HANSA
Est. 1864 12 | 2022
International Maritime Journal

LNG-Terminals in Deutschland

An der Küste schreitet der Aufbau einer LNG-Infrastruktur voran – zu einem hohen Preis

Die deutsche Flotte & Flagge

Schiffe und Investitionen in der hiesigen Schifffahrt – welche Rolle hat die deutsche Flagge?

Scrubber & Carbon Capture

Was entwickelt sich zur »richtigen« Technologie für die Abgas-Reinigung?

The most modern fleet, shaping a sustainable future

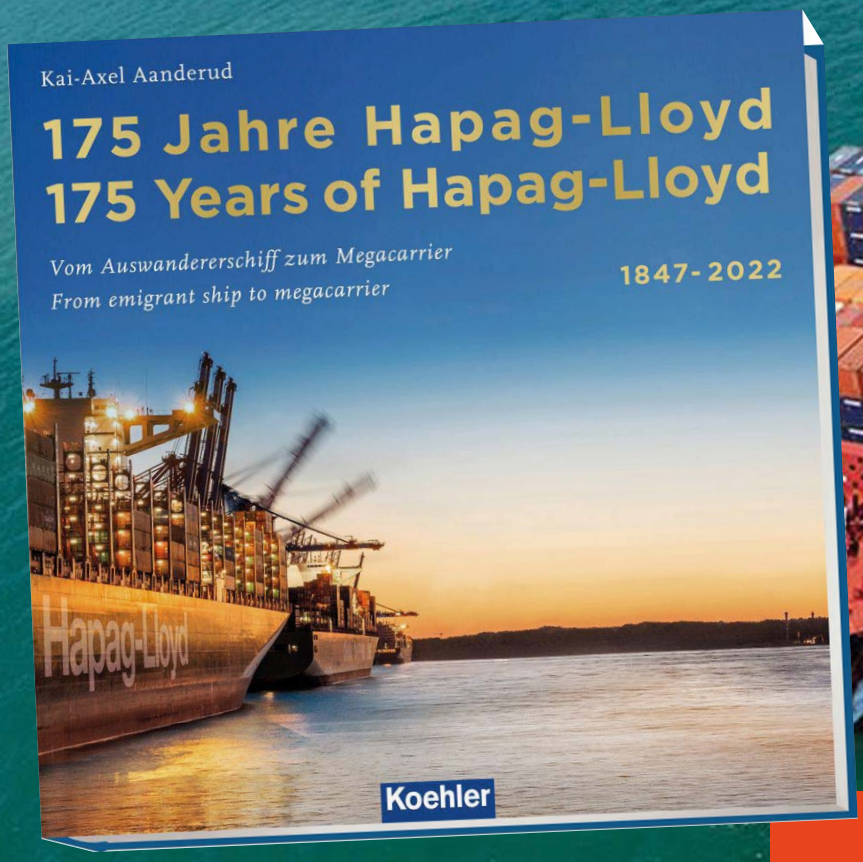
Undoubtedly an architectural highlight: the Erasmus Bridge in Rotterdam – and in full swing and fully loaded M/T "Botticelli", the newest chemical tanker of GEFO, equipped with eight stainless-steel tanks, built in 2021. Four additional stainless-steel tankers will join in 2022, all named after painters who were ahead of their time: Canaletto, Tintoretto, Allegretto and Benedetto. All four new chemical tankers with Stage V engines according to new EU-standards and SCR-Catalysts. Most modern technology sets new benchmarks in their class by reducing hydrocarbons by 81 %, nitrogen oxides by 97 % and particulate matters by 95 %.



One tanker of the fleet of 150 tankers belonging to GEFO.
26 new buildings to reduce pollutant emissions.
Which tanker will sail for you?

GEFO
www.gefo.com

175 JAHRE HAPAG-LLOYD 1847-2022



€ 39,90
Hardcover | ISBN 978-3-7822-1506-0
Bestellen Sie jetzt online unter
koehler-mittler-shop.de oder
telefonisch unter 040 70 70 80 322

Koehler

Maximilian Verlag GmbH & Co. KG | Stadthausbrücke 4 | 20355 Hamburg



Michael Meyer
Stellvertretender Chefredakteur

Unter »falscher« Flagge?

Sollten mehr Schiffe deutscher Reeder unter deutscher Flagge fahren? Und ist die Kritik an Reedereien berechtigt, die sich (allerdings nicht nur aus finanziellen, sondern auch aus praktischen Gründen) internationale, offene Register suchen? Und ist die Kritik an der deutschen Flagge – Stichwort Preis und Umständlichkeit – nun immer noch berechtigt oder mittlerweile eher ein Vorurteil, dessen Vertreter die Entwicklungen der Flaggenstaatsverwaltung nicht mitbekommen haben?

Potenzielle Kandidaten für die deutsche Flagge gibt es nach wie vor zuhauf. Die von hier kontrollierte Flotte hat nach einem enormen Rückgang in den schweren Krisenjahren seit 2008 wieder etwas ruhigere Fahrwasser erreicht. Diverse Reeder konnten in der Raten-Hausse der vergangenen Monate sogar sehr gute Gewinne einfahren.

Einige von Ihnen haben das frische Kapital in Neubau-Verträge gesteckt – wie in dieser Ausgabe nachzulesen ist, ebenso wie der aktuelle Stand bei Flotten und Investitionen hiesiger Reeder. Unter deutscher Flagge werden aber wohl nur die wenigsten der Flotten-Zugänge fahren. Zu »ausbaufähig« ist nach wie vor der Ruf des schwarz-rot-goldenen Registers. Nach wie vor ist die deutsch-geflaggte Handelsflotte nicht sonderlich groß. Und nach wie vor ist ein Großteil ausgeflaggt – unter anderem nach Antigua & Barbuda, Liberia, Portugal, Zypern.

Die Zeiten der »Billigflaggen« ist vorbei, von wenigen Ausnahmen abgesehen, die aber in der deutschen Handelsflotte keine Rolle spielen. Die internationalen Standards und Rankings sind eindeutig. Das weiß man auch bei der deutschen Flagge. Dennoch gibt es Raum für verschiedene Register, sowohl öffentlich-rechtlich beziehungsweise national als auch offen beziehungsweise kommerziell, meint zumindest die Deutschland-Chefin des liberianischen Registers Merle Stilkenbäumer im jüngsten HANSA POD-CAST. Die fortwährende Ausflaggung ist trotzdem im Sinne des Schifffahrtsstandortes Deutschland mindestens schade, bezüglich bestimmter Aspekte wie der Ausbildung deutscher Seeleute vielleicht sogar tragisch.

Das öffentlich-rechtliche Register hat einiges dafür getan, die Attraktivität zu steigern, die zuständige Einrichtung BG Verkehr müht sich redlich, auch wenn in puncto Kundennähe sicherlich noch einiges zu tun ist. In einem exklusiven Interview in dieser Ausgabe berichtet ein Vertreter der BG Verkehr ausführlich über den Stand der deutschen Flagge, vermeintliche (finanzielle) Nachteile, Vorurteile und tatsächliche Verbesserungspotenziale.

Das auch die Bundespolitik – sprich die Bundesregierung und das zuständige Verkehrsministerium – noch einige Hausaufgaben zu erledigen hat, ist kein Geheimnis. Leider will sich das Ministerium als zuständige übergeordnete Behörde nicht zu allen Punkten äußern und hat einen Teil der interessanten Informationen nicht freigegeben. Was schade ist, nicht nur politisch fragwürdig, denn mit derartigen Aspekten könnte man mit mehr Tiefgang sprechen, Missverständnisse ausräumen und Bedürfnisse zielgerichtet befriedigen ...





... mehr
geht nicht!

**Erleben Sie die
ganze Geschichte der Schifffahrt**
in der weltweit größten
maritimen Privatsammlung
in Hamburgs ältestem Speichergebäude
mitten in der HafenCity.

Internationales
Maritimes Museum
Hamburg

KAISPEICHER B | KOREASTRASSE 1 |20457 HAMBURG
TELEFON: 040 300 92 30-0 | WWW.IMM-HAMBURG.DE
ÖFFNUNGSZEITEN: TÄGLICH VON 10 BIS 18 UHR

3 EDITORIAL
3 – Unter »falscher« Flagge?

5 SPOTLIGHT ON NEW SHIPS
5 – Matson: 1 Mrd. $ für drei 3.600-TEU-Schiffe

6 MOMENTAUFNAHME

8 PEOPLE & PODCAST

10 MÄRKTE | MARKETS
10 – Only transatlantic bucking the trend
10 – Viewpoint: Tan Hua Joo | Linerlytica: *»No one wants to go first on service withdrawals«*
12 – Märkte | Markets

14 VERSICHERUNGEN | INSURANCE
14 – Kriegsversicherern droht Flut von Totalschäden
15 – Havariechronik

16 FINANZIERUNG | FINANCING
16 – Spotlight on the German fleet

18 SCHIFFFAHRT | SHIPPING
18 – Interview Christian Bubenzer] BG Verkehr: *Deutsche Flagge will näher an die Reeder*
24 – Deutsche Reeder zeichnen Bauverträge
28 – WISTA Germany & HANSA: Josefin Klindt: *»Ein einmaliger Mix aus internationalem Geschäft sowie Technik«*

30 EVENTS
30 – »Eisbein is back« – Makler ziehen Bilanz
30 – 45 Jahre Heino Winter Group
31 – Maritime Sicherheitspolitik im IMMH

32 KARRIERE | CAREER
32 – Maritime »Besten«-Ehrung in Leer
33 – Nachwuchs-Schnuppertag bei der HANSA

34 SCHIFFSTECHNIK | SHIP TECHNOLOGY
34 – Interview Tim Kunstmann | FRS: *Erstes H2-CTV für den deutschen Markt*
37 – Scrubber als Verschmutzer in der Kritik
38 – CIMC: A one-stop-shop for feeder vessels
39 – Interview Yu Wang | CIMC *»A clear need for methanol-fuelled feeder vessels«*
40 – Carbon Capture gewinnt an Interesse
42 – Windantrieb: »Echte Option für moderne Schiffe«
44 – »Chicago« – emissionsfrei durch den Hafen
45 – Drei Fragen an … Louis Zander | Reintjes: *»Einige spannende Projekte in der Pipeline«*
46 – MTP: Modular automation comes on board
50 – Ince: Cyber security more important than ever
51 – CyberOwl: Closing the »belief gap«
52 – Interview: Michiel Meijer | Sperry Marine: *A smarter way of navigation*

54 GREEN HUB

55 DIGITAL HUB

56 HÄFEN | PORTS
56 – LNG-Terminals werden fertig – und teuer
58 – Geopolitik vs. Umschlaggeschäft
60 – Der soziale Arm des Hafens

61 PORT HUB

62 BUYER'S GUIDE

66 DNV-LOGBUCH

72 TERMINE

73 IMPRESSUM

74 LETZTE SEITE
74 – Neues für Altes im Welterbe »Speicherstadt«



1 Mrd. $ für drei 3.600-TEU-Schiffe

Spotlight on new ships



© Matson

Die Neubauten werden wie ihre Schwestern – die »LNG ready« konstruiert waren und mittlerweile einem Umbau unterzogen wurden – die größten je nach dem Jones Act gebauten Containerschiffe sein

US-Reederei bestellt Neubauten bei US-Werft (die allerdings in norwegischem Besitz ist) – so weit so gut und auch nicht sonderlich ungewöhnlich. Schließlich müssen US-Reeder den Jones Act einhalten – jenes umstrittene Gesetz, das den Bau in den USA vorschreibt, wenn ein Schiff in inner-amerikanischen Verkehren unterwegs ist. In diesem Fall ist es der Matson-Konzern, der drei 3.600-TEU-Schiffe bei der Phily Shipyard in Auftrag gegeben hat.

Durchaus beachtenswert ist aber der finanzielle Rahmen. Denn die Reederei zahlt für die Frachter der Aloha-Klasse, die einen LNG-Dual-Fuel-Antrieb bekommen, insgesamt 1 Mrd. $ – ein Vielfaches dessen, was asiatische Werften aufgerufen hätten.

US-Werft gehört Norwegern

Die beiden Auftragspartner zeigen sich wenig überraschend dennoch zufrieden mit dem Projekt: »Der Gewinn dieses Auftrags verschafft uns einen historischen Auftragsbestand«, sagte Kristian Rokke, Vorstandsvorsitzender der Philly Shipyard ASA.

Langfristig unterstützt er auch die Vision der Werft, Qualitätsschiffe zu liefern und dabei zwischen kommerziellen und staatlichen Aufträgen zu pendeln. Die norwegische Gesellschaft ist die Mutter der US-Werft – so viel zum Plan, der Jones Act unterstütze US-Unternehmen. Philly Shipyard ASA ist an der Osloer Börse notiert und befindet sich mehrheitlich im Besitz von Aker Capital. Zu Akers Portfolio gehören Unternehmen wie Aker BP, BioMarine, Cognite, Aker Solutions und Ocean Yield.

Größtes Orderbuch seit 25 Jahren

Ob nun in US- oder in norwegischer Hand: der jüngste Auftrag baut das Orderbuch der Werft aus. Aktuell liegen dort fünf National Security Multi-Mission Vessels (NSMVs) für Tote Services, und ein Subsea Rock Installation Vessel (SRIV) für Great Lakes Dredge & Dock. Mit den drei Containerschiffen, habe man nun den größten Auftragsbestand in der 25-jährigen Geschichte der Werft mit einem Wert von über 2 Mrd. $.

Die Philly Shipyard hatte bereits zwischen 2003 und 2006 vier Containerschiffe und 2018 und 2019 zwei weitere Box-Carrier an Matson geliefert. Letztere sind als jene Aloha-Klasse bekannt, zu der auch die drei jetzt kontrahierten, 854 Fuß langen Neubauten gehören.

Matt Cox, Chairman und Chief Executive Officer von Matson, kündigte an, dass sie speziell für den China-Long Beach Express-Dienst gebaut werden.

Dort ersetzen sie ältere Frachter, die wiederum auf den Alaska-Verkehr der Reederei wechseln und die dortige Kapazität erhöhen sollen.

Barmittel und Kredite

Matson geht davon aus, dass die neuen Schiffe mit Barmitteln, die sich derzeit im »Capital Construction Fund« befinden, sowie mit dem Cashflow aus dem operativen Geschäft, mit Krediten, die im Rahmen der ungesicherten revolvierenden Fazilität zur Verfügung stehen, und mit zusätzlichen Fremdfinanzierungen finanziert werden können. Weitere Einzelheiten gab der Logistikkonzern zunächst nicht bekannt.

Dessen Reederei ist traditionell im Verkehr zwischen dem US-Festland, Hawaii, Alaska und Guam sowie andere Inselwirtschaften in Mikronesien aktiv. Hinzu kommen Dienste von China nach Long Beach, nach Okinawa in Japan und zu verschiedenen Inseln im Südpazifik. Die firmeneigene und gecharterte Flotte umfasst Containerschiffe, kombinierte Container- und RoRo-Frachter sowie Barges. *MM*

Zeitenwende auf See?

Ob man sich an diesen Anblick bald gewöhnen muss? Die deutsche Fregatte »Hessen« fährt im Verband mit dem neuen US-Flugzeugträger »USS Gerald R. Ford«. Im Rahmen der Trainingsoperation »Silent Wolverine« übten mehrere NATO-Partner im Atlantik die Zusammenarbeit in einer sogenannten Carrier Strike Group, bestehend aus einem Flugzeugträger und bis zu zehn weiteren Marineschiffen. Die Übung mit der »Hessen« war der Auftakt für weitere Manöver in europäischen Gewässern. Der erste Einsatz des neuen US-Flugzeugträgers, dessen Magnetkatapult mehr Flugzeugstarts in kürzerer Zeit möglich machen soll, in Europa kann sicher als Signal an Russland verstanden werden. Vielleicht sieht man in unseren Breiten solche Bilder in nächster Zeit öfter.

Foto: Bundeswehr



Liebe Leser,
wenn auch Sie eine maritime Momentaufnahme eingefangen haben, schicken Sie uns gern das Foto mit ein paar persönlichen oder erklärenden Zeilen dazu. Wir freuen uns über Ihre Einsendungen an: redaktion@hansa-online.de sowie Schiffahrts-Verlag »Hansa«, Stadthausbrücke 4, 20355 Hamburg. Hinweis: Der Verlag behält sich das Recht vor, eingegangene Fotografien für redaktionelle Zwecke weiterzuverwenden.

■ **MPC CONTAINER SHIPS:** **Moritz Fuhrmann** hat Finanzchef Benjamin Pfeifer abgelöst. Fuhrmann wechselt von der in London ansässigen Investmentgesellschaft Hayfin Capital Management zu dem an der Osloer Börse notierten Asset-Manager. Davor war er für die DVB Bank in den Niederlanden, bei Credit Suisse in Deutschland und USA sowie für einen deutschen Schiffsmakler aktiv.



■ **ZDS:** **Angela Titzrath**, Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), ist zur Präsidentin des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe gewählt worden. Vorgänger Frank Dreeke kandidierte nicht erneut, er bleibt aber Mitglied des Präsidiums. Das Amt des Vizepräsidenten übernimmt Sebastian Jürgens von der Lübecker Hafen-Gesellschaft.



Personalie des Monats: Generationswechsel bei Ernst Russ Shipbroker





■ **ERNST RUSS SHIPBROKER:** **Jan-Hendrik Heikes** (Bild links), einer der bekanntesten und profiliertesten Hamburger Schiffsmakler und viele Jahre Geschäftsführer bei Ernst Russ Shipbroker, geht zum 31. Dezember in den Ruhestand. Im Zuge eines Generationswechsels ist **Maik Putzer** (Bild rechts) zum 1. November als weiterer Geschäftsführer bestellt worden und vertritt künftig die Gesellschaft gemeinsam mit einem weiteren Geschäftsführer. Putzer wurde ab 2002 bei Stüwe & Co. ausgebildet und war anschließend in der Befrachtung tätig. Nach Gründung von Ernst Russ Shipbroker 2013 wurde er im Februar 2016 Prokurist und übernahm weitere Verantwortung für die Befrachtung der anvertrauten Tonnage.

■ **GMAA:** **Gregor Harbs**, Partner der Hamburger Anwaltskanzlei Ahlers & Vogel, wurde als Vorsitzender der German Maritime Arbitration Association wiedergewählt. Auch die stellvertretenden Vorsitzenden Nicoletta Kröger und Michael Pfeiffer wurden in ihren Ämtern bestätigt. Simone Claußen löst als Schatzmeisterin Esther Mallach ab, die nicht erneut kandidiert hat.



■ **BLG:** **Matthias Magnor**, Seit Oktober 2021 als Vorstandsmitglied für den Geschäftsbereich Contract verantwortlich, übernimmt ab dem 1. Dezember die neu geschaffene Position des Chief Operating Officer. Vor der Zeit bei der BLG war Magnor als COO und Mitglied des Executive Board bei Hellmann Worldwide Logistics tätig. Von 2014 bis 2015 warer CEO der LH Bundeswehr Bekleidungsgesellschaft.



■ **WISTA:** **Elpi Petraki** ist neue Präsidentin der Women's International Shipping and Trading Association. Petraki ist Operations, Chartering & Business Development Manager bei ENEA Management und folgt auf Despina Theodosiou von Tototheo Maritime, die auf eine fünfjährige Amtszeit und zwei aufeinanderfolgende Mandate zwischen 2017 und 2022 zurückblickt.



■ **LLOYD WERFT:** **Friedrich Norden** ist neuer Geschäftsführer der Lloyd Werft in Bremerhaven. Mit Wirkung zum 1. Dezember wurde der langjährige Mitarbeiter der Werft von den Gesellschaftern, der Rönner-Gruppe sowie der Gustav Zech Stiftung zum weiteren Geschäftsführer neben Thorsten Rönner bestellt. Carsten Sippel verlässt das Unternehmen.



■ **GEORG DUNCKER:** **Hans Liem** (Bild) als Director Benelux und **Willem-Jan van Eijsden** als Head of Marine Benelux leiten die neue Niederlassung des Seeversicherungsmaklers in Rotterdam. Liem war zuvor CEO von JLT Netherlands. Willem-Jan van Eijsden war zuvor in verschiedenen leitenden Positionen bei Dutch P&I und zuletzt beim Noord Nederlandsche P&I Club (NNPC) tätig.



■ **FINCANTIERI:** **Giuseppe Bono**, der die italienische Schiffbaugruppe 20 Jahre lang geführt hat, ist mit 78 Jahren gestorben. Bono begann seine Karriere 1963 mit einer Ausbildung bei Fiat-Finmeccanica, arbeitete bei Omeca und der Staats-Holding EFIM und führte schließlich den staatlichen Maschinenbauer Finmeccanica, bevor er 2002 Fincantieri-Chef wurde. Im Mai 2022 trat er in den Ruhestand.





HANSA PODCAST

Prominente Gäste im maritimen Talk

DSHIP CARRIERS

LARS FELLER



Lars Feller, Präsident der Hamburger Mehrzweck- und Schwergutreederei dship, hält es für unrealistisch, dass man bei Ladungskunden höhere Raten oder Prämien für Schiffe mit »grünem« Fußabdruck bekommt. Feller spricht außerdem über Neubauten (»nicht ohne Sinn und Verstand«), den künftigen Kurs der Reederei, die Flotte von dship, das Geschäft mit Charter-Reedern, Schiffstypen und Preise, Umbauten, die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs, Ladungsmärkte wie Windenergie, Container und Öl/Gas.

ZENTRALVERBAND DER DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE

DANIEL HOSSEUS



Der ZDS-Hauptgeschäftsführer spricht über Folgen der Weltpolitik für die Häfen, unter anderem am Beispiel des geplanten Einstiegs der chinesischen Cosco-Gruppe am Hamburger Hamburger Terminal Tollerort und fordert eine Diskussion über Hafenpolitik. Hosseus erläutert außerdem die Kritik am »ungleichen Wettbewerb mit Linienreedereien«. Zudem spricht er über den intensiven Tarifkonflikt, Digitalisierung und nötige Investitionen für die Energiewende in Häfen.

GROMEX®
DichtungsHaus



CLEVER
MEETS SMART

Safe, reliable, efficient, flexible, future-proof, simply clever – modern automated processes are complex and require perfectly networking field devices.

PROFOX actuators are smart, they are perfectly adapted to cope with complex processes and support the user.

PROFOX is easily commissioned, operated and optimised using the AUMA Assistant App. Operating data are assessed in the AUMA Cloud where service processes are coordinated.

PROFOX – smart automation

profox.auma.com

auma®
Solutions for a world in motion

Only transatlantic bucking the trend

Freight rates in liner shipping fall rapidly now, with only the Europe/America route showing higher levels of stability. Forecasts for next year are increasingly sombre. *By Michael Hollmann*

As if someone pulled a lever, the decline in container freight rates has gathered significant speed on major routes out of Asia. As this issue of HANSA goes to press, spot rates in the all-important Far East/Northern Europe trade are trending towards just 2,000–2,200 $/FEU, with some bullet rates said to be as low as 1,400–1,500 $/FEU. In other words: the market is back to where it was at the start of 2020 just before the pandemic hit. Depending on the benchmarks or indices you look at, spot rates for imports from Asia were more or less halved within four weeks. Losses week-on-week reached more than 20 % in the middle of November.

Less volume, faster handling…

Since the market has been under growing pressure already since August and with confidence dwindling, it is no surprise that monthly and longer-term contract rates are getting dragged into the maelstrom as well. Average short-term rates (up to 31 days) for liftings from the Far East to North Europe dropped by almost 47 % m-o-m to just 2,622 $/FEU, according to benchmarking platform Xeneta. Long-term contract rates were still holding to a higher 7,200 $/FEU on average in November, according to German consultant Transporeon. This was down 8% m-o-m and 25 % from the peak of Q2. The decline is set to accelerate, though, unless container lines begin to manage capacity more rigorously including lay-ups. »If current trends continue, rates will catch up with the spot market in February or March,« Transporeon warned. Two effects seem to have intensified lately. On the one hand, cargo volumes appear to be shrinking more rapidly due to lower demand from consumers and manufacturer in Europe and also in North America. September data from Container Trades Statistics (CTS) revealed staggering falls of 20 % and 24.5 % in container loadings ex Asia to Europe and to North America, respectively. Global liftings across all routes shrank by 8.6%. Market talk and cargo tracking data by some service providers suggest that the downturn in trade continues. US supply chain data firm Fourkites reports that the 28-day average import volume as per early November had decreased by 10 % across US East Coast ports and even by 15 % across US West Coast ports from the previous month. Purchasing manager indices for November indicate that business activity keeps slowing both in Europe and in North America, with the flash PMI for the Eurozone coming in at 47.8 (slightly higher than in October) and that for the US at 46.3 (lower than October). With a mild recession in prospect, Xeneta predicts a contraction in global container liftings of up to 2.5 % next year.

Further compounding the imbalance between fleet capacity and cargo volume is the decrease in port congestion during the last weeks. According to Clarksons, the level of container ship capacity at a port or defined anchorage has reduced from 36 % on average during the first half to just 33.3 % in the first half of November. As a result, TEU slots come available again more quickly, effective capacity goes up. Transit time data for containers points in the same direction. Freight forwarder Flexport assesses the average duration from cargo-ready date in the Far East to container release at the European discharge port at 83

VIEWPOINT

No one wants to go first on service withdrawals

The steep fall in freight rates in container shipping calls for resolute capacity adjustment. However, loaded with cash and under pressure from state owners or capital markets, shipping lines are dragging their feet, explains analyst Tan Hua Joo, who is based in Singapore and co-founder of research firm Linerlytica.

Vessel utilisation in the liner sector keeps deteriorating. How bad is it, how much worse will it get?

HJ Tan: We are seeing a sharp fall in demand especially on the Asia-West Coast North America route. Although capacity there is down by 21 % compared to last year, average vessel utilisation is still some 5 % lower. The downtrend has been visible since September. The Asia-East Coast North America route is still holding up relatively well, with capacity utilisation down by just 2 %. On the Asia-Europe routes, utilisation is down by 3 % although overall capacity is 8 % less. There will be more pressure as tighter monetary policy in the US and the European energy crisis impact consumer demand.

Are container lines about to cull more capacity then?

Tan: More capacity withdrawals are needed, this is plain to see for everyone. But it is not so easy in practice for several reasons. Several smaller carriers like China United Lines, TS Line and BAL/LC Group are pursuing IPOs, so they are unable to withdraw capacity in transpacific trades until the IPO is done. Amongst the larger carriers, THE Alliance and Ocean Alliance have failed to make any material capacity cuts as they seek to protect their market shares. Some of the state-owned carriers like Cosco, HMM and Yang Ming are under pressure to maintain their capacity provision in the interests of local exporters. Although there have been some permanent withdrawals on the Asia-WCNA route, these have been partly negated by the fall in port congestion which has the opposite effect of raising effective capacity, especially at Los Angeles and Long Beach where vessel queues have been effectively cleared.



© Linerlytica

Tan Hua Joo – Linerlytica

Orders & Sales – Container Ships

New Orders – The lush orderbook is growing much more slowly in the face of uncertainties regarding future world trade. However, there is no standstill. While U.S. group Matson is laying down $1 billion for three 3,600 TEU units (LNG dual fuel) to make it worthwhile for U.S. shipyard Philly (Jones Act!), CMA CGM and Cosco have put hands on larger segments. The French ordered 4 x 24,000 TEU (LNG) and 6 x 15,000 TEU – jumping on the methanol bandwagon for the latter. Cosco also goes down this path, with 12 x 24,000 TEU getting corresponding technology installed.

Secondhand Sales – A very quiet period lies behind the secondhand market. The shrinking demand for cargo space is also causing declining interest in ships. One of the few exceptions is once again MSC. The carrier is said to have bought »Conti Canberra«, »Conti Darwin« (both 5,618 TEU, built 1999) as well as the 1 years old »X-Press Kanchenjunga« (2,720 TEU).

Demolition Sales – As yet, uncertainty about future markets and approaching environmental constraints do not appear to be enough to encourage shipowners to sign scrapping sales: No demo news.

days as per mid-November, down from a peak of 122 days back in April.

Persistent backlog off Savannah

However, in the southern range of the US East Coast, port congestion has proven more persistent, dissipating more slowly than in the Far East or in North Europe. As per 23 November the backlog of ships outside Savannah was still reported to be 28 vessels, constituting an ongoing bottleneck for services between the US East Coast and North Europe. Combined with more robust export levels from Europe to the US than to Asia, this has served to keep vessel utilisation on transatlantic services elevated. Logistics firms still report westbound sailings from Europe to be booked out a few weeks ahead. Hence, the rate curve in this trade looks like a very soft landing when compared to ex-Asia trades. The average short-term rate for North Europe/US East Coast has dropped by only 5.5 % to 7,352 $/FEU since October, according to Xeneta. ■

So how do you judge the mood among container lines as we approach the end of the year?

Tan: The mood is clearly negative. The sharp market correction took most carriers by surprise, both in terms of timing and scale. Some carriers were still adding new chartered capacity and making second-hand acquisitions until a month or two ago. In the meantime, the sharp fall in spot freight rates is also affecting long term contracts with more volumes shifting to the spot market. This puts more pressure on carriers with higher shares of long-term business. Contract rates for 2023 will drop materially, in some cases by as much as 70–80 %.

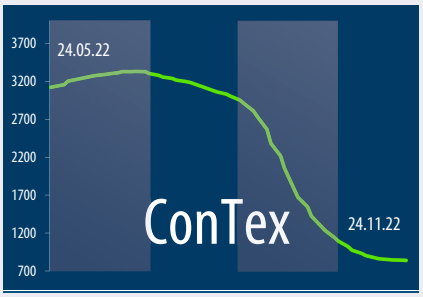
Who are the most »vulnerable« carriers as the markets heads into another downturn?

Tan: Carriers with a high exposure to expensive vessel charters and newbuilding commitments! They cannot even withdraw excess capacity from the market as they are unable to redeploy the ships and the cost of idling is too high. MSC, in particular, stands out for their aggressive capacity expansion. Their total fleet grew from 3.65 mill. TEU in 2020 to 4.57 mill. TEU assisted by second-hand purchases of 307 ships since 2020. They also have an orderbook of 1.95 mill. TEU still to be delivered. Zim is also vulnerable with an outstanding orderbook of 67 % or 369,000 TEU and the highest charter fleet exposure among the main carriers at 94 %. Yet, I don't expect to see major casualties because there is one fundamental difference this time: All the main carriers have excess cash and much improved balance sheets. They can survive a prolonged downturn.

Interview: Michael Hollmann

COMPASS

Container ship t / c market

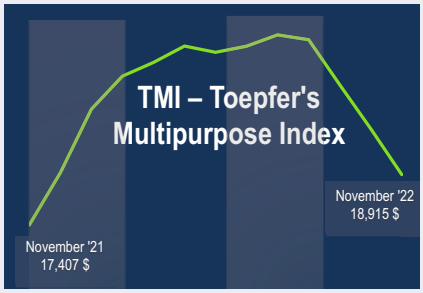


Month-on-Month 839 ▼ **–13.9 %**

Container freight market		
WCI Shanghai-Rotterdam	2,192 $ /FEU	–43.0 %
WCI Shanghai-Los Angeles	2,069 $ /FEU	–14.2 %

Dry cargo / Bulk		
Baltic Dry Index	1,242	–22.9 %
Time charter averages / spot: $ /d		
Capesize 5TC average	11,479	–20.9 %
Panamax 5TC average (82k)	13,195	–22.9 %
Supramax 10TC average (58k)	12,910	–25.4 %
Handysize 7TC average (38k)	13,447	–19.0 %
Forward / ffa front month (December' 22): $ /d		
Capesize 180k	9,843	–21.7 %
Panamax 82k	12,950	–17.1 %

MPP



12,500 tdw MPP/HL »F-Type« vessel for a 6–12 months TC

Tankers		
Baltic Dirty Tanker Index	2,495	+37.4 %
Baltic Clean Tanker Index	1,711	+39.2 %

Shortsea / Coaster		
Norbroker 3,500 dwt earnings est. €	4,100	–4.7 %
HC Shortsea Index	29.99	+0.0 %
BMTI/EUSSIX Inter-Black Sea ($/t)	42.25	–11.1 %

Norbroker: spot t/c equivalent assessment basis round voyage North Sea/Baltic; HC Shipping & Chartering index tracking spot freights on 5 intra-European routes;
BMTI/EUSSIX: 3,000 t Odessa to Sea of Marmara

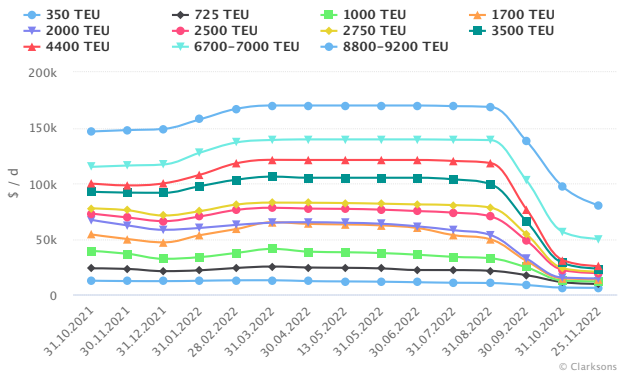
Bunkers		
VLSFO 0.5 Rotterdam $ /t	560	–11.1 %
MGO Rotterdam $ /t	895	–14.5 %
Forward / Swap price Q1/23		
VLSFO 0.5 Rotterdam $ /t	508	–12.1 %

Data per 25.11.2022, month-on-month

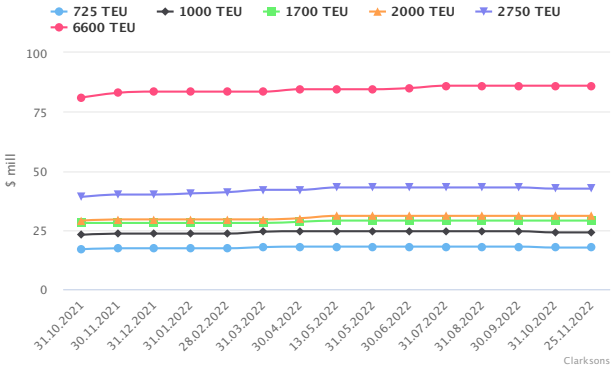
CONTAINER



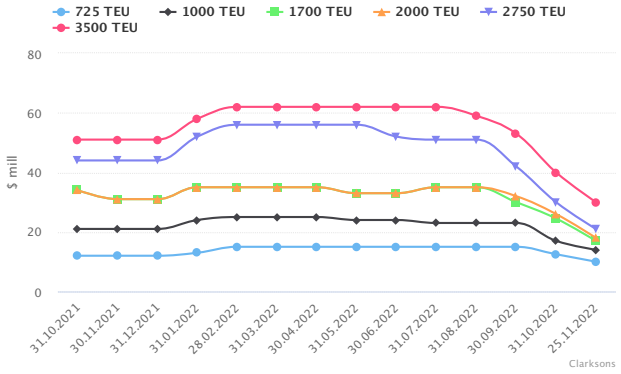
Container Timecharter Rates



Container – Newbuilding Prices



Container Secondhand Prices



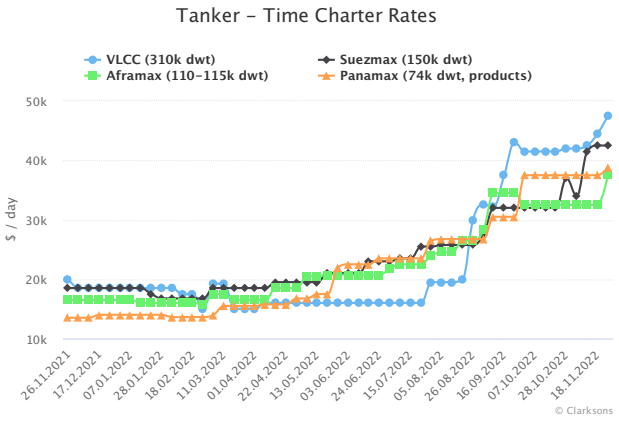
CONTAINERSHIPS FIXTURES (PERIOD)

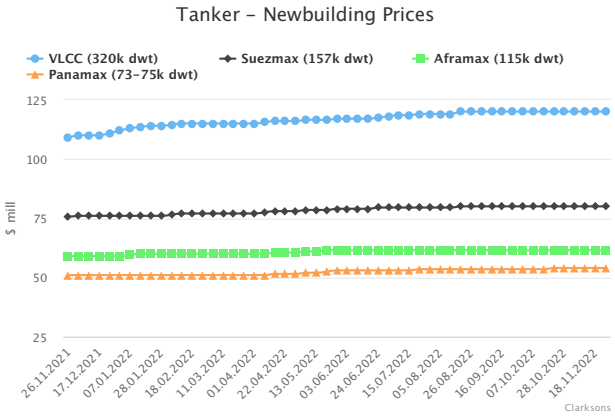
VESSEL	YEAR	TEU	REEFER	DESIGN	GEAR	PERIOD	REGION	CHARTERER	$/D
POST-PANAMAX									
no fixtures reported									
PANAMAX | WIDE BEAM									
Api Bhum	2004	4,992	554	Hanjin 4900	N	5-7 m	Far East	Sealead	25,000
AS Emma	2010	4,256	698	Jiangsu 4250	N	6-8 m	Far East	Sea Lead	31,000
Spirit Of Lisbon	2010	4,250	698	Jiangsu 4250	N	4-6 m	Far East	CMA CGM	23,000
SUB-PANAMAX									
AS California	2008	2,824	586	Hyundai 2800	N	2-4 w	Far East	Sinotrans	22,000
Northern Volition	2005	2,742	400	Aker CS 2700	N	35-45 d	Far East	Vasi	23,000
HANDY / FEEDER									
Pomerenia Sky	2007	2,546	616	Jiangsu 2500	N	15-18 m	MED	GWF	20,000
Monemvasia	1998	2,472	320	MTW 250	Y	5-7 m	MED	CMA CGM	17,500
Mindoro	2022	1,800	258	Huanghai 1800	N	11-18 m	Far East	Hapag-Lloyd	14,500
Hansa Lanka	2008	1,706	300	Aker 1700	N	4-5 m	Far East	Ocenic Star Line	18,000
Adelina D	2006	1,578	250	RichMax 1550	N	9-11 m	MED	CMA CGM	15,000
Annaba	2006	1,578	135	Jiangsu 1500	N	5-7 m	Europe	Maersk	14,500
AS Rafaela	2007	1,440	174	Hegemann 1400	N	4-6 m	Far East	SITC	14,500
Heinrich Ehler	2008	1,425	300	Sietas 178	N	5-7 m	Europe	CMA CGM	14,500
SC Parma	2003	1,209	358	Jiangsu 1200	Y	4-6 m	MED	Sea Express	15,650
Contship Win	2008	1,118	220	CV 1100	N	3-6 m	Far East	CMA CGM	15,000
Consignia	2022	1,091	200	Tsuneishi 1100	N	4-6 m	Far East	Panocean	11,850
Aries J	2011	1,036	400	MTW 2500	N	4-6 m	MED	Bahari	15,000
Wiebke Schepers	2009	1,011	200	Sainty 1000	N	1-2 m	Far East	CMA CGM	12,000

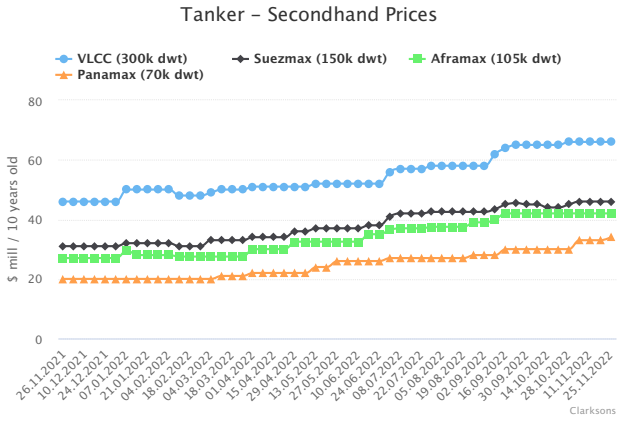
y = years / m = months / d = days

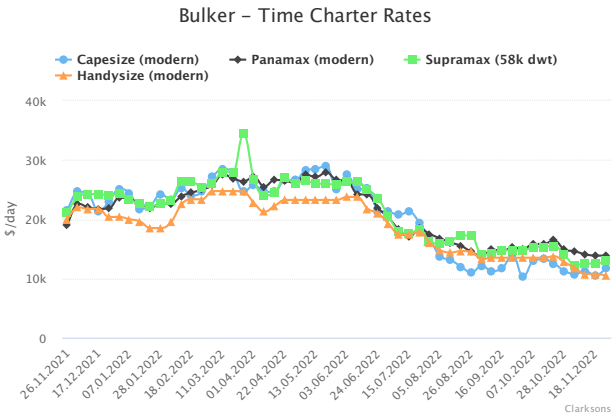
TANKER





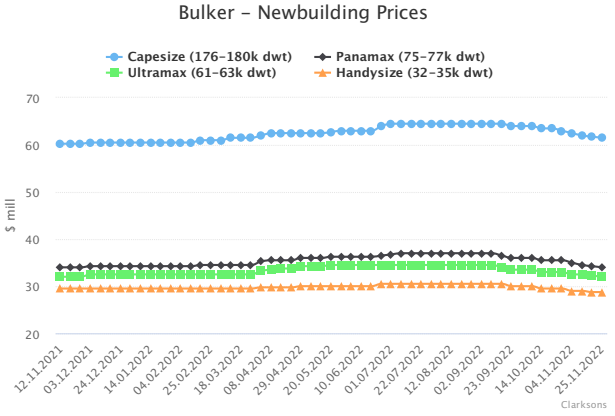


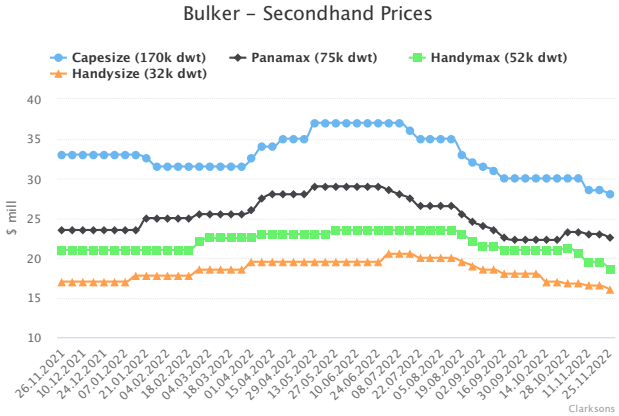




BULKER









Kriegsversicherern droht Flut von Totalschäden

Mehr als 60 Schiffe stecken noch im Kriegsgebiet in der Ukraine fest. Die betroffenen Reedereien dürften bald auf Schadenersatz pochen. *Von Michael Hollmann*

Abstract: Rush of claims in prospect over ships trapped in Ukraine

Marine insurance faces a spate of »total loss« claims next February for trapped ships, one year after the closure of Ukrainanian ports. Experts estimate a volume of up to 1 bill. $ which would be a large-scale event and likely be enough to plunge the market into a loss. Also, there is major controversy brewing over whether insurers were entitled to terminate cover and demand extra premium for reinstatement.

Angesichts der inzwischen wieder laufenden Getreideverschiffungen aus der Ukraine heraus könnte man den Eindruck gewinnen, der Seeverkehr funktioniere selbst im Kriegsgebiet halbwegs normal. Doch weit gefehlt: Nach wie vor liegen Dutzende Seeschiffe in ukrainischen Häfen und kommen nicht raus. Die Anzahl beziffert die Internationale Schifffahrtskammer (ICS) auf 64, davon fahren 62 unter ausländischer Flagge. Seit dem 25. Februar – dem Tag nach der Invasion – ist der Schiffsverkehr ausgesetzt.

Sollte es in den kommenden drei Monaten keine Lösung geben, droht den Kriegsversicherern in der Schifffahrt eine Welle von schweren Schäden. Das Gesamtrisiko beziffern Experten der Association of Average Adjusters – dem internationalen Berufsverband der Dispacheure – auf bis zu 1 Mrd. $. Auf diese Summe könnten sich die Werte aller eingeschlossenen Schiffe addieren und somit auch die Schadenersatzforderungen der betroffenen Eigner.

Denn ein Großteil von ihnen dürfte zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Sperre eine Kriegsrisikodeckung gehabt haben. Darin für gewöhnlich enthalten: eine sogenannte »Blocking & Trapping«-Klausel. Die besagt, dass Reedereien die betreffenden Schiffe als konstruktiven Totalverlust deklarieren können, wenn seit Verlust der Verfügungsgewalt eine Frist von zwölf Monaten verstrichen ist. Der Stichtag dafür wäre der 24. Februar 2023.

Die Voraussetzungen für Schadenersatz sahen Experten auf einer gemeinsamen Veranstaltung der Association of Average Adjusters und der International Underwriting Association (IUA) Anfang November in London grundsätzlich erfüllt. Insofern könne man im Februar potenziell von »einer hohen Anzahl von Meldungen von Totalschäden zum gleichen Zeitpunkt« ausgehen, stellte der Fachanwalt Jonathan Bruce von der Kanzlei HFW fest.

Das Schadenpotenzial hat für die Assekuranz eine erhebliche Dimension, wenn man bedenkt, dass sich die gesamten Prämieneinnahmen für Seekasko weltweit auf nicht mehr als 7,8 Mrd. $ belaufen. Möglicherweise verzichten einige Reedereien aber zunächst auf einen »Claim«, mutmaßte Bruce. Grund: Der Marktwert einiger betroffenen Schiffe sei im Zuge des Booms am An- und Verkaufsmarkt inzwischen weit über den Versicherungswert (Taxe) gestiegen. In solchen Fällen liege es nahe, dass die Eigner noch nach Wegen suchten, die Schiffe freizubekommen oder sie zu verkaufen, statt sich mit einem vergleichsweise geringen Schadenersatz zu begnügen.

Streitigkeiten zwischen Versicherern und Reedereien erwartet Bruce vor allem bei Schadenfällen innerhalb der Zwölf-Monats-Frist zum Beispiel, wenn ein Schiff in diesem Zeitraum von einer Rakete getroffen wird.



© QTerminals Olvia

Vor dem Hintergrund, dass alle Kriegsdeckungen nach dem Angriff Russlands gekündigt wurden und nur die wenigsten Reedereien die unverhältnismäßig hohen Kosten für eine Erneuerung der Policen auf sich genommen haben, dürften die Versicherer argumentieren, dass die Kriegsdeckung damit erloschen sei. Bruce bezweifelt dies jedoch genauso wie der Dispacheur und Vizevorsitzende der Association of Average Adjusters, Burkhard Fischer von Albatross Adjusters in Limassol. »Aus meiner Sicht ist es zumindest problematisch, dass Versicherer überhaupt Zusatzprämien verlangen für Schiffe, die seit 24. Februar in ukrainischen Häfen festliegen.« Fischer begründet dies damit, dass für die betroffenen Schiffe längst ein versicherter Schadenfall unter Kriegsrisiko (»Detainment«) eingetreten sei und es für sie gar keine Alternative gebe. Da wäre es logisch, die Zwölfmonatsfrist der »Blocking & Trapping«-Klausel abzuwarten – gegen Zahlung der regulären, ursprünglich vereinbarten Kriegsprämie, versteht sich, bevor eine Kündigung wirksam wird.

Fischer zieht hier einen Vergleich zur »Continuation Clause«, die besagt, dass Schiffe weiter als versichert gelten, auch wenn sie vermisst sind. In Anlehnung daran schlägt er einen Zusatz für Kriegsversicherungspolicen vor, wonach festliegende Schiffe so lange weiter versichert sind, bis sie wieder losfahren dürfen oder unter der Police als Totalverlust deklariert werden. ■



Havariechronik

	Datum	Ereignis	Ort	Schiff	Type	dwt	Flagge	Haftpflicht	Reise
1	24.10.	Explosion/Brand	nahe Riauinseln	Young Yong	Rohöltanker	306.344	Dschibuti	k.A.	ex Venezuela
2	26.10.	Auf Grund/Bergung	Ostküste Islands	EF Ava	Containerschiff	8.168	Portugal	Steamship Mutual	UK | Island
3	01.11.	Untergang/12 Vermisste	nahe Taichung	Xing Shun No. 1	Zementfrachter	9.999	Panama	k.A.	Hong Gai | Taichung
4	03.11.	Untergang	Sai Ri Sawi, Thailand	Suntudsamut 4	Containerschiff	2.890	k.A.	k.A.	k.A.
5	15.11.	Drohnenangriff	Küste Omans/Al Hadd	Pacific Zircon	Produktentanker	49.995	Liberia	London P&I Club	ex Kuwait
6	23.11.	Maschinenausfall	Lizard Point	Largo Sea	Chemikalientanker	49.990	Liberia	Gard	k.A.

Den kompletten Überblick zu allen aktuellen Havarien gibt es unter www.hansa-online.de/havarien

VERSICHERER NENNEN BEITRAGSZIELE

P&I Renewals: Trend geht zu Steigerungen von 10 %

Wie erwartet kündigen immer mehr P&I Clubs für nächstes Jahr erneut deutliche Beitragsanhebungen an. Auch diejenigen, die keine Pauschalerhöhung (General Increase) festgelegt haben, geben unmissverständlich zu verstehen, dass sich die Deckungen verteuern werden.

Zehn der 13 Clubs der International Group haben ihre Ziele für die anstehenden Renewals bereits kundgetan. Sechs von ihnen streben Prämienanhebungen von mindestens 10 % an: American Club, Britannia, Skuld, Standard, UK Club und West of England. Der Steamship Mutual verlangt 7,5 %, Marktführer Gard will um 5 bis 7 % erhöhen. Noch offen ist, ob London P&I, North P&I, Swedish Club und Japan Club mit einem General Increase in die Verhandlungen ziehen.

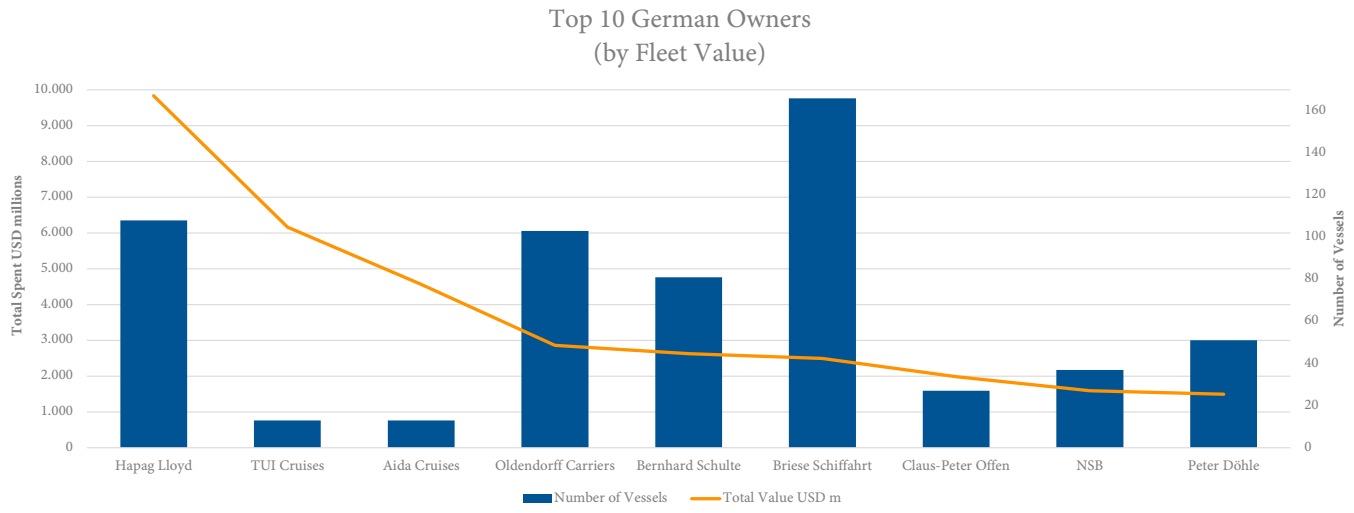
Die Franchisen (Selbstbehalte) sollen bei einigen Clubs ebenfalls deutlich erhöht werden – grundsätzlich oder in Teilen um 10 %. Für die separate Rechtschutzversicherung (FD&D) verlangen die Clubs sogar bis zu 15 % mehr Prämie, so etwa West of England und Britannia.

Ein wesentlicher Treiber für weitere Prämienerhöhungen sind umfangreiche Wertberichtigungen auf die Kapitalanlagen der P&I Clubs infolge der Börsen- und Finanzmarktturbulenzen. Hingegen deuten sich im technischen Bereich klare Verbesserungen an, auch dank einer gesunkenen Zahl von Großschäden. *mph*

*+++ **Telegramm** +++ **Telegramm** +++ **Telegramm** +++ **Telegramm** +++ **Telegramm** +++ **Telegramm** +++ **Telegramm** +++*
***Seeplatz Bremen:** Aon strebt in Deutschland größeren Marktanteil in Transportversicherung an. Neue Niederlassung in Bremen soll Ende Q1/2023 Betrieb aufnehmen +++ **American Club fordert Nachschuss:** Mitglieder des US-P&I Clubs müssen für 2021 Zusatzbeitrag von 30 % der Jahresprämie zahlen. Release Call für 2021 auf 30 % hochgesetzt +++ **Deckung für Betriebsausfall verteuert sich:** Beiträge für Strike & Delay (ehemals »Strike Club«) beim Standard Club sollen angesichts steigender Unsicherheiten und geopolitischer Konflikte um 7,5 % steigen +++ **IUMI bittet nach Edinburgh:** 2023er Konferenz vom 17. bis 20.09. in der schottischen Hauptstadt. Programm soll im März vorgestellt werden +++*
*LEUTE, LEUTE… +++ **International Group of P&I Clubs:** Andrew Cutler (CEO Britannia) löst Paul Jennings als Chairman ab +++ **P.L. Ferrari:** Stefano Calza ab 1. Januar neuer Lead Manager Versicherung in Genua. Amtsinhaber Paul Burdett geht in Ruhestand +++ **Marine Assekuranz:** Michaela Lohmann (Ex-Regent Marine) neu im Underwriting-Team +++ **Thomas Miller Investment:** David Smith übernimmt Nachfolge von Hugh Titcomb als CEO +++ **Berkshire Hathaway Specialty Insurance:** Pedro Mairos (Ex-Head of Marine UK) zum SVP Global Underwriting Officer Marine aufgestiegen*

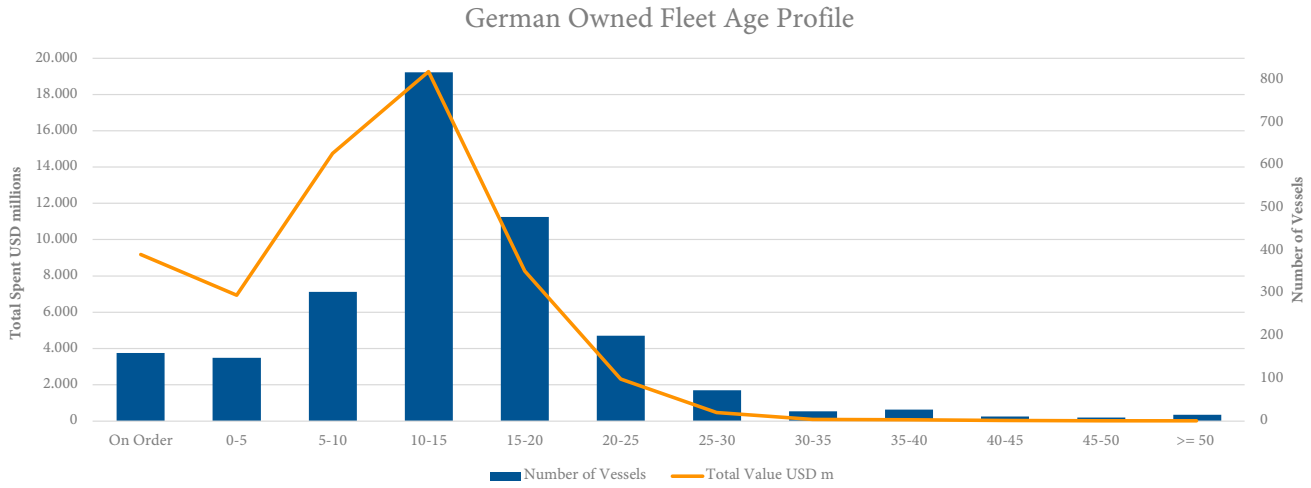
Spotlight on the German fleet

What values are hidden in the German merchant fleet? Who is active on the newbuild or secondhand market? Together with VesselsValue, we take a look at the local industry

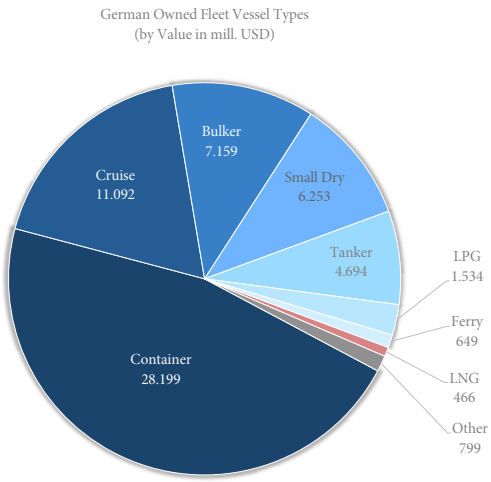


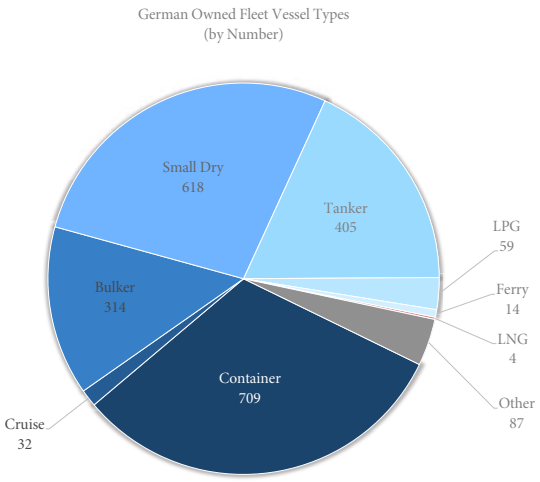






in cooperation with VesselsValue.com





HOYER

Dein Partner für Bunker-Service

Betriebs- und Schmierstoffe für den sicheren Betrieb Deiner Flotte.

Infos unter:

Tel. +49 40 53798470
hoyer-marine.de

Deutsche Flagge will näher an die Reeder

Christian Bubenzer kümmert sich bei der BG Verkehr um »Schwarz Rot Gold« am Heck. Im HANSA-Interview spricht er über »Luft nach oben«, Kundennähe, den vermeintlichen Preisnachteil, Seeleute, Auswirkungen ausländischer Schiffsfinanzierung und Pläne



© BG Verkehr/ Marco Grundt

Wie viele deutsche Seeleute sind derzeit auf den Weltmeeren unterwegs?
Christian Bubenzer: Insgesamt sind es aktuell rund 5.000 Seeleute. Wir haben aber lediglich Daten über versicherte deutsche Seeleute. Das sind diejenigen auf Schiffen unter deutscher Flagge sowie einige »Ausstrahlungsversicherte«, also solche, die in Deutschland leben und auf Schiffen unter ausländischer Flagge fahren. Keine Daten haben wir allerdings darüber, wie viele deutsche Seeleute insgesamt unter anderen Flaggen fahren, die entsprechend nicht sozialversichert sind. Das ist eine Blackbox.

Wie ist der Trend bei der Anzahl deutscher Seeleute?
Bubenzer: Die Effekte der Corona-Pandemie – lange Zeiten an Bord, wenig Landgang – haben den Job nicht attraktiver gemacht. Die Zahl bricht Gott sei Dank nicht ein, aber es gibt schon leichte Rückgänge. Wir hoffen, dass es sich stabilisiert. Letztendlich ist die deutsche Flagge für die Reedereien sehr gut geeignet, die auf deutsche und europäische Seeleute setzen und die eigene Leute ausbilden wollen, die dann länger im Unternehmen bleiben.

EU-Seeleute sind rechtlich gleichgestellt, dennoch setzen einige Reeder auf beispielsweise osteuropäische Seeleute, da sie vermeintlich günstiger sind …
Bubenzer: Genau das ist inzwischen nicht mehr der Fall, das war vielleicht früher so. Aber durch die ganzen Förderinstrumente, die es inzwischen in Deutschland gibt, gibt es keine nennenswerten Mehrkosten mehr. Ein gewisser Unterschied besteht noch, wenn man mit

Abstract: The German flag wants to get closer to shipowners

Christian Bubenzer looks after »Black Red Gold« on the stern at BG Verkehr. In an HANSA interview, he talks about the difference between public and commercial ship registers, »room for improvement«, customer proximity, the supposed price disadvantage, seafarers, the effects of foreign ship financing, and digitization.

Deutsche Handelsflotte – deutsche Flagge		
	November 22	Dezember 21
	276	275
darunter u.a.		
Containerschiffe	75	74
MPP/Stückgut/Spezial	66	65
Fähren	24	24
Mineralöltanker	17	17
Gastanker	3	3
Chemikalientanker	2	2
Bulker	1	1



© BG Verkehr

Nicht-EU-Seeleuten vor allem auf befristete Verträge setzt. Innerhalb der EU gibt es keine großen Unterschiede mehr. Außerdem haben sich mit der MLC die Arbeitsbedingungen angeglichen.

Und wie ist der Trend bei der Flotte unter deutscher Flagge?
Bubenzer: Ich würde es mit »Seitwärtsbewegung« und »stabil« beschreiben, ohne große Ausschläge nach oben oder unten. Die Containerschifffahrt ist nach wie vor das stärkste Segment.

Welches Segment folgt dann?
Bubenzer: Es gibt einige Mehrzweckschiffe unter deutscher Flagge. Reeder im Transport von Projektladung setzen bisweilen auf deutsche Seeleute, weil es einigen Ingenieur-Knowhows bedarf, um die Beladung vorzubereiten und vor allem an Bord umzusetzen. Ich kenne Reedereien, die sagen, da rechnet sich die deutsche Flagge. Andere sagen, die Offhire-Zeiten von Schiffen mit deutschen Seeleute seien geringer. Letztlich ist aber auch sehr wichtig, wie das Controlling der Reederei die Kosten berechnet und wie das Schiff finanziert ist. Bei einer ausländischen Schiffsfinanzierung ist es eher fraglich, ob auf die deutsche Flagge gesetzt wird. Man muss bei dieser Debatte immer im Hinterkopf haben: Wer entscheidet eigentlich über die Flagge? Ist es wirklich die Reederei?

Hören Sie das von Reedern?
Bubenzer: Ja, das ist vielleicht auch ein Nachteil im Gegensatz zu anderen Flag-

125 YEARS YOUNG

Merry Christmas &
Happy New Year



Looking back at a wonderful 125th celebration year, we are grateful to all who joined in and contributed to making our celebrations a success both in Hamburg, Oslo and around the world.

With 2023 approaching, we wish all those serving onboard, members, clients, brokers and friends a peaceful Christmas and prosperous New Year.

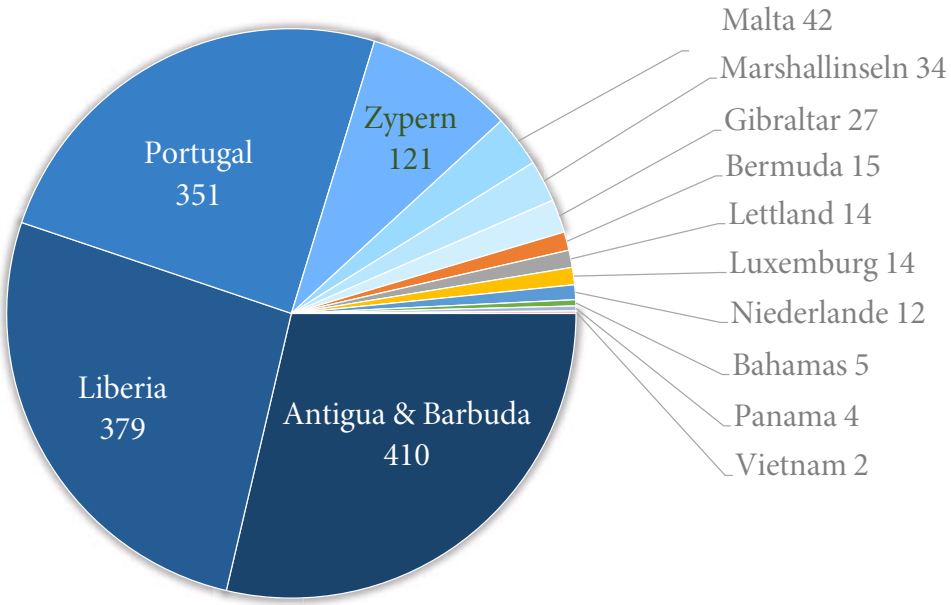
Your Skuld Hamburg Team.

Rest assured.

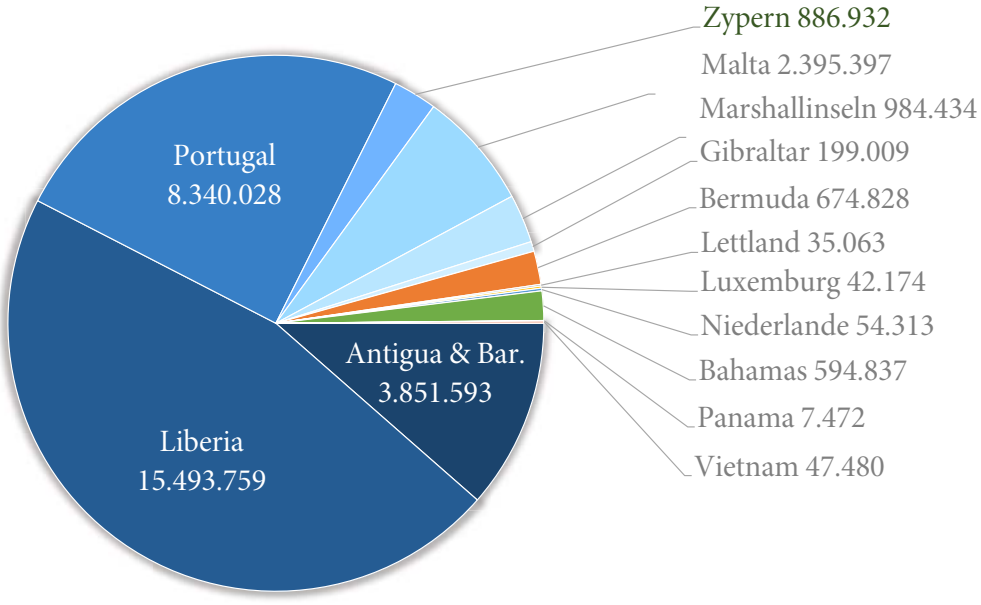
SKULD

Deutsche Handelsflotte – ausgeflaggt		
	Schiffe	BRZ
Nov 22	1430	33607000
Dez 21	1492	34622000

Anzahl deutscher Schiffe
unter ausländischer Flagge



BRZ deutscher Schiffe
unter ausländischer Flagge



gen: Wir haben wenig Kontakte in die Schiffsfinanzierung. Wir sind auch nicht renditeorientiert, das unterscheidet uns von den meisten anderen Flaggen, die zum Teil sehr gut in der Finanzierungsbranche vernetzt sind.

Auch wenn die Kosten aus Ihrer Sicht nicht mehr ausschlaggebend sind: Das Image der deutschen Flagge ist nicht das Beste …

Bubenzer: Das ist ein wichtiger Punkt. Neben den vermeintlichen Mehrkosten ist der Vorwurf, wir seien umständlicher. Aber es gibt ja Reeder, die die deutsche Flagge fahren. Wenn wir so umständlich wären, würden die uns den Rücken kehren, das tun sie aber nicht. Ich stelle immer wieder fest, das Reeder eine positive Entwicklung bei uns feststellen, wenn sie die deutsche Flagge testen.

Was hat sich denn getan?

Bubenzer: Die deutsche Flagge ist in den letzten Jahren deutlich kundenorientierter geworden. Da sind viele alte Zöpfe abgeschnitten worden. Wir wissen, wir stehen im Markt und müssen mehr machen. Es wird nicht mehr so sein wie in den 70er- oder 80er-Jahren, als die deutsche Handelsflotte praktisch nur aus deutscher Flagge bestand – der Zug ist abgefahren. Wir wollen aber nicht, dass es immer weiter runter geht, sondern einen qualitativ hochwertigen Kernbestand halten, mit einem Fokus auf Nachhaltigkeit. Das ist auch ein wichtiges Thema für uns, und zwar nicht nur im Sinne des Umweltschutzes – da sind andere Flaggen auch sehr aktiv – sondern auch im Sinne der Seeleute: Ich finde, da hat die deutsche Flagge wirklich Stärken – Stichwort Sozialversicherung. Allein die Unfallversicherung ist eine enorme Absicherung, die eine private P&I-Versicherung nie bieten könnte. Auch bei der medizinischen Ausstattung haben wir einen Top-Standard, der sich sehen lassen kann. Wenn ich weiß, ich habe die Leute sozial abgesichert, bekomme aber die Mehrkosten komplett wieder, dann ist das doch an sich ein super Benefit.

Diese Punkte erhöhen aber natürlich auf die Kosten, werden Reeder sagen …

Bubenzer: Ist es wirklich so viel mehr? Bei der Sozialversicherung ist es so, ja, aber ein Reeder bekommt alles zurückerstattet, was er an Sozialversicherungsabgaben hat. Und die Lohnsteuer muss

© BG Verkehr / HANSA

PRINT + WEB + APP

ALLES AUS EINER HAND

MIT HANSA +

24 €

Monat

HANSA





Einfach die HANSA-App holen
oder direkt HANSA+ abonnieren
www.hansa-online.de/abo

er gar nicht erst zahlen, dafür gibt es den hundertprozentigen Lohnsteuereinbehalt. Zusätzlich gibt es eine Förderung für Ausbildungsplätze und eine Förderung von der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, wenn sie junge Offiziere ihre Patente ausfahren lassen. Ich frage dann gerne: Wo ist die deutsche Flagge noch teurer als andere EU-Flaggen?

Trotzdem leidet die deutsche Flagge unter ihrem Ruf, wird nicht selten angeführt als ein Paradebeispiel für die umständliche deutsche Behördenlandschaft. Gibt es etwas, was Sie verbessern wollen?
Bubenzer: Ja, da gibt es einige Punkte. Letztlich geht es immer um einen Top-Service und engen Kundenkontakt. Andere Flaggen machen mehr Besuche vor Ort. Das machen wir zu wenig und sind nicht nah genug am Kunden. Da ist ehrlicherweise noch Luft nach oben. Die finanzielle Förderung für die deutsche Flagge ist super.

Was können Sie in puncto Digitalisierung noch machen?
Bubenzer: Mir schwebt ein Kundenportal vor, bei dem ein Reeder alle möglichen Dinge an einer zentralen Stelle erledigen kann – ähnlich wie es bei einigen Klassen ist. Wir sind digital wirklich nicht schlecht aufgestellt, aber wir müssen zu einem Portal kommen, wo ein Reeder 24/7 sich über Besichtigungen, Zeugnisse etc. informieren und arbeiten kann.



Reeder fordern immer wieder auch Chancengleichheit, wenn sie deutscher Flagge fahren. Es geht letztlich vor allem um die Kosten …
Bubenzer: Ich kenne die Berechnungen der Unternehmen nicht, aber wenn die Kosten tatsächlich so hoch wären, wieso fahren dann Reedereien wie Hapag-Lloyd, Rörd Braren oder Rambow unter deutscher Flagge?

Gegner dieser Meinung würden sagen: Weil sie die Mehrkosten über eine Quersubventionierung auffangen …
Bubenzer: Ist das wirklich so? Große Reeder können das vielleicht, aber viele kleine können das eher nicht. Ich möchte mich an dieser Stelle bei unseren vielen bestehenden Kunden bedanken, die deutsche Flagge fahren und uns die Treue halten. Das sind nicht nur große Unternehmen, sondern auch viele kleinere.

85–90 % der international fahrenden deutschen Schiffe sind ausgeflaggt. Wo soll es hingehen?
Bubenzer: An der deutschen Flagge hängt sehr stark auch die Ausbildung deutscher Seeleute. Man könnte zwar unter EU-Flagge genauso ausbilden, aber das passiert zu wenig. Wenn keine deutschen Seeleute nachkommen, dann haben wir keine Besichtiger mehr für Flaggenstaat- und Hafenstaatkontrollen. Dann haben die Lotsen Nachwuchs-Probleme, die Wasserschutzpolizei, die Verkehrszentralen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, der Zoll und und und... Auch Reedereiinspektoren werden Mangelware. Und dann reden wir irgendwann nicht mehr nur über die deutsche Flagge, sondern über den gesamten Schifffahrtsstandort.

Andere Flaggen leisten auch gute Arbeit, die Zeit der oft und hart (und nicht selten überzogen) als »Billigflaggen kritisierten Register, ist von einigen Ausnahmen abgesehen vorbei, oder?
Bubenzer: Zumindest die deutschen Reeder nutzen keine Billigflaggen. Die kommerziellen Flaggen haben andere Strukturen, lagern viele Services aus. Wir wollen eine Kernkompetenz auch in der Verwaltung behalten. Ich finde das ist eine unserer großen Stärken. Auch wir lagern zum Teil aus, Schiffsbesichtigungen im Ausland macht bei uns zum Beispiel auch die Klasse. Aber wir haben ehemalige Seeleute in der Verwaltung, die gewisse Dinge besser beurteilen können, etwa in nautisch-technischen Fragen. Wir führen auch Hafenstaatkontrollen durch, kennen also auch die andere Seite. Ein weiterer Vorteil ist aus meiner Sicht das Netz von 220 deutschen Botschaften und Konsulaten im Ausland. Ich sage mal so: »Gut Wetter« kann jede Flagge. Aber wenn Sie kritische Situationen haben, beispielsweise deutsche Schiffe oder Seeleute aus bestimmten Gebieten herausbekommen müssen, ist es schon hilfreich, wenn Sie vor Ort eine diplomatische Vertretung haben. Das ist aber nicht bei allen Flaggen der Fall.

Interview: Michael Meyer

Gern hätten wir in diesem Beitrag auch weitere Informationen und Einblicke zur Konstellation eines öffentlich-rechtlichen Schiffsregisters, »Hausaufgaben« für die Politik aus Sicht der Schifffahrt sowie zum Thema Schiffe als »kritische Infrastruktur« veröffentlicht. Leider hat das Bundesverkehrsministerium als zuständige übergeordnete Behörde die entsprechenden Antworten nicht freigegeben.

kpi ocean connect



connecting

the future of marine energy

Hamburg
+49 40 822 106 292
+49 40 822 106 291
hamburg@kpiocean.com

Deutsche Reeder zeichnen Bauverträge

Hohe Raten, aber auch hohe Neubau-Preise – wann ist der richtige Zeitpunkt? Der jüngste Boom auf einigen Schifffahrtsmärkten hat 2022 viele Schiffseigner dazu bewegt, Neubauten zu ordern – auch hierzulande wurden einige Reeder aktiv. Ein chronologischer Überblick

MPC Capital
Im Januar gab MPC Capital bekannt, eine Werft für zuvor angekündigte Containerschiffe gefunden zu haben. Hanjin baut die vier 5.500-TEU-Einheiten und liefert den ersten Neubau bereits im zweiten Quartal 2023. Im Vergleich zu herkömmlichen Schiffen gleicher Größe soll der Bunkerverbrauch bei den DNV-klassifizierten Neubauten um 40 % geringer ausfallen. Denn die Dual-Fuel-Antriebsanlage wird für die spätere Verwendung von »grünem« Methanol ausgelegt. Früheren Angaben zufolge hat MPC neben den vier Bestellungen weitere zwei Optionen vereinbart.

Briese | BBC
Kurz nach der Indienststellung der »BBC Ukraine« hat die Leeraner Schifffahrtsgruppe Briese zwei weitere Neubauten in Auftrag gegeben. Bei der chinesischen Werft Taizhou Sanfu wurden zwei MPP-Frachter vom Typ F500 bestellt. Dabei handelt es sich um Schwestern der jüngst abgelieferten »BBC Ukraine«, ein 147 m langer und 22,8 m breiter 12.435-Tonner mit zwei jeweils maximal 250 t hebenden Kranen – die wiederum eine leicht weiterentwickelte Variante der »BBC St. Petersburg« ist, die 2020 für den MPP-Carrier BBC Chartering aus dem Hause Briese abgeliefert worden war. Die beiden jetzt kontrahierten Neubauten sollen in den Jahren 2023 und 2024 fertiggestellt werden.

Oldendorff Carriers
Die Lübecker Reederei Oldendorff Carriers baut das Orderbuch aus. Jiangsu New Hantong in China soll weitere fünf Kamsarmax-Bulker für die deutschen Marktführer im Bulker-Markt liefern. Insgesamt erhöht sich die Zahl der bei Jiangsu bestellen Neubauten jetzt auf zehn, nachdem Oldendorff fünf Optionen gezogen hat, die bei dem ursprünglichen Auftrag im Oktober 2021 vereinbart worden waren. Diese Kamsarmax-Frachter verfügen über eine Tragfähigkeit von 82.000 tdw und sollen 2023 abgeliefert werden. Die Kosten liegen dem Vernehmen nach bei mehr als 30 Mio. $ pro Schiff. Oldendorff hat sich bei diesem Auftrag nach Makler-Informationen für einen konventionellen Antrieb entschieden. Das neue SDARI-82-Design verfügt den Angaben zufolge ber über eine optimierte Rumpfform. Das Neubauprogramm von Oldendorff umfasst, einschließlich der jetzt gezogenen Optionen, insgesamt 14 Schiffe mit Kapazitäten von 61.000 tdw bis 182.000 tdw, die auf Werften in China und Japan zur Ablieferung 2022 und 2023 gebaut werden. Darunter sind die zehn Kamsarmax-Frachter bei Hantong, zwei Newcastlemax-Einheiten bei Namura und zwei Ultramax-Bulker von DACKS.

Asiatic Lloyd | Bunnemann
Erst zwei, dann vier, jetzt sechs: Die von Friedrich und Nicolaus Bunnemann geführte Reederei Asiatic Lloyd hat zwei weitere Schiffe mit 7.100 TEU bestellt. »Wir sehen Schiffe dieser Größe als Nachfolger der klassischen Panamax-Einheiten als die künftigen ›Arbeitspferde‹ in diversen regionalen wie auch in den Nord-Süd-Verkehren«, hatte Nicolaus Bunnemann schon bei einer vorherigen Bestellung erklärt. Bei dem Design wird den Angaben zufolge besonderes Augenmerk auf Effizienz und den Einsatz von alternativen Kraftstoffen gelegt worden. Bei einer Länge von

Abstract: German owners ink newbuulding contracts

High rates, but also high newbuilding prices – when is the right time? The recent boom in some shipping markets has prompted many shipowners to order newbuildings in 2022 – as well in Germany – including Briese, Bunnemann, Gerdes, MPC, Vogemann and United Heavy Lift and others. An overview





© SAL Heavy Lift

SAL aus der Bremer Gruppe Harren & Partner setzt auf eine Serie von modernen Heavyliftern mit 14.600 tdw und zwei 800-t-Kranen

255 m und einer Breite von 42,8 m sollen die neuen Frachter die Klassenbezeichnung »Ammonia Fuel Ready« erhalten. Das kompakte Eco-Design könne zudem etwa 70 % mehr Ladung (homogen) befördern als die heutige Generation ähnlich großer Schiffe.

H. Vogemann

Die Hamburger Reederei H. Vogemann erweitert offenbar ihr Auftragsbuch. In China sollen vier Handy-Bulker gefertigt werden. Die Reederei hat Maklerangaben zufolge mit Jiangsu Dajin Heavy Industry einen Vertrag über ein Quartett von vier 40.000-Tonnern unterzeichnet, die 2023/2024 abgeliefert werden. Dem Vernehmen nach kosten die Schiffe jeweils gut 29 Mio. $. Das Orderbuch des Hamburger Unternehmens würde damit auf zwölf Einheiten anwachsen. Zwei weitere Handysize-Bulker sind bei Yangzijiang Shipbuilding sowie sechs bei der Yangfan Group im Bau. Zuletzt hatte Vogemann zudem vier Kamsarmax-Einheiten (82.000 tdw) bei Jiangsu Hantong in China geordert. Sie sollen jeweils 136 Mio. $ kosten. Die Ablieferung der Schiffe ist für 2023 geplant.

Blue Fin Shipping | Hinsch

Der deutsche Schiffseigner Blue Fin Shipping baut nach guten Erfahrungen mit zwei Neubauten die Flotte mit vier weiteren Kombi-Frachtern von Damen aus. Es handelt sich bei den Mehrzweck-Frachtern um typische Einheiten für den Einsatz im europäischen Kurzstreckenverkehr, die verschieden Ladungen einschließlich Containern transportieren können. Das Schifffahrtsunternehmen, hinter dem unter anderem die Reederei Hinsch steht, hat nun vier Schiffe des Typs CF 3850 im Zulauf. Mit den Neubauten will Blue Fin Shipping den Angaben zufolge neue Maßstäbe für wirtschaftliche und ökologische Fahrten im Kurzstreckenverkehr setzen. Mit der modifizierten Variante des meistverkauften Frachtermodells (80 Schiffe) sollen laut der niederländischen Schiffbaugruppe Damen die Emissionen noch einmal gesenkt werden. Dies sei durch die Optimierung der Rumpflinien und den Einsatz neuer, energiesparender Technologien an Bord erreicht. Während die Abmessungen (knapp 90 m lang) und die Tragfähigkeit (3.800 tdw) des neuen CF 3850 denen

Kontor17
shipmanagement

» full transparency
» low operational costs
» no hidden fees
» minimum operational downtime
» custom-made solution for each single vessel
» highly integrated IT and reporting system

CONTACT
Kontor 17 MPM GmbH, Marc Elsholz,
m.elsholz@kontor17-ship.com, +491703707061



© Blue Fin Shipping

Der deutsche Schiffseigner Blue Fin, hinter dem unter anderem die Reederei Hinsch steht, hat vier weitere Schiffe vom Typ Combi Freighter 3850 bestellt



© Elbe-Ems

Elbe-Ems, eine Kooperation von Uniatlantico und Held Shipping, bekommt ebenfalls einen Neubau dieses Typs aus den Niederlanden

seines Vorgängers ähneln, sei die installierte Hauptmotorleistung von 1.520 kW auf 1.104 kW gesenkt worden.

United Heavy Lift

Die Hamburger MPP-Reederei United Heavy Lift (UHL) hat zwei weitere Eco-Lifter-Neubauten bestellt, die 2023 und 2024 abgeliefert werden sollen. Bestellt wurden die Schiffe bei der CSSC-Werft im chinesischen Hudong. Im Zuge der Flottenmodernisierung werden alle Schiffe des älteren Typs UHL 800 P außer Dienst gestellt und ersetzt. Zwischen 2019 und 2022 hatte UHL siebzehn F900-Eco-Lifter-Neubauten übernommen. »Der CO_2-Fußabdruck der F900-Klasse ist 30–50 % geringer als der der bestehenden Schwergutflotte auf dem Markt«, erklärte Lars Bonnesen, Geschäftsführer von UHL.

Elbe-Ems | Uniatlantico | Held

Die Reederei Elbe-Ems hat einen zweiten Combi Freighter 3850 bei Damen Shipyards bestellt. Ein erster Neubau, die »Sophie«, ist bereits seit September letzten Jahres in europäischen Gewässern im Einsatz. Das zweite Schiff »Jan Laurenz« soll vor Jahresfrist abgeliefert werden. Bei der Reederei Elbe-Ems handelt es sich um eine Kooperation von Uniatlantico und Held Shipping. Das neue Schiff soll über das gleiche verbesserte Rumpfdesign und die gleiche Maschinenraumkonfiguration wie die »Sophie« verfügen. Es wird bei der zur Damen-Gruppe gehörenden Yichang Shipyard gebaut.

Asiatic Lloyd | Atlantic Lloyd | Bunnemann

Die Reeder-Familie Bunnemann baut ihre diversifizierte Flotte mit Tanker-Neubauten weiter aus. Zwei MR-Einheiten wurden auf zwei verschiedenen Werften bestellt. Die von Nicolaus und Friedrich Bunnemann geführte Reederei-Gruppe mit Sitz in Hamburg (Atlantic Lloyd) und Singapur (Asiatic Lloyd) hatte zuvor bereits bei Hyundai Vietnam Shipbuilding zwei Produktentanker (50.000 tdw) bestellt sowie zwei Optionen vereinbart. Die Dual-Fuel-Einheiten können mit LNG oder später mit Ammoniak oder Methanol fahren. Wert des Auftrags: 156 Mio. $. Jetzt folgen zwei weitere Bestellungen: Maklerangaben zufolge wurde jeweils eines der beiden Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 50.000 tdw bei Hyundai in Vietnam und in Korea bestellt. Sie sollen 39,5 Mio. $ und 42 Mio. $ kosten und 2024 abgeliefert werden.

MPC Container Ships

Der an der Börse in Oslo gelistete Schiffseigner MPC Container Ships (MPCC) aus der deutschen MPC-Gruppe hat zwei 1.300-TEU-Neubauten bei Taizhou Sanfu in China in Auftrag gegeben. Die beiden jeweils 39 Mio. $ teuren Feederschiffe werden in der zweiten Hälfte 2024 abgeliefert und sollen mit Dual-Fuel-Motoren ausgerüstet werden, die sowohl mit konventionellem MGO oder auch, zu einem späteren Zeitpunkt, mit »grünem« Methanol fahren können. Beide Neubauten gehen in eine 15-jährige Zeitcharter zur North Sea Container Line (NCL). Mit an Bord ist unter anderem der norwegische Industriekonzern Elkem, dem 40 % von NCL gehören. Die Schiffe werden mehrheitlich MPCC (90,1 %) gehören, die restlichen Anteile liegen bei Topeka MPC Maritime AS (9,9 %), einem Joint Venture der zur Wilhelmsen-Gruppe gehörenden Topeka Holding mit der Hamburger MPC Capital AG. Das Projekt wird mit 13,7 Mio. NOK von Enova, einem Unternehmen des norwegischen Klima- und Umweltministeriums, und mit 60 Mio. NOK aus dem NOx-Fonds der norwegischen Wirtschaft gefördert.

Gerdes

Die in Haren an der Ems ansässige Reederei Gerdes baut ihre Flotte mit einem weiteren Spezial-Frachter für den europäischen Shortsea-Verkehr aus. Die niederländische Werftgruppe Damen machte den Auftrag für einen MPP-Neubau vom Typ »Combifreighter 3850« öffentlich. Auch der Name ist bereits bekannt: »Kalli G«. Für Gerdes ist es der zweite Neubau dieses Typs. Im September 2021 hatte die Reederei bereits die »Benabell G« übernommen. Aktuell umfasst die Flotte zehn Schiffe mit Tragfähigkeiten von bis zu 6.000 t. Damit ist Gerdes im Transport von »allen gängigen Stück- und Schüttgütern« aktiv, darunter Stahl, Getreide, Forstprodukte, Düngemittel, Container, Pellets, Gefahrengüter oder Holzhackschnitzel. »Kalli G« ist für den Transport von 3.830 t ausgelegt, der Laderaum für eine Tragfähigkeit von 15 t pro m² verstärkt. An Bord ist zudem Platz für 172 Container, davon 108 im Laderaum und 64 an Deck. Jetzt, wo der europäische Kurzstreckenseeverkehr »eine Phase wachsender Nachfrage« erlebe, sei die Erneuerung der Flotte von entscheidender Bedeutung, um für künftige Einsätze gerüstet zu sein – nicht zuletzt mit Blick auf künftige Umweltauflagen. Das Schiff mit einer Gesamtlänge von 89,70 m und einer Breite von 12,50 m verfügt über eine 1.104-kW-

Hauptmaschine. Die Schiffe sind mit NAABSA-Design so konstruiert, dass sie auch trocken fallen können, ohne das größere Probleme dabei verursacht werden: »Not Always Afloat but Safely Aground« (Naabsa). »Kalli G« verfügt zudem über beweglichen Schotten, die teilweise als Zwischendecks genutzt werden können.

Elbdeich | USC Barnkrug

Das Schifffahrtsunternehmen Elbdeich hat zwei weitere 1.400-TEU-Feeder in China bestellt. Damit hat der zum Reederei-Verbund USC Barnkrug gehörende Schiffseigner aus Drochtersen jetzt insgesamt sechs Schiffe dieser Größenordnung bestellt, wie Makler übereinstimmend berichten. Der Auftrag ging demnach an die chinesische Werft Penglai Jinglu Shipyard. Die LNG-fähigen Neubauten sollen 2024 abgeliefert werden. Der Preis soll bei etwa 30 Mio. $ liegen. Die ersten vier Schiffe waren im vergangenen Jahr »spekulativ« geordert worden. Inzwischen konnten Maklerangaben zufolge jedoch mehrjährige Charterverträge für vier der sechs Einheiten geschlossen werden. Abnehmer sind demnach die Linien-Newcomer Ellerman und Tailwind Shipping (Lidl). Der Verbund United Shipping Companies (USC) Barnkrug umfasst eine Flotte von derzeit 28 Feeder-Schiffen. An der Spitze stehen die Geschäftsführer Peter Frese and Jens Moje.

Wessels | HS Shipping

Bei der niederländischen Damen Group sind zwei neue Aufträge von deutschen Reedereien eingegangen. Das Schifffahrtsunternehmen Wessels und HS Shipping haben je zwei Neubauten bestellt. Gebaut werden sie in der Damen-Werft in Yichang, China. Beide Unternehmen haben ihren Sitz in Haren/Ems und beide haben je zwei Damen Combi Freighter 3850 (CF 3850) in Auftrag gegeben. Das neu konzipierte Stückgutfrachtschiff mit einer Tragfähigkeit von 3.850 t, einer Länge von 89,70 m über alles und einer Breite von 12,50 m kann bei voller Beladung eine Geschwindigkeit von mehr als 10 kn erreichen. Nach Angaben der niederländischen Werft wurden die hydrodynamischen Eigenschaften der Rumpfform weiter verbessert, wobei weniger Leistung als bei vergleichbaren Schiffen benötigt werde und das Schiff daher mit einem kleineren Motor ausgestattet sei, der erheblich weniger Kraftstoff verbrauche. Sowohl die HS Shipping Group als auch die Reederei Wessels sind langjährige Kunden bei Damen Shipyards, die Niederländer bauten unter anderem Containerfeeder und Kombifrachter für HS Shipping und »CC 125«-Stückgutfrachter, den Vorgänger der CF 3850, für Wessels.

SAL Heavy Luft | Jumbo Shipping

Die Hamburger Reederei SAL Heavy Lift und Jumbo Shipping aus den Niederlanden starten gemeinsam ein Neubauprogramm: Die »Orca« Einheiten bekommen einen Dual-Fuel-Antrieb mit diesel-elektrischem Booster. Der Auftrag geht an die Wuhu-Werft in China. Neben den vier fest bestellen Neubauten wurden Optionen für zwei weitere Schiffe vereinbart. Das gemeinsame Neubauprogramm von SAL aus der Bremer Gruppe Harren & Partner mit Jumbo trägt die Bezeichnung Orca-Klasse. Die ersten beiden Schiffe, die ab Mitte 2024 abgeliefert werden sollen, werden ausschließlich für den Transport von Offshore-Windturbinenkomponenten im Rahmen eines langfristigen Engagements mit Siemens Gamesa Renewable Energy eingesetzt. Zwei weitere Schwestern werden in der ersten Hälfte 2025 in den



© Oldendorff

Oldendorff aus Lübeck bekommt fünf weitere Kamsarmax-Neubauten

Markt der Premium-Schwergutfahrt eintreten, um die Kunden der Jumbo-SAL-Alliance zu bedienen, heißt es in einer Mitteilung. Die Schiffe messen 149,9 m x 27,2 m und bieten eine Tragfähigkeit von 14.600 tdw. Außerdem verfügen sie über Eisklasse 1A, eine Polarcode-Zertifizierung und eine reduzierte Auslegungstemperatur von Rumpf und Ausrüstung. Zwei speziell für diesen Schiffstyp konzipierte vollelektrische 800-t-Liebherr-Kräne können Ladungsteile mit einem Gewicht von bis zu 1.600 t im Tandem umschlagen. Trotz der extrem hohen Kransockel von über 11 m bleibt die Gesamthöhe des Krans gleich bei 38 m. Das innovative Antriebssystem besteht aus Dual-Fuel-Hauptmotoren, die künftig auch mit Methanol fahren können, zusätzlich kombiniert mit einer dieselelektrischen Boosterfunktion. Unter der Voraussetzung, dass die Lukendeckel mit einer Kapazität von 10 t/m² zum Stauen von überschweren Deckladungen, wie zum Beispiel 3.000 t schweren Kabelkarussells, verwendet werden, können die Schiffe überhohe Ladung im Laderaum aufnehmen und mit offenen Lukendeckeln bis zum vollen Krantiefgang fahren. Das Design wurde von von SAL Heavy Lift in enger Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Schiffbau an der Technischen Universität Hamburg-Harburg entwickelt. Bei einer Dienstgeschwindigkeit von 15 kn werden die Schiffe deutlich weniger als 20 t Öl pro Tag verbrauchen. Die maximal mögliche Geschwindigkeit liegt bei 18,5 kn. *MM*



© Asiatic Lloyd

Die Reeder-Familie Bunnemann setzt auf 7.100-TEU-Neubauten

»Ein einmaliger Mix aus internationalem Geschäft und Technik«

Durch Social Media erfuhr die Sales Account Managerin Josefin Klindt im vergangenem Jahr vom WISTA-Netzwerk. Heute ist sie Mitglied und bildet sich im Rahmen eines Mentoring-Programms fort



© Privat

Seit sind Sie mit der Schifffahrt verbunden und wie sind Sie dazu gekommen?
Josefin Klindt: Ich kam das erste Mal im Jahr 2008, während einer Veranstaltung in der Schule, in den Kontakt mit der Schifffahrt und war direkt begeistert. Darauffolgende Praktika haben meinen Wunsch, in der Schifffahrtsbranche zu arbeiten, weiter verstärkt. Meine Ausbildung zur Schifffahrtskauffrau hat mir sehr viel Spaß gemacht und bestätigt, dass der einmalige Mix aus internationalem Geschäft sowie die Technik an Bord von großen und kleinen Schiffen mich sehr in ihren Bann ziehen. Heute bin ich hoch motiviert, mit unseren Batteriesystemen von EST-Floattech Schiffe ausrüsten zu dürfen, um diese effizienter und umweltfreundlicher betreiben zu können.

Wie sieht Ihr beruflicher Alltag aus?
Klindt: Meine Aufgaben bestehen darin, Strategien zu entwickeln, um unsere Batteriesysteme in den Markt zu bringen, sich mit Kunden in beispielsweise Deutschland, Dänemark und Italien über Neubau- und Umbauprojekte auszutauschen sowie passende technische und kommerzielle Angebote zu erstellen und umzusetzen. Ebenfalls besuche ich viele Veranstaltungen und Messen, um Unternehmen aus der Branche über unsere selbstentwickelten Batteriesysteme zu informieren, welche Anwendungsmöglichkeiten es gibt, welche Themen bei der Integration beachtet werden müssen und vieles mehr. Da unser Hamburger Büro erst im vergangenen Jahr gegründet wurde, komme ich auch immer wieder in Kontakt mit organisatorischen Aufgaben wie Administration, Planen von Messen und Events in Deutschland sowie, in enger Zusammenarbeit mit den Kollegen aus den Niederlanden, auch weiteren Marketingthemen.

Wie war Ihr Weg zu WISTA?
Klindt: Im letzten Jahr – zum Zeitpunkt der WISTA International Conference in Hamburg – bin ich auf das Netzwerk über die sozialen Medien aufmerksam geworden. Bei ersten Treffen habe ich

dann vom Mentoring-Programm erfahren, welches mich direkt überzeugt hat. Hier haben wir regelmäßige Treffen mit den anderen Mentoren und Mentees, sowie Masterclasses mit externen Vorträgen und die Möglichkeit, im »One-on-One« sich mit seinem persönlichen Mentor auszutauschen und persönliche Ziele und Themen zu besprechen. Außerdem bietet WISTA eine gute Möglichkeit, mit vielen unterschiedlichen Persönlichkeiten der Branche bei spannenden Events zu netzwerken.

Was hat sich für Sie mit dem Mentoren-Programm von WISTA verändert?
Klindt: Durch das Mentorenprogramm habe ich mich tiefer mit dem Thema beschäftigt, wohin ich mich weiterentwickeln möchte. Diese Überlegungen haben mir ein deutlicheres Ziel gegeben, welche beruflichen Möglichkeiten mir offenstehen. Es hilft mir, kurzfristigere Ziele zu setzen, welche leichter erreicht werden können. Die Mentoren geben mir ebenfalls durch das Teilen Ihrer Erfahrungen und Werdegänge viel Inspiration.

Was beschäftigt Sie, wenn Sie nicht arbeiten?
Klindt: In meiner Freizeit bin ich gerne unterwegs, ob zu einem gemütlichen Abendessen mit Freunden oder zu unterschiedlichen sportlichen Aktivitäten. Nebenbei bin ich im Tierschutz aktiv, als Unterstützung im Tierheim und als Pflegestelle für Hunde, die etwas mehr Aufmerksamkeit auf der Suche nach der richtigen Familie benötigen. Das gibt mir einen guten Ausgleich zu der Arbeit im Büro.

Was bedeutet für Sie »Diversität in der Arbeitswelt«?
Klindt: Für mich zählt bei dem Thema »Diversität in der Arbeitswelt«, dass nicht nur unterschiedliche Personen in einem Unternehmen angestellt sind, sondern diese auch vollständig gleichberechtigt wahrgenommen werden. Jeder Charakter kann mit seinen Fähigkeiten und Erfahrungen dem Unternehmen einen individuellen Mehrwert bieten und sollte dementsprechend gewürdigt werden.

Was könnten Unternehmen der maritimen Branche noch tun, um mehr Diversität zu erreichen?
Klindt: Ich denke, dass wir in der maritimen Branche bereits auf einem guten Weg zu mehr Diversität sind. Für wichtig halte ich Führungskräfte zu sensibilisieren, wie beispielsweise die Stärken unterschiedlicher Mitarbeiter gefördert werden können. Ebenfalls sollten Mitarbeiter in den Prozess, wie in dem jeweiligen Unternehmen Diversität umgesetzt werden kann, einbezogen werden, da hier die Wege sehr individuell sein können und sollten.

Interview: Anna Wroblewski

Über Josefin Klindt:
- Josefin Klindt ist seit Oktober 2021 Sales Account Managerin für den maritimen Batterielieferanten EST-Floattech in Hamburg
- Zuvor war sie als stellvertretende Abteilungsleiterin im Vertrieb bei einem industriellen Batterielieferanten
- Seit 2022 ist Klindt bei WISTA und Mitglied im Mentoring Programm
- Josefin Klindt ist ausgebildete Schifffahrtskauffrau

Über EST-Floattech:
- EST-Floattech ist ein Hersteller von Batterien für maritime Anwendungen. Die Systeme verfügen über Zertifikate der Klassifikationsgellschaft DNV
- Das Unternehmen hat seinen Hauptstandort im niederländischen Badhoevedorp
- Im Jahr 2021 hat EST-Floattech ein Büro in Hamburg eröffnet
- Seit über zehn Jahren ist EST im maritimen Markt mit eigenentwickelten Lithium-Batteriesystemen aktiv und liefert seine Produkte unter anderem für küstennahe Schiffe, Yachten und Binnenschiffe



»Eisbein is back« – Makler ziehen Bilanz

Die deutschen Schiffsmakler und Schiffsagenten haben sich mit dem 72. Eisbeinessen eindrucksvoll auf der internationalen Ebene zurückgemeldet«. Das war das Fazit von Alexander Geisler, Geschäftsführer beim Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler (VHBS) und Organisator des Traditionsevents.

Nach fast drei Jahren Pause zeigten sich die Schiffsmakler zufrieden. Geisler: »In den letzten Tagen haben wir vor allem aus dem Ausland ein positives Feedback erhalten. Das unterstreicht die Bedeutung des hiesigen maritimen Clusters und die Bedeutung des Standortes!« Aufgrund der positiven Resonanz werde der VHBS-Vorstand mit der Konzeption einer Folgeveranstaltung beginnen.



© VHBS

Rund 2.500 Gäste waren dem Ruf der Schiffsmakler und Schiffsagenten zum 72. Eisbeinessen auf das Hamburger Messegelände gefolgt



© Meyer

Am Vortag gab es wie gewohnt einen Empfang im Hamburger Rathaus – auf Einladung von Wirtschaftssenator Michael Westhagemann

»Eisbein is back« hatte es am 4. November geheißen. Die vielen Freunde und Partner des prestigeträchtigen Traditionsevents hatten lange warten müssen, doch nun war es wieder soweit. 2.500 Gäste waren dem Ruf der Schiffsmakler auf das Hamburger Messegelände gefolgt. Zur späteren Stunde stießen weitere Gäste hinzu. Die insgesamt etwas niedrigere Teilnehmerzahl im Vergleich zu den vorherigen Ausgaben war laut dem VHBS-Vorsitzenden Christian Koopmann in erster Linie den noch bestehenden Reisebeschränkungen vor allem in China geschuldet. Zudem täten sich einige Unternehmen immer noch schwer damit, ihren Mitarbeitern die Teilnahme an Großveranstaltungen zu erlauben. Trotz allem wertete der Verband das Event als Erfolg. Die Stimmung war prächtig, es wurde ausgiebig »genetzwerkt« und gefeiert.

Koopmann hatte sich im Vorfeld froh gezeigt, die 72. Auflage des Eisbeinessens durchführen zu können – »zumal zu Beginn der Planungen viele Fragezeichen bestanden und die Durchführung alles andere als sicher war.« Leider konnten viele Teilnahmeanfragen nicht mehr erfüllt werden, da man sich im Interesse einer geordneten Planung schon vor einiger Zeit bezüglich der finalen Teilnehmerzahl festlegen musste. Auf die Auswahl eines Teilnehmerlandes wurde – anders als sonst – in diesem Jahr bewusst verzichtet, der Fokus lag vielmehr auf dem 125. Jahrestag der Verbandsgründung. *MM*

JUBILÄUM

45 Jahre Heino Winter

Die mittlerweile aus mehreren Teilen bestehende Heino Winter Group hat ihr 45-jähriges Jubiläum mit Kunden, Zulieferern, Dienstleistern und Freunden gefeiert. »45 Jahre sind keine Selbstverständlichkeit, vor allem nicht in einer Zeit, die durch Krisen, Unsicherheit und Unbeständigkeit geprägt ist«, sagte Mareike Winter, die jüngste der drei Töchter von Heino und Gerlinde Winter und heutige Geschäftsführerin. Neben ihr hatten ihr Vater sowie Sebastian Siebert, Geschäftsführer der Firma Sika, eine Ansprache gehalten, für die Heino Winter seit über 20 Jahren Vertriebspartner ist.

Keimzelle der Gruppe ist die gleichnamige Reederei. Sie ist in der Bereederung und im Shipmanagement aktiv. Aktuell werden vier Mehrzweckschiffe betreut. Das Ingenieurbüro tritt als technischer Ausrüster für Schiffsersatzteile und Messtechnik auf. In der Gastronomie- und Hotelausstattung ist die Gruppe zudem mit der Karl Otto Handels GmbH aktiv.



© Heino Winter Group

Heino Winter (Mitte) mit seiner Familien und Mitarbeitern

Man habe die Krise genutzt, um das Unternehmen zukunftsfähig zu strukturieren und neu auszurichten, so die Geschäftsführerin, »die vergangenen zwei Jahre waren auch für uns eine Herausforderung. Corona, Lockdowns, Personalmangel, Krieg, Lieferengpässe usw., um nur ein paar Schlagworte zu nennen, haben uns in den vergangenen Monaten das Arbeiten nicht gerade leicht gemacht. Umso stolzer stehe ich heute vor Ihnen.« Der Kreuzfahrt und Frachtschifffahrt gehe es wieder gut. Passagierzahlen und Frachtraten hätten wieder ein Niveau erreicht, das für alle Beteiligten in der Wertschöpfungskette ein wirtschaftliches Arbeiten ermöglicht. Trotz Sorgen und Unsicherheit durch die weltpolitische Lage, »ist es mein persönliches Naturell, positiv in die Zukunft zu sehen.« ■



© Visser

Teilnehmer der Podiumsdiskussion (v.l.): Jan C. Kaack, Karsten Schneider und Carlo Masala

MARITIME SICHERHEITSPOLITIK

»Wir müssen resilienter werden«

Unter dem Motto »Zeitenwende – auch in den Köpfen der Gesellschaft?« hat Mitte November die erste Veranstaltung aus der Reihe »Maritime Sicherheitspolitik« in Hamburg stattgefunden.

Rund 150 Teilnehmer sind der Einladung ins Internationale Maritime Museum Hamburg gefolgt, um eine Podiumsdiskussion mit dem Inspekteur der Marine, Vizeadmiral Jan C. Kaack und Carlo Masala, Professor an der Universität der Bundeswehr München, zu hören. Moderiert wurde diese von Konteradmiral a.D. Karsten Schneider.

Die Podiumsteilnehmer diskutierten Fragen und Herausforderungen der deutschen maritimen Sicherheitspolitik. Vor dem Hintergrund des hybriden Krieges in der Ukraine muss nach Einschätzung von Kaack der Sicherheitsbegriff »breiter gefasst« werden. Denn wie an der Sabotage der Ostsee-Pipelines zu sehen gewesen sei, ist aktuell die kritische Infrastruktur massiv bedroht. Die Marine habe schon seit Jahren vor Angriffen auf unter anderem Gaspipelines gewarnt, sagte Kaack. Die Warnungen seien »leider ungehört geblieben«.

Um in Zukunft auf solche Situationen besser vorbereitet zu sein, wäre aus Kaacks Sicht die Schaffung eines »Unterwasserüberwachungszentrums« sinnvoll. Daran beteiligen könnten sich zum Beispiel alle in der Ostsee aktiven Akteure. So werden dort tagtäglich zahlreiche Daten gesammelt, etwa bei der Inspektion von Unterwasserpipelines mit Drohnen oder auch in Offshore-Windparks. All diese Daten zusammenzuführen und daraus aktuelle Lagebilder zu erstellen und zu bewerten, würde künftige Anschläge nicht verhindern können, aber das Risiko mindern.

Denn darin waren sich die Diskussionsteilnehmer einig: die kritische Infrastruktur – wie eine 1.200 km lange Gaspipeline – 100 %ig zu schützen, ist nicht möglich. Deshalb forderte Carlo Masala ein gesellschaftliches Umdenken: »In einer offenen Gesellschaft werden wir uns nicht komplett schützen können. Wir müssen lernen, damit umzugehen.« Die Gesellschaft müsse resilienter werden, und sich auf solche Bedrohungen einstellen. »Wir bleiben verwundbar. Die Frage ist nur, wie gehen wir damit um, wenn wir eine Woche ohne Internet sind?«, so Masala. Die Resilienz sei die eine Seite, ergänzte Kaack, die andere sei militärische Stärke, um potenzielle Gefahren abzuwenden.

Eingeladen zur Konferenz, die Auftakt einer neuen Veranstaltungsreihe war, hatte das Maritime Museum gemeinsam mit dem Mittler Report und dem Marineforum – beides Publikationen der Tamm Media. Partner waren außerdem die Universität der Bundeswehr München, die Marine Offiziersvereinigung und das Deutsche Maritime Institut. *AW*



Maritime »Besten«-Ehrung in Leer

Auch die Auszeichnung der besten Absolventen der maritimen Studiengänge in Leer musste Corona-bedingt pausieren. Doch nun war es wieder soweit. In den Planungen für die Zukunft spielt auch das traditionsreiche Volksfest Gallimarkt eine Rolle



© HS Emden/Leer

Die Geehrten bei der Verleihung im Mariko in Leer

Nach zweijähriger Pause konnten kürzlich wieder die besten Absolventen der Studiengänge Nautik und Seeverkehr, Schiffs- und Reedereimanagement (SRM) sowie Maritime Technology and Shipping Management (MTSM) in Präsenz am Fachbereich Seefahrt und Maritime Wissenschaften der Hochschule Emden/Leer geehrt werden. Viele von ihnen waren der Einladung zum Maritimen Campus in Leer gemeinsam mit ihren Angehörigen gefolgt.

Dekan Marcus Bentin und Studiendekan Freerk Meyer begrüßten im Sitzungssaal des benachbarten Maritimen Kompetenzzentrums (Mariko) zudem viele ehemalige Studierende des Fachbereichs sowie den Vorstand des Reedervereins Ems-Dollart, Daniel Grensemann.

Im Anschluss an die kurzen Ansprachen wurden die »Besten« nicht länger hingehalten. Für den Jahrgang 2020 wurden Anna-Sophia Büscher (SRM) und Meike Lichtenberg (MTSM) geehrt. Der Jahrgang 2021 wurde von Jessica Groen (SRM) repräsentiert. Svenja Carsjens (MTSM) erhielt die Ehrung für den aktuellen Jahrgang. Bei allen war damit auch eine finanzielle Unterstützung durch den Reederverein Ems-Dollart verbunden.

Die Namen der jüngst Geehrten und auch die weiterer Studierender mit hervorragenden Leistungen werden in Kürze auf der Bestentafel im Eingang des Fachbereichs ergänzt. Zudem gab es in diesem Jahr zwei Sonderpreise, die ein besonderes Engagement während des Studiums würdigten. So zeichnete sich Daniel Hofmann nicht nur im Jahr 2021 durch sein fortwährendes Engagement aus. Georg Frischer erhielt für seine Arbeit bei der Neugestaltung und Organisation der »Kellerbar« besondere Anerkennung.

Feier auf dem Gallimarkt

Nach dem offiziellen Teil im Mariko erfolgte ein Umzug in das neue Maritime Technikum der Hochschule. Dort hatten die Alumni die Möglichkeit, die verschiedenen Versuche, nicht nur für die Lehre, sondern auch in Kooperation mit dem Fraunhofer Institut und dem Nationalpark Wattenmeer, kennenzulernen.

Promovendin Leonie Walter erklärte die Aufbauten und stand für Fragen der Gäste zur Verfügung. Das Wiedersehen wurde anschließend auf dem Leeraner Gallimarkt fortgesetzt. Der Fachbereich plant, zukünftig in jedem Jahr am Gallimarkt-Freitag eine Zeugnisübergabe und ein Alumni-Treffen zu organisieren.

Der Fachbereich Seefahrt und Maritime Wissenschaften ist in Leer ansässig. Die Stadt ist mit rund 35.000 Einwohnern die drittgrößte Stadt Ostfrieslands und bis heute Deutschlands zweitgrößter Reederei-Standort. Elf Professoren lehren und forschen auf dem Maritimen Campus, unterstützt von rund 20 Fachlehrern, Lehrkräften und Mitarbeitern in Wissenschaft und Verwaltung. Der Business Campus bietet seit 2018 einen dualen Studiengang Betriebswirtschaft an. Im September 2021 hatte zudem das »Maritime Technikum« seinen Betrieb aufgenommen. Der vom Land Niedersachsen mit mehr als 6 Mio. € geförderte Neubau soll zum einen die Lehre und Forschung am Fachbereich in Leer optimieren. Zum anderen soll das Großlabor als Informations- und Dienstleistungspartner für die Region und darüber hinaus fungieren. Im Technikum stehen den Forschenden unter anderem ein Windkanal, ein Schlepptank sowie ein Labor für Schiffsakustik zur Verfügung. *RD*

»WARUM WIRD MAN SCHIFFFAHRTSJOURNALIST«?

Nachwuchs-Schnuppertag bei der HANSA

Wer »morgen« und »übermorgen« im Wettbewerb um Fachkräfte nicht leer ausgehen will, sollte früh die Augen offen halten. Daher haben wir uns kürzlich sehr über unseren jungen Besuch in den Redaktionsräumen der HANSA gefreut. Der 13-jährige Schüler Paul Borchers aus dem niedersächsischen Ort Twistringen war für einen Schnuppertag zu uns gekommen, um sich einen Eindruck von unserem Job und der Arbeit eines Fachmediums zu verschaffen.

Auf der Tagesordnung standen unter anderem die Erstellung von Print- und Online-Artikeln, die Produktion eines Heftes und eines Artikel-Layouts sowie eine der ureigensten Formen des Journalismus: das Interview. Paul Borchers stellte viele interessante Fragen, die uns mitunter zum Nachdenken über die Besonderheiten unseres Berufs brachten.

Ob der (Fach-)Journalismus etwas für ihn ist? »Mal sehen. Es war auf jeden Fall ein spannender Tag.« ■



© Wroblewski

»Warum wird man eigentlich Journalist?« »Und macht man auch Fehler?« Zum Schnuppertag gehörte auch ein Interview im Audio-Format des »HANSA PODCAST« – hier mit Felix Selzer (l.) und Michael Meyer (r.), Redakteur und stellvertretender Chefredakteur der HANSA

Redaktionsvolontariat im Hamburger Fachverlag

Zur Unternehmensgruppe Tamm Media gehören namhafte und traditionsreiche Verlage. Im Schiffahrts-Verlag HANSA mit Sitz in Hamburg erscheinen mit »HANSA – International Maritime Journal« und »Binnenschifffahrt« monatlich zwei der führenden maritimen Publikationen im deutschsprachigen Raum. Wir berichten in Print und Online – national wie international – über alle relevanten Ereignisse und Themen aus einem breitgefächerten Themenspektrum – von der Schifffahrt über Schiffstechnik, trimodale Logistik bis hin zu Offshore, Meerestechnik, Finanzierungs- und Versicherungsthemen. Für unsere Redaktion suchen wir zum nächstmöglichen Termin einen/eine

Volontär:in (w/m/d)

Wenn Du Dich für die maritime Wirtschaft und cross-medialen Journalismus in einem internationalen Umfeld interessierst und Engagement sowie Teamfähigkeit mitbringst, freuen wir uns auf Deine Bewerbung.

Deine Aufgaben:
Du berichtest über Menschen, Unternehmen und Institutionen, entwickelst eigenständig Themen und schreibst bzw. redigierst Texte aller journalistischen Stilformen – stets mit Blick auf die Relevanz für unsere Zielgruppe und eine Verwertung sowohl in unseren Print-Ausgaben als auch in den digitalen Kanälen.

Dein Profil:
- Du hast ein abgeschlossenes (Fach-)Hochschulstudium oder eine adäquate Ausbildung absolviert sowie möglichst erste praktische Erfahrungen im Print- und/oder Online-Journalismus gesammelt.
- In neue Technik- und Themenfelder arbeitest Du Dich selbstständig und fundiert ein und hast Lust, Dein Wissen zu erweitern.
- Du kannst auch komplexe Sachverhalte anschaulich und verständlich beschreiben.
- Du verfügst über ausgeprägte kommunikative Fähigkeiten, über Sprachgefühl und Stilsicherheit in der deutschen Muttersprache und über sehr gute Englischkenntnisse.
- Du beherrschst die gängigen Office-Programme und bist bereit, Dich schnell in Redaktions- bzw. CMS-Systeme, die Grundlagen der Foto- und Videobearbeitung und die Arbeit mit Social-Media-Kanälen einzuarbeiten.

Was wir bieten:
- eine zweijährige Ausbildung in unserer Verlagsgruppe Tamm Media mit Praktika bei anderen Medienhäusern und Kompaktkursen an der Akademie für Publizistik in Hamburg
- anspruchsvolle und abwechslungsreiche Aufgaben für alle unseren Print- und Online-Produkte einschließlich Messebesuchen und Auslandsreisen
- eine kontinuierliche Entwicklung der fachlichen und journalistischen Kompetenz in einem expandierenden, inhabergeführten Unternehmen
- ein kollegiales Arbeitsklima in einem hoch motivierten und dynamischen Team
- eine zeitgemäße Arbeitszeitkonzeption und Vergütung
- attraktive Perspektiven für die berufliche und persönliche Entwicklung

HANSA
INTERNATIONAL MARITIME JOURNAL
Binnenschifffahrt
DAS MAGAZIN FÜR TECHNIK UND LOGISTIK

Werde Teil unseres Teams und gestalte aktiv unsere Magazine, den Online-Auftritt, unsere Podcasts, die Social-Media-Kanäle und unsere Veranstaltungen mit. Haben wir Dein Interesse geweckt? Dann erzähle uns gern von Deinen Erfahrungen und Interessen. Wir freuen uns auf Deine aussagekräftige Bewerbung per E-Mail an: *bewerbung@hansa-online.de*

Ansprechpartner für Rückfragen: Schiffahrts-Verlag »Hansa« GmbH & Co KG
Chefredaktion | Krischan Förster | Stadthausbrücke 4 | 20355 Hamburg | Tel. +49 40 707080-206

www.hansa-online.de



Mit seinem Dual-Fuel-Antrieb fährt das Schiff 80 % der Zeit mit Wasserstoff

© FRS

Erstes H_2-CTV für den deutschen Markt

In Belgien ist bereits eines im Einsatz, in Deutschland soll im ersten Quartal 2023 das erste Crew Transfer Vessel mit Wasserstoff-Antrieb seinen Dienst aufnehmen. Die HANSA sprach mit Tim Kunstmann über das Projekt sowie über die Nachhaltigkeitsaktivitäten von FRS

Wie kam es zu dem Joint-Venture FRS Windcat Offshore Logistics (FWOL) zwischen Ihnen und Ihrem niederländischen Partner Windcat Workboats?
Tim Kunstmann: Windcat Workboats ist ein großer CTV-Operator mit einer Flotte von rund 50 Schiffen. Vor über zehn Jahren suchten sie in Deutschland einen Partner. Wir wollten zur gleichen Zeit ins CTV-Business einsteigen und suchten ebenfalls nach einem passenden Unternehmen. So sind wir zusammengekommen und haben ein 50:50 Joint-Venture gegründet, das sich um den deutschen Markt kümmert. In Zukunft wollen wir aber auch in Polen CTVs betreiben. Wir haben 2018 FRS Windcat Polska gegründet, mit einem Büro in Danzig. Die Offshore-Aktivitäten in Polen nehmen zu.

Und wann soll es losgehen?
Kunstmann: Ende 2023, Anfang 2024. Wenn die ersten Windparks in der polnischen Ostsee gebaut werden. Wir sehen in Polen großes Potenzial. Es ist ein dynamischer Offshore-Markt.

Wie viele Schiffe umfasst die Flotte des Joint-Ventures?
Kunstmann: Wir betreiben derzeit fünf Schiffe. Das sechste wird diesen Winter erwartet. Es wird grade auf der Kuipers Woudsend Shipyard in den Niederlanden gebaut. Diese Werft ist nach vielen Jahren auf unsere CTVs spezialisiert und baut zwei bis drei Neubauten für uns im Jahr.

Auf einer deutschen Werft zu bauen wäre keine Option?
Kunstmann: Wir suchen gerade aufgrund von Kapazitätsengpässen einen weiteren Partner, um die Neubauaktivitäten zu vergrößern. Für den polnischen Markt überlegen wir ernsthaft, in Polen CTVs zu bauen. Hier sind wir aktiv auf der Suche. Derzeit war eine weitere Option, wie zum Beispiel in Deutschland, nicht notwendig, da die Kapazitäten bei unserem jetzigem Baupartner ausreichend waren.

Zurück zu dem Neubau, der momentan auf der niederländischen Werft entsteht. Welchen Antrieb wird er erhalten?
Kunstmann: Windcat hat im Frühjahr dieses Jahres mit dem »Hydrocat 48« das erste Dual-Fuel-CTV, das mit Wasserstoff betrieben werden kann, auf den Markt gebracht. Es fährt derzeit in Belgien. Das Schiff, das wir gerade bauen, wird auch einen solchen Antrieb haben. Und es wird das erste CTV mit Wasserstoffantrieb im deutschen Markt sein. Wir erwarten es im ersten Quartal 2023. Insgesamt werden zurzeit sechs solcher Wasserstoff-CTVs gebaut. Eines davon ist eben für deutschen Markt.

Abstract: First H2-CTV for the German market

There is already one unit in operation in Belgium, and the first hydrogen-powered Crew Transfer Vessel is due to enter service in Germany in the first quarter of 2023. HANSA spoke to Tim Kunstmann about this project and about FRS's sustainability activities.

Die FRS-Gruppe

Die Flensburger Reederei FRS ist ein familiengeführtes, international aktives Unternehmen mit mehreren Gesellschaften. Insgesamt rund 70 Schiffe – hauptsächlich Fähren – gehören zur Flotte. Sie sind derzeit in 14 Ländern im Einsatz. Ein Unternehmen der Gruppe ist FRS Windcat Offshore Logistics (FWOL). Dabei handelt es sich um ein deutsch-niederländisches Joint-Venture mit Windcat Workboats.

HANSAs Gesprächspartner Tim Kunstmann ist Geschäftsführer von fünf FRS-Töchtern und verantwortet bei FWOL den Bereich Chartering und Commercial.



Können Sie schon sagen, in welchem Offshore-Windpark dieses Wasserstoff-CTV zum Einsatz kommt?

Kunstmann: Das kann ich noch nicht konkret sagen, aber wir sind in guten Gesprächen mit Betreibern in der Ostsee.

Wer liefert den Antrieb für das Schiff?

Kunstmann: Unser Neubau erhält einen MAN-Dual-Fuel-Motor. Damit fahren wir mit bis zu zu 80 % mit Wasserstoffeinspeisung und sparen somit 80 % CO_2 im Vergleich zum konventionellen Betrieb.

Wird es grüner Wasserstoff sein?

Kunstmann: Wir haben das Ziel, grünen Wasserstoff zu nutzen und sind bereits mit Lieferanten im Kontakt.

Wie läuft der Bunkerprozess an Bord ab?

Kunstmann: Es gibt normalerweise zwei Optionen. Entweder es ist eine Hafeninfrastruktur vorhanden, die die Schiffe mit Wasserstoff versorgt. Da ist ja in Deutschland derzeit nicht der Fall. Oder der Schiffsbetreiber kümmert sich selbst. Wir betreiben gemeinsam mit Windcat Workboats einen Lkw-Trailer, mit dem wir uns selbst im Hafen beliefern können. Eine Alternative wäre eben ein Lieferant im Hafen. Wir sind hier aber auch in ersten Gesprächen mit Lieferanten, die grünen Wasserstoff produzieren, unter anderem in Mecklenburg-Vorpommern. Sie könnten unsere CTVs regelmäßig, zum Beispiel in Sassnitz oder Mukran beliefern.

Für die nötige Wasserstoffinfrastruktur zu sorgen, liegt also bei Ihnen als Betreiber und nicht bei den Häfen?



Escher Wyss controllable pitch propellers are designed and manufactured to meet the highest hydrodynamic and hydro acoustic requirements. In order to reduce the level of excitation of hull vibration by the propeller, Escher Wyss propellers for mega yachts and naval vessels can feature a high skew design. Pressure pulse amplitude levels below 1 kPa are achievable. With even higher requirements regarding noise and vibrations, up to 7-bladed propellers (including air emission system) are a conceptual option.

Escher Wyss Propeller
Reliable.
Powerful.
Quiet.

ENGINEERED SUCCESS
ANDRITZ HYDRO GmbH / Escher-Wyss-Weg 1 / D-88212 Ravensburg / Ph: +49 (751) 295 11-0 / andritz.com

ANDRITZ



© FRS

Bis eine Wasserstoffinfrastruktur in Häfen vorhanden ist, werden die CTVs per Trailer versorgt

Kunstmann: Die reine Durchführung des Bunkerns liegt bei uns. Wir haben momentan die Arbeit. Wobei es wie gesagt in Mukran durchaus Pläne für eine hafenseitige Infrastruktur mit einer dauerhaften Wasserstoffanbindung gibt. Aber diese ist nicht bis zum ersten Quartal nächsten Jahres fertig, wenn wir mit unserem CTV in den Markt kommen. Generell kann man aber schon feststellen, dass sich Häfen mit dem Thema Wasserstoffinfrastruktur beschäftigen. Sodass ich optimistisch bin, dass es mittelfristig, also innerhalb der nächsten drei bis fünf Jahre, Wasserstoff um einiges einfacher in den Häfen verfügbar sein wird, als es heute noch der Fall ist.

Was halten Sie von Projekten, die sich mit der Wasserstoffherstellung und -Bunkerung direkt im Offshore-Windpark beschäftigen?
Kunstmann: Wir finden es total interessant und sinnvoll, dass sich ein CTV, wenn es im Offshore-Windpark auf die Techniker wartet, mit Wasserstoff versorgt. Hier sind wir auch im sehr guten Austausch mit Windpark-Entwicklern und gucken, wie es sich mit unseren CTVs realisieren ließe.

Wie viel Wasserstoff kann das neue Hydrocat-CTV bunkern?
Kunstmann: Wir können rund 207 kg Wasserstoff aufnehmen. Das reicht für zwei Tage Einsatz auf See, dann muss man neuen Wasserstoff bunkern. Aber ein CTV ist normalweise häufig jeden Abend im Hafen. Es fährt morgens raus und abends wieder zurück.

Wie sind Sie überhaupt auf die Idee gekommen, die CTVs mit Wasserstoff anzutreiben?
Kunstmann: Der Markt hat es einfach angefragt. Wir haben gemerkt, dass die großen Windpark-Betreiber ihren CO_2-Ausstoß senken wollen. Es gibt da natürlich verschiedene Möglichkeiten, wie zum Beispiel CTVs mit Elektro-Antrieb. Die ganze große Herausforderung ist aber hier das Gewicht der Batterie. Es gibt wie gesagt unterschiedliche Ideen, aber wir haben für uns beschlossen, in Richtung Wasserstoff zu gehen, unter anderem, weil er gut zu »handeln« ist an Bord. Der Hauptgrund ist aber die Nachfrage aus dem Markt. Unsere CTVs zählen sowieso schon zu den emissionsärmsten, aber die Wasserstoff-Schiffe bringen das Thema CO_2-Einsparung auf ein ganz anderes Level.

Ist aus Ihrer Sicht Wasserstoff der Schiffskraftstoff der Zukunft?
Kunstmann: Ich glaube, es wird in Zukunft nicht den »einen« Brennstoff geben. Es wird je nach je nach Art des Betriebsprofils, Schiffstyp etc. unterschiedliche Kraftstoffe und Antriebsarten geben. Man sieht es an vielen Reedereien, die verschiedene Konzepte verfolgen. Auch wir als FRS machen es. Wir betreiben reine Elektrofähren. In Berlin haben wir beispielsweise ÖPNV-Fähren für die Berliner Verkehrsbetriebe. Sie fahren rein elektrisch, da ist kein einziger Dieselgenerator an Bord. Wir betreiben diese Fähren auf der Spree seit bereits sechs Jahren, das Konzept funktioniert. Auf anderen Linien wiederum, wie auf unserer Sylt-Verbindung, haben wir LNG im Einsatz. Es ist nicht die Zukunft, aber eine Brückentechnologie. Es wird unserer Einschätzung nach zukünftig unterschiedliche Energieträger geben.

Gibt es innerhalb der FRS Pläne, auch andere Schiffstypen mit Wasserstoff-Antrieben auszustatten?
Kunstmann: Ja, die gibt es. Und wir schauen uns wirklich in vielen Bereichen um, mit dem Ziel, unsere Flotte grüner zu machen. Über die einzelnen Projekte kann ich leider im Detail nicht sprechen – außer über unser Fähren-Projekt auf der Linie Glückstadt-Wischhafen, das in der Öffentlichkeit kommuniziert worden ist. Da reden wir allerdings nicht über eine Wasserstoff-, sondern Elektrolösung. Für diese Fährlinie haben wir ein grünes Mobilitätskonzept entwickelt und wollen unsere Flotte von vier Fähren neu bauen und mit Elektroantrieben auszurüsten. Der Plan ist also, diese Verbindung komplett elektrisch zu betreiben und damit 100 % CO_2 einzusparen. Was uns aber hier leider fehlt, ist die Planungssicherheit, weil es von der politischen Seite immer wieder heißt, dass die A20-Elbquerung kommen soll. Was für unsere Fährlinie bedeuten würde, dass sie keine Zukunft mehr hätte. Wir schauen uns das Thema Green Shipping und CO_2-Einsparung aber auf jeden Fall sehr genau an. Und wir haben mehrere Projekte, in denen wir uns damit intensiv beschäftigen.

Interview: Anna Wroblewski

»Hydrocat 48«

Bei dem Motor des neuen CTV vom Typ »Hydrocat 48« handelt es sich um eine gemeinsame Entwicklung von CMB.Tech und MAN Engines. CMB.Tech ist ein Tochterunternehmen der belgischen Reedereigruppe CMB, die wiederum Shareholder von Windcat Workboats ist. Bei bis zu 80 % der Treibstoffeinspeisung wird der Dual-Fuel-Motor MAN D2862 LE448 mit Wasserstoff angetrieben. Dieser kommt in Gasflaschen mit einem Druck von 350 bar an Bord. Um den Wasserstoff nachzufüllen, wird entweder die gesamte Gasflaschenbatterie ausgetauscht oder einzelne Flaschen werden aufgefüllt. Zeitlich ist der Bunkervorgang mit einem Dieselbunkerprozess vergleichbar und dauert rund 20 Minuten. Die Wasserstoffkapazität beläuft sich auf 207 kg. Das 25 m lange, 7,30 m breite und 1,90 m tief gehende Schiff erreicht damit eine Dienstgeschwindigkeit von 25 kn. An Bord des CTVs finden rund 26 Personen Platz.

Scrubber als Verschmutzer in der Kritik

Die Ostsee gilt als eines der am stärksten verschmutzten Meere der Welt. Nun haben schwedische Forscher alarmierende Zahlen zum Beitrag von Abgaswäschern zu der Situation vorgelegt. Sie fordern Verbote für die Einleitung von Scrubber-Abwässern

Weltweit setzen heute rund 4.000 Schiffe Scrubber ein, um Schwefeloxiden aus dem Abgas zu entfernen, darunter 16 % aller Containerschiffe und ein Drittel aller Kreuzfahrtschiffe. Die Rückstände können je nach System an Bord bleiben (closed loop) oder ins Meer eingeleitet werden (open loop). Forscher der Technischen Hochschule Chalmers in Göteborg haben nun eine Studie vorgelegt. Sie soll zeigen, dass das Wasser, welches aus den Abgasreinigungsanlagen abgelassen wird, bei bestimmten krebserregenden und umweltschädlichen Stoffen, die in die Ostsee emittiert werden, einen Anteil von bis zu 9 % an der Gesamtmenge haben. Dies ist wesentlich mehr, als bislang bekannt war; zudem hat sich die Anzahl der Schiffe mit Scrubbern seit Durchführung der Analyse mehr als verdreifacht.

Die Studie führt einen Untersuchungsauftrag fort, den das schwedische Zentralamt für Transport und das Amt für Meeres- und Wasserwirtschaft von der Regierung erhalten haben. Bei diesem ging es darum, herauszufinden, welche Umweltfolgen die Scrubber in der Ostsee im Vergleich mit anderen Umweltgift-Emittenten haben.

Ida-Maja Hassellöv, Assistenzprofessorin und Forscherin an der Abteilung für Meereskunde bei Chalmers, erklärt: »Wir warnen seit vielen Jahren davor, dass die Abgaswäsche eine Technologie ist, die für unverhältnismäßig hohe Einleitungen gefährlicher und säurebildender Stoffe in die Meeresumwelt steht. Dennoch war ein starker Anstieg der installierten Scrubber festzustellen, was durch die ökonomischen Vorteile für die Reedereien bedingt ist. Deshalb ist es von großem Gewicht, dass Behörden und Entscheidungsträger nun bald aufwachen und eine Regelung verabschieden, die die Emissionen und Auswirkungen der Seefahrt auf die Umwelt reduzieren.«

In der Studie von Chalmers, die im »Marine Pollution Bulletin« veröffentlicht wurde, stellen die Forscher fest, dass Schiffe, die ihre Abgase reinigten, innerhalb eines Jahres mehr als 200 Mio. m^3 umweltschädliches Waschwasser abließen. Die Studie zeigt auch, dass das Waschwasser an den Gesamtemissionen bestimmter polycyclischer aromatischer Kohlenwasserstoffe (PAH), die krebserregend sind, in der Ostsee einen Anteil von immerhin 9 % hat. Außerdem trügen Schiffe mit Antifouling-Anstrich auf Kupferbasis mit einem Drittel zur Gesamtmenge des in die Ostsee eingetragenen Kupfers beitragen.

Kupfer in Rumpfanstrichen stellt schon länger ein bekanntes Umweltproblem dar, da Schwermetalle in der Umwelt nicht abgebaut werden und deswegen zu hohen Gehalten in Wasser, Sedimenten und Boden führen. Jedoch war bislang unbekannt, wie groß der Anteil ist, den Boots- und Schiffsverkehr am Gesamteintrag haben. Auch die krebserregenden PAH sind persistent und können sich weit in der Umwelt ausbreiten, bevor sie abgebaut werden, heißt es.

Erik Ytreberg, Dozent und Meereskundler bei Chalmers, ist der Hauptautor der Studie: »Unsere Ergebnisse zeigen deutlich, welch beträchtliches Ausmaß der Anteil der Schifffahrt an den Gefahrstoffen in der Ostsee hat, wobei Rumpfanstrichfarben und das verklappte Waschwasser aus den offenen Gaswäschern besonders herausstechen. PAH-Kohlenwasserstoffe sind für den Menschen wie für Wasserorganismen äußerst giftig, da sie unter anderem cancerogen sind.« Eine Einschränkung gibt es zudem: Es sei wichtig, darauf hinzuweisen, dass die Daten bereits 2018 gesammelt wurden. Damals verwendeten etwa 180 Schiffe in der Ostsee Gaswäscher. Seitdem ist die Anzahl markant angestiegen – 2021 waren es bereits 600 Schiffe.«

Ruf nach Verbot

Die neuen Forschungsergebnisse haben die schwedischen Behörden dazu veranlasst, ein Verbot zum Einleiten des sogenannten Scrubber-Wassers in den inneren Gewässern der schwedischen Ostseeküste – also zwischen den vorgelagerten Inseln und der Küste – vorzuschlagen. Schweden wäre damit das erste skandinavische Land mit einem solchen Verbot. Unter den Ostseeanrainerstaaten hat lediglich Deutschland schon seit Längerem eine solche Gesetzgebung; mehrere europäische Länder haben die Einleitung von Scrubber-Wasser in den Häfen reguliert.

Die Studienautoren erhoffen sich für die Zukunft eine umfassendere Regulierung. »Der Vorschlag, dass Schweden das Verklappen des Waschwassers in seinen inneren Gewässern verbieten will, ist natürlich gut. Doch damit werden lediglich 1 bis 2 % der Scrubber-Einleitungen, die es heute insgesamt in der Ostsee gibt, reguliert. Schweden hätte auch ein Verbot für unsere Hoheitsgewässer vorschlagen können, also für das Küstenmeer«, sagt Ytreberg. Dann würden ungefähr 15–17 % der Scrubber-Emissionen unter die Regelung fallen. Die größten Auswirkungen hätte ein internationales Verbot, das alle Ostsee-Anrainerstaaten gemeinsam vereinbaren, so der Forscher. *RD*



© Selzer

A one-stop-shop for feeder vessels

As a part of its long-term commitment to global decarbonization and green shipping, the Chinese CIMC group plans to build and finance a series of container feeder vessels powered by methanol. The design for an intake of 2,900 TEU is to set new standards in its segment

The nominal intake of this ship will be about 2,900 TEU, with the main dimensions of 194.5 m in length and 32.2 m in width. This ship will be equipped with a methanol main engine and gensets, taking the new fuel design to the next level.

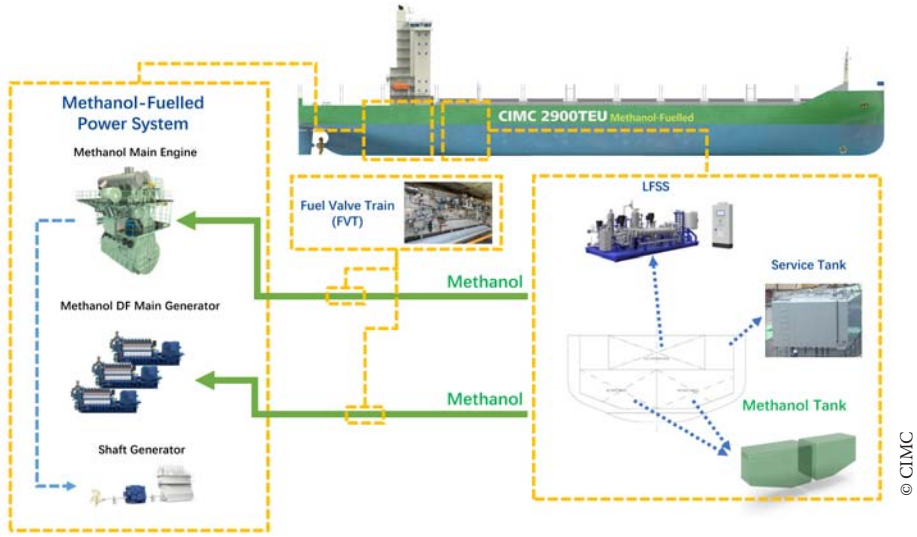
The CV design is ideal for both intra-regional and inter-regional trades. After two years of development and design, adopting the wide hull and large opening design, the ship has met the following main design goals:

- lowest fuel consumption due to best hydrodynamic performance in this ship segment
- 44 % below the reference line of EEDI phase III
- 1,950 TEU homogeneous boxes (14t / TEU) and 450 reefer boxes can be loaded

As shown in the figure, the complete methanol-fuelled power system includes:

- a methanol main engine (8G 50 ME-C9.6-LGIM-EGRBP Tier III) with SMCR at 13,000 kW,
- methanol gensets with 5,500 kWe power and 1set x 1,300 kWe shaft generator
- methanol LFSS system

The design is incorporating the operational knowledge and experiences of charterers and owners after almost two years of operation of CIMC CV 2300 TEU.



© CIMC

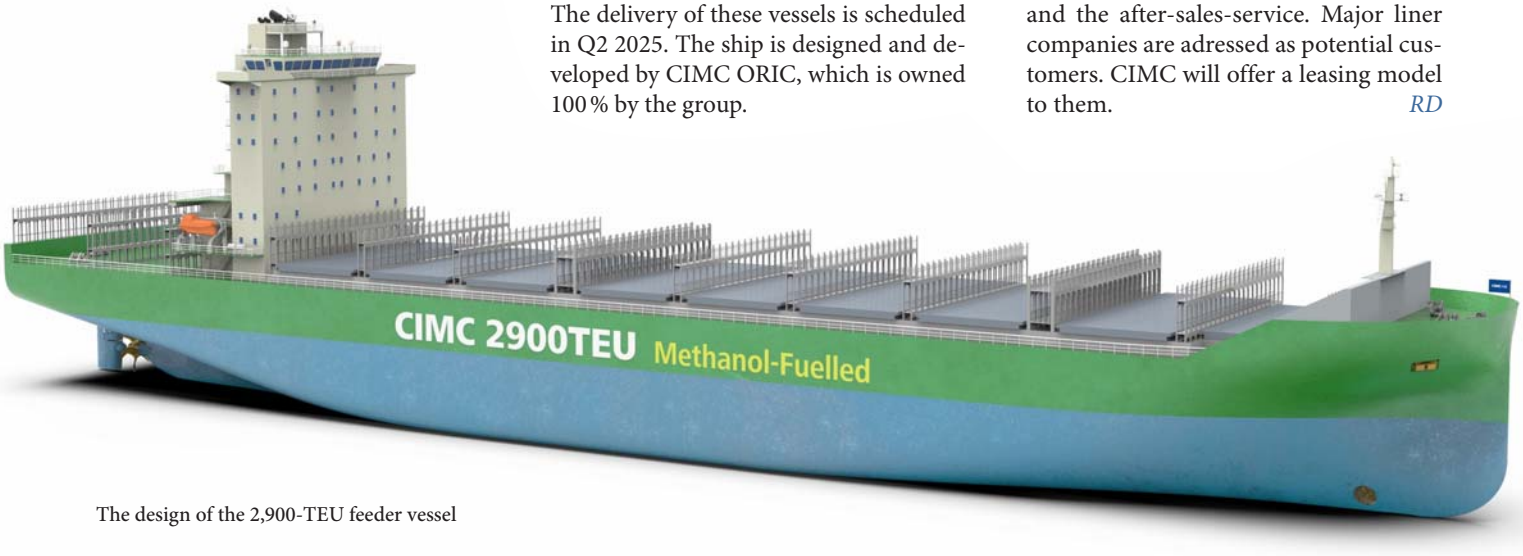
The diagram shows the on-board configuration of the methanol fuel system

The future of shipping is full of challenges, the issues such as high green fuel cost and limited green fuel supply need to be solved. CIMC is offering a comprehensive solution by providing the best fuel efficient ship as well as the methanol supply capability of the CIMC group. A first MOU had been signed between CIMC ENRIC, a subsidiary company of CIMC, and Maersk on 8 March 2022.

A newbuilding LOI for four 2,900-TEU vessels has been signed on 1 November with Changhong International Shipyard, in which CIMC has 30 % of the shares. The delivery of these vessels is scheduled in Q2 2025. The ship is designed and developed by CIMC ORIC, which is owned 100 % by the group.

The investment and financing is handled by CIMC XINDE Leasing, which is also owned 100 % by CIMC. The assets will be registered in Germany and operated by Gerchicon, a ship asset company founded some years ago by CIMC in Europe. The green methanol will be supplied by CIMC ENRIC.

All these CIMC entities will closely cooperate with each other and work together with the shipping industry to deliver a one-stop solution which comprises the whole value chain from the design to the financing, manufacturing and the after-sales-service. Major liner companies are adressed as potential customers. CIMC will offer a leasing model to them. *RD*



The design of the 2,900-TEU feeder vessel

»We have identified a clear need for methanol-fuelled feeder vessels«



© CIMC

Yu Wang
Assistant President,
CIMC Group

HANSA: What's your offer to the shipping industry?
Yu Wang: Besides finance leasing solutions, our subsidiary CIMC ORIC can provide modern designs of commercial and offshore vessels to the customer. Furthermore, we have two shipyards fully integrated into CIMC group and are shareholders in one more shipyard. It is our aim to combine all these capabilities. It is our ambition not only to provide the design, ship building capacities and finance leasing but also become one of the important suppliers of methanol to the shipping industry. We will also set up a methanol plant in China to produce green methanol, and the capacity will be increased as the demand rises.

Why does CIMC rely in particular on methanol as the future fuel?
Yu Wang: Green energy has high potential to help the shipping industry to get forward with the decarbonization, and fuels will play an important role. Our group pays great attention to it. We have done a lot of research on this, so we think that methanol as a marine fuel has many advantages compared to LNG, ammonia, or hydrogen when it comes to temperature, safety, supply and even equipment – if not now than in the next 20 years. While the production costs will initially be higher than those of other alternative fuels such as synthetic natural gas (SNG), its handling costs will be lower in the long run. Methanol has been used for decades as a base chemical in many industries – which means that all processes are well known and documented. In the future, the production costs of green methanol will significantly decrease whereas demand and supply will increase significantly, including in the container feeder segment.

How much will you be able to provide?
Yu Wang: According to our estimates, the yearly global demand for green methanol as marine fuel will be 1 mill. t in the short term and quickly increase to 2 mill. t. The worldwide production capacity for green methanol can only reach 1 mill. t in 2025, So production is currently the bottleneck when introducing green methanol to the market. Therefore, CIMC will build up a capacity of 50,000 t, that is only the first step. We will be able to increase to 200,000 t in 2025, subject to the market development.

Where do you want to find customers to buy this new fuel?
Yu Wang: CIMC ENRIC, another member of the group, has already signed a LOI with Maersk and will provide green methanol to one of the biggest shipping companies in the world. We believe other customers will certainly follow and we are in discussions with other big shipping lines. But to secure the supply we also need transport and bunkering capacities. The future development depends on the customers, on their demand as well on the ports where they will need the supply. We at CIMC are determined to meet the needs whenever and wherever they come up, not only in China but also in other parts of the world.

Containers, equipment, fuels – the range of services and products at CIMC is quite large. In addition, you will offer a leasing model for a methanol-fuelled feeder vessel of 2,900 TEU intake. What is special about the design and the offer?
Yu Wang: We have already spent over two years on the development of this new design, and we have identified a clear need among shipping lines for this type of vessel with a capacity of +2,000 TEU, especially in Europe, where specific regulations already are or will come into force. We leased three slightly smaller vessels to Maersk some years ago which are conventionally fuelled. The feedback we received on the performance of these 2.300-TEU vessels was very positive, so we used the original design as a blueprint to enlarge and modify the specifications.

The new design of 2,900 TEU is 22.5 m longer than the 2,300-TEU vessels, and can load more homogeneous boxes (14 t/TEU) and reefer boxes. The EEDI of the vessel is 48 % lower than the Phase III requirement, and the CII can meet the requirements which must be met in 2050. In addition, the hull lines design has been fully optimized based on the operation profile, which increased the fuel efficiency by around 8 % to 10 %.

How far have you progressed with this project?
Yu Wang: We have signed a newbuilding LOI with a shipyard and are now in the process of finalizing the design. In the future we would like to lead the market and to initiate the development of methanol-fueled vessels. Our 2,900-TEU container vessel is designed and optimized for the lowest carbon emissions in the market. The basic design had already been completed and get the class approval in principal by ABS, LR, DNV and BV. The HAZID analysis for the full methanol system had also been carried out together with the Class. The detail design will be completed early of next year. It is reasonably expected that, the first methanol-fuelled container vessel will be delivered by Q2 2025. With the development of the market, we believe more and more methanol-fuelled vessels will be put in order and delivered in the future.

Who are you aiming at with your new design?
Yu Wang: We see the European market as a future key market. Recently the big liner companies have bolstered their fleet capacity mainly by ordering large vessels from 15,000 TEU to 24,000 TEU. But for smaller feeder vessels, the orderbook is small and a large number of vessels are due to scrapping if they don't meet the CII requirements. So there will be increasing demand for feeder vessels. CIMC can act as a tonnage provider to the liner companies, and we are also partnering up with European owners with finance leasing as we do already in other business segments. To our opinion, competition becomes more and more fierce. So providing finance solutions can be the decisive competitive advantage for a supplier. *RD*

Carbon Capture gewinnt an Interesse

Während der Fokus in der Schifffahrt derzeit vor allem auf neuen, kohlenstoffarmen oder -freien Kraftstoffen liegt, könnte in Zukunft auch die CO_2-Abscheidung an Bord einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten. Auch 2022 wurden dazu neue Projekte gestartet

Viele Schiffseigner erwägen derzeit den Umstieg auf alternative Kraftstoffe wie Ammoniak, Wasserstoff und Methanol, um die sich verschärfenden Klimaschutzvorschriften zu erfüllen. Wann und ob diese Kraftstoffe in großem Maßstab für die Schifffahrt zur Verfügung stehen, ist noch ungewiss. Onboard Carbon Capture and Storage (OCCS) könnte eine Möglichkeit sein, die klimaschädlichen Bestandteile aus Schiffsabgasen zu entfernen, auch wenn fossile Kraftstoffe genutzt werden.

Zu den von der maritimen Industrie in Erwägung gezogenen Methoden gehören die chemische Absorption, die Membrantrennung und kryogene Kohlenstoffabscheidungstechnologien, wie ein aktueller Report der US-Klassifikationsgesellschaft ABS zeigt.

Es gibt verschiedene Arten von Kohlenstoffabscheidungssystemen, aber aufgrund der besonderen Kriterien für den Betrieb auf Schiffen kommen nach Einschätzung von ABS nur einige wenige Arten in Frage. Neben Kostenerwägungen sind bei der Installation auch Größe, Gewicht und Energiebedarf zu beachten.

Absorption, Membrantrennung, kryogene Abscheidung ...

Je nach Kraftstoffart und Abgasqualität besteht der erste Schritt in vielen Abgasreinigungssystemen für die Kohlenstoffabscheidung in der Reduzierung von Verunreinigungen wie SOx, Feinstaub (PM), Schwermetallen, Asche und Stickoxiden (NOx), die im Abgas enthalten sein können. Systeme zur Kohlenstoffabscheidung an Bord können eine Nasswäsche in der Quench-/Kühlstufe des Abgases verwenden – hiefür wird auch die Anpassung bereits erprobter Sox-Scrubber erforscht – und dann eine Absorbereinheit einsetzen, in der das Lösungsmittel CO_2 aus dem Abgasstrom extrahiert.

Das CO_2-reiche Lösungsmittel wird dann in eine Desorber- oder Strippereinheit geleitet, um sowohl das CO_2 vom Lösungsmittel zu trennen als auch das Lösungsmittel zur Wiederverwendung zurückzugewinnen. Je nach Art des verwendeten Lösungsmittels können sich diese im Laufe der Zeit unterschiedlich schnell abbauen und müssen nachgefüllt oder ersetzt werden, während das verbrauchte Lösungsmittel oder der Rückstand ordnungsgemäß behandelt und entsorgt werden muss.

Zu den unterstützenden Systemen für die Hauptprozessstufen gehören Wasserdampfentfernung, Wärmetauscher für die Temperatur- und Phasenregelung der Bestandteile, Gebläse oder Pumpen für die Zirkulation oder andere Systeme, um die gewünschte Qualität des abgeschiedenen CO_2 zu erreichen.

Trockenwäschersysteme, die statt Lösungsmitteln feste Sorbentien zur Reinigung von Abgasströmen einsetzen, sind in der Schifffahrt bisher nicht relevant. ABS führt das auf die fehlende technische Reife, die nicht mögliche Regeneration von Sorbentien und die Überlegenheit von Nasswäschern beim Vergleich von Effizienz, Kosten und Wartungsanforderungen zurück.

Auch Membranen können als Filtersystem eingesetzt werden, um verschiedene Verunreinigungen, einschließlich Kohlenstoffgas, zu absorbieren. Die herkömmliche Membrantechnologie besteht aus Filtern, die auf die Größe der Moleküle abgestimmt sind. Es können auch Sorbentien verwendet werden, die die chemische oder elektrische CO_2-Abscheidung des Filters zu fördern. ABS sieht hier Potenzial für die Kohlenstoffabscheidung an Bord, bisher sei das aber technologisch nicht reif genug.

Bei der kryogenen Kohlenstoffabscheidung wird der Kohlenstoff aus dem Abgas abgetrennt, indem die Phasenveränderung durch Temperatur- und Druckmodulationen gesteuert wird. Die Wirksamkeit der kryogenen Kohlenstoffabscheidung hängt von den verschiedenen Chemikalien ab, die im Abgasstrom enthalten sind. Bei diesem Verfahren wird das Abgas auf den Erstarrungspunkt von CO_2 (–100 bis –135° C) abgekühlt. Die Anwendung dieser Methode zur Extraktion von Gasen, einschließlich NOx und SOx, führt zu zwei Abgasströmen; einer besteht aus unter Druck stehendem reinem CO_2 (99 % oder mehr), der andere aus den restlichen Bestandteilen des ursprünglichen Abgases bei Umgebungsdruck. Dieses System kann auf bestehenden Schiffen mit relativ geringem Platzbedarf installiert werden. Die extremen Temperaturen, die für den kryogenen Kohlenstoffabscheidungsprozess erforderlich sind, erfordern die Integration mit anderen Systemen an Bord, um den Wärmeaustauschprozess zu optimieren. Es wird geschätzt, dass dieses Verfahren den Energieverbrauch der Kohlenstoffabscheidung im Vergleich zu lösungsmittelbasierten Kohlenstoffabscheidungssystemen um 50 % senken kann.

Bedacht werden muss bei Schiffen auch, dass das abgeschiedene CO_2 an Bord gelagert werden müsste, in gasförmiger, flüssiger oder fester Form. Und letztlich muss das CO_2 im Hafen abgegeben und zur Weiterverarbeitung genutzt werden können.



Samskip &Value Maritime

2022 haben verschiedene Akteure Projekte gestartet, um die CCS-Technologie für den Einsatz auf Schiffen zu prüfen. Anfang Oktober meldete die Schifffahrts- und Logistikgruppe Samskip ihre erste Installation einer Carbon-Capture-Technologie an Bord zweier Containerschiffe. Die anlagen können bis zu 30 % der CO_2-Emissionen herausfiltern. Mit der Filtree-Carbon-Capture-Technologie von Value Maritime an Bord sollen bis zu 30 % der CO_2-Emissionen aus dem Abgasstrom gefiltert werden. Samskip setzt auf Biokraftstoffe, die bereits 90 % an CO_2 einsparen. Value Maritime hat den Angaben zufolge die Filtree-Technologie als vorgefertigtes Abgasreinigungssystem entwickelt, das Schwefel, Feinstaub und an CO_2 entfernt. Das System neutralisiert zudem den PH-Wert des Waschwassers und entfernt Ölrückstände und ultrafeine Partikel. Zurückgewonnenes CO_2 wird in ISO-Tankcontainern gespeichert und an Deck transportiert. Im Hafen geht das CO_2 per Lkw zu Industrieabnehmern wie zum Beispiel Gewächshäusern.

X-Press Feeders & Value Maritime

Im Juni hatte Value Maritime mit der Reederei X-Press Feeders bereits einen Kunden für seine CO_2-Speicher-Technologie gefunden. Die Nachrüstung zweier Containerschiffe mit einem »Carbon Capture System« und ein »Clean Loop System« (Reinigung des genutzten Wassers) sollten im Spätsommer beginnen. Danach sollen die Emissionen um 20 % niedriger ausfallen.

Stena & Alfa Laval

Mitte Oktober wurde bekannt, das Alfa Laval sich an einem Projekt zur Kohlenstoffabscheidung an Bord von Schiffen »im großen Maßstab« beteiligt. Das Projekt wurde vom Global Centre for Maritime Decarbonisation (GCMD), der Oil and Gas Climate Initiative (OGCI) und der Reederei Stena Bulk initiiert. Im Rahmen des auf zwei Jahre angelegten Projekts ReMarCCAbLE (Realising Maritime Carbon Capture to demonstrate the Ability to Lower Emissions) soll eine Kohlenstoffabscheidungsanlage an Bord eines Tankers getestet werden, um die betrieblichen Herausforderungen auf See zu bewerten und potenzielle Kostensenkungsmaßnahmen für kommerzielle Anwendungen zu ermitteln.

BASF & Samsung

Der deutsche Chemiekonzern BASF und der südkoreanische Schiffbauer Samsung Heavy Industries prüfen seit September die Machbarkeit der Installation der Gaswäsche-Technologie »OASE blue« von BASF. Der Umfang der Zusammenarbeit umfasst eine spezifische Studie sowie die technische Planung und den Bau der CO_2-Abscheidungsanlage. BASF wird das Projekt mit Know-how auf dem Gebiet Floating Natural Gas (FLNG) und der OASE-blue-Technologie unterstützen. SHI ist für den Schiffbau zuständig.

Abstract: Onboard carbon capture gaining interest

While the focus in shipping is mainly on new, carbon-free alternative fuels, in the future onboard carbon capture (OCCS) technology might also play a role in reaching the industry's climate goals. 2022 has seen many new OCCS projects getting on the way.

GasLog & ABS & Daewoo

Auch die Klassifikationsgesellschaft ABS, Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (DSME) und die Reederei GasLog bündelten im Juni ihre Kräfte. Die drei Unternehmen werden bei der Entwicklung eines OCCS-Systems für einen von DSME zu bauenden LNG-Tanker zusammenarbeiten und das System vor der Installation und dem Betrieb durch verschiedene Risikoanalysen und Tests überprüfen. Gleichzeitig wird eine grundsätzliche ABS-Zulassung (AIP) für das System angestrebt. Die gemeinsame Entwicklung soll bis zum ersten Quartal 2023 abgeschlossen sein. ABS wird die Regeln und Vorschriften für die OCCS-Entwicklung vorgeben und technische Beratung leisten. DSME hatte im vergangenen Jahr einen Auftrag über vier LNG-Tanker von GasLog erhalten. Diese Schiffe sollen ab der ersten Hälfte 2024 abgeliefert werden. Die tatsächliche Installation des OCCS soll zeitgleich mit dem Bau erfolgen.

Scorpio & Carbon Ridge

Scorpio Tankers arbeitet seit März mit dem US-Start-up Carbon Ridge an der Entwicklung der bordseitigen Kohlenstoffabscheidung. Ziel ist es, die bestehende Technologie zur Gasabscheidung zu kommerzialisieren, ohne dass große bauliche Veränderungen erforderlich sind. Die Vereinbarung sieht eine Zusammenarbeit bei der detaillierten Entwicklung und der Validierung einer kleinen Testanlage auf einem Scorpio-Tanker vor.

Korean Register & Panasia

Außerdem hat in diesem Jahr die Klassifikationsgesellschaft Korean Register (KR) dem Schiffbauer Samsung Heavy Industries (SHI) und dem Technologiekonzern Panasia die grundsätzliche Genehmigung für ein Onboard Carbon Capture and Storage System erteilt. Die von SHI und Panasia entwickelte Nassabsorptionsanlage ist das Ergebnis von drei Jahren gemeinsamer Forschung und Entwicklung und soll den Bedarf an zusätzlicher Technologie zur Kohlenstoffreduzierung decken, um mittel- bis langfristig Kohlenstoffneutralität zu erreichen. Das System ist das erste seiner Art, das in Korea entwickelt wurde. Mit der Reederei Hyundai Merchant Marine hatte Panasia Mitte Mai eine Vereinbarung über den Testeinsatz von OCCS-Systemen geschlossen. *fs*



»Echte Option für moderne Schiffe«

Segel als Antriebsunterstützung für Frachtschiffe werden immer attraktiver, wie eine wachsende Flotte von Schiffen mit Windantrieb zeigt. Systemhersteller sehen jetzt ein ernsthaftes Interesse an der Technologie bei allen Reedereien

Im Zuge der Dekarbonisierung werden Segel zur »echten Option für moderne Schiffe«, meint der Branchenverband International Windship Association (IWSA). Mit Stand von Ende September sind an Bord von 21 großen kommerziellen Schiffen Windantriebssysteme installiert, zeigen IWSA-Daten. Zusammen kommen die Schiffe auf über 1 Mio. tdw. Auf der Grundlage öffentlicher Ankündigungen und Werftaufträge schätzt die IWSA, dass es bis Ende 2023 bis zu fünfzig große Schiffe mit einer Gesamttonnage von über 3 Mio. tdw sein werden. Außerdem nutzen derzeit zehn kleine Kreuzfahrtschiffe mit insgesamt 50.000 GT Segeltechnologie, hinzu kommt eine wachsende Zahl kleinerer Schiffe (unter 400 GT).

Neben traditionellen Segeln aus Tuch sind die markanten Flettner-Rotoren eine Option, die vermehrt zum Einsatz kommt. Auch Starrsegel, die sich ein- und ausfahren lassen oder Tragflächensegel, haben mittlerweile Marktreife erlangt.

Anfang der 2000er wurden in Deutschland Zugdrachen für Schiffe untersucht. Das französische Unternehmen Airseas hat ein solches System unter dem Namen »Seawing« kommerzialisiert. Warum der Markt heute annimmt, was vor 20 Jahren teils belächelt wurde, erklärt Airseas-CEO Vincent Bernatets im Gespräch mit der HANSA: »Die Umstände sind heute ganz anders





© Airseas

Airseas hat den Zugdrachen zur Marktreife gebracht. Die Installation soll einfach und schnell gehen

als zu Anfang der 2000er. Jetzt besteht ein hoher Druck zur Dekarbonisierung, hinzu kommen hohe Energiekosten.« Der Zugdrachen oder die Segeltechnologie im Allgemeinen biete eine Möglichkeit für Reedereien, »sofort etwas zu tun«.

Das Unternehmen wurde von ehemaligen Airbus-Ingenieuren gegründet. 2016 begann die Arbeit an dem automatisierten Zugdrachen. Jetzt ist das System im Einsatz und Bernatets berichtet von weiteren Aufträgen. In Japan installiert die Reederei K Line Airseas-Windantriebe auf Großbulkern. Zunächst hatte K Line 51 Systeme bestellt, davon 50 als Option, mittlerweile sind es fünf feste Aufträge für die Franzosen. Die ersten beiden sind für Capesize-Bulker bestimmt, drei weitere Seawings sollen auf Panamax-Bulkern installiert werden. »Unser Interesse ist es, das System auf allen möglichen Schiffstypen zu installieren. Aktuell testen wir es auf einem RoRo-Schiff, der in Airbus-Charter fahrenden ›Ville de Bordeaux‹. Dabei gibt es einige Ähnlichkeiten mit Containerschiffen – hier die Aufbauten am Bug, dort Containerstapel«, sagt Bernatets.

Seawing fliegt in 300 m Höhe über dem Schiff, wo die Windgeschwindigkeit 50 % höher ist und die Windbedingungen stabiler sind. Während der Gleitschirm in einer eine Acht beschreibenden Flugbahn im Wind hin und her schwenkt beschleunigt er noch. Im Gegensatz zu einem statischen



Segel erhöht das nach Angaben von Bernatets die Zugkraft um das Zehnfache. »Das ist er Schlüssel des ganzen Konzepts«, sagt er. Sowohl bei RoRo-Tests als auch beim Einsatz auf Capesize-Bulkern beobachte man durchschnittliche Kraftstoffeinsparungen von 20 %.

Per Knopfdruck wird der Seawing entfaltet und steigt auf, Einsatz und Steuerung erfolgen völlig automatisiert, inklusive Weather Routing. Der Drachen und seine Komponenten bestehen aus erprobten Materialien. Der Service von Airseas beinhaltet die Zustandsüberwachung und den Austausch des Segels. »Wir sehen, dass der Windantriebsmarkt jetzt stark an Fahrt gewinnt. Alle Reedereien beschäftigen sich heute ernsthaft mit dem Thema. Zusammen mit Luftschmierung sind Windantriebe heute vielleicht die besten Technologien auf dem Markt für mehr Energieeffizienz«, sagt Bernatets.

Auf den Spuren Cousteaus

In Spanien gründeten Luftfahrtingenieure 2014 bound4blue. »Im Gegensatz zu dem, was viele Leute denken, hat der Windantrieb mehr mit Flugzeugen als mit Schiffen zu tun«, sagt COO und Mitgründerin Cristina Aleixendri. Bound4blue hat ein sogenanntes Suction Sail auf den Markt gebracht. Die Technologie wurde in den 1980ern von Jacques Cousteau zusammen mit Lucien Malavard und Bertrand Charrier, die heute beide zum Team von bound4blue gehören, erfunden. Man suchte nach einer Hybridlösung zwischen starren Tragflächen- und Rotorsegeln. Das Suction Sail soll Vorzüge beider Technologien bieten, aber deren Nachteile vermeiden.

Das Segel weist ein Tragflächenprofil auf und saugt über eine Turbine im Innern über Öffnungen den Luftstrom in der Grenzschicht an. Nach Angaben von Aleixendri bietet das »eSail« das beste Verhältnis von Auftrieb zu Luftwiderstand und von Auftrieb zu Leistung. Man müsse bei solche einem Segel sowohl den Auftriebs- als auch den Widerstandsbeiwert betrachten. »Es geht nicht nur darum, eine hohe Vortriebskraft zu erzeugen, sondern auch darum, keine große Seitenkraft zu erzeugen«, erklärt sie. »Die Widerstandskomponente ist diejenige, die in hohem Maße zu dieser Seitenkraft beiträgt, deshalb begrenzen einige Geräte ihren maximalen Auftriebskoeffizienten.« Bei Technologien, die selbst Energie benötigen, müsse auch das Verhältnis von Auftrieb zu Leistung beachtet werden. »Wenn man einen hohen Auftrieb erzeugt, dafür aber große Mengen an Energie benötigt, ist die Nettoleistung gleich Null«, so Aleixendri.

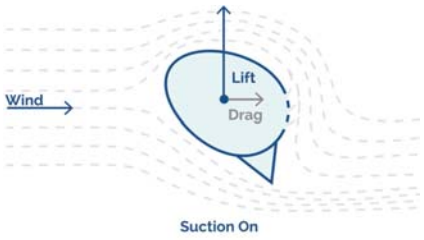
Auch bound4blue setzt im Betrieb der Segel auf Automatisierung, per Knopfdruck wird das System gestartet. Auf der Grundlage von Sensordaten kontrolliert das Steuerungssystem die drei wichtigsten Trimmvorgänge – Rumpfdrehung, Klappenstellung und das Ansaugen. Bound4blue verspricht 20 % Kraftstoffeinsparungen bei günstigen Windbedingungen. Mit dem integrierten Weather Routing sollen zusätzliche Einsparungen von 3–6 % möglich sein.

Heute sind zwei Suction Sails auf einem Fischereischiff und einem Stückgutfrachter installiert, mehr als zehn Einheiten werden derzeit für einen Stückgutfrachter von Amasus Shipping, ein RoRo-Schiff von Louis Dreyfus Armateurs und einen Panamax-Bulker von Marubeni hergestellt. *fs*



Das erste eSail von bound4blue im Einsatz...

... und in der schematischen Draufsicht



© bound4blue

Abstract: Sails - a real option for modern vessels

Sails are becoming increasingly attractive as auxiliary propulsion system for commercial vessels. As decarbonisation regulations tighten, all shipowners seriously consider the technology as a way to improve energy efficiency. HANSA spoke with represenatives of the companies Airseas and bound4blue about their very different approaches to wind propulsion – one using a kite solutions, the other a suction sail.





© Ole Henckel

»Chicago« – emissionsfrei durch den Hafen

Mit der Taufe der »Chicago« hat die Flotte Hamburg eines der modernsten Planierschiffe übernommen. Gebaut wurde dieses Spezialschiff, das über einen innovativen Hybridantrieb verfügt, auf der Hitzler Werft in Lauenburg. *Von Anna Wroblewski*

Rund 24 Monate hat der Bau der »Chicago«, die bei der Wassertiefeninstandhaltung im Hamburger Hafen eingesetzt wird, gedauert. Der Auftrag für die Werft umfasste den Bau des kompletten Schiffes inklusive der Planiervorrichtung und des Hybridantriebs. »Das Zusammenführen aller Komponenten vor allem in Hinblick auf die anspruchsvollen technischen Lösungen entsprach keiner Standard-Lösung aus der Schublade«, erläuterte Hitzler-Geschäftsführer Kai Klimenko anlässlich des Stapelhubs. Hier habe sich die Erfahrung der Hitzler Werft im Spezialschiffbau gezeigt, weshalb es zu keinen großen Komplikationen gekommen sei.

Emissionsarm unterwegs

Die Flotte Hamburg ist ein Tochterunternehmen der Hamburg Port Authority (HPA). Anlässlich der Taufe sagte HPA-Chef Jens Meier, die »Chicago« sei ein State-of-the-Art-Schiff im Hinblick auf ihre Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit. Das Planiergerät könne bis zu zwei Stunden emissionsfrei und geräuschlos im Batteriemodus betrieben werden. Ansonsten werde es mit dem emissionsarmen Kraftstoff GTL (Gas-to-Liquids) gefahren. »Wenn E-Fuels, die zum Beispiel aus Wasserstoff hergestellt werden, verfügbar sind, werden wir die ersten sein, die es nutzen«, so Meier.

Das Antriebssystem der »Chicago« besteht aus zwei Caterpillar-Motoren vom Typ C18 mit einer Leistung von jeweils 500 kW bei 2100 1/min. Den Hilfsdiesel hat ebenfalls Caterpillar geliefert: ein C4.4 ACERT-Modell mit 99 kWe bei 1500 1/min. Für den elektrischen Antrieb sorgen zwei BEN Buchele-Motoren, die jeweils 60 kWe bei 2130 1/min leisten.

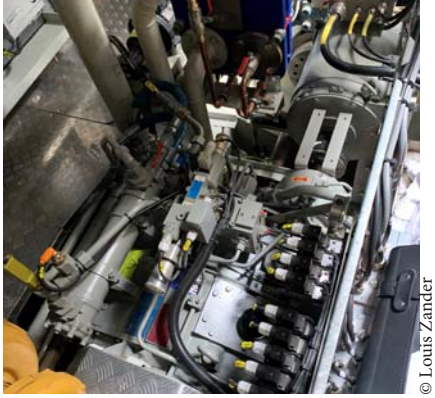
Die beiden Elektromotoren sitzen direkt an einem Wendegetriebe des Herstellers Reintjes. Wie Louis Zander, Director Sales & Service bei Reintjes in Hamburg, erklärt, haben diese Getriebe eine zusätzliche Untersetzung für den E-Motor, damit er auch im elektrischen Antriebsmodus seine Nennleistung abgegeben kann. Das Getriebe vom Typ WAF 364 ist dafür mit einem sekundären Nebenabtrieb (PTO/PTI) ausgestattet. Sekundär bedeutet dabei, dass der Nebentrieb hinter der Hauptkupplung sitzt. Damit kann die »Chicago« elektrisch fahren, ohne dass der Hauptmotor mit dreht.

Im Elektromodus fährt das Schiff unter anderem auf der Hin- und Rückfahrt zum Einsatzgebiet. Während der Planierarbeiten wird auf den Hauptantrieb umgeschaltet. Die dabei erzeugte, überschüssige Energie kann über die PTOs in die Batterien vom Typ Cobra des Herstellers Becker Marine Systems geladen werden. Die schiffseitige Steuerung für das Wechseln der verschiedenen Antriebsmodi kommt ebenfalls von Reintjes.

Die elektrische Leistung der »Chicago« reicht für rund 120 Minuten bei 6 kn. Im GTL-Betrieb erreicht das 25 m lange, 8,50 m breite und maximal 2,60 m tiefgehende Schiff rund 10 kn.

»Chicago« – emission-free through the port

With the christening of the »Chicago«, Flotte Hamburg has taken delivery of one of the most modern levelling vessels. This special ship, which has an innovative hybrid drive, was built at the Hitzler shipyard in Lauenburg.



© Louis Zander

Wendegetriebe des Planierschiffes



© Ole Henckel

An Bord befinden sich zwei Caterpillar-Motoren mit einer Leistung von je 500 kW

7 Mio. € Kosten

Die »Chicago« ist neben dem kleineren Planiergerät »Otto Stockhausen« das zweite Planierschiff der Flotte Hamburg. Das 7 Mio. € teure Schiff zieht im Rahmen der Wassertiefeninstandhaltung des Hamburger Hafens die Sedimente in Bereiche, in denen sie mit Saugbaggern leichter aufgenommen werden können. Dafür wurde die »Chicago« mit einem 9,70 m breiten und 3,7 t schwerem Schlickpflug ausgerüstet. An Deck des Schiffes, das einen Pfahlzug von 15 kN aufweist, steht eine Fläche für einen 20-Fuß-Container zur Verfügung. Für seine Arbeitsaufträge verfügt das Planierschiff ferner über einen Moonpool mit einem Durchmesser von 1,2 m, einen Teledyne-T20-Fächersonar sowie einen Wassermonitor. Für das Handling der umfangreichen Messtechnik hat die »Chicago« einen Schenkrahmen mit 300 kg SWL.

Taufe in Hamburg

Coronabedingt mussten die Feierlichkeiten zum Stapelhub letzten Sommer entfallen. Umso feierlicher fiel die Taufe im September im Hamburger Hafen aus. Wie schon die anderen Schiffe der Flotte Hamburg, wurde auch die »Chicago« nach einer Partnerstadt Hamburgs benannt. Taufpatin war die US-Botschafterin in Deutschland, Amy Gutmann.

Auch die beiden Geschäftsführer der Hitzler Werft waren vor Ort. »Bei der Taufe eines Schiffes dabei zu sein, welches wir von den ersten Entwürfen bis zur Fertigstellung begleitet haben, erfüllt uns immer mit Stolz«, sagte Marek Klimenko, »Wir freuen uns sehr, dieses innovative Projekt mit der Flotte Hamburg realisiert zu haben und wünschen der ›Chicago‹ immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel!« ■

Drei Fragen an …

Louis Zander

Director Sales & Service – Reintjes Hamburg

»Einige spannende Projekte in der Pipeline«



© Privat

Louis Zander hat den Bau der »Chicago« für Reintjes begleitet

Für das hybride Antriebssystem der »Chicago« hat Reintjes unter anderem die Getriebe geliefert. Was zählte noch zum Lieferumfang?

Louis Zander: Für das Zweiwellen-Schiff haben wir neben dem Wendegetriebe WAF 364, flexible Kupplungen, die Frequenzumrichter für die Elektromotoren als auch für die Verbindung zwischen Bordnetz und Gleichstromzwischenkreis sowie die Intelligenz – unser Reintjes Control System – geliefert. Diese Schiffssteuerung haben wir erst vor Kurzem auf der SMM in Hamburg präsentiert. Das System ist in drei Variationen erhältlich. Bei der ›Chicago‹ kam die ›Advanced‹ Lösung zum Einsatz. Es ist eines der ersten Projekte, bei dem die Steuerung zum Einsatz kommt. Sie ist für die Steuerung der Hauptmotoren sowie das Zusammenspiel mit den Elektromotoren zuständig. Zu dem Fahrhebel kommt bei dieser Ausführung auch ein Bedienpanel mit TFT-Bildschirm zum Einsatz. Zusätzlich sind bis zu 4 Nebenfahrstände möglich. Bei diesem Projekt wurde ein zweiter Fahrstand ausgeführt.

Was war rückblickend besonders an diesem Projekt?

Zander: Das Besondere an diesem Projekt ist, dass ein so kleines Schiff über einen Gleichstromzwischenkreis verfügt. Während des Planierbetriebs wird kein Extragenerator benötigt und die Elektromotoren können den Strom in das Bordnetz sowie in die Batterien einspeisen. Dies ist nur mit einem Gleichstromnetz möglich. Man nennt diese Funktion auch Inselbetrieb. Die Frequenzumrichter müssen sich nicht auf ein vorhandenes Netz aufschalten, um Strom zurückzuspeisen. Eine weitere Besonderheit ist, dass das ganze System redundant ausgelegt ist.

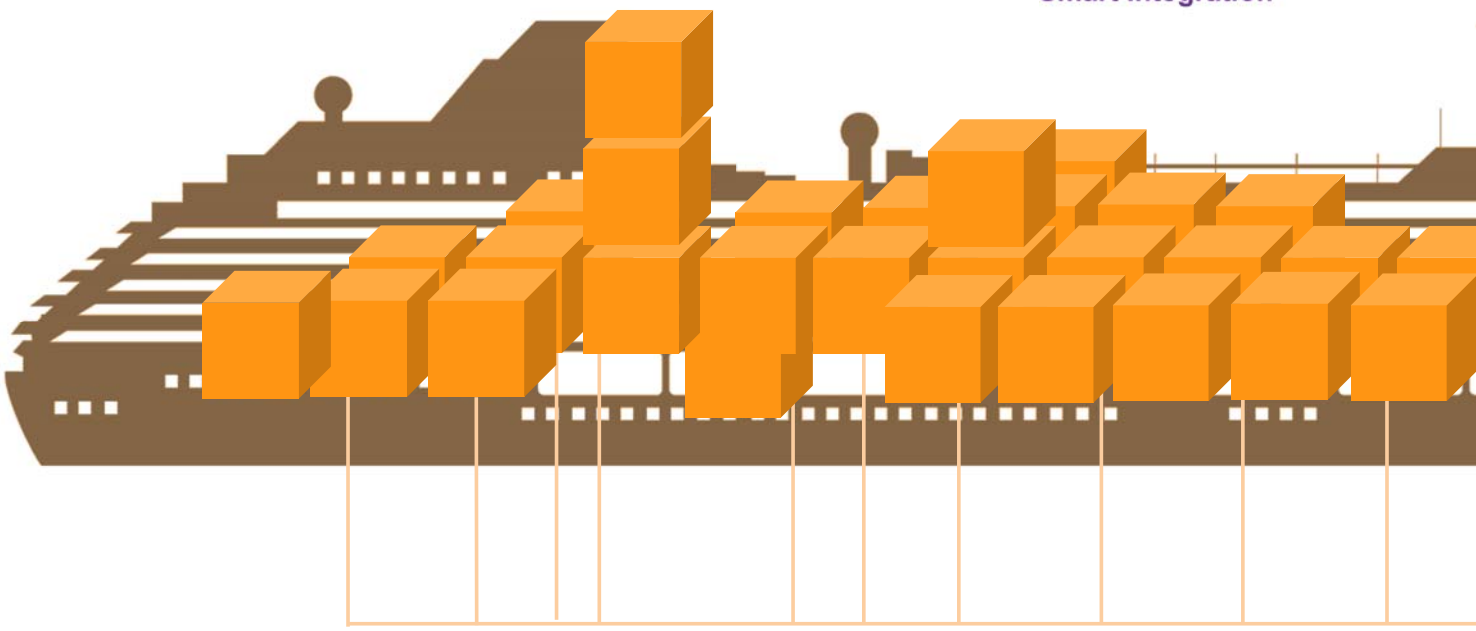
An welchem Projekt arbeiten Sie aktuell?

Zander: Wir haben momentan einige spannende Projekte in der Pipeline, über die wir aber erst sprechen können, wenn sie weiter fortgeschritten sind. Eines, das auf der SMM bekannt gegeben wurde, ist ein Auftrag für die italienische Reederei Liberty Lines, die auf der spanischen Werft Armon neun neue Fähren bauen lässt. Rolls-Royce Power Systems liefert als Systemlieferant die Antriebe und wir dürfen die Winkelversatzgetriebe (Typ WVSA 1542) beisteuern, übrigens auch in einer Hybrid-Ausführung. Es ist unser neuestes Getriebe, das wir ebenfalls auf der SMM erstmals vorgestellt haben.

Modular automation comes on board

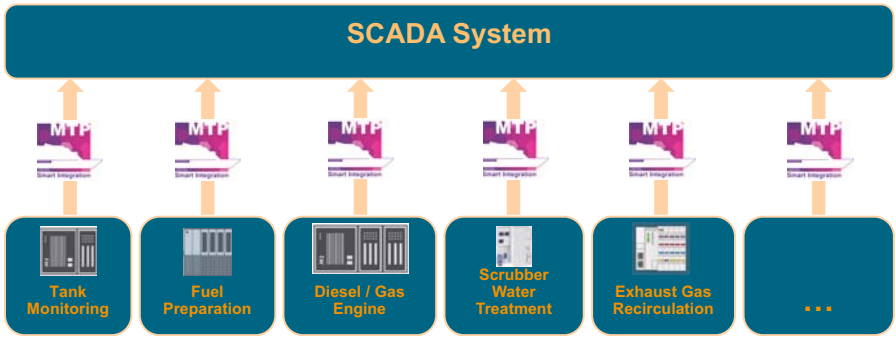
MTP – Module Type Package – delivers improvements with depth from engineering to commissioning, the Marine Equipment and Systems Group in the German industry association VDMA says

Modular designed ships are constructed modulary – the automation in most cases not



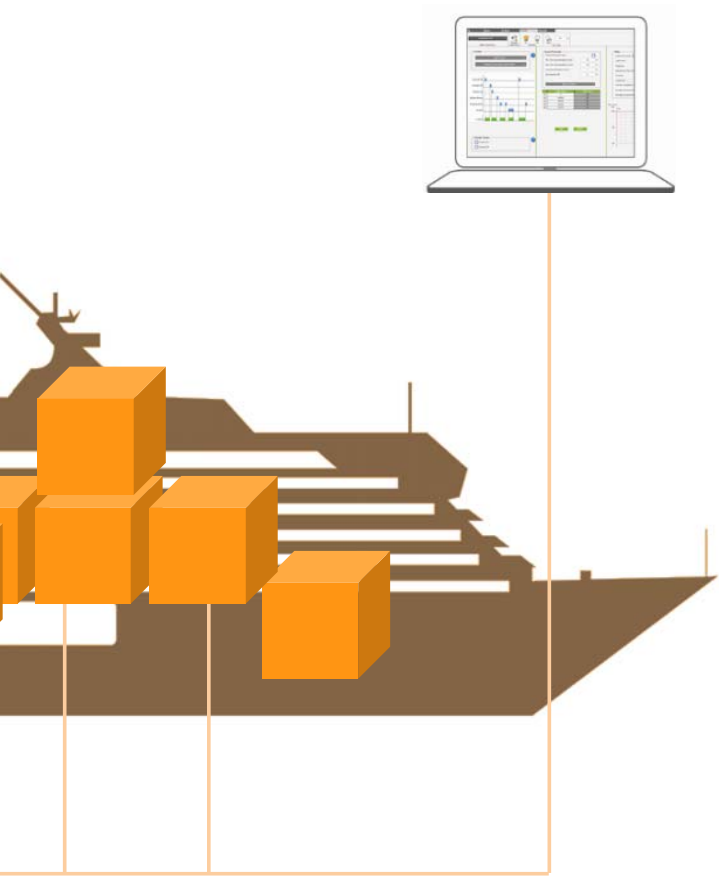
System integrators, marine equipment suppliers and shipyards agree: MTP improves the entire value chain in the construction and operation of ships. The abbreviation MTP stands for Module Type Package, with the help of which the various systems on board can be integrated into the ship's automation without time-consuming coordination of the interfaces. Conceptually, MTP can be compared to a printer driver, which paves the way for networking maritime systems with each other and thus making them much easier to modularise. The future lies in distributed intelligence on board.

Viewed from above, the same picture emerges throughout the maritime industry. It is the interfaces that do the most work along the value chain – and conversely offer the greatest potential for improvement. To be more precise, it is the communication interfaces within automation that regularly cause discussion. In contrast, shipyards and mechanical engineers have the mechanical interfaces well under control. The construction of ships from mechanical modules is common practice. What is still missing are the automation modules. A survey of the VDMA on the acceptance of MTP shows that automation experts from shipyards, system suppliers and mechanical engineering companies expect a noticeable time saving from the initial project planning phase to commissioning. This time saving makes



© VDMA

Actual Work – Demonstrator



© Meyer Werft

the companies more competitive in the international market as a result of falling costs. In addition, projects with decentralised intelligence and the use of MTP are much easier to control and more reliable in their implementation. If – as a concrete example – a time window of just three months is available for the commissioning of a cruise ship, then no one can afford time-consuming discussions about signal shapes, data formats or the decimal places of measuring ranges. However, it is precisely such tough coordination that still determines reality – especially when functional units have to be brought into the higher-level ship automation system.

MTP: »Printer driver« for modular automation

Another complicating factor is that all subsystems within a ship as a whole organism can only really be integrated into the control level and tested when the ship's automation system is already in place. The resulting time dependencies quickly make it clear how susceptible this hierarchical organisation is to delays at individual points. For good reasons, mechanical engineering in the manufacturing industry has abandoned the classic automation pyramid in favour of decentralised intelligence of plants.

Voices from the industry

Flensburg University of Applied Sciences





© HS Flensburg

For Flensburg University of Applied Sciences it is an important concern to push the establishment of MTP as a standard. For this reason, our laboratory for large-scale machines has already been expanded into a demonstrator for initial MTP functionalities. This should enable industry representatives to test the connection of their modules, serve as a practical example for interested companies and introduce our students to this exciting topic. Since October, a staff member has been permanently dedicated to the expansion of the same, with the long-term goal of extending the scope of the system and the implemented MTP functionalities. The knowledge gained in the process will help participating companies, as well as newcomers to the MTP standard, to implement the existing standard without errors. Furthermore, it is planned to contribute to the development and testing of further application areas of the MTP standard.

Sascha Wührl– Research Associate
Professor Michael Thiemke

GEA Westfalia Separator Group



© Gea Group

The MTP has positive effects for a module manufacturer across the entire value chain starting with design up to commissioning and even a retrofit project. We as GEA see a significant reduction of coordination in terms of signals and process information towards the SCADA. In addition, the technology offers further opportunities to make use and to create added value while extracting locally stored data in the individual CPU's and to operate the treatment systems stable at its optimum operating condition and ultimately to reduce energy consumption while delivering the best process performance.

Sven Mario Jadzinski
Senior Director Sales – Global Marine Business

Voices from the industry

Meyer Werft


© Meyer Werft

The MTP brings considerable added value. It streamlines the design phase, provides clear interface specifications and minimises time-consuming project discussions. The standardised interface to the superordinate control level provides clear system boundaries. The use of intelligent modules offers the possibility of commissioning at the supplier's premises. Pre-tested systems reach the shipyard. This reduces the effort and risk of complex commissioning in the time-critical final phase of ship completion. For our customers, the MTP offers manufacturer independence in the operational phase. This increases flexibility in the event of function expansions during the life cycle.

Martin Eilers
Development Engineer

VDMA


© VDMA

The benefits of the MTP became particularly concrete at the first plug-test on the new standard a few weeks ago at the Maritime Center of Flensburg University of Applied Sciences: 12 companies from Germany and Austria took part in the intensive and successful connectivity tests, ranging from machine builders and automation manufacturers to shipyards and classification. Summary of an industry participant: »In these 8 hours here, we have implemented a lot of variables and signals that previously took us three weeks on board at the shipyard. A huge step forward in shortening commissioning – and a compelling argument for the MTP!«

Hauke Schlegel
Managing Director

Wago


© Wago

Benefit for shipowners and operators:
Ships being built today are demanded to be nearly CO2-free in 2040 or 2050. However, the technologies required for this are not yet known or industrially available. This is where modularization in ship automation can help to convert ships when the technology becomes available. This is where the MTP is ideally suited.
Benefit for shipyards and system integrators:
Modularization using MTP in automation is not just an end in itself. There are clear indicators from the process industry of how commissioning times can be reduced. This benefits the competitiveness of shipyards and their system integrators. For the shipbuilding sector, the plug-test at Flensburg UAS showed the acceleration in integration.

Norman Südekum,
Industry & Keyaccount Management Industries & Infrastructure
Vice President

Phoenix Contact Electronics


© Phoenix Contact

The manual commissioning of ship systems usually lead to lengthy troubleshooting and subsequent programming efforts. With MTP-compliant systems and the corresponding plug-and-play integration into higher-level control systems, such problems are minimized and commissioning is significantly simplified as well as accelerated. In order to make these advantages available for ready-to-use systems, Phoenix Contact offers the MTP gateway as an add-on to such systems. The communication between the system and the gateway need only be established, thereby eliminating the stress of extensive system changes and increasing risks. The visualization of the system is created or imported in Phoenix Contact's MTP Designer and the MTP file for the control system is automatically generated. In summary, this add-on offers the end customer significant added value without having to make changes to ready-to-use systems or increasing the risk of errors.

Niklas Lecker
Technical Sales Consultant Marine and Offshore

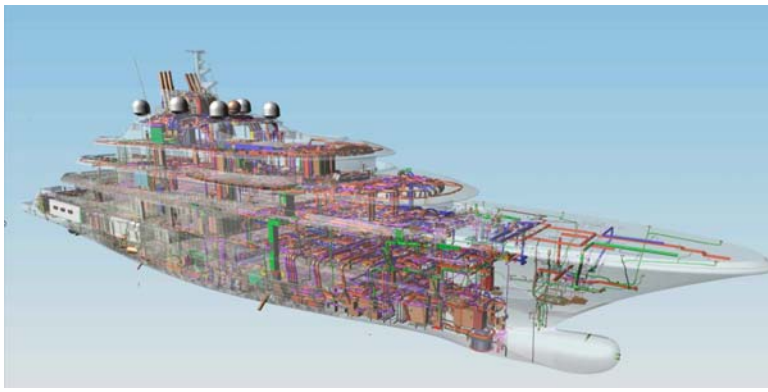
The VDMA survey continues to show that distributed intelligence is also in demand in shipbuilding. Function modules work with their own PLC for this purpose – which ultimately enables the decentralised control network on board. The respective PLC then integrates itself into the ship automation with its module type package. As a standardised interface, MTP is defined completely, unambiguously and free of contradictions. Another advantage is that MTP makes the manufacturer-independent structure of ship automation much simpler, because the detailed processes within a module PLC no longer enter the higher-level ship automation.

This statement becomes clear with the example of an engine to be started. Until now, a bit had to be set and reset again over a certain period of time in order to start the engine. Measured values then provided information as to whether the engine had actually started. Engine builders are constantly changing the details of this process. This also applies to scenarios of what to do if the engine does not run and has to be restarted. The task of starting a ship's engine, which seems simple at first glance, leads to complex interrelationships in the control system. MTP simplifies the procedure by offering the module type package a service for its functional area (in this case the engine). From the point of view of ship automation, this service is called: «Start the engine«. When the engine is running, the MTP gives the feedback „Completed" via its state machine. In summary, with the help of MTP, it will no longer be a question of how a function is realised in detail in terms of automation, but only that it is available at all and functions reliably. This approach significantly reduces the complexity of ship automation.

Further development

Based on the thesis that with MTP it will only be a matter of defining the available services of a functional area, machine builders and system suppliers are now in a position to optimise their solutions even during an ongoing shipbuilding project. Research and development can thus be fully incorporated into a module until shortly before delivery – without any nasty surprises later on during commissioning. The players from the maritime industry in particular also appreciate the fact that fewer interfaces have to be documented.

Keyword commissioning: The VDMA survey shows that with MTP, maritime systems can already be reliably tested at the machine manufacturer's premises, regardless of the higher-level target system. System manufacturers therefore associate the lower effort for rework with real monetary advantages. If changes are made in current projects, they are always associated with residual risks, which then mean additional expenditure during commissioning. If this is not included in the quotation, unpleasant renegotiations will ensue at this point at the latest – about who bears the costs.



© Lürssen

The requirements increase with simultaneous stagnation or reduction of the construction time

Outlook

The VDMA survey shows how great the potential of MTP within modular automation with decentralised distributed intelligence is assessed in shipbuilding. The advantages range from the initial planning phase to engineering and commissioning. With this technology, European shipyards as well as the supplying mechanical and plant engineering industry in Europe have a real advantage in international competition. Shipping companies also benefit from significantly better possibilities for data analysis due to the consistency of the overall system. In view of these advantages, the participants in the VDMA survey demand the necessary pioneering spirit from the maritime industry. An understanding of modular automation is also called for – with the aim of making it a global standard that is firmly established in the specifications of shipowners and shipyards. *RD*

JRC
ALPHATRON Marine
Your one stop shop.
Navigation and communication equipment
Alphatron Marine Deutschland | +49 (0)4101 3771 0 | sales@alphatron.de | alphatronmarine.com/de

Cyber security more important than ever

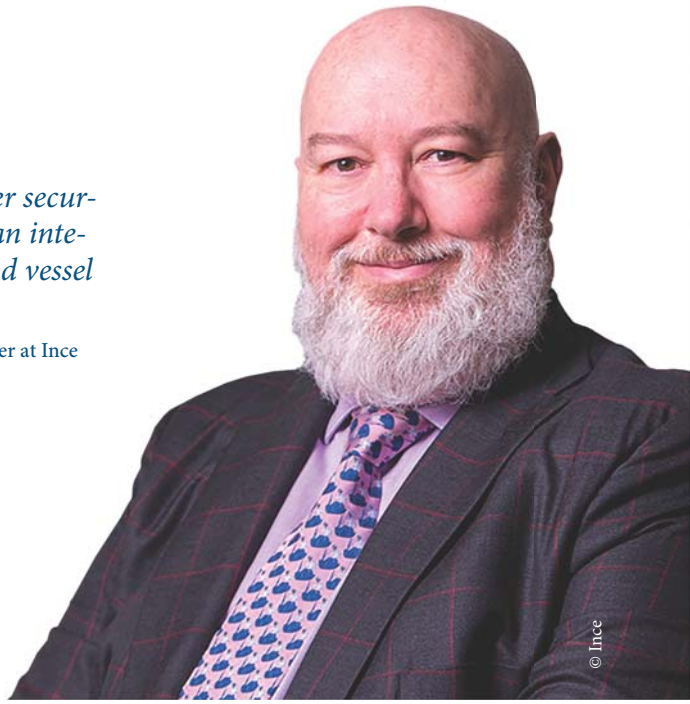
Despite cyber security representing one of the greatest challenges faced by the industry, many shipowners and managers are still unaware of the risks of not having a solid cyber security strategy in place. This risk is only amplified by the Russia-Ukraine conflict, says law firm Ince

To put the increasing threat into perspective, a recent report by Check Point Software noted a 42% global increase in cyber-attacks, with ransomware attacks most common. Globally there has been an 82% increase in data attacks since 2021.

Julian Clark, Global Senior Partner at Ince, outlines the current cyber threats faced by shipowners, and the importance of investing in cyber security for the safety of a vessel, its crew, and its owner

»The bottom line is, cyber security must be considered an integral part of maritime and vessel infrastructure«

Julian Clark, Global Senior Partner at Ince



© Ince

The Russian risk

Russia's cyber activity has increased significantly since its invasion of Ukraine. Research by the European Parliament found there were 25 major cyber-attacks on Ukraine within the first three months of the invasion alone and governments recognise increased cyber activity will start to impact commercial shipping assets.

Many groups and authorities have blacklisted Russian vessels, creating a further risk of Russian hackers striking back with cyber-attacks. One form of retaliation includes strategically disrupting AIS tracking signals to evade sanctions and impede the trade of those who are deemed anti-Russia or allied to Ukraine. While not war in the legal sense for countries outside Russia and Ukraine, Mr Clark has described the current position as a new form of, »Global economic war«.

Cyber-attacks can significantly disrupt global trade. For example, while there is no evidence that the incident was the result of a cyber-attack, the grounding of the Ever Given in 2021 cost an estimated $10bn a week in lost trade. This demonstrates just how devastating and costly a disruption to global shipping can be.

It is also not uncommon for state-sponsored cyber-attacks to target shipping or commercial assets. The »NotPetya« ransomware attack in 2017 affected Ukraine's financial, energy and government institutions and was found to be 'almost certainly' a result of Russian military activity according to The UK National Cyber Security Centre. Potentially of more concern is the growing threat of ransomware as a service (RaaS) where established hackers will sell their services to assist an attack in return for a commission taken from the ransom payment.

Lacking security

The risk of a Russian cyber-attack could be perceived as a short-term threat not warranting long-term investment in cyber security. But this is not the case. Coding software is increasingly efficient, making it far easier for individuals to develop advanced coding skills. A vessel's OT is not only at risk from attacks by Russian military, but also from any person with the skills and motivation.

Only 42% of organisations protect their vessels from OT cyber threats. 90% of corporations are unable to defend even the most basic of attacks. This shows most shipowners are unprepared and operating with significant legal risks and are failing to properly invest to manage this growing threat. If a vessel does not have adequate cyber protection, any legal consequences from an OT attack will be directed towards the owning entity, rather than the vessel operators, potentially exposing shipowners to considerable damages claims. The failure of an owner to check and mitigate a vessel's exposure to cyber-attacks could be deemed recklessness, ultimately resulting in a vessel being found unseaworthy. It is of major concern, says Mr Clark, that IT and in house cyber security personnel are failing in fully communicating the level of risk to C Suite.

It is also essential to highlight the significant safety risks that cyber-attacks pose to seafarers. A cyber-attack could, for example, result in a safety system showing an incorrect ballast tank fluid level, leading to dangerous instability for the crew when handling cargo.

The bottom line is, cyber security must be considered an integral part of maritime and vessel infrastructure. The legal and safety risks of a cyber-attack, from Russian military or otherwise, make investing in a sufficient cyber security solution a no-brainer. *ED*

Closing the »belief gap«

Maritime and offshore system cyber risk management specialists CyberOwl see accelerating digitalization of shipping and a low visibility of cyber security in maritime companies as a potential attraction for cyber attacks

The maritime sector has recently experienced one of the greatest periods of profitability in history and is heavily reinvesting these profits in digitalisation and the increased connectivity of their vessels. This makes shipping companies an attractive target for cyber-attacks. Therefore, there is an increasing urgency for improving the cyber security of shipboard systems, thinks maritime and offshore system cyber risk management specialist, CyberOwl.

However, securing shipboard systems is challenging due to the particular nature of shipping systems, the presence of legacy systems onboard ships, constraints in bandwidth, intermittent internet connectivity, the lack of cyber security knowledge and, talent within the sector.

CyberOwl's Medulla service provides remote, protective monitoring for vessel IT and connected operational technology (OT) assets that help ship operators gain visibility, cybersecurity, and cyber compliance of their remote, marine systems.

»Medulla makes it easy for shipping operators to know what they have onboard, keep it secure and prove that they have secured it. That last point – proving security – has two benefits: (1) it closes the ›belief gap‹ ensuring that the written cyber policies reflect reality on the ships; and (2) it makes the whole compliance process with inspectors, charterers and auditors easy,« explains CyberOwl CEO Daniel Ng. The Medulla service is delivered through a combination of proprietary technology that CyberOwl has developed, optimised for the limited bandwidth and patchy connectivity environment of shipping. »We further support shipowners with a managed security operations centre (SOC) service that helps provide guidance in ›plain English‹ so that prioritised next steps to mitigate the risk and minimise the impact is very clear,« says Ng.

Asked for an »example in action«, Ng tells the story about a new contract with two new shipowners, the company won in February. »As we began deploying Medulla onboard their vessels, we discovered eight separate vessels with exactly the same malware on them across these two fleets. The malware was strongly linked with nation state political espionage, and was designed to give the threat actor full control of affected machines. This particularly worried us given the increasing geopolitical tensions in Russia-Ukraine at the time. Medulla automatically detected that there were machines onboard that were behaving abnormally. We identified that while there was anti-virus installed on those machines, there were version control issues that meant it had failed to quarantine the malware.«

As soon as the malware was detected, CyberOwl's Managed SOC team set out to »hold the hands« of the shipowners to isolate those machines and remove the risk. Concurrently, the Managed SOC team was able to hunt for any traces of the same attack across all our other customers' vessels and provide an alert to them to be extra vigilant of this risk. »This means that ship operators we work with also get to benefit from threat information from across our customer base around the world,« says Ng.

While the current Russia-Ukraine conflict has significant cyber and information-warfare components, Ng says that those particularly targeting maritime systems and operations have been limited for organisations and individuals outside Ukraine, Belarus and Russia. Specific maritime-related examples include the attack on Viasat KA-SAT networks. In late February, at the same time when Russia invaded Ukraine, Viasat satellite communication systems were attacked in central Europe.

»Despite the ›less than expected‹ level of attacks, there is still a moderate risk, in particular, related to a trend of cyber criminal groups that are acting in a way that aligns with Russia's strategic priority of maintaining a leading position in fossil fuel markets and supply chain. More broadly, there has also been an increase in Ukrainian and Russian crew that have been victims of cyber attacks on their personal devices, raising the risk of contamination onto vessel systems,« Ng adds.



Daniel Ng, CEO of CyberOwl

During a recent funding round, CyberOwl secured follow-on investment of 5.1mill.$ from existing investors, 24Haymarket and Techstars in addition to confirming new investments from new investors, Brookstreet Equity Partners and Phaze Ventures. The multi-million-pound investment will enable CyberOwl expand service capability and build on international growth, which to-date has been limited to the UK, Singapore, and Greece. The investment will also fund product development for the next generation of the Medulla software and the creation of an associated family of products.

CyberOwl is already working with many of the world's largest maritime and offshore companies across the UK, EMEA and Asia Pacific including Eastern Pacific Shipping, Tufton Asset Management, Pacific International Lines, Pacific Carriers Limited and Swire. *fs*

A smarter way of navigation

The latest Sperry Marine digital service, powered by Navtor, is designed to reduce fuel costs, support regulatory compliance and lessen the administrative workload for crew and shore teams. HANSA spoke to Michiel Meijer about this new product

Why should shipping companies use the digital navigation and voyage planning services? What are the benefits?

Michiel Meijer: Shipping companies these days need to ensure they can operate with the best available information on every aspect of the voyage ahead; not just the correct chart availability but all the elements that could impact a safe and efficient voyage from berth to berth. By considering all the operational aspects holistically, owners can create a route that optimises fuel consumption and reduces carbon emissions.

Putting all critical voyage information in one integrated application like Navigation and Voyage Planning improves collaboration and transparency of the passage planning process and creates a simplified digital transfer of data from the Sperry Sphere to the ECDIS, reducing workload for the navigator.



Michiel Meijer,
Head of Digital Transformation at Sperry Marine

Why did Sperry Marine decide to cooperate with Navtor?

Meijer: Sperry Marine's heritage is as a leader in provision of regulated navigation systems and services. We understood that the digitalisation process in maritime required us to integrate these navigation systems with back of bridge applications and with shoreside teams. To do that we developed the SperrySphere platform which brings together the navigation tools that owners need for smarter, safer voyages.

Co-operating with a leader in navigational data like Navtor which already has the digital chart and voyage planning knowledge, was the logical choice to help us put that data in the hands of navigators, combining our respective skillsets to increase the availability of navigational safety data.

Does a ship's crew need special training or education to use the new services?

Meijer: The process of voyage planning and the transfer of route data from back of bridge to the ECDIS is well known and understood. Using Sperry Marine Navigation Charts and Voyage Planning is a refinement and improvement of that process.

The electronic chart service simplifies workflow for fleet managers and navigators and provides full control and accessibility over charts with Navtor's NavTracker chart management and ordering tool. This enables shipowners to take advantage of a range of data subscription models such as Pay-As-You-Sail where the vessel can unlock licences only to the charts it needs on a voyage by voyage basis.

By using chart data and notices to mariners that are automatically distributed and updated seamlessly, the huge number of administration hours and the risk of human error during manual planning can be reduced.



© Sperry Marine

The SperrySphere platform

How can the new services be integrated into existing ship infrastructure?

Meijer: Because the Charts and Voyage Planning module is deployed and managed through the SperrySphere intelligent navigation platform, it can easily be deployed within the bridge of most modern merchant vessels.

This is a one-stop-shop back-of-bridge digital platform which manages delivery of a wide variety of safety and voyage optimisation applications and a roadmap including remote support and diagnostics of navigation equipment.

Are there already first customers using the new services and if so, what are their first experiences with them?

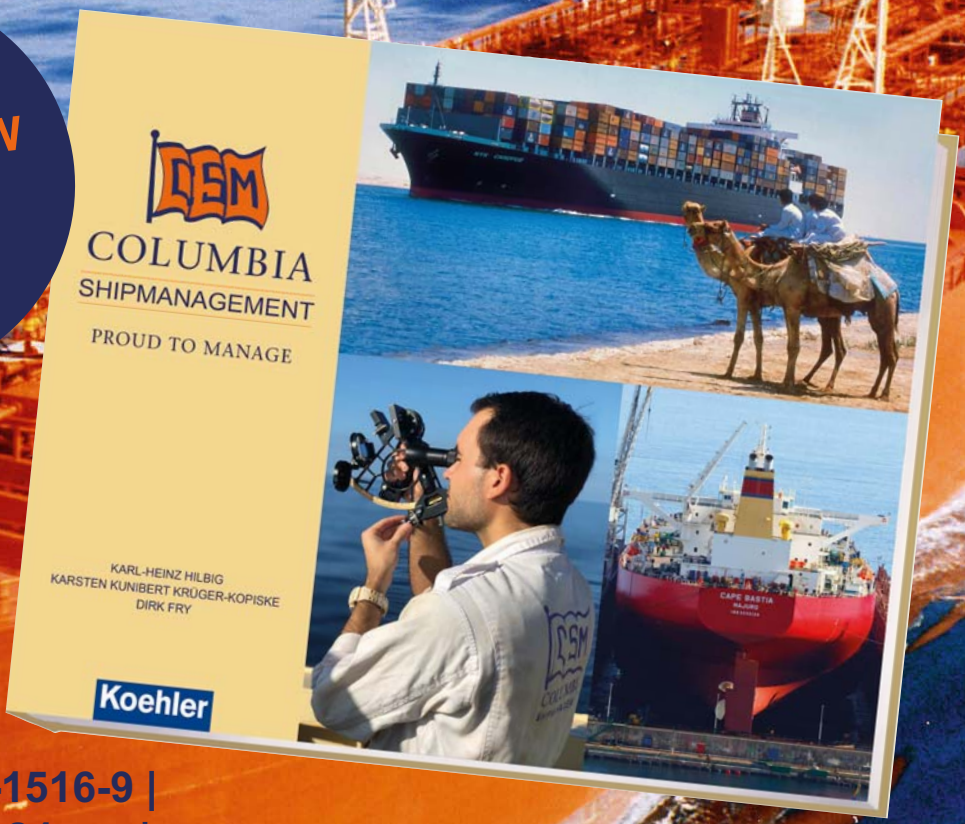
Meijer: SperrySphere has already been deployed on a series of very large containerships for a leading European owner, in a new concept for bridge layout and functionality that includes space saving and ergonomic design with the SperrySphere as a central planning station.

Interview: Anna Wroblewski

COLUMBIA

SHIPMANAGEMENT

ORDER NOW
49,95 €



ISBN 978-3-7822-1516-9 |
380 Sites | 29,5 x 24 cm |
Hardcover | Englisch

Maximilian Verlag GmbH & Co. KG | Stadthausbrücke 4 | 20355 Hamburg

Koehler

WÄRTSILÄ

Carisbrooke Shipping spart 600 t CO_2 in einem Jahr

Der britische Betreiber von Massengut- und Stückgutfrachtern Carisbrooke Shipping hat seit Jahresbeginn mit Hilfe der Flottenoptimierungslösung (FOS) von Wärtsilä über 600 t CO_2-Emissionen eingespart. Seit der Implementierung von FOS auf 31 Schiffen im Jahr 2019 nutzt Carisbrooke die Plattform, um Kohlenstoffemissionen zu reduzieren.

Das Flottenbetriebszentrum von Carisbrooke ist für die Überwachung der Schiffsposition, der Passagepläne und der Routen, für die Beratung zur Maximierung der Ladungsaufnahme sowie für die Überwachung der Schiffssicherheit und -leistung zuständig. Täglich werden etwa 25 Schiffe überprüft und durchschnittlich 20 Fahrten pro Monat optimiert. Der Einblick in die Effizienz eines Schiffes zu einem bestimmten Zeitpunkt ermöglicht es dem Unternehmen, Maßnahmen zur Optimierung des Treibstoffverbrauchs aller Schiffe zu ergreifen. Seit der Einführung von FOS hat Carisbrooke Shipping laut Wärtsilä Treibstoffeinsparungen von 5 bis 7 % erzielt.



© Wärtsilä

Mit Hilfe einer Flottenoptimierungslösung verbrauchen die Carisbrooke-Schiffe weniger Kraftstoff

Mit FOS habe der Reeder einen besseren Überblick über die Leistung der weltweit operierenden Flotte. Die Lösung ermöglicht auch den Vergleich von Leistungskennzahlen zwischen Schwesterschiffen und die Überwachung der Auswirkungen neuer Rumpfbeschichtungen und neuer sauberer Technologien, die sich alle auf den Kraftstoffverbrauch und die CO_2-Emissionen auswirken. ■

MAN ENERGY SOLUTIONS

Sechs Methanol-Motoren für Maersk-Neubauten



© MAN Energy Solutions

Die bestellten Motoren sind für 17.000-TEU-Schiffe bestimmt

Die Nachfrage nach MAN-Methanol-Antrieben steigt. Wie das Unternehmen mitteilt, hat es einen Auftrag über sechs Dual-Fuel-Motoren erhalten. Diese sind für sechs Containerschiffe von Maersk bestimmt. Die Bestellung wurde durch den Schiffbaukonzern Hyundai ausgelöst. Es handelt sich dabei um sechs MAN B&W G95ME-C10.5-LGIM Dual-Fuel-Hauptmotoren. Diese sollen sechs 17.000 TEU-Schiffe antreiben. Die Hyundai Engine Machinery Division (HHI-EMD) soll die Motoren in Korea bauen.

»Die Akzeptanz von Methanol-Antrieben gewinnt an Fahrt, wofür es mehrere Gründe gibt. Entscheidend ist, dass die Methanolmotoren von MAN B&W verfügbar sind und sich bewährt haben«, sagt Bjarne Foldager, Senior Vice President und Leiter des Zweitaktgeschäfts bei MAN Energy Solutions. Die ersten Motoren wurden bereits 2016 in Betrieb genommen. »Darüber hinaus kann Methanol als Kraftstoff kohlenstoffneutral sein, wenn es aus erneuerbaren Energiequellen und biogenem CO_2 hergestellt wird. Die Produktionskapazität für solch grünes Methanol steigt derzeit erheblich«, so der MAN-Manager weiter. Außerdem sei es bei Umgebungsbedingungen flüssig, was die Tankkonstruktion vereinfache und die Kosten minimiere. »Schließlich benötigt unser Methanolmotor nur einen Kraftstoffversorgungsdruck von 13 bar, und zahlreiche Hersteller bieten solche Kraftstoffversorgungssysteme bereits heute an«, sagte Foldager.

MAN hat eigenen Angaben zufolge derzeit einen Gesamtauftragsbestand von 78 ME-LGIM-Motoren, davon 24 feste Auftragserteilungen für G95-Varianten. Darüber hinaus seien 19 der 50-Bore-Varianten bereits auf dem Wasser und hätten allein mit Methanol mehr als 140.000 Betriebsstunden absolviert. »Die Zukunft des Kraftstoffs Methanol ist vielversprechend und wir gehen davon aus, dass er in wenigen Jahren rund 30 % sämtlicher Aufträge für Dual-Fuel-Motoren ausmachen wird«, betonte Thomas S. Hansen, Head of Promotion and Customer Support, MAN Energy Solutions. ■

»CAPTN«-INITIATIVE

330.000 € für digitale Schifffahrt in Kiel

Die Initiative CAPTN hat vom Land Schleswig-Holstein eine Förderung für ihr KI-Projekt erhalten. Es soll verlässliche Systeme für Schiffsverkehre schaffen. Einen Förderbescheid über knapp 330.000 € übergab jetzt Digitalminister Dirk Schrödter.

CAPTN will eine integrierte innerstädtische Mobilitätskette etablieren. In ihr sollen autonome und saubere Verkehrsträger für den öffentlichen Nahverkehr zu Wasser und zu Land miteinander verzahnt werden. Für die Umsetzung dieses Vorhabens benötigen die Akteure auch die verschiedenen Facetten der Künstlichen Intelligenz (KI). »Kein autonom fahrendes Fahrzeug kommt ohne Künstliche Intelligenz aus. Abgesehen davon, optimiert die KI nicht nur die Schifffahrt, sondern auch viele weitere Prozesse in der maritimen Wirtschaft«, sagte Schrödter. Das Besondere an CAPTN KI sei, dass das Vorhaben alle Verkehrsarten, sei es auf Wasser, Schiene oder Straße, in den Blick nimmt und diese vernetzt. Die Beteiligten wollen künftig zudem unterschiedliche KI-Projekte auf dem im Bau befindlichen Versuchsschiff »MS Wavelab« auf einem digital ausgerüsteten Testfeld auf der Kieler Förde erforschen und umsetzen. ■



© Gebrüder Friedrich

Auf dem Schiff »Wavelab« sollen verschiedene KI-Projekte getestet werden

COBHAM SATCOM

Neue KuKa-Dual-Band-Lösung

Der SatComm-Zulieferer Cobham hat seine Sea Tel-Technologie mit der Einführung der Sea Tel 1500, einer 1,m für mehrere Umlaufbahnen, erweitert – nach Angaben des Herstellers die erste ihrer Art. Es handelt sich dabei um eine Einzelantenne für das Ku- oder Ka-Band oder als »zwei Antennen in einer« Dual-Ku-Ka-Band-Konfiguration. Schiffen soll es so ermöglicht werden, »mit einem einfachen Klick« vom Ku- auf das Ka-Band umzuschalten und so das beste verfügbare Satellitenangebot zu nutzen, um eine ständige Konnektivität zu gewährleisten.

»In einer Welt des Wandels in der Kommunikationstechnologie, die durch das Aufkommen neuer Satellitenkonstellationen gekennzeichnet ist«, so Cobham anlässlich der Markteinführung, würden die Sektoren Kreuzfahrt, Offshore-Energie, Behördenflotten und Superyachten vor allem die Flexibilität benötigen, um die Vorteile der zuverlässigsten und leistungsfähigsten Satellitenkommunikation zu nutzen.

Mit Sea Tel 1500 soll es der Crew ermöglicht werden, ihre Antennen in den Netzen mehrerer Satellitenbetreiber zu nutzen, da es in der Lage ist, auf verschiedene Frequenzen und Netze der kommenden nicht geosynchronen Satellitenkonstellationen wie LEO, MEO und HEO umzuschalten. Da die Lösung den Ku-Band-Betrieb mit aktuellen GEO-Diensten an Orten ermöglicht, an denen keine Ka-Band-Dienste verfügbar sind, »gewährleistet es eine vollständige Betriebskontinuität unabhängig von der Navigationsroute eines Schiffes«, heißt es weiter.

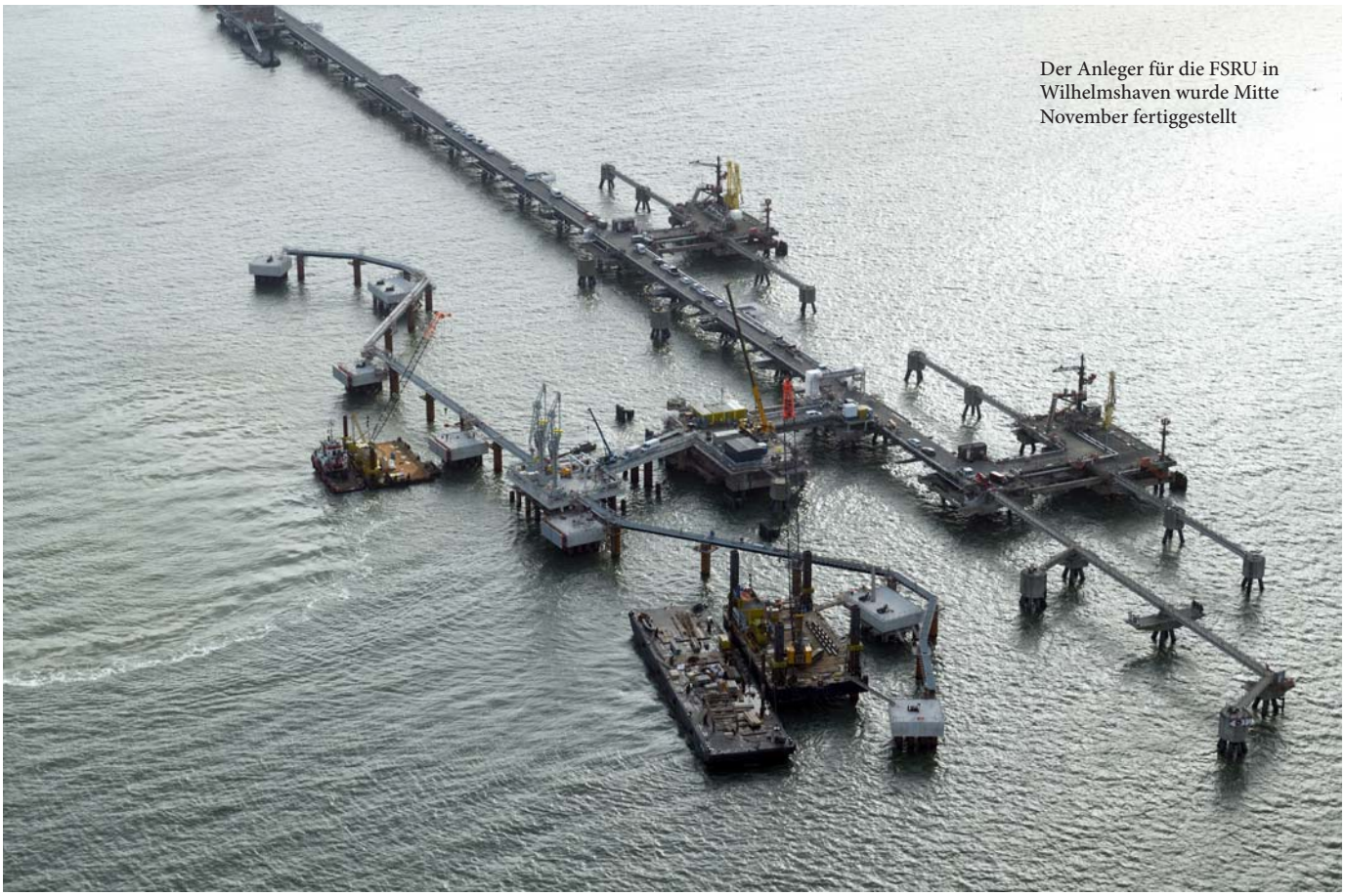
Die erste Lieferung von Sea Tel 1500 Ku-Ka Dual Band VSAT-Antennen wird für das 4. Quartal 2022 erwartet. ■

KONGSBERG | PROPULSION ANALYTICS

Kooperation bei digitalen Tools

Kongsberg Digital und Propulsion Analytics haben eine Partnerschaft unterzeichnet. Künftig werden Engine Hyper Cube und VesselQUAD von Propulsion Analytics in den Kognifai Marketplace aufgenommen. Engine Hyper Cube ist ein Werkzeug für das Leistungsmanagement und die Fehlerdiagnose von Motoren. Es verwendet einen thermodynamischen digitalen Zwilling, um die Optimierung des Motors sowie die frühzeitige Erkennung und Lokalisierung von Fehlern zu ermöglichen. VesselQUAD kombiniert maschinelles Lernen mit thermodynamischer Modellierung, um die genaueste Leistungsbewertung und Entscheidungshilfe für ein Schiff und seinen Motor zu liefern. ■





Der Anleger für die FSRU in Wilhelmshaven wurde Mitte November fertiggestellt

© NPorts

LNG-Termials werden fertig – und teuer

Die Versorgung Deutschlands mit LNG soll zum Jahresende Realität werden, die ersten Terminals sind praktisch fertig. Aber der Umstieg von Pipeline- auf Flüssiggas wird zu einer teuren Angelegenheit, die Kosten für die Anlagen verdoppeln sich

Insgesamt fünf sogenannte FSRUs, schwimmende Regasifizierungseinheiten, sollen künftig in vier Häfen an der deutschen Küste LNG-Importe verarbeiten und Erdgas ins Netz einspeisen. Auf unter 3 Mrd. € hatte das Bundeswirtschaftsministerium ursprünglich die Kosten beziffert. Wie das Haus von Minister Robert Habeck nun aber im November einräumte, erhöhen sich die Ausgaben um mehr als das Doppelte auf über 6,5 Mrd. €.

Der Kostensprung sei »aufgrund der sich dynamisch entwickelnden Situation notwendig«, erklärte das Wirtschaftsministerium und bestätigt damit einen Bericht des »Spiegels«. Die Steigerung resultiere sowohl aus der von vier auf fünf aufgestockten Anzahl von Anlagen, höheren Betriebskosten beziehungsweise Charterkosten als auch aus den Investitionen für zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen an Land, heißt es. Aus Unterlagen des Haushaltsausschusses geht laut des »Spiegel«-Berichts hervor, dass zwei der FSRU für 15 statt der zunächst vorgesehenen zehn Jahre gechartert werden sollen.

Erste Terminals fertig

Die deutschen LNG-Terminals sollen Gasimporte über den Seeweg ermöglichen und dabei helfen, sich aus der Abhängigkeit von russischer Energie, vornehmlich Gas, zu lösen. Die ersten Anlagen sollen noch vor Jahresende beziehungsweise zu Beginn des kommenden Jahres ihren Betrieb aufnehmen.

In Wilhelmshaven plant der Gasversorger Uniper die Inbetriebnahme des Terminals noch im Dezember. Mitte November wurde die Fertigstellung des Anlegers gemeldet – 194 Tage nach Baubeginn, für deutsche Verhältnisse ungewöhnlich schnell. Die Anbindung ans Gasnetz muss noch fertig gestellt werden. Uniper will ins Wilhelmshaven bis zu 7,5 Mrd. m^3 Erdgas umschlagen, was rund 8 % des deutschen Bedarfs entspräche. Dafür kommt die FSRU »Höegh Esperanza« um Einsatz. Ende 2023 soll noch ein zweites schwimmendes LNG-Terminal in Wilhelmshaven an den Start gehen.

In Brunsbüttel haben Ende September die Bauarbeiten an der Gasleitung für das

Abstract: Germany gets LNG terminals at higher costs than expected

Germany is on the way to become an importer of LNG by the end of the year. The first of several floating LNG terminal projects are about to start FSRU operations, but the price for the transition from (Russian) pipeline gas to LNG has almost doubled.

geplante LNG-Terminal begonnen. Das Terminal wird eine jährliche Durchsatzkapazität von 8 Mrd. m³ Erdgas haben, die auf mindestens 10 Mrd. m³ erweitert werden können. Die Fertigstellung ist für 2026 avisiert, wobei derzeit Anstrengungen unternommen werden, die Inbetriebnahme des Terminals zu beschleunigen.

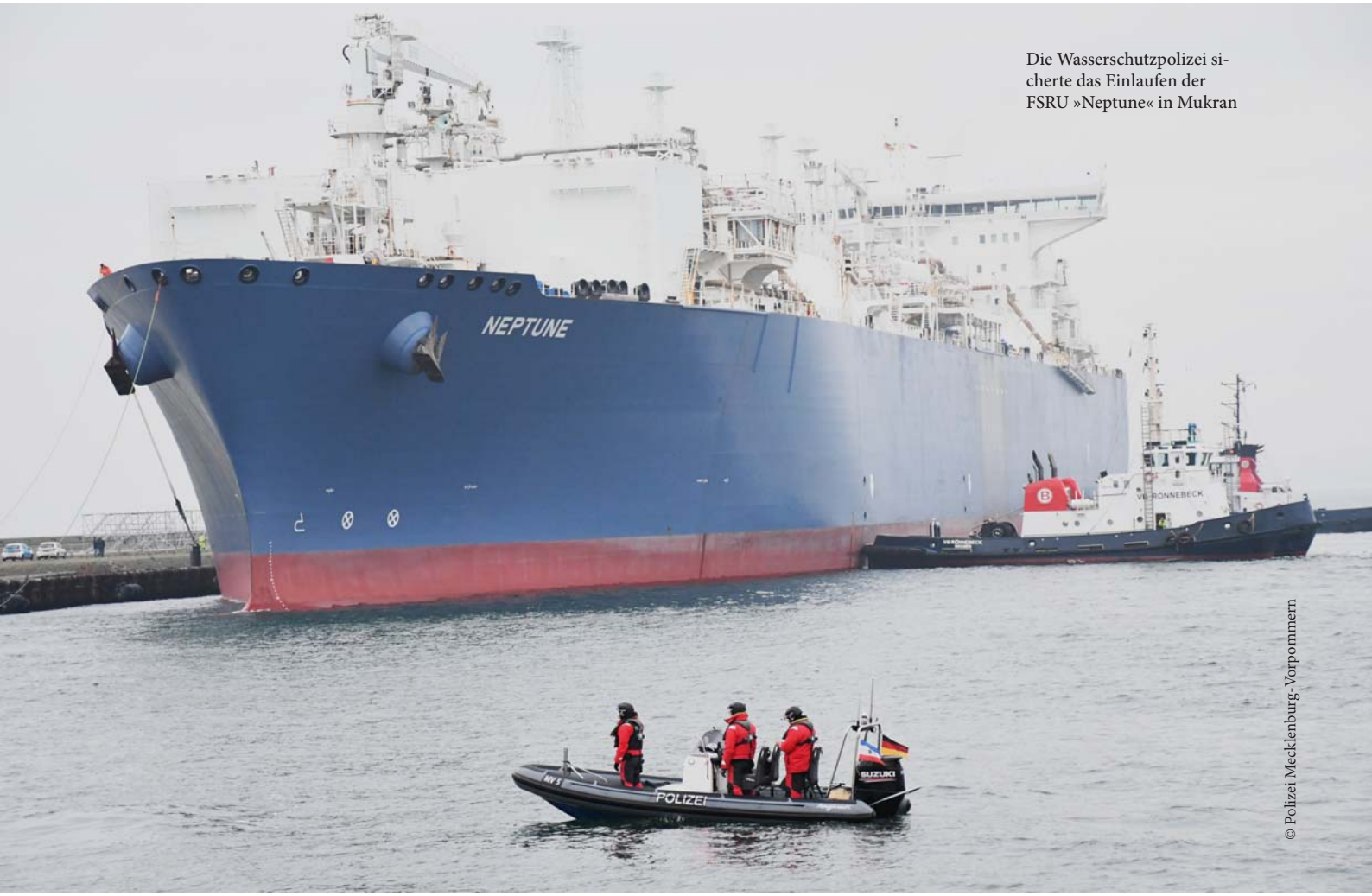
In Stade wird noch am Anleger für die FSRU gearbeitet, Ende 2023 könnte die Anlage in Betrieb gehen. Ursprünglich war ein Start erst für 2026 vorgesehen. Derzeit wird vor dem Schutzdeich am Industriepark in Bützfleth die Baustelle für den »Hanseatic Energy Hub (HEH) eingerichtet, mit den Bodensondierungen wurde begonnen. Die geplante Regasifizierungskapazität des Terminals beträgt 13,3 Mrd. m³ im Jahr.

In Lubmin hat die Deutsche Regas einen Anleger für den LNG-Import per FSRU gebaut. Da hier auch Gas-Pipelines wie Nordstream 1 und 2 das Festland erreichen, war der Anschluss an das Gasleitungsnetz keine große Hürde. 5,2 Mrd. m² Gas sollen hier in der ersten Ausbaustufe jährlich umgeschlagen werden. Ende November kam bereits die 283 m lange FSRU »Neptune« in der Region an, die in Lubmin als schwimmendes Terminal genutzt werden soll.

Der Betreiber hatte im November signalisiert, dass das Terminal zum geplanten Start am 1. Dezember »technisch bereit« sei. Zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe stand aber noch die letzte Genehmigungen durch das zuständige Landesamt aus.

Ein weiteres Terminal, neben dem privatwirtschaftlichen der Deutschen Regas, plant der Bund in Lubmin. Das könnte aber frühestens in einem Jahr in Betrieb gehen.

Womöglich kommt noch eine sechste FSRU hinzu. Hamburgs Umweltsenator Jens Kerstan hatte Mitte November bekannt gegeben, dass er mit Bundeswirtschaftsminister Habeck eine Einigung über die Finanzierung erzielt hat. Noch vor sechs Wochen galt das Vorhaben als gescheitert. Für zunächst ein Jahr soll eine schwimmende LNG-Anlage in Hamburg-Moorburg stationiert werden. Allerdings stehen noch Sicherheitsprüfungen an. Vor August 2023 könne die Einrichtung nicht in Betrieb gehen, hieß es. *KF/fs*



Die Wasserschutzpolizei sicherte das Einlaufen der FSRU »Neptune« in Mukran

© Polizei Mecklenburg-Vorpommern

Geopolitik vs. Umschlaggeschäft

Der Einstieg der staatlichen chinesischen Schifffahrtsgruppe Cosco bei einem Containerterminal im Hamburger Hafen ist zum Politikum geworden. Aus kommerzieller Sicht gewinnen Terminal-Beteiligungen von Reedereien oder Ladungskunden aber an Bedeutung

Schon länger wird für den Hamburger Hafen die Konkurrenz aus den Westhäfen Antwerpen und Rotterdam immer stärker. Vor allem, wenn Container-Ladung knapp ist und das Umschlaggeschäft volatiler wird, zahlt sich für den niederländischen und belgischen Hafen die Strategie aus, Terminals mit Reedereibeteiligung zu haben. Denn die Schifffahrtsunternehmen lasten dann zunächst ihre eigenen Anlagen aus.

Auch in Deutschland gibt es das: In Bremerhaven sind die Reedereien Maersk und MSC am North Sea Terminal beteiligt – was in den letzten Jahren vermutlich weitere Verluste von Marktanteilen verhindert hat. Während Hapag-Lloyd mit der Bestellung neuer 23.500-TEU-Schiffe beim Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven eingestiegen ist, bleibt Hamburg noch ohne Reedereipartner im Umschlag. Das soll sich nun mit dem Einstieg der chinesischen Schifffahrtsgruppe Cosco über die Tochter Cosco Shipping Ports (CSPL) am HHLA-Terminal Tollerort (CTT) ändern. Nach letzten Verhandlungen darf Cosco aber anstatt der ursprünglich geplanten 35 % nur noch knapp 25% erwerben und erhält kein Mitspracherecht, wie das Bundeskabinett Ende Oktober entschied.

Alle sechs mit der Investitionsprüfung befassten Bundesministerien hatten den Einstieg des Staatskonzerns abgelehnt und davor gewarnt, sich angesichts des wirtschafts- und geopolitischen Gebarens vom Handelspartner China weiter abhängig zu machen, ihm gar Mitspracherechte bei kritischer Infrastruktur zu gewähren.

Eine strategische Beteiligung ist nun abgewendet, die reine Finanzbeteiligung für Cosco ist nun ein politischer Kompromiss. Der Bundeskanzler und ehemalige Hamburger Bürgermeister Olaf Scholz wollte den Deal allen Warnungen aus den eigenen Ministerien und von internationalen Partnern zum Trotz. Ob Cosco nun den abgespeckten Handel auch noch durchziehen will, muss sich zeigen. Dem Vernehmen nach werden die Chinesen aber die 24,9 % am CTT übernehmen. Der Hamburger Terminalkonzern HHLA hofft damit auf eine gewisse feste Menge an Containerumschlag.

Cosco hält in Europa weitere Terminalbeteiligungen. In Griechenland halten die Chinesen 100 % am Containerterminal Piräus. Am CSP Zeebrugge Terminal hält Cosco 90 %, am CSP Valencia Terminal 51 %. Beim Euromax Terminal in Rotterdam sind es knapp 18 %, in Antwerpen hält Cosco eine 20-prozentige Terminalbeteiligung. Hinzu kommen im Bereich Europa und Mittelmeer weitere Standorte wie Bilbao, Vado Ligure und das Suez Canal Terminal in Port Said.

Auch diverse andere Reeder sind in dieser Art aktiv: Die dänische Reederei Maersk ist im Bereich Europa/Mittelmeer an Terminals in Rotterdam, Bremerhaven, Barcelona, Izmir und Port Said beteiligt. MSC ist über die Terminal-Tochter TiL mit Containerumschlaganlagen in Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven, Liverpool und Le Havre verbunden. Die zur französischen Gruppe CMA CGM gehörenden CMA Terminals und Terminal Link betreibt – zusammen mit China Merchants – Anlagen unter anderem in Rotterdam und Algeciras. Hapag-Lloyd ist nicht nur am Eurogate-Terminal in Wilhelmshaven eingestiegen und in Tanger beteiligt, auch am Mittelmeerhafen im ägyptischen Damietta will die Hamburger Reederei am geplanten neuen Terminal einsteigen.

Minderung des Marktrisikos

Reedereibeteiligungen an Terminals sind aus kommerzieller Sicht sicher sinnvoll, die HHLA und die Hamburger Hafenwirtschaft begrüßen daher das »Ja« zum Cosco-Einstieg. Glaubt man einer aktuellen Studie des Beratungsunternehmens Drewry ist das Engagement von Reedereien ein Schlüssel zum Erfolg für Containerterminals, als ein wichtiger Faktor zur Minderung des Marktrisikos. Dies sei beispielsweise im marokkanischen Hafenkomplex Tanger Med sehr deutlich zu erkennen. Hier hält die Reederei Hapag-Lloyd eine strategische 10 %-Beteiligung am Tanger Alliance Terminal (TC3). Diese habe seit der Eröffnung im Januar 2021 zu einem steilen Anstieg des Umschlags geführt. Im ersten Betriebsjahr wurden über 900.000 TEU umgeschlagen, was einer Auslastung von 60 % der 1,5-Mio.-TEU-Kapazität entspricht. Außerdem wurde im ersten Betriebsjahr ein Gewinn erwirtschaftet.

Für das erste Halbjahr 2022 wurde ein Umschlag von über 500.000 TEU gemeldet (+38 %). Drewry verzeichnete in den zwölf Monaten bis zum 3. Quartal 2022 einen



© HHLA

Coscos Terminalportfolio außerhalb Chinas

Terminal company	Share holdings	Target number of berths	Target designed annual handling capacity (TEU)	Depth (m)
		78	45,660,000	
Overseas		2	6,200,000 tons	
		2	600,000 pallets	
Piraeus Terminal	100%	8	6,200,000	14.5-19.5
CSP Zeebrugge Terminal	90%	3	1,300,000	17.5
CSP Abu Dhabi Terminal	40%	3	2,500,000	18
CSP Valencia Terminal	51%	6	4,100,000	16
CSP Bilbao Terminal	39.51%	3	1,000,000	21
CSP Chancay Terminal	60%	2	1,000,000	16-18
		2	6,200,000 tons	14
Suez Canal Terminal	20%	8	5,000,000	17
Kumport Terminal	26%	6	2,100,000	15-16.5
Antwerp Terminal	20%	4	3,700,000	16
COSCO-PSA Terminal	49%	5	4,850,000	18
Busan Terminal	4.23%	8	4,000,000	15-16
Seattle Terminal	13.33%	2	400,000	15.2
Euromax Terminal	17.85%	5	3,200,000	17.65
Red Sea Gateway Terminal	20%	11	5,200,000	18
Vado Reefer Terminal	40%	2	250,000	14.5
		2	600,000 pallets	14.1
Vado Container Terminal	40%	2	860,000	17.25

© Cosco

Abstract: Cosco-HHLA-terminal-deal – geopolitics vs. business

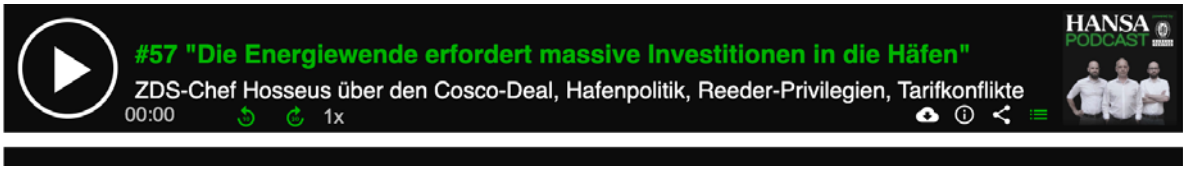
The state-owned Chinese shipping group Cosco's investment in a terminal in Hamburg has become a (geo)political issue. From a commercial point of view, however, terminal investments by shipping companies or major cargo customers are gaining in importance.

Anstieg der Anläufe um 5 %. Tanger Alliance befindet sich mehrheitlich im Besitz von Marsa Maroc (50 % + eine Aktie), 40 % werden von Eurogate und Contship Italia kontrolliert, und Hapag-Lloyd hält die restlichen 10 %. Da Eurogate und Contship Italia zusammen 40 % der Anteile am Eurogate-Terminal Tanger halten, war das Markteintrittsrisiko für Tanger Alliance laut Drewry bereits gering. Darüber hinaus ist Hapag-Lloyd Mitglied der Linienreedereiallianz THE Alliance, die eine Reihe von Diensten vom Eurogate Tanger Terminal verlagert hat, was zu einem Rückgang des Umschlags um 22 % im Jahr 2021 beigetragen hat, obwohl das Volumen im ersten Halbjahr 5 % über dem Niveau des ersten Halbjahres 2020 lag.

Andere angekündigte Terminalinvestitionen folgen nach Beobachtung von Drewry einem ähnlichen Modell. So zum Beispiel die Investition von TIL/Notarc in den Containerhafen am Panamakanal, die geplanten Joint-Venture-Investitionen von Hutchison Ports mit CMA Terminals und Cosco Shipping Ports in Sokhna und mit TIL in El Dekheila. Im Gegensatz dazu geht DP World eine Partnerschaft mit der indonesischen Maspion Group ein, um einen neuen Hafen und Logistikpark in Gresik zu entwickeln. So wie Reedereien Hafenanläufe garantieren können, wird erwartet, dass die Partnerschaft mit einem großen Ladungseigner ein Basisvolumen für die Entwicklung dieses Gateway-Hafens liefert. Drewry geht davon aus, dass Terminal-Investoren angesichts des sich verlangsamenden Handels und der sinkenden Renditen verstärkt darauf achten werden, sich die Dienste von »Anker-Reedereien« und/oder Verladern zu sichern. *fs*

Sie wollen weitere Infos zum Thema und zur Position der Hafenwirtschaft? Einfach den QR-Code scannen und kostenlos die Folge des HANSA PODCAST mit ZDS-Hauptgeschäftsführer Daniel Hosseus hören! Unter unter www.hansa-online.de/hansa-podcast/ sowie auf allen gängigen Podcast-Portalen

Eines der bestimmendsten Themen in der deutschen Hafenbranche war zulettz der geplante Einstieg der chinesischen Cosco-Gruppe am Hamburger HHLA-Terminal Tollerort (CTT). Im HANSA PODCAST fordert Daniel Hosseus, Hauptgeschäftsführer beim Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), eine Versachlichung der Debatte. Er spricht über Folgen der Weltpolitik für die Häfen, unter anderem am Beispiel des Cosco-Deals: »Die Debatte wurde zu emotional geführt. Sie zeigt, dass wir ganz dringend eine Diskussion über die Hafenpolitik führen müssen«. Hosseus erläutert außerdem die Kritik am »ungleichen Wettbewerb mit Linienreedereien«. Zudem spricht der Verbandschef über den letzten intensiven Tarifkonflikt und seine Hoffnung auf eine Rückkehr zu einer konstruktiven Sozialpartnerschaft sowie über Fachkräftemangel, Digitalisierung und neue Kraftstoffe. Außerdem betont der ZDS-Chef die für die politisch gewollte Energiewende notwendige »Umwidmung« von Häfen sowie einen immensen Investitionsbedarf. Dabei baut er auch auf ein stärkeres Engagement der Ampel-Koalition im Bund, die dies im Koalitionsvertrag angekündigt habe: »Daran werden wir die Bundesregierung messen«, so Hosseus.











Die Vereinsgründerin Anja van Eijsden (re.) mit Svenja Weil, 2. Vorsitzende von »Der Hafen hilft«

Oben: Kartons mit Arbeitsschuhen in allen Größen. Unten links: Big Bags mit Kopfkissen von Cunard. Unten rechts: Serverschränke von TUI Cruises

Der soziale Arm des Hafens

Kopfkissen von der »Queen Mary 2«, Serverschränke von TUI Cruises-Schiffen, nigelnagelneue Arbeitsschuhe von einem Schiffsausrüster – das sind nur drei Dinge, die man im Lager des Vereins »Der Hafen hilft« findet. *Von Anna Wroblewski*

In den Hallen der Hamburger Hilfsorganisation »Der Hafen hilft« findet man allerhand – sowohl Dinge des täglichen Gebrauchs wie Teller oder Bettwäsche als auch Ungewöhnliches wie Krankenhausbetten. Eines haben die eingelagerten Sachen gemeinsam: es sind Spenden. Ein großer Teil stammt von Kreuzfahrtschiffen und Yachten oder von maritimen Unternehmen.

Von Bord der Schiffe wird vor allem Inneneinrichtung gespendet. Andere Betriebe aus dem Hafen geben schon mal Kleidung ab. Erst kürzlich hat der Verein palettenweise neue Arbeitsschuhe in allen Größen erhalten, weil deren Verfallsdatum abgelaufen war. Gespendet hat der Schiffsausrüster ebenfalls neue, dicke Arbeitsjacken.

Vor ein paar Jahren wären die meisten dieser Sachen auf dem Müll gelandet, wenn Anja van Eijsden 2009 nicht ihren Verein »Der Hafen hilft« gegründet hätte. Die Idee dazu kam der Schiffsingenieurin durch ihren damaligen Job bei Blohm+Voss Repair. Dort sah sie, wie viele Dinge, die noch vollkommen in Ordnung waren, entsorgt wurden. So zum Beispiel Betten und andere Möbel, die im Rahmen von Umbaumaßnahmen gegen neue getauscht wurden. Sie beschloss, diese Sachen zu »retten« und initiierte zunächst eine Internetseite, auf der die »Schiffsspenden« inseriert wurden. Über die Website können sich noch heute andere Hilfsorganisationen an »Der Hafen hilft« wenden. Um Missbrauch zu vermeiden, müssen sie sich lediglich einmal registrieren.



Dort können sie nach dringend benötigten Dingen suchen oder auch direkt Bedarfslisten an den Verein schicken. Zu den Organisationen, die sich an »Der Hafen hilft« richten, gehören beispielsweise Frauenhäuser, die Obdachlosen- oder Flüchtlingshilfe – also Einrichtungen, die Menschen bei einem Neustart mit Wohnungsequipment order Ähnlichem unterstützen. Massiv geholfen hat der Verein zuletzt auch den Opfern der Flutkatastrophe im Ahrtal. Dort wurden nicht nur neue Einrichtungsgegenstände benötigt, sondern ebenfalls mobile Büros, um die Hilfsangebote vor Ort zu koordinieren. Und weil der »Der Hafen hilft« fast wöchentlich Büromöbel gespendet bekommt, konnte er hier gute Unterstützung bieten.

Was mit einer Internetseite begann, ist mittlerweile zu einem Verein mit einem Spendenlager angewachsen. Im November dieses Jahres hat »Der Hafen hilft« gemeinsam mit anderen Hilfsorganisationen, darunter dem Ukrainischen Hilfsstab und dem Hamburger Hilfskonvoi, eine weitere Halle angemietet. Die Stadt Hamburg unterstützt, indem sie die Miete übernimmt. Alle weiteren Kosten für den laufenden Betrieb bestreitet »Der Hafen hilft«, der sich ansonsten komplett aus Spenden finanziert, selbst.

Knapp 50 ehrenamtliche Helfer und vier Hauptamtliche zählt der Verein. Außerdem hat er rund 150 Mitglieder, die ihn finanziell unterstützen.

Und finanzielle Zuwendung ist für das Projekt sehr wichtig, da der Bedarf an Spenden und die Zahl von bedürftigen Menschen stetig wächst, berichtet van Eijsden. Gerade in der Pandemie sei die Zahl derer, die Hilfe benötigen, stark gestiegen. Der Ukraine-Krieg hat die Not noch weiter verschärft.

Daher ist es der Wunsch der ehemaligen Blohm-Voss-Schiffsingenieurin, als »verlängerte Werkbank des Hafens für Soziales« gesehen zu werden. »Wenn Hafenbetriebe Dinge zu spenden haben, sollen sie automatisch an uns denken«, sagt sie. Aber auch jede finanzielle Unterstützung ist natürlich sehr willkommen, damit man weiterhin denjenigen unter die Arme greifen kann, die mit »bei Null« neu anfangen müssen. ■

MAERSK

Suezkanal-Terminal wird ausgebaut

Im Rahmen eines 500 Mio. $ schweren Investitionsprogramms wird das Containerterminal SCCT am Suezkanal in Port Said erweitert. Der dänische Maersk-Konzern hofft auf zusätzliche Umschlagmengen.

Die Anlage bekommt einen zusätzlichen, 955 m langen Liegeplatz und zusätzliche Containerstellfläche auf insgesamt 510.000 m². Am Rande der Klimakonferenz COP27 in Sharm El-Sheikh unterzeichneten Waleid Gamal El-Dein, Vorsitzender der General Authority for the Suez Canal Economic Zone (SCZONE), und Steven Yoogalingam, CEO und Managing Director des Suez Canal Container Terminal (SCCT), einen Konzessionsvertrag für »Finanzierung, Planung, Bau, Management und Betrieb« der Erweiterung des SCCT. Es soll als zweites Terminal im Osthafen von Port Said liegen, zwischen der SCZONE und dem bestehenden SCCT-Gebiet.

Bislang hat der Umschlagplatz eine Liegeplatzlänge von 2.400 m und eine Stellfläche von 1,2 Mio. m². Die bestehende SCCT-Anlage – ein Joint-Venture-Containerterminal mit der Maersk-Tochter APM Terminals als Mehrheitsgesellschafter – ist mit einem Jahresumschlag von 4 Mio. TEU der wichtigste Betreiber im Osthafen von Port Said.

»Das angestrebte zusätzliche Volumen nach der Erweiterung wird 2 Mio. TEU erreichen. Dieses wichtige Projekt war dank der langjährigen Partnerschaft mit unseren ägyptischen Partnern möglich, die bis ins Jahr 2004 zurückreicht, und ist ein Ergebnis des großen Vertrauens von A.P. Moller – Maersk in die ägyptische Wirtschaft«, erklärte Yoogalingam.

Das neue Terminal wird den Angaben zufolge »mit sauberer und erneuerbarer Energie betrieben und basiert auf elektrischen Anlagen«. Eingeplant sind unter anderem zwölf Ship-to-Shore-Kräne (STS), 30 Portalkräne (RTGs) und 90 Lkw sowie unterstützende Ausrüstung und IT-Systeme. Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2025 geplant. ■

HAMBURG

Wasserstoff-Terminal an der Elbe

In Deutschlands größten Seehafen Hamburg soll das erste große Terminal für grüne Energien entstehen. Geplant wird dieses von Air Products und Mabanaft, wie kürzlich bekannt gegeben wurde. Die beiden Unternehmen gaben dies über ihre Tochtergesellschaft Oiltanking Deutschland bekannt. Die gemeinsame Vereinbarung sei ein wichtiger Schritt beim Aufbau einer Import- und Vertriebsinfrastruktur für grünes Ammoniak im Hamburger Hafen, heißt es.

Ziel ist es, ab 2026 Deutschland mit Wasserstoff zu versorgen. Der Standort ermöglicht den strategischen Zugang zu grünem Ammoniak aus großen Produktionsanlagen für grünen Wasserstoff, die Air Products und seine Partner auf der ganzen Welt betreiben. Absicht ist es, das Ammoniak über Air Products Anlagen in Hamburg in grünen Wasserstoff umzuwandeln, bevor es an Käufer vor Ort und in ganz Norddeutschland vertrieben wird.

Das Vorhaben reagiert zum einen auf die zunehmende Nachfrage nach sauberer Energie, um Klimaziele zu erreichen, und zum anderen auf die Notwendigkeit, Energiequellen künftig breiter zu streuen, heißt es in einer Mitteilung.

Seifi Ghasemi, Vorstand, Präsident und CEO von Air Products, sagte bei der Ankündigung des Projekts: »Als weltweit größter Produzent von Wasserstoff sind wir in einer hervorragenden Ausgangsposition, um diese Nachfrage zu decken, da wir Milliarden von Dollar investiert haben, um erneuerbare Energien an Standorten auf der ganzen Welt zu produzieren.«

Die Ankündigung zum Bau des Terminals folgte auf eine Absichtserklärung, die Air Products und die Hamburg Port Authority (HPA) im Februar unterzeichnet hatten. Beide Parteien verpflichten sich darin, die Herstellung, die Lieferkette und den Verbrauch von erneuerbarem Wasserstoff in Norddeutschland und in der Freien und Hansestadt Hamburg voranzubringen. ■

International. AkzoNobel

Anstriche- und Beschichtungsstoffe
Ihr Ansprechpartner in Hamburg für die Schifffahrt

Carsten Most
Tel. 040/72003-120 | E-Mail: carsten.most@akzonobel.com

Buyer's Guide

Drehscheibe von Herstellern, Dienstleistern, Experten und Zulieferern

1 Werften
2 Antriebsanlagen
3 Motorkomponenten
4 Schiffsbetrieb
5 Korrosionsschutz
6 Schiffsausrüstung
7 Hydraulik | Pneumatik
8 Bordnetze
9 Mess- | Regeltechnik
10 Navigation | Kommunikation
11 Konstruktion | Consulting
12 Umschlagtechnik
13 Container
14 Hafenbau
15 Finanzen
16 Makler
17 Reedereien
18 Shipmanagement | Crewing
19 Hardware | Software
20 Spedition | Lagerei
21 Versicherungen
22 Wasserbau
23 Seerecht
24 Schiffsregister | Flaggen
25 Dienstleistungen

Ihre Ansprechpartner:
Schiffahrts-Verlag »Hansa« GmbH & Co. KG
Stadthausbrücke 4 | 20355 Hamburg
Tel. +49 (0)40 70 70 80-02

Florian Visser
f.visser@hansa-online.de
Tel. +49 (0)40 70 70 80-311

Susanne Sinß
s.sinss@hansa-online.de
Tel. +49 (0)40 70 70 80-310

Ihre Ansprechpartner im Außendienst:
Niederlande: Andreas Hansmann
Tel. +49 (0)40 609188 11
a.hansmann@hansmann.media

USA: Detlef Fox
Tel. +1 212 896 3881
detleffox@comcast.net

Skandinavien, England, Portugal, Spanien, Frankreich: Emannuela Castagnetti-Gillberg
Tel. +33 619 371 987 | emannuela.hansainternational@gmail.com

Werften
Yards

1

Antriebsanlagen
Propulsion

2

Wellen Wellenanlagen
Shafts Shaft Systems

Piening Propeller
Otto Piening GmbH
Am Altendeich 83 D-25348 Glückstadt
Tel.: +49 (4124) 9168-0 Fax: +49 (4124) 3716
E-Mail: info@piening-propeller.de
www.piening-propeller.de
specialist plant for propellers and stern gears

Werftausrüstung
Shipyard Equipment


KNAACK & JAHN
Marine Systems and Ship Repair
+49 40 781 293 42
www.kj-marinesystems.com
steelwork@kj-marinesystems.com
Repairs and Conversions

HIER
könnte Ihre Anzeige stehen

Motoren
Engines

Volvo Penta Central Europe GmbH
VOLVO PENTA
Am Kielkanal 1 · 24106 Kiel
Tel. (0431) 39 94 0 · Fax (0431) 39 67 74
E-mail juergen.kuehn@volvo.com
www.volvopenta.com
Motoren für Schiffshauptantriebe, Generatoranlagen, Bugstrahlruder

AGGREGATE
MOTOREN
GETRIEBE
DIESELSERVICE
REPARATUREN
KOLBEN
ANLASSER
TURBOLADER
FILTER
BRENNSTOFF-SYSTEME
INDIKATOREN
PUMPEN
STORM
We are Service!
August Storm GmbH & Co. KG
Fon +49 5977 73-126
info@a-storm.com
www.a-storm.com

Propeller
Propellers

ANDRITZ Controllable Pitch Propellers
Escher-Wyss-Weg 1 / D-88212 Ravensburg
Tel: +49 (751) 295 11-0
Fax. +49 (751) 295 11-679
cpp@andritz.com
andritz.com
ANDRITZ
ENGINEERED SUCCESS

www.hansa-online.de

Buyer's Guide monatlich neu

Service und Reparatur
Service and Repair

Volvo Penta Central Europe GmbH
Am Kielkanal 1 · 24106 Kiel
Tel. (0431) 39 94 0 · Fax (0431) 39 67 74
E-mail juergen.kuehn@volvo.com
www.volvopenta.com
Motoren für Schiffshauptantriebe, Generatoranlagen, Bugstrahlruder

Motorkomponenten
Engine Components

3

Abgasreinigung
Exhaust Gas Cleaning

PureteQ
THE SCRUBBER MAKER



Korrosionsschutz
Corrosion Protection

5

Farben Beschichtungen
Colours Coatings

International
Anstriche- und Beschichtungsstoffe
Ihr Ansprechpartner für die Schifffahrt:
Carsten Most | Tel. 040/72003-120
E-Mail: carsten.most@akzonobel.com
AkzoNobel

Schiffstechnik Ausrüstung
Ship Technology Equipment

6

HEINO WINTER GROUP
YOUR ORDER IS OUR PASSION
Ingenieurbüro
Heino Winter GmbH & Co. KG
Hein-Saß-Weg 27
21129 Hamburg | Germany
+49 40 742 15 1 44
teamtechnic@heinowinter.com
www.heinowinter.com

Mess- und Sensortechnik:
- Strömungschalter
- Kalibratoren
- Modul- und Volumensensoren
- Thermometer und Manometer

SIKA

www.hansa-online.de

Kälte Klima Lüftung
Refrigeration Climate Ventilation

ALFA LAVAL
Wärmeübertragung, Separation und Fluid Handling: Die Mehrheit aller Schiffe weltweit hat Ausrüstungen von Alfa Laval an Bord.
www.alfalaval.de



KNAACK & JAHN
Marine Systems and Ship Repair
+49 40 319 792 770
www.kj-marinesystems.com
hvacr@kj-marinesystems.com
Repairs, Conversions, Services, Sales

Dichtungen
Sealings

V.A.V.GROUP
- Customized silicone and TPE-profiles
- Sealing profiles for windows and doors



V.A.V. Group Oy
Paneelitie 3
91100 Ii, Finland
Tel. +358 20 729 0380
www.vav-group.com
FLEXIBLE · FAST · RELIABLE

Möbel Inneneinrichtung
Furniture Interior

PFLEIDERER
Pleiderer Deutschland GmbH
Tel. +49(0)9181/28480
E-Mail info@pleiderer.com
Internet www.pleiderer.com
Holzwerkstoffe für den dekorativen Einsatz im Schiffsinnenausbau

Brandschutz
Fire Protection


KNAACK & JAHN
Marine Systems and Ship Repair
FireOff Systems
+49 40 781 293 44
www.kj-fireoff.com
fireprotection@kj-fireoff.com
FIRE PROTECTION: WATER · GAS · FOAM
New Builds, Conversions, Repairs, Sales

Rohrleitungsbau und Systeme
Piping Construction and Systems


KNAACK & JAHN
Marine Systems and Ship Repair
+49 40 781 293 41
www.kj-marinesystems.com
piping@kj-marinesystems.com
Repairs, Conversions, New Builds

Teekay Rohrkupplungen GmbH
Krummenweger Str. 133a
D-40885 Ratingen
Tel. +49 (0)21 02 770 78-0
Fax +49 (0)21 02 770 78-29
info@ teekay-rohrkupplungen.de
www.teekay-rohrkupplungen.de
TEEKAY the pipe coupling
Teekay – die innovative Rohrkupplung
Leistungsstark, mit vielen Patenten

Sicherheitsausrüstung
Safety Equipment

Complete deck solutions –
Lifting appliances • Life saving equipment

Made in Germany
www.di-hische.de
davit international hische
deck equipment · plant engineering

Mess- Prüfgeräte
Measuring Testing Technology

KRAL Durchflussmesstechnik
Hochpräzise Durchflussmessgeräte für Ship Performance Monitoring Systeme. Kraftstoffverbrauchs- und Zylinder-schmierölmessung für Dieselmotoren.
KRAL AG, 6890 Lustenau, Austria
Tel.: +43/5577/86644-0, kral@kral.at, www.kral.at

Wärmeübertragung
Heat Transfer

ALFA LAVAL
Wärmeübertragung, Separation und Fluid Handling: Die Mehrheit aller Schiffe weltweit hat Ausrüstungen von Alfa Laval an Bord.
www.alfalaval.de

Tanks
Tanks

RÖCHLING
Insulation for LNG fuel tanks and pipe supports.
Röchling Engineering Plastics SE & Co. KG
49733 Haren/Germany • Tel. +49 5934 701-332
info@roechling-plastics.com • www.roechling.com

Buyer's Guide – monatlich neu

Hydraulik Pneumatik
Hydraulics Pneumatics

7

Pumpen
Pumps

KRAL Pumpen
Hochqualitative Schraubenspindelpumpen für Kraftstoffe.Hermetisch dichte Pumpen mit Magnetkupplung für MDO und HFO.
KRAL AG, 6890 Lustenau, Austria
Tel.: +43/5577/86644-0, kral@kral.at, www.kral.at

NETZSCH
Pumpen & Systeme
Für jede Anwendung das richtige Pumpenprinzip
www.netzsch.com

Bordnetze
Power Supply System

8

E-Installation
E-Installation

Ernst Heinrich GmbH & Co. KG
Winsbergring 10
22525 Hamburg
Tel. +49 40/8 90 69 29-0
info@ernst-heinrich.de
www.kabelverschraubungen-kaufen.de
ERNST HEINRICH
Kabelverschraubungen | Gegenmuttern | EMV
Verschluss-Schrauben | Präzisionsdrehteile

Mess- Regeltechnik
Measuring Control Devices

9

Druckmessung
Pressure Measurement

VEGA
Füllstand. Grenzstand. Druck.
Zuverlässig unter allen Einsatzbedingungen
VEGA-Messtechnik überzeugt sowohl in Häfen oder Küstennähe, als auch unter extremen Umgebungsbedingungen auf See. Mit unserer jahrzehntelangen Erfahrung kennen wir die Anforderungen der Branche. Deshalb verfügen wir über alle wichtigen Zertifizierungen und stehen damit für Zuverlässigkeit und Sicherheit.
VEGA Grieshaber KG | info.de@vega.com | www.vega.com

Füllstandsmessgeräte
Fill Level Measuring Devices

VEGA
Füllstand. Grenzstand. Druck.
Zuverlässig unter allen Einsatzbedingungen
VEGA-Messtechnik überzeugt sowohl in Häfen oder Küstennähe, als auch unter extremen Umgebungsbedingungen auf See. Mit unserer jahrzehntelangen Erfahrung kennen wir die Anforderungen der Branche. Deshalb verfügen wir über alle wichtigen Zertifizierungen und stehen damit für Zuverlässigkeit und Sicherheit.
VEGA Grieshaber KG | info.de@vega.com | www.vega.com

Konstruktion Consulting
Construction Consulting

11

MvB euroconsult
- Technology Consulting (e.g. Ballast Water Treatment, LNG Bunker)
- Policy-, Strategy-, Development- + PR Consulting (incl. EU Affairs)
- Industrial Expertise for Investors, Interim + Project Management

contact us:
info@mvb-euroconsult.eu
phone +49-170-7671302
www.mvb-euroconsult.eu

Ingenieurbüro
Engineer's Office

SDC
Ship Design & Consult
Naval architects
Marine engineers
info@shipdesign.de · www.shipdesign.de · Hamburg
Ship Design - Future Fuels - Consultancy
Stability Calculation - Mechanical Engineering

Makler
Ship Brokers

16

CC
Continental Chartering
SHIPBROKERS
CONTINENTAL CHARTERING GMBH & CO. KG
Stadthausbrücke 4 | 20355 Hamburg | Germany
Tel + 49 (40) 32 33 70 70 | Fax + 49 (40) 32 33 70 79
office@continental-chartering.de
www.continental-chartering.de

Schiffsmanagement
Shipmanagement

18

Technische Inspektion
Technical Inspection

SP MARITIME
- Technical and safety inspections on behalf Owners
- Vessel condition inspections for Third Parties
- Vessel pre-purchase inspections
- Pre-PSC inspections, Pre-vetting
- Internal ISM Audits, Crew coaching, Drills
- Flag State safety inspections

We inspect Containers, Tankers, Bulk Carriers in ports in NW Europe
26789 Leer, Germany
mob:+49 15772390862
www.spmaritime.eu
services@spmaritime.eu

Schiffsregister Flaggen
Ship Register Flags

24

MARITIME SERVICES
Panama vessel's registry
Bareboat-Registration
Registration of Owner Ship's Title
Mortgage registration and cancellation
CT's, Crew endorsements,
Technical certificates
Oil/ Logs/ Crewlist Books
Provisional Navigational Patent and Radio License
Certificate of Ownership and (Non) Encumbrances
Legalisations of Bill of Sale, Acceptance of Sale.
Payment of Annual Ship Taxes
REPÚBLICA DE PANAMÁ
PANAMA
Consulate General of Panama
Gänsemarkt 44
20354 Hamburg
Tel.: 040-340218
conpanamahamburgo@mire.gob.pa
www.panahamburg.com

Dienstleistungen
Services

25

Deutscher Wetterdienst
Wetter und Klima aus einer Hand
DWD
Seewetter
Postfach 301190 – 20304 Hamburg
Tel. +49 69 8062 6181
E-Mail: seeschifffahrt@dwd.de

Bunker und Kraftstoff
Bunker Service and Fuels

HOYER
Dein Partner für Bunker-Service
Tel. +49 40 5379847 0
hoyer-marine.de

LOGBUCH 04 | 2022 EDITORIAL

Liebe Mitglieder des DNV
liebe Leser und Leserinnen,

nach dem DST ist vor dem DST, sagt der Volksmund. Trotz dem sei es gestattet, einen kleinen Rückblick zu wagen. Auf den Seiten finden Sie einen Überblick auf diese einzigartige Veranstaltung.
Ich möchte es aber an dieser Stelle nicht versäumen, den Hauptorganisatoren namentlich Prof. Dr. Iven Krämer, Kapt. Wilfried Meyer-Hansen und Kapt. Rainer Schuhmacher für diese herausragende Arbeit zu danken. Und auch den beiden Präsidenten des Deutschen Marinebundes und des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt, Herrn Maurus und Herrn Staats, sei für die ausgezeichnete Kooperation herzlich gedankt.
Obgleich die Kunde bezüglich des nächsten DST in zweieinhalb Jahren aus einer Hansestadt wohl vernommen wurde, werden wir auf dem Weg dahin die eine oder andere hochkarätige Veranstaltung des Deutschen Nautischen Vereins erleben können.

Am 10. Mai des nächsten Jahres veranstalten wir einen Parlamentarischen Abend in der Landesvertretung der Freien- und Hansestadt Hamburg in Berlin mit einer eintägigen Fachveranstaltung im Vorlauf!

Bitte verstehen Sie diesen Hinweis als »Save-The-Date«.

Im Herbst des gleichen Jahres bemühen wir uns um einen Maritimen Dialog in Bonn, um uns dort über ausgesuchte und gemeinsam festgelegte Themen mit der hohen Verwaltung des BMDV und GDWS auszutauschen.
Man kann mit Fug und Recht sagen, dass der Deutsche Nautische Verein im Spektrum des Maritimen Clusters nicht mehr wegzudenken ist. Trotzdem macht uns beim DNV und in den regionalen Nautischen Vereinen ein gewisser Mitgliederschwund Sorgen. Dieser Mitgliederschwund korrespondiert durch aus mit den Sorgen um einen qualifizierten maritimen nautischen- wie technischen Nachwuchs insbesondere im Bereich des sog. Sekundärmarktes.
Dazu hatten wir vor kurzer Zeit ein Thesenpapier mit der Idee eines »Round Table« veröffentlicht. Der Vorstand des Deutschen Maritimen Zentrums in Hamburg hat nun einen einstimmigen Beschluss herbeigeführt, diesen »Round Table« federführend zu organisieren.
Wir begrüßen ausdrücklich diesen Beschluss und werden das DMZ mit Kräften unterstützen.



Kpt. Hans-Hermann Lückert

In der Summe ist zu konstatieren: Es bewegt sich was!
Diese Ihnen vorliegende Ausgabe des DNV-Logbuches ist die Letzte des Jahres 2022.
Daher erlaube ich mir, stellvertretend für den Vorstand, dem Beirat und dem StFA des DNV, Ihnen trotz aller Krisen ein erfolgreiches und vor allen Dingen gesundes 2023 zu wünschen.
Bleiben Sie uns und unserer Sache gewogen!

Herzlichst,
Ihr
Kapt. Hans-Hermann Lückert



Impressum: Deutscher Nautischer Verein von 1868 e.V.
Herausgeber: Vorstand Kpt. Christian Suhr | Kpt. Hans-Hermann Lückert
Prof. Dr. Iven Krämer | Kpt. Matthias Imrecke

Geschäftsstelle: Frau Ewa Zarebska
Tempowerkring 6 | 21079 Hamburg Tel.: 040 / 790 12 371
E-Mail: info@dnvev.de | www.dnvev.de

LOGBUCH 04 | 2022 STÄNDIGER FACHAUSSCHUSS

Der diesjährige Deutsche Schifffahrtstag in Bremen und Bremerhaven war zweifelsohne das prägende Ereignis der Berichtsperiode.

Durch dieses Großereignis mit unseren Partnern Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) und Deutscher Marinebund (DMB) sowie den beiden regionalen Ausrichtern, den Nautischen Vereinen zu Bremen und Bremerhaven wurde das größte maritime Schaufenster in der Geschichte des Deutschen Nautischen Vereins geschaffen.

Der Ständige Fachausschuss hatte dabei die Organisation und Durchführung von zwei eindrucksvollen und gut besuchten Fachtagungen mitgestaltet. Besonders hervorzuheben ist die Kooperation mit dem »Bremer Schifffahrtskongress«, in dem der Leiter des Arbeitskreises „Berufsbildung« des Ständigen Fachausschusses die Psychosoziale Situation der Seeleute im Angesicht der derzeitigen Krisen beleuchtet hat.

Die Agenda dieser Fachtagungen und auch das weitere Programm des Deutschen Schifffahrtstages waren dabei über die derzeit sehr relevanten Themen der „Nachhaltigen Schifffahrt« sowie der „Sicherheit auf See« hinaus mit Vorträgen zu den Bereichen Häfen, Human Resources etc. gefüllt.

Für die Jahresabschlusssitzung freuen wir uns, das sehr wichtige Thema Shiprecycling aufzunehmen und dazu Experten zu gewinnen, die über das Thema berichten werden.

Ebenfalls sind wir dankbar, dass Prof. Dr. Dr. Peter Ehlers die Ergebnisse des Arbeitskreises VIII des 60. Verkehrsgerichtstages in Goslar »Durchsetzung der Sicherheits-, Umwelt- und Klimavorschriften in der Seeschifffahrt« vorstellen wird.

In Goslar mussten wir leider Abschied nehmen von Prof. Ehlers als Moderator und Herrn Scholz als Betreuer. Außerdem wird der ursprünglich Schifffahrtsthemen behandelnde Arbeitskreis VIII, nunmehr jährlich abwechselnde Themen aus Luftfahrt, Eisenbahn und Schifffahrt bearbeiten.

Hier droht für die Schifffahrt ein Format verloren zu gehen, dessen sich der DNV annehmen könnte.

Abschied nehmen mussten wir auch von unserem Ehrenmitglied Kapt. Godehard Ohmes, der am 23.10. seine letzte Reise angetreten hat. Farewell Godehard!

Das Ende eines Jahres ist eine gute Zeit ein wenig innezuhalten, zu resümieren und, um im maritimen Bild zu bleiben, die Route für die nächste Reise zu planen.

Konkret geht es um die Fragen, was und wen haben wir erreicht, besteht Optimierungsbedarf bei der Organisation und Technik und schließlich, wo wollen wir 2023 hin?

Hierüber werden wir in der nächsten Ausgabe des Logbuchs ausführlich berichten.

Die Leitung des StFA wünscht Ihnen und Ihren Liebsten in einer Zeit der schweren See Momente der Ruhe, die Ihnen Kraft und Zuversicht für die anstehenden Aufgaben gibt. Genießen Sie die Feiertage und kommen Sie mit einer kräftigen achterlichen Brise gut ins Neue Jahr!

TELEGRAMM

Auf zu Neuen Ufern – der Deutsche Nautische Verein von 1868 e.V. zieht um! Ab dem 01. April 2023 ist die Geschäftsstelle des DNV folgendermaßen zu erreichen:

Palmaille 29 | 22767 Hamburg
Tel: 040 / 36 93 95 24 | E-Mail: info@dnvev.de
zarebska@dnvev.de | www.dnvev.de

LOGBUCH 04 | 2022 DEUTSCHER SCHIFFFAHRTSTAG 2022

BREMEN BREMERHAVEN
DEUTSCHER SCHIFFFAHRTSTAG 2022

Rückblickend war der 36. Deutsche Schifffahrtstag in Bremen und Bremerhaven unter der Schirmherrschaft des Bundespräsidenten und unter dem Motto: „Nachhaltige Schifffahrt: Gemeinsam, klar, sauber!" ein voller Erfolg. Mit maritimen Berufsinformationen, Fachkonferenzen zu den zentralen Zukunftsfragen der Schifffahrt, Offenen Türen an Bord und in den Häfen, mit der größten Schiffs- und Bootsparade auf der Weser seit Jahrzehnten, mit einem Empfang des Bremer Senats nebst Nautischem Essen in der Oberen Rathaushalle, mit vielfältigen Aktionen für Schülerinnen und Schüler wie auch für Auszubildende und Studierende, mit Festakten im Dom zu Bremen und einem Abschlussgottesdienst unter Federführung der Deutschen Seemannsmission in Bremerhaven wurde die Schifffahrt mit den Seeleuten an Bord an genau jene Stelle gerückt, in die sie gehört, in den Mittelpunkt!

Der Deutsche Nautische Verein ging im Rahmen der Planung mit der Zeit und setzte mehr denn je auf Kooperation und Zusammenarbeit. Ausdruck dafür war neben der gemeinsamen Ausrichtung in Bremen und Bremerhaven vor allem eine Partnerschaft mit dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) und dem Deutschen Marinebund (DMB) als gleichberechtigten Partnern. Damit wussten und wissen die Nautischen Vereine zwei starke Partner und wichtige Akteure im maritimen Spektrum als Mitveranstalter an ihrer Seite. Und, damit verbunden war auch eine kleine, aber wichtige Anpassung, denn aus dem früheren Deutschen Seeschifffahrtstag wurde nun der noch breiter gefasste Deutsche Schifffahrtstag.

Schon lange vor der eigentlichen Eröffnung des 36. Deutschen Schifffahrtstag am 29. September 2022 begannen die Auftaktveranstaltungen, die auf den Deutschen Schifffahrtstag vorbereitet haben. Die erste dieser Veranstaltungen war die 5. Sustainable Shipping Conference am 8. und 9. November 2021 in der Bremer Bürgerschaft. Im Anschluss daran fanden in regelmäßigen Abständen spannende Vorträge zu den wichtigsten Themen der Schifffahrt in den Räumlichkeiten der Hochschule Bremen statt.

Ein besonderes Highlight für Familien war die Maritime Woche eine Woche vor dem offiziellen Beginn des Deutschen Schifffahrtstages. Die Maritime Woche zeichnete sich auch in diesem Jahr wieder durch ein breites kulinarisches und kunsthandwerkliches Angebot aus. Die Veranstaltung fand in diesem Jahr zum dreizehnten Mal statt und hat sich neben Darbietungen von regionalen Musikern auch als Möglichkeit etabliert, die maritime Historie und Verbundenheit der Stadt Bremen zu verdeutlichen. Die Verknüpfung von maritimer Wirtschaft, der Wissenschaft und des Wassersportes gelang durch die Maritime Woche spielend und sie hat einmal mehr das Potenzial des Lebens- und Wirtschaftsstandortes Bremen hervorgehoben.

Das optische Highlight des Deutschen Schifffahrtstages war die Schiffs- und Bootsparade auf der Weser am 30. September von Bremen nach Bremerhaven. Mit dabei war eine Vielzahl beeindruckender Schiffe, die das gesamte maritime Spektrum vom modernsten und umweltfreundlichsten Schiff unter deutscher Flagge über vielfältige Behörden- und Arbeitsfahrzeuge bis hin zu gewerblichen Einheiten, Traditionsschiffen und Sportbooten abdeckte, so dass das gemeinsame Ziel





3





der größten Weserparade seit Jahrzehnten eindrucksvoll erreicht wurde.

Mit all diesen Facetten hat sich der Deutsche Schifffahrtstag der Nautischen Vereine nun in seiner 36. Auflage einmal mehr als breit aufgestelltes, viel beachtetes Synonym für die fachliche Beratung anstehender Themen und Herausforderungen in Schifffahrt, Schiffbau, Hafenwirtschaft und der in diesen Bereichen tätigen Menschen erwiesen.



EIN EUROPÄISCHER KRIEG UND SEINE AUSWIRKUNGEN AUF DIE MARINE-SCHIFFFAHRTLEITUNG IN HAMBURG

MSchLtg Auftrag

Ziel der Arbeit der Marineschifffahrtsleitung (MSchLtg) ist die Gewährleistung der Sicherheit der Handelsschifffahrt und der sicheren Nutzung der Seeverkehrsverbindungen. Nicht zuletzt, weil Wirtschaft und Handel für die Bundesrepublik Deutschland zu ca. 65% – 90% von der Seeverkehrswirtschaft abhängig sind.

Die MSchLtg ist die einzige Ansprechstelle in der Deutschen Marine sowie in der Bundeswehr mit der Fachexpertise Seeverkehrswirtschaft und Handelsschifffahrt. Dieses Dezernat ist als Teil des Marinekommandos auf nationaler Ebene somit das einzige Bindeglied zwischen der zivilen Seeverkehrswirtschaft und der Deutschen Marine. Auf multinationaler Ebene arbeitet das Dezernat unter Einbeziehung von Reservisten aus der deutschen Handelsschifffahrt eng mit anderen Nationen zusammen. Aufgabe der MSchLtg ist hierbei, für deutsche Reedereien und die deutsche Seeverkehrswirtschaft die Belange der Seestreitkräfte zu erklären, zu erörtern und gleichzeitig mit anderen NATO-Partnern für »Freedom of Navigation« zu sorgen. Ziel ist und bleibt die Sicherstellung der sogenannten »Leichtigkeit des Seeverkehrs«. Dabei wurde die Bündnisverteidigung immer mit der Landesverteidigung gleichgesetzt.





FK Lange

Ausführliche Erkenntnisse und Folgerungen nach der Aktivierung im Februar 2022 finden Sie im »Jahresbericht Marinekommando 2022 – Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland«.

Deutsche Seemannsmission e.V.
support of seafarers' dignity



DSM-Generalsekretär Matthias Ristau (Mitte) beim Einführungsgottesdienst für die neuen Mitarbeiter im Seemannsheim Altona mit: Esther, Felipi und Kaue Schütz (l./ DSM Santos), Andrea und Noah Meenken (DSM Panama) und Kokou Clement Pere (r./ DSM Lomé)

DEUTSCHE SEEMANNSMISSION AUF KURS ZUKUNFT

Der Panama-Kanal: Eine der bedeutendsten Wasserstraßen der Welt und eine enorme Abkürzung für die rund 14.000 Schiffe, die ihn jährlich passieren. Die 80 Kilometer lange Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik hat eine große wirtschaftliche Bedeutung für Panama, spült sie doch im Jahr mehr als 2,6 Milliarden Euro Gebühren in die Kassen des Landes.

Weil dort so viel Schiffsverkehr herrscht und die Panama-Flagge die größte der Welt ist, engagiert sich seit Sommer 2022 auch die Deutsche Seemannsmission (DSM) entlang des Kanals. Gemeinsam mit dem Partner »Mission to Seafarers«, der anglikanischen Seemannsmission, bietet die DSM Seeleuten rund um Panama-Stadt einen Einkaufsservice an und besucht sie auch an Bord der Schiffe. »Dass das überhaupt möglich ist, haben wir der Mission to Seafarers zu verdanken, die über Monate intensiv mit den Behörden verhandelt hat. Der Hafen von Panama-Stadt war bislang für uns überhaupt nicht zugänglich. Nun kümmern wir uns gemeinsam um die Belange der Seeleute, und das ist für alle gut«, sagt Matthias Ristau, seit März 2022 neuer Generalsekretär der Deutschen Seemannsmission, die 1886 gegründet wurde und heute 33mal weltweit präsent ist mit Seemannsheimen, Besuchsservice an Bord und Treffpunkten für Seeleute.

Ohnehin ist bei der Deutschen Seemannsmission, die ihre Zentrale in der Hamburger Mattentwiete in Hafennähe hat, einiges im Wandel: Die Vertretung der DSM in Santos, dem wichtigsten Hafen Brasiliens, wurde verstärkt mit Pastor Felipe Schütz Bennert aus Brasilien und der entsandten Mitarbeiterin Kathrin Grund. Damit »senden wir ein wichtiges Signal in die maritime Wirtschaft Brasiliens. Und das lautet: Bei allen Umschlagsrekorden verlieren wir die Seeleute an der Ostküste Südamerikas nicht aus dem Auge«, so Ristau, der fast zehn Jahre als Seemannspastor der Nordkirche Containerschiffe im Hamburger Hafen besucht hat und weiß, wovon er redet. Zur See zu fahren, das ist und bleibt ein anspruchsvoller und oft auch entbehrungsreicher Beruf.

Auch in Lomé im afrikanischen Togo investiert die DSM: Dort übernimmt Kokou Clément Pere die Leitung der Station, die nach vier Jahren Pause reaktiviert wurde. Zu wichtig sind die Belange der Seeleute im westafrikanischen Land.

Und damit diese wichtigen Belange der Seeleute auch mehr Gehör in der Gesellschaft finden, stärkt die DSM in der Hamburger Zentrale auch die Bereiche Charity und Öffentlichkeitsarbeit. Pressesprecher ist seit Anfang November der ehemalige BILD-Reporter und Redakteur der Hapag-Lloyd-Konzernkommunikation Marco Tripmaker. »Wir wollen die wichtige Arbeit der Deutschen Seemannsmission mehr im Bewusstsein verankern und so zusätzliche Sponsoren zum Wohle der Seeleute generieren«, sagt Matthias Ristau.

MUNITION IM MEER ZUNEHMEND GEFÄHRLICH

Deutscher Marinebund und Deutscher Nautischer Verein fordern, Munitionsaltlasten in Nord- und Ostsee umgehend zu beseitigen

Diese gemeinsame Forderung von DMB und DNV sowie vieler Vertreter der norddeutschen Küstenländer haben jetzt endlich dazu geführt, dass die Bundesregierung die erforderlichen zusätzlichen Finanzmittel für eine Beseitigung der Munitionsaltlasten in Nord- und Ostsee zur Verfügung stellt. Der Haushaltsausschuss hat weitere 36,4 Mio Euro bewilligt, so dass der Etat des Bundesumweltministeriums auf den erforderlichen Umfang von gut 102 Millionen Euro aufgestockt wurde. Jetzt müssen die dringend notwendigen Maßnahmen schnellstmöglich umgesetzt werden!

Deutscher Marinebund
Das Bündnis für Mensch, Schifffahrt, Meer.

DEUTSCHER NAUTISCHER VEREIN

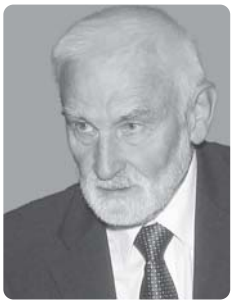
5

Der DNV trauert um **Kpt. Godehard Ohmes**, der am 23. Oktober 2022 nach schwerer Krankheit verstarb.

Geboren wurde er am 05. Dezember 1940 im niederschlesischen Oppeln. Nach seiner Flucht zum Ende des Zweiten Weltkrieges ist der junge Godehard Ohmes in Erkelenz bei Aachen aufgewachsen. Dort besuchte er das Gymnasium und erlangte sein Abitur. Im Jahre 1960 begann er seine Ausbildung in der Seefahrtsschule in Leer und fuhr seit 1965 bei der Christlichen Seefahrt.

Er heiratete 1972 und wechselte – der jungen Familie zu Liebe – nach Wiesmoor und arbeitete ab 1978 in einer Landesdienststelle der See – Berufsgenossenschaft im WSA als Technischer Angestellter. Nach einer kurzen Seefahrtszeit nahm er 1983 wieder eine Tätigkeit an Land auf bei der Bundesausführungsbehörde für Unfallversicherung. Nach zwei Jahren kehrte er zur Seefahrt zurück und fuhr bis zu seiner Pensionierung bei verschieden Reedereien, vor allem auf Stückgutschiffen und Massengutfrachtern bei HAMBURG-SÜD.

Immer wieder übernahm er als Rentner Urlaubsvertretungen und erlangte in hohem Alter noch einmal alle erforderlichen Qualifikationen für das Patent »Kapitän auf Großer Fahrt«.



Kapitän Godehard Ohmes

Kpt. Ohmes gehörte zum kleinen Kreis der Kapitäne, die die Traditionsschiffe Dampfeisbrecher »Stettin« und »Wal« bei Veranstaltungen wie der Kieler Woche oder dem Hamburger Hafengeburtstag kommandieren konnten. Auch auf der »CAP SAN DIEGO« ist er gefahren. Seit 2005 gehörte er dem StFA des DNV an und erlangte aufgrund seiner Verdienste die Ehrenmitgliedschaft. Wir werden Kpt. Ohmes immer in guter Erinnerung behalten.

Irina Haesler und **Tilo Wallrabenstein** wurden zu Mitgliedern der Geschäftsführung des Verbandes Deutscher Reeder ernannt. Der DNV gratuliert sehr herzlich und wünscht beiden viel Erfolg in ihren neuen verantwortungsvollen Positionen!

TERMINE

08./09.12.22
27. Schifffahrtskolleg, Schifffahrtsinstitut Warnemünde

13.12.22
Vortrag des NVzH: »Herausforderungen bei der Verwendung von Brennstoffen der Zukunft«, Prof. Dr. Sören Ehlers, Direktor am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt, sowie des Instituts für maritime Energiesysteme.

16.01.23
Vortrag des NV Cuxhaven: »Havariekommando«, Dr. Robby Renner, Leiter des Havariekommandos Cuxhaven.

17.01.23
Vortrag des NVzK: »Alternative Kraftstoffe der Zukunft«, Dipl.-Ing. Carsten-S. Wibel, Abeking & Rasmussen.

17.01.23
Vortrag des NVzH: »Zukunft der Globalisierung: De-Globalisierung oder Re-Globalisierung?«, Prof. Dr. Thomas Straubhaar, Universität Hamburg.

07.02.23
Schifffahrts-Essen des NVzH im Hotel Grand Elysee Festrednerin: Claudia Müller, MdB, Koordinatorin der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft und Tourismus. Kapitänsredner: Kpt. Konstantin Pohsin, Kapitän des Notschleppers NORDIC der ARGE Küstenschutz, Teil der FAIRPLAY TOWAGE GROUP.

16.02.23
DNV Jahresmitgliederversammlung mit Vorstands- und Beiratswahlen, Stiftung Seefahrtsdank, Palmaille 29, 22767 Hamburg

21.02.23
Vortrag des NVzH: »Virtual Reality – Technologien für die Schiffsbrücke – Spielerei oder echter Mehrwert für das nautische Situationsbewusstsein?«

Liebe Leserinnen und Leser, aufgrund der Corona-Pandemie sind viele Konferenzen, Messen und Seminare abgesagt oder verschoben worden. Die aufgeführten Termine sind bislang noch gültig. Weitere Absagen sind möglich, für aktuelle Informationen besuchen Sie bitte die Webseiten der Veranstalter.

HANSA INTERNATIONAL MARITIME JOURNAL freight & trade events

worldwide conferences | exhibitions | seminars for shipping, commodities, finance

Marine + Offshore

01. - 03.12.2022 GUANGZHOU
INMEX China 2022
https://www.inmex-china.com

12. - 13.12.2022 BERLIN
Statustagung Maritime Technologien
https://www.ptj.de/

10. - 12.03.2023 TALLINN
Tallinn Boat Show
www.merememess.ee

27. - 30.03.2023 MIAMI
Seatrade Cruise Global
www.seatradecruiseglobal.com

25. - 27. 04.2023 SINGAPUR
Sea Asia
www.sea-asia.com

24. - 25.05.2023 HAMBURG
Schweißen in der maritimen Technik
www.slv-nord.de

12. - 14.06.2023 BUSAN
CIMAC World Congress
www.cimaccongress.com

23.06.2023 FLENSBURG
44. ISF-Tagung
www.maritimes-zentrum.de

25. - 26.09.2023 HAMBURG
Ship Efficiency
www.stg-online.org

07. - 10.11.2023 ROTTERDAM
Europort
www.europort.nl

Shipping + Logistics

01.12.2022 HAMBURG
HANSA-FORUM SHIPPING | FINANCING
https://hansa-online.de/hansaforum/

08. - 09.12.2022 ROSTOCK
27. Schiffahrtskolleg
www.hs-wismar.de

21. - 23.03.2023 BILBAO
World Maritime Week
https://wmw.bilbaoexhibitioncentre.com

28. - 30.03.2023 STAMFORD
CMA Shipping Conference & Exhibiton
https://informaconnect.com/cma-shipping

12. - 14.05.2023 Southampton
CLIA Conference
https://cruising.org/

05. - 09.06.2023 OSLO
Nor-Shipping 2023
www.nor-shipping.com

11. - 15.09.2023 LONDON
London International Shipping Week
https://londoninternationalshippingweek.com

Commodities + Energy

16.-17.02.2023 LONDON
Wind Propulsion Conference 2023
www.rina.org.uk

18.-20.04.2023 SOUTHAMPTON
Ocean Business
www.oceanbusiness.com

01.04.2023 HOUSTON
OTC 2023
https://2023.otcnet.org/

03. - 04.05.2023 LONDON
11th Deep Sea Mining Summit
https://deepsea-mining-summit.com

25. - 27.05.2023 KOPENHAGEN
WindEurope
https://windeurope.org/

06. - 08.06.2023 ROTTERDAM
Breakbulk Europe
https://breakbulk.com

20. - 21.06.2023 PARIS
Seanergy 2023
www.seanergy-forum.com

20. - 22.06.2023 AMSTERDAM
Electric & Hybrid Marine World Expo
https://www.electricandhybridmarineworldexpo.com/en/index.php

12. - 15.09.2023 HUSUM
Husum Wind
https://husumwind.com/

Sei die Veränderung, die Du in der Welt sehen willst!

Unterstütz das Projekt

www.Maximilian-Reinelt-Zentrum.de



Ihre Unterstützung hilft!

Am Togosee entsteht das „**Maximilian Reinelt Zentrum**". Ein Zentrum zur medizinischen Versorgung von **Menschen in prekären Lebenssituationen, 41 % der Bevölkerung sind unter 15 Jahren**. Mit der Unterstützung von Experten der Medizin vor Ort und aus Europa, sowie einem Angebot für völkerverbindenden **Sport** und **Bildung**, wollen wir helfen!

Deutscher Ruderverband & Projekt Westafrika e.V.
Deutscher Ruderverband e.V.
Ferdinand-Wilhelm-Fricke-Weg 10
30169 Hannover

Spendenkonto Sparkasse Hannover
Kennwort: Maximilian Reinelt Zentrum
IBAN: DE06 2505 0180 0000 1238 62
BIC: SPKHDE2HXXX

Deutscher Ruderverband
DRV

Inserentenverzeichnis | Index of Advertisers

Alphatron Marine Deutschland GmbH 49
Andritz Hydro GmbH.....37
AUMA Riester GmbH & Co. KG.....9
DGzRS.....31, 53
DRV Deutscher Ruderverband.....72
FIL-TEC Rixen GmbH 41
GEFO Gesellschaft für Öltransporte mbH .....Titel
GROMEX GmbH.....9
HAPEKO Hanseatisches Personalkontor Deutschland GmbH.....33
Headway Technology Group (Qingdao) Co., Ltd.....42
Hero Lang Fotografie Bremerhaven.....4
Hoyer Marine GmbH 17
INTERNATIONAL Farbenwerke GmbH.....61
Internationales Maritimes Museum Hamburg 3
Kontor 17 Shipmanagement GmbH 2 27
KPI OceanConnect GmbH 25
Maximilian Verlag GmbH & Co. KG 53, U2, U3
Mercy Ships U4
Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG.....24
Schaffran Propeller & Service GmbH.....26
Schaller-Automation GmbH & Co KG.....43
Schiffahrts-Verlag »Hansa« GmbH & Co. KG 23, 35
SKULD Germany GmbH 21
Walter Hering KG.....55

Das Anzeigenverzeichnis dient der Leserorientierung.
Es ist kein Bestandteil des Anzeigenauftrags. Der Verlag übernimmt keine Gewähr für Richtigkeit und Vollständigkeit.



HANSA
INTERNATIONAL MARITIME JOURNAL

Herausgeber
Prof. Peter Tamm †
Geschäftsführung
Peter Tamm

Redaktion
Chefredakteur: Krischan Förster (KF)
Tel. +49 (0)40-70 70 80-206 | k.foerster@hansa-online.de
Stellv. Chefredakteur: Michael Meyer (MM)
Tel. +49 (0)40-70 70 80-212 | m.meyer@hansa-online.de
Redakteur: Felix Selzer (fs)
Tel. +49 (0)40-70 70 80-210 | f.selzer@hansa-online.de
Redakteurin: Anna Wroblewski (AW)
Tel. +49 (0)40-70 70 80-209 | a.wroblewski@hansa-online.de

Korrespondenten
Schiffbau, Schiffsmaschinenbau: Dr. Hans G. Payer
Schiffsdesign, Schiffstechnik: Niels Kaiser (NK Shipconsult)
Märkte und Versicherungen: Michael Hollmann (mph)
Director for Greater China: Dr.-Ing. Tao Jiang
Asien: Patrick Lee
Amerika: Barry Parker
Großbritannien: Samantha Fisk

Verlag und Redaktion
Schiffahrts-Verlag »Hansa« GmbH & Co. KG | Ein Unternehmen der TAMM MEDIA
Stadthausbrücke 4, 20355 Hamburg | Postfach 10 57 23, 20039 Hamburg
Tel.: +49 0)40 70 70 80-02, Fax -214 | www.hansa-online.de

Kaufmännischer Objektleiter / Commercial Publishing Director
Florian Visser, Tel. +49 (0)40 70 70 80-312 | f.visser@hansa-online.de

Mediaberatung
Susanne Sinß, Tel. +49 (0)40 70 70 80-310 | s.sinss@hansa-online.de

Anzeigenverwaltung
Sandra Winter, Tel. +49 (0)40 70 70 80-225 | s.winter@hansa-online.de

Layout
Sylke Hasse, Tel. +49 (0)40 70 70 80-207 | s.hasse@hansa-online.de

Ansprechpartner im Außendienst
GB, Frankreich, Spanien, Portugal, Skandinavien: Emanuela Castagnetti-Gillberg,
Tel. +33 619 371 987, emanuela.hansainternational@gmail.com
USA: Detlef Fox, D.A. Fox Advertising Sales Inc., 5 Penn Plaza, 19th Floor,
NY 10001 New York, USA, detleffox@comcast.net
Niederlande: hansmann.media GmbH, Andreas Hansmann | Dorothee Emde,
Tel. +49 (0)40 60 91 88–15, a.hansmann@hansmann.media oder, d.emde@hansmann.media
Polen: LINK, Maciej Wedzinski, Wegornik 2/2, 72-004 Tanowo, Poland,
Tel./Fax +48 91-462 34 14, acc@maritime.com.pl

Abonnentenbetreuung | Vertrieb
Schiffahrts-Verlag »Hansa« GmbH & Co. KG | Stadthausbrücke 4 | 20355 Hamburg
Tel. +49 (0)40 70 70 80-111 | abo@hansa-online.de

Vertrieb und Marketing
Alexandra Giercke, Tel. +49 (0)40 70 70 80-227 | a.giercke@hansa-online.de

Der Auftraggeber von Anzeigen trägt die volle Verantwortung für den Inhalt der Anzeigen. Der Verlag lehnt jede Haftung ab. Untersagt ist die Verwendung von Anzeigenausschnitten oder -inhaltsteilen für die Werbung.

Alle Zuschriften sind an den genannten Verlag zu richten. Rücksendung unaufgefordert eingesandter Manuskripte erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt wurde. Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung, vorbehalten. Kein Teil der Zeitschrift darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne Genehmigung des Verlages reproduziert werden. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich Änderungen an den Manuskripten vor.

Die HANSA erscheint monatlich. Abonnementspreis Inland: jährlich EUR 218,– inkl. Versandkosten und MwSt. Ausland: jährlich EUR 266,– (EU ohne VAT-Nr.) inkl. Versandkosten. Einzelpreis: EUR 18,– inkl. Versandkosten und MwSt. Versand per Luftpost innerhalb Europas und nach Übersee auf Anfrage. Abo PeP (Print + E-Paper): EUR 238,– inkl. MwSt./Versand. Hansa+ EUR 288,–. Auslandbezug (EU): EUR 336,–. Studenten, Azubis: Print/PeP EUR 111,–, Hansa+ EUR 128,–. Für Mehrfachabos werden ab 100 Abos (unter einer Lieferanschrift) 25% Rabatt gewährt. Ab 250 Abos beträgt der Rabatt 50%. Der Abonnementspreis ist im Voraus fällig und zahlbar innerhalb 14 Tagen nach Rechnungseingang. Abonnementskündigungen sind nur mit einer Frist von sechs Wochen zum Ende der Bezugszeit schriftlich beim Verlag möglich. – Anzeigenpreisliste Nr. 64 – Höhere Gewalt entbindet den Verlag von jeder Lieferverpflichtung. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Hamburg.

Druck: Lehmann Offsetdruck und Verlag GmbH, Norderstedt

PMG·Presse-Monitor®
Für die Übernahme von Artikeln in Ihren internen elektronischen Pressespiegel erhalten Sie die erforderlichen Rechte unter www.presse-monitor.de oder telefonisch unter 030 284930 bei der PMG Presse-Monitor GmbH

Die HANSA ist Organ für:
Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. (VSM) | AG Schiffbau-/Offshore-Zulieferindustrie (VDMA) | Schiffbautechnische Gesellschaft e. V. (STG) | DNV | Normenstelle Schiffs- und Meerestechnik (NSMT) im DIN | Deutsches Komitee für Meeresforschung und Meerestechnik e. V. | Seeverkehrsbeirat des Bundesministers für Verkehr | IMO-Berichterstattung (Bundesverkehrsministerium, Abt. Seeverkehr) Deutscher Nautischer Verein (DNV) | Deutsche Gesellschaft für Ortung und Navigation (DGON) | Schutzverein Deutscher Rheder V. a. G.| The World Association for Waterborne Transport Infrastructure (PIANC)| Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS) | Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt | Deutscher Hochseefischerei-Verband e.V. | Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)

Neues für Altes im Welterbe »Speicherstadt«

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) nimmt die Weiterentwicklung des UNESCO Welterbes »Historische Speicherstadt« auf die Agenda: Die ehemalige Maschinenzentralstation im Block M28a am Sandtorkai wird vollständig saniert und um einen Neubau erweitert. Im Oktober haben die Baumaßnahmen dazu begonnen.

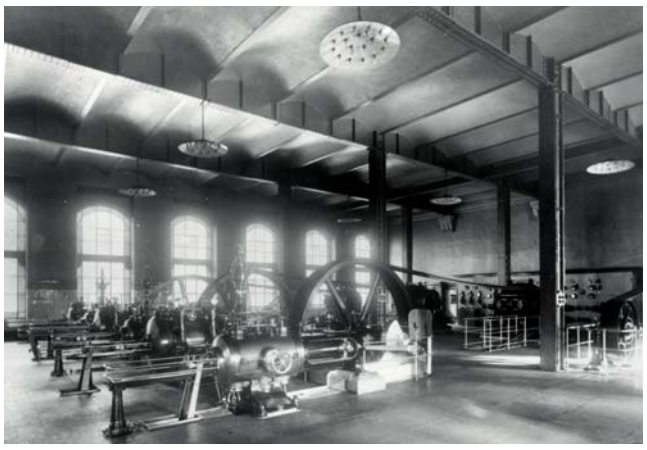
Errichtet wurde die Speicherstadt zwischen 1883 und 1927 als das damals modernste Logistikzentrum der Welt. Entsprechend hoch war der Bedarf an Energie zur Versorgung des stetig wachsenden Hafen- und Lagerbetriebs. Diese Energie wurde in dem Gebäudeensemble bestehend aus Kesselhaus und Maschinenzentralstation erzeugt – zentral und autark von der öffentlichen Energieversorgung. Mit einer Leistung von über 1.000 PS pumpten die Dampfmaschinen der ehemaligen Maschinenzentralstation Wasser durch ein 15 km langes Rohrsystem in der Speicherstadt. Auf diese Weise wurden die Winden betrieben, die Waren von den Schuten hochzogen und nach der Veredelung auf den Speicherböden auf der Straßenseite wieder auf Karren herabließen. Auch Strom wurde mit Dampf-Dynamos erzeugt und floss zuverlässig in die Speicherböden. Bis 1909 verdreifachte sich die Leistung der Maschinen auf 3.140 PS.

Während des Zweiten Weltkrieges wurde das Gebäudeensemble jedoch so schwer beschädigt, dass sich der Wiederaufbau der Maschinenzentralstation in der Nachkriegszeit als unwirtschaftlich darstellte. Die Energieversorgung der Speicherstadt wurde auf die dezentrale Versorgung durch die Stadtwerke umgestellt. Im Jahr 2000 wurde mit dem Kesselhaus bereits der erste Teil des Ensembles von dem Hamburger Architekturbüro gmp saniert. 80 Jahre nach der Zerstörung beginnen nun die komplette Sanierung und der Wiederaufbau der Maschinenzentralstation.

Mit der Sanierung und dem Aufbau der ehemaligen Maschinenzentralstation werden laut HHLA rund 4.000 m² Mietfläche geschaffen, die mit »historischen Ambiente Raum für smarte Nutzungsideen« biete. Anna Joss, Leiterin des Denkmalschutzamtes Hamburg, betonte bei der Bekanntgabe des Projekts: »Bis heute gibt es mitten im UNESCO-Welterbe Speicherstadt eine ungenutzte Fläche, die nun mit einem sorgfältig in den historischen Kontext eingepassten Neubau wieder belegt wird. Vom Keller bis ins Dachgeschoss entsteht ein interessantes Ensemble von Alt und Neu: Im Untergrund werden zukünftig die eindrücklichen historischen Fundamente zu entdecken sein, die den Neubau tragen und ganz oben überrascht der Altbau mit einer filigranen weit gespannten Dachkonstruktion.«

Der im Krieg zerstörte Gebäudeteil soll nun nach neuen Entwürfen wiederaufgebaut werden. Nach einem vorgeschalteten Architekturwettbewerb und zusammen mit dem Denkmalschutzamt Hamburg wurde der Entwurf des Architekturbüros Biwermau ausgewählt. »Dieser schließt nicht nur die Baulücke, sondern auch die Lücke zwischen Vergangenheit und Zukunft«, heißt es seitens der Verantwortlichen. Alle historischen Bauteile werden unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes saniert. Die Baumaßnahmen sollen voraussichtlich Ende 2024 abgeschlossen sein. Damit stünde dieses wichtige Gebäudeensemble erstmals nach 80 Jahren wieder gemeinsam in der Speicherstadt. *RD*

Das Gebäudeensemble »Kesselhaus und Maschinenzentralstation« und die dortige Maschinenhalle auf historischen Aufnahmen



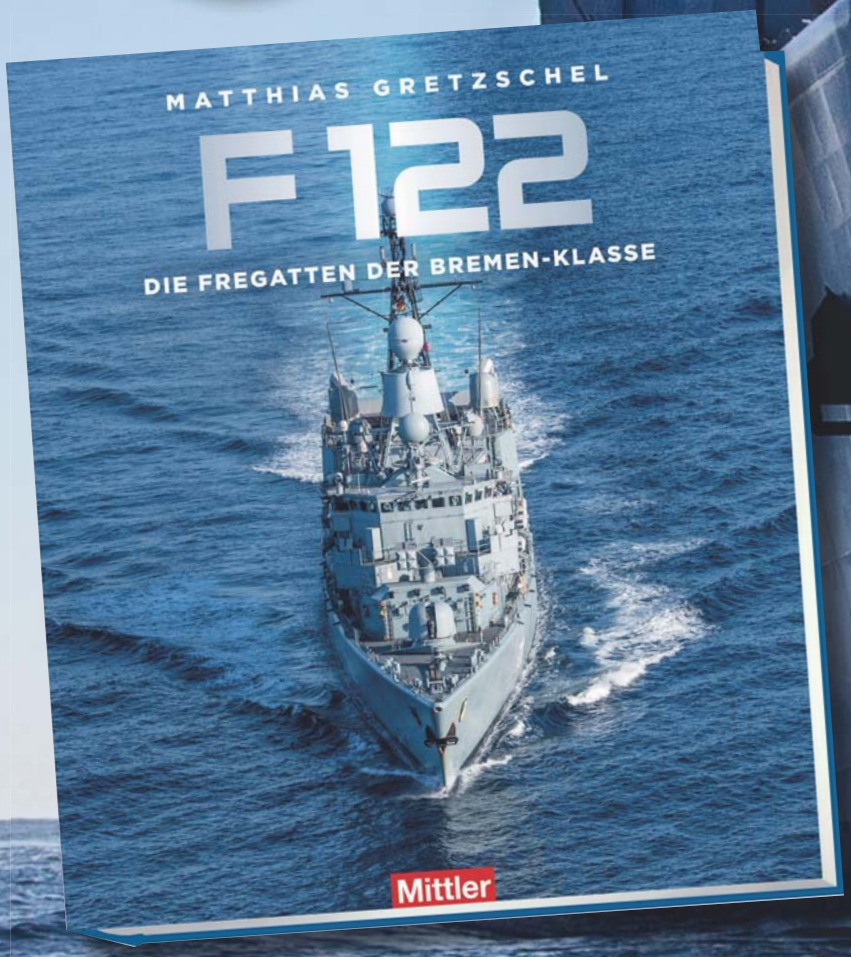
© HHLA

MATTHIAS GRETZSCHEL

F122

DIE FREGATTEN DER BREMEN-KLASSE

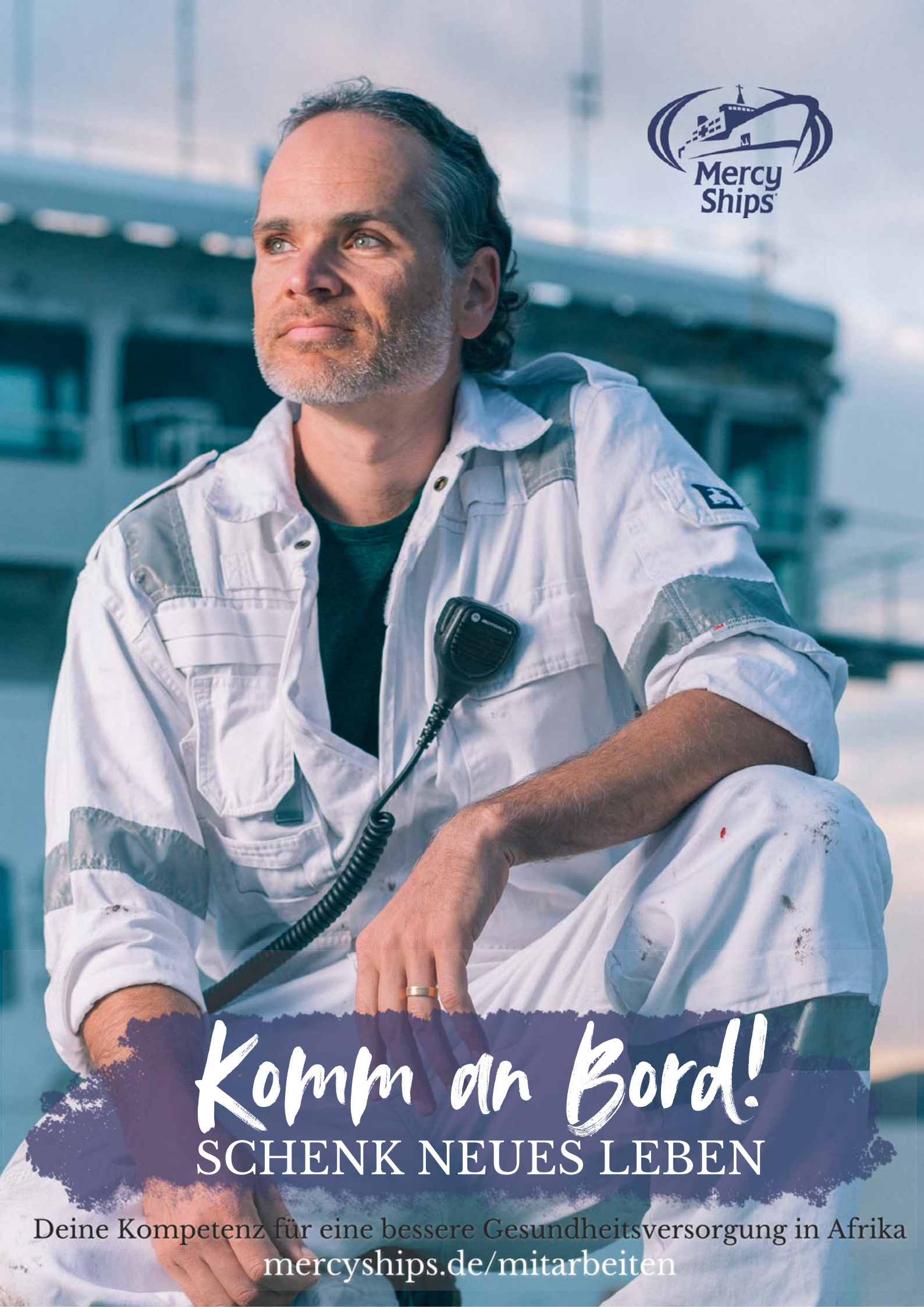
EXKLUSIV BEI
MITTLER



€ (D) 39,95 / ISBN 978-3-8132-1123-8
Jetzt bestellen auf koehler-mittler-shop.de,
direkt im Buchhandel oder telefonisch
unter 040 / 70 70 80 322

SCAN ME
JETZT BESTELLEN!

Mittler
mittler-books.de


Mercy Ships
Komm an Bord!
SCHENK NEUES LEBEN
Deine Kompetenz für eine bessere Gesundheitsversorgung in Afrika
mercyships.de/mitarbeiten