18.10.2022	WS 75	Koch
Maran Mars	270.000 t dirty	US Gulf Ningbo + Zhoushan	10.11.2022	9,875 Mio. \$	Vitol
Serifos	270.000 t dirty	US Gulf Asia	15.11.2022	9,7 Mio. \$	Shell
Doris	260.000 t dirty	Brazil US West Coast	01.11.2022	WS 88,50	Petrobras
Twin Castor	260.000 t dirty	Djeno Terminal (N'Kossa) China	02.11.2022	WS 82,50	Equinor

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

Quelle: THB-Marktanalyse



Die „Spring Oasis“ macht für G2 Ocean eine Reise in den Mittleren Osten

Foto: Hasenpusch



Handymax „Federal Sutton“ fährt unter Flagge der Marshallinseln

Foto: Zech

SFK bestellt zwei weitere Fähren

Holland Shipyards gewinnt Bauauftrag nach europaweiter Ausschreibung

Die Werft Holland Shipyards (Niederlande) hat im Oktober eine Bestellung der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel (SFK) über zwei weitere Passagierfähren für die Kieler Förde erhalten.

Die Werft in Hardinxveld-Giessendam hat seit 2020 bereits Aufträge über sechs Passagierfähren aus Kiel mit einem Gesamtvolumen von etwa 30 Millionen Euro bekommen. Fünf dieser sechs Schiffe sind ausgeliefert. Das sechste Schiff ist die Fähre „Schilksee“, die 2025 kommen soll.

Die beiden am 10. Oktober bestellten Neubauten sind Nummer sieben und acht. Sie sollen in das noch laufende Bauprogramm eingepasst werden. Ihre Vergabe erfolgte nach einer europaweiten Ausschreibung.

Die SFK baut im Rahmen der Verkehrswende den Bestand ihrer Flotte seit 2020 komplett um. Die bislang eingesetzten sechs Fährschiffe werden alle durch neue Schiffe mit Elektroantrieb sowie modernerer Technik ersetzt. Bei den jetzt bestellten Einheiten handelt es sich um eine 33,6 Meter lange Plug-in-Hybridfähre der „Gaarden“-Klasse und eine 24,7 Meter lange Elektrofähre der „Düsternbrook“-Klasse.

„Wir werden bei diesen Schiffen ein paar Erfahrungen aus dem Betrieb der ersten Schiffe einfließen lassen“, erklärt Marco Josefus, Betriebsleiter der SFK. Die beiden Neubauten sollen bereits im kommenden Jahr ausgeliefert werden. Deshalb hat die Werft auch mit der

Vertragsunterzeichnung sofort mit dem Bau begonnen. Die Schiffe sollen laut Reederei die Namen „Laboe“ und „Dietrichsdorf“ bekommen.

Mit der „Dietrichsdorf“ erhält die Reederei auch die dritte vollelektrische Passagierfähre für die Linie F2 zwischen Reventloubrücke und Wellingdorf. Hier werden die Passagierzahlen im kommenden Jahr noch einmal steigen, wenn das Forschungsinstitut Geomar mit seinen Laboren vom Westufer an die Schwentine zieht.

Die Passagierzahlen deuten darauf hin. Durch Initiative des Kieler Oberbürgermeisters Ulf Kämpfer (SPD) gibt es für diese Linie derzeit auch ein verbilligtes Ticket von einem Euro für die einfache Überfahrt. ■ *FB/jwy*



Foto: Behling

25 Meter lang und mit einem Stromspeicher an Bord ausgerüstet: der jüngste SFK-Fährneubau „Wellingdorf“

Kein Schiffsverkehr auf Alsterfleeten

Unterhaltungsmaßnahmen an diesem Mittwoch erfordern vollständigen Leerlauf

Für Kontroll- und Reinigungsarbeiten des Hamburger Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) laufen die gesamten Alsterfleete an diesem Mittwoch leer. Auf dem Alsterfleet, Bleichenfleet, Mönkedammfleet, Neuenwallfleet und Herrengrabenfleet muss der Schiffsverkehr daher vorübergehend eingestellt werden.

Der Leerlauf erfolgt im Rahmen von Unterhaltungs-

maßnahmen des Landesbetriebes. Dabei wird der Wasserstand mit ablaufender Tide der Elbe ab circa 0 Uhr durch den LSBG vollständig abgesenkt.

Die Unterhaltungsmaßnahmen des LSBG finden der Mitteilung zufolge zwischen etwa 3 Uhr und 16 Uhr statt. „Dazu werden die Fluttore der Schaartorschleuse zum Zeitpunkt des Niedrigwassers geschlossen, um die Alster-

fleete umfänglich inspizieren zu können“, kündigt der Landesbetrieb an. Der Normalwasserstand von 1,60 Meter über Normalhöhen null soll demnach ab etwa 18 Uhr wieder erreicht sein.

Die Wiederauffüllung der Alsterfleete erfolgt über die Rathausschleuse mit dem Wasser der Alster. Der Boots- und Schiffsverkehr ist dort anschließend wieder uneingeschränkt möglich. ■ *bek*

Kokainkisten in Kühlcontainern

SCHMUGGEL Die ecuadorianische Polizei hat fast zwei Tonnen Kokain sichergestellt. Das Rauschgift war in einem Kühlcontainer mit Meeressfrüchten versteckt, der von der Hafenstadt Guayaquil an der Pazifikküste nach Belgien verschifft werden sollte, wie die Polizei jetzt mitteilte. Die Beamten entdeckten zwischen der Ladung 124 Kisten mit insgesamt 1,9 Tonnen Kokain. Ein Verdächtiger wurde bei dem Einsatz festgenommen. Im Hamburger Hafen hat der Zoll derweil in einem mit Bananen beladenen Kühlcontainer mehr als 350 Kilogramm Kokain entdeckt. Das Rauschgift mit einem Straßenverkaufswert von mehr als zehn Millionen Euro sei unter der Bodenplatte des Containers versteckt gewesen. Die Box war den Angaben zufolge bereits Ende vergangener Woche in der Containerprüfanlage des Hauptzollamtes für eine obligatorische Röntgenkontrolle ausgewählt worden. Dabei habe man im Boden Unregelmäßigkeiten entdeckt. Nachdem die Bananen entladen und die Bodenplatte entfernt worden war, seien insgesamt 354 Kilogramm Kokain verteilt auf 300 Pakete zum Vorschein gekommen. ■ *bek/dpa*

Logistik-Kongress startet in Berlin

LIEFERKETTEN Unter dem Motto „Supply Chains matter!“ beginnt an diesem Mittwoch der Deutsche Logistik-Kongress in Berlin. Ob Nachhaltigkeit, Widerstandsfähigkeit von Lieferketten, Personalmanagement oder der Einsatz künstlicher Intelligenz: Das Themenspektrum der dreitägigen Netzwerkveranstaltung der Bundesvereinigung Logistik ist breit und tiefgreifend. Die THB-Schwesterpublikation DVZ ist mit einem Team vor Ort, um über alles Wichtige zu berichten und auf dem „Roten Sofa“ mit prominenten Vertretern der Logistikwirtschaft zu diskutieren. Zur Landingpage: www.dvz.de/dlk2022 ■ *bek/rok*