

**SCHIFFBAU** VSM voller Selbstvertrauen für neues Jahr 2026 - Wirtschaftliche Lage für Wachstumsimpulse nutzen ■ **SEITE 3**

**FRACHTABSCHLÜSSE** Pacific Basin chartert den Handymax „Moonrise“ für eine Tagesrate von 14.000 US-Dollar ■ **SEITE 5**

**SCHIFFSVERKÄUFE** Costamare Shipping verkauft 2002 gebautes Boxcarrier-Duo für 34 Millionen US-Dollar ■ **SEITE 6+7**

## Essberger bestellt zwei Tanker

Hamburger Reederei erneuert Flotte und hält Option auf vier weitere Einheiten



Im Jahr 2028 will China Merchants Industry die ersten beiden Chemietanker ausliefern

Rendering: John T. Essberger

Die Reederei John T. Essberger (JTE) aus Hamburg ist weiter dabei, die eigene Flotte zu erneuern.

Im Rahmen eines umfangreichen Programms hat JTE zwei Chemietanker aus Duplex-Edelstahl bei China Merchants Industry Yangzhou Dingheng bestellt.

Die Schiffe werden eine Tragfähigkeit von 7900 tdw besitzen und mit der Eisklasse 1A geliefert. Zudem hat JTE eine Option auf zwei plus zwei weitere Chemietanker.

Nach Angaben der Reederei seien die Neubauten ein Beweis für das Engagement, den Kunden sichere, zuverlässige und effiziente Dienstleistungen zu bieten.

Die Chemietanker wurden laut JTE nach den höchsten Standards entworfen und sind auf die sich wandelnden Anforderungen

zugewandt. Damit will John T. Essberger seinen Fokus auf Nachhaltigkeit und operative Exzellenz unterstreichen.

Die Chemietanker werden knapp 120 Meter lang und 18

Die Chemietanker sollen 120 Meter lang und 18 Meter breit werden. Sie haben eine Tragfähigkeit von 7900 tdw

Meter breit sein. Der maximale Tiefgang liegt bei 6,85 Meter. Das Ladetankvolumen beträgt 8950 Kubikmeter. Geplant ist die erste Auslieferung für August 2028. „Wir sind bestrebt, unsere älteren Schiffe durch neue, umweltoptimierte Tonnage zu ersetzen. Vier Chemietanker mit einer Tragfähigkeit

von 13.800 tdw befinden sich derzeit in der Rainbow-Werft in China im Bau. Zu ihnen gesellen sich 2028 diese Chemietanker mit einer Tragfähigkeit von 7900 tdw, die speziell für die Anforderungen der Küstenchemietransporte in Europa konzipiert sind“, sagt Dr. Eberhart von Rantzau, geschäftsführender Gesellschafter von John T. Essberger.

Die Chemietankerflotte von JTE wird im Rahmen des Joint Ventures „E&S Tankers“ mit dem Partner Stolt Nielsen betrieben. E&S Tankers betreibt nach eigenen Angaben 46 moderne Tankschiffe mit Tragfähigkeiten von 2800 bis 11.300 tdw. Dabei konzentriert sich das Joint Venture auf Fahrgebiete in Europa. Die Schiffe werden insbesondere in der Ostsee, im Mittelmeer und in Nordwesteuropa eingesetzt. ■ **jh**

## CTW: Hannah Ohorn folgt auf Holger Bomm

Eurogate gibt Wechsel in Wilhelmshaven bekannt

Mit Beginn des neuen Jahres hat Hannah Ohorn die alleinige Geschäftsführung des Eurogate Container Terminals Wilhelmshaven (CTW) übernommen. Seit Oktober steuerte sie die operativen Geschicke bereits zusammen mit Holger Bomm, der im April in den Ruhestand geht.

„Wir freuen uns, mit Hannah Ohorn eine würdige Nachfolgerin für Holger Bomm gefunden zu haben“, kommentiert Michael Blach, Vorsitzender der Gruppengeschäftsführung von Eurogate. Die Managerin ist seit Juni 2023 beim Terminalbetreiber tätig und fungierte dort von Juli 2024 an als Operations Managerin. „Hannah Ohorn hat in diesen Rollen bereits sehr überzeugt und wir sind uns sicher, dass sie als alleinige Geschäftsführerin die positive Entwicklung des CTW zusammen mit dem gesamten CTW-Team fortschreiben und strategisch absichern wird“, so Blach.

Holger Bomm habe in seinen Verantwortungsbereichen und darüber hinaus viel bewegt und maßgeblich zur Zukunftsentwicklung der gesamten Eurogate-Gruppe beigetragen. ■ **bek**



Foto: Eurogate

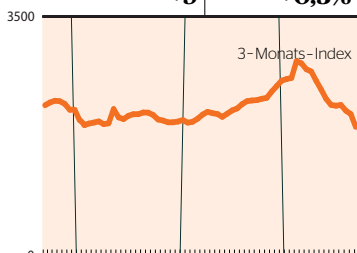
Jetzt alleinige Geschäftsführerin des Eurogate CTW: Hannah Ohorn

BALTIC DRY INDEX 21.2026

→ 1882,00

Vortrag

+5 +0,3%



Quelle: PDA

## IMPRESSUM

## Leser- und Abonnenten-Service

T: 040-23714-260  
 leserservice@thb.info · www.thb.info  
**THB Täglicher Hafenbericht**

## DVB Media Group GmbH

Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg  
 Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg  
 T: +49 40 23714-100

## Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleiter: Oliver Detje

Redaktion: redaktion@thb.info

T: +49 40 23714-121

F: +49 40 23714-145

## Chefredakteur:

Benjamin Klare (bek)

## Stellvertretender Chefredakteur:

Ralf Johanning (Jh)

Redakteure: Thorsten Breuer (bre),

Timo Jann (tja), Jörg Köhnemann (jök)

Schiffsverkäufe &amp; Frachtabschlüsse: Martin Stiehler

Layout: Björn Jagdmann, Andreas Voltmer (Lt.)

Anzeigenverkauf: Stephan-Andreas Schaefer

T: +49 40 23714-253

stephan-andreas.schaefer@dvvmmedia.com

Anzeigentechnik: Nicole Junge

T: +49 40 23714-263

nicole.junge@dvvmmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 64

vom 01. Januar 2026.

## Leiter Marketing &amp; Vertrieb

Markus Kukuk · Tel.: +49 40 23714-291

markus.kukuk@dvvmmedia.com

Unternehmenslizenzen Digital/Print

lizenzen@dvvmmedia.com

## Leser- und Abonnentenservice

T: +49 40 23714-260

leserservice@thb.info

## Erscheinungsweise

Täglich montags bis freitags

## Bezugsbedingungen

Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraumes gekündigt werden. Die Kündigung kann nur schriftlich erfolgen. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Zusätzliche digitale Abonnements: Bezug auf Anfrage, gültig ist die Vertriebspreisliste vom 01.01.2026.

## Abonnement

Abonnement jährlich EUR 1.668,- zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit Zugang zur Website www.thb.info, der THBApp, dem Zugang zum Archiv sowie den regelmäßigen THB-Newsletter „Fofftein“. Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 2.168,- inkl. Porto zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährlich EUR 2.404,- inkl. Porto, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt.

Einzelheft: 740 EUR inkl. MwSt.

Druck: L&amp;S Digital GmbH &amp; Co. KG

**Copyright:** Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 2190-8753

## Watsche für Polit-Versäumnisse

Hamburger Hafen verliert beim Boxen-Umschlag im weltweiten 20-Jahres-Vergleich

Politische und wirtschaftliche Neujahrs-Ansprachen werden sich in den nächsten Wochen aneinanderreihen. Einen Vorgeschmack auf die zu erwartende Kritik an Politik und Verwaltung gab es bei der traditionellen „Polit-Watsche“ in der „Versammlung Ehrbarer Kaufleute zu Hamburg“ (VEEK) am Silvestertag. Präses Norbert Aust sprach in der Handelskammer Hamburg vor 1200 Gästen über Probleme wie Ukraine-Krieg, Cyber-Angriffe, US-Zölle und mangelhafte Infrastruktur.

Ein wichtiger Teil der Rede beschäftigte sich mit „Verkehr und Hafen“ und um das Sondervermögen, aus dem Hamburg rund 2,7 Milliarden Euro erhalten soll. Mittel, die laut Aust in die marode Infrastruktur fließen müssen.

Der Präses kritisierte die „unglaublichen 20-30.000 Baustellen“ pro Jahr, die jeden Autofahrer in 44 Stunden Stau zwingen würden. Gründe: schlechte Koordination, fehlende, leistungsstarke Ausweichstrecken. Ein weiterer Kritikpunkt: zu lange Planungszeiten wie bei dem „Negativbeispiel A26-Ost“, der dringend benötigten Querverbindungs-Autobahn. Nun gäbe es neue Verzögerungen durch das gerade erst erlassene Urteil des Bundesverwaltungsgerichts.

Tempo sei auch beim Bau der neuen Köhlbrand-



Foto: Handelskammer Hamburg

Rund 1200 Gäste aus Politik und Wirtschaft beim „Ehrbaren Kaufmann“

Querung nötig. In 2025 sei die Brücke bereits an sieben Wochenenden gesperrt gewesen. Dies hätte zu signifikanten wirtschaftlichen Verlusten für Firmen und den Standort insgesamt geführt.

Aust setzt jetzt auf das neue „Infrastrukturzukunftsgesetz“, das auch eine Reform des Verbandsklagerechts vorsieht. Und: Für reine „Ersatzbauwerke“ wie bei der Köhlbrandbrücke sei kein neues,

Planfeststellungsverfahren erforderlich - wenn der Bund das „Ersatz“-Modell erlaubt.

Auch beim Hamburger Hafen beklagte Aust Rückgänge statt Wachstum. Er sagte: „Während der Containerumschlag in den letzten 20 Jahren weltweit um 70 Prozent zugelegt hat - in Antwerpen, einem unserer wichtigsten Wettbewerber, immerhin um 40 Prozent - ist der Umschlag in Hamburg um rund 20 Prozent zurückgegangen.“

Die zuletzt vermeldeten 8,4 Prozent Umschlag-Plus sind nur eine Mogelpackung, denn ein großer Teil des Wachstums bestehe aus ausgehenden Leercontainern und aus nach Hamburg umgeleiteten Waren aufgrund des Handelskonfliktes zwischen den USA und China. ■ jökö

20

Prozent Rückgang beim Containerumschlag in Hamburg seit 2005

## Fahrverbot für Frachter „Fitburg“

Finnische Behörden ermitteln wegen des Verdachts der schweren Sachbeschädigung

Das 132 Meter lange Feeder-Schiff „Fitburg“ (IMO 9250397) befand sich auf der Fahrt von St. Petersburg nach Haifa, als es von finnischen Behörden in der Ostsee mit heruntergelassener Ankerkette erwischt wurde.

Vorher hatte der Telekommunikations-Anbieter Elisa am Mittwochmorgen einen Schaden an einem Untersee-Datenkabel gemeldet, das Helsinki mit Tallinn in Estland verbindet. Verdacht: Zu

Russland in Verbindung stehende Schiffe hatten schon früher Kabel mit ihrem Anker beschädigt. Die „Fitburg“ wurde in Kirkkonummi vorerst „in die Kette gelegt“.

An Bord wurden auch nicht ordnungsgemäß angemeldete Stahlprodukte aus Russland entdeckt, die laut Zollbehörde unter EU-Sanktionen fallen. Die Ladung wurde vorübergehend beschlagnahmt. Ein Verstoß wird geprüft.

Laut Polizei wurden zwei der 14 in Gewahrsam genommenen Crewmitglieder (Russen, Georgier, Aserbaidschaner, Kasachen) formell festgenommen. Gegen zwei weitere Seeleute seien Ausreiseverbote verhängt worden. Es wird wegen des Verdachts der schweren Sachbeschädigung, der versuchten schweren Sachbeschädigung sowie der schweren Störung des Telekommunikationsverkehrs ermittelt. ■ dpa/jökö

# VSM voller Selbstvertrauen für 2026

Maritime Branche will wirtschaftliche Lage für Wachstumsimpulse nutzen und Technologien sichern

Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) sieht die Schiffbauindustrie voller Dynamik und mit viel Selbstvertrauen. Die solide Konjunkturlage für die maritime Industrie zeige sich etwa im historischen Rekordwert für Neubaufträge in Deutschland, heißt es.

„Das Geschäft brummt und die Kunden wissen unsere Kompetenz zu schätzen. Unser Ziel ist, zu den Wachstumsimpulsen beizutragen, die Deutschland so dringend braucht“, heißt es in einer Mitteilung des Verbands. Und so starte man mit großem Selbstbewusstsein in das neue Jahr.

2025 stand derweil auch beim VSM und seinen Mitgliedsfirmen unter dem Eindruck der vielen geopolitischen Spannungen, der VSM spricht gar von „Zumutungen“ einiger Länder. Russland, dass keine Veranlassung sieht, vom Kriegskurs abzuweichen, China dass auf eine Weltordnung nach eigenem Gusto drängt und die USA, die einer regelbasierten Ordnung, und damit europäischen Institutionen, eine Abfuhr erteilt. „Die National Security Strategy aus dem Weißen Haus hat das Dilemma Europas sehr präzise dargestellt. Keine dieser Entwicklungen konnte uns wirklich überraschen und dennoch fehlt es überall an geeigneten Antworten“, heißt es in einer Bewertung der Situation durch den VSM.

Für die maritime Industrie stehe man in der Verantwor-

tung, Antworten zu geben. Dabei helfen, sich der eigenen Leistungsfähigkeit bewusst zu sein. „Einen Technologievorsprung Chinas, der in einigen anderen Branchen mittlerweile unterstellt wird, kann man für Schiffbau und Meerestechnik in Deutschland jedenfalls nicht attestieren“, heißt es vonseiten des VSM. Anders sehe es in den USA aus: Dort soll der Technologierückstand im Schiffbau mit hohen Milliardenbeträgen aufgeholt werden, um für den Systemwettbewerb mit China gewappnet zu sein. Deutschland könne seine technologische Souverä-

nität dagegen mit vergleichsweise überschaubaren Anstrengungen sichern, heißt es.

„Diese Branche hört einfach nicht auf, spannend zu sein“, bilanziert der VSM das Jahr 2025. So hätten im Januar, nur gut sechs Wochen nach dem Insolvenzantrag, neue Eigentümer aus der Branche die Werften in Flensburg und Rendsburg übernommen, das VSM-Sommerfest auf der „Cap San Diego“ hatte mit Everllence einen altbekannten Akteur mit neuem Namen als Hauptsponsor. „Für die Branche sicher zunächst gewöhnungsbedürftig - aber

Neues ist für uns Alltag“, teilt der Verband mit. Dem Rebranding von TKMS folgten der erfolgreiche Börsengang und der Einzug in den M-Dax. Mit ihrem Rekord-Auftragsbuch überzeugen die Kieler Investoren und setzen durch die Ertüchtigung des Standorts in Wismar den Kurs auf nachhaltiges Wachstum. Als „Paukenschlag im Marineschiffbau“ bezeichnet der Verband die Ankündigung der Übernahme von NVL durch Rheinmetall.

Nun blickt die Branche bereits auf die SMM im September, die Weltleitmesse in Hamburg. ■ tja



Foto: Timo Jann

Die deutschen Schiffbauer, hier bei Abeking & Rasmussen in Lemwerder, sind voller Zuversicht für die Branche

## TKMS bestückt neue U-Boote mit Torpedos

Vertrag mit der Bundeswehr für Entwicklung, Produktion und Lieferung der Bewaffnung für die 212CD-Klasse

Das Kieler Unternehmen TKMS hat mit dem Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) einen Rahmenvertrag über die Lieferung von DM2A5-Schwergewichtstorpedos und dem zugehörigen Equipment für die U-Boote der Klasse 212CD der Deutschen Marine unterzeichnet. Der Auftrag umfasst die Entwicklung, Produktion und Lieferung der Schwergewichtstorpedos.

„Dieser Auftrag stellt den bisher größten Torpedo-Auftrag in unserer Konzerngeschichte dar. Er ist ein strategischer Erfolg für TKMS und das Segment Atlas Elektronik und unterstreicht unsere führende Rolle bei der Entwicklung und Lieferung fortschrittlicher Unterwassertechnik. Die DM2A5-Schwergewichtstorpedos werden die Fähigkeiten der U-Boote der Klasse 212CD erheblich verbessern und einen wich-

tigen Beitrag zur Sicherheit Deutschlands und seiner Partner leisten“, erklärt Michael Ozegowski, Executive Vice President der Abteilung Atlas Elektronik.

Die DM2A5-Torpedos wurden auf Basis der Software Defined Defense (SDD) entwickelt. Diese ermöglicht eine hohe Flexibilität und eine schnelle Anpassung an neue Bedrohungen. Der DM2A5 verfügt über ein modulares, batteriebasiertes elektrisches

Antriebssystem für hohe Geschwindigkeit und große Reichweite bei geringer akustischer Signatur. Ein fortschrittliches digitales Sonar ermöglicht zudem den Einsatz in Multi-Ziel-Szenarien und komplexen Umgebungen. Die Glasfaser-Verbindung zur Trägerplattform ermöglicht eine hohe Datenrate und gewährleistet eine präzise Navigation und Steuerung. Sechs 212CD-Einheiten liefert TKMS an die Deutsche Marine. ■ tja

# New ConTex beendet 2025 mit 1485 Punkten

Chartermarkt für Containerschiffe auch zum Jahreswechsel stabil – Index 6,2 Prozent über Niveau von Ende 2024

Typ	Zeitraum	heute	Woche				Monat			Jahr		
		18.12.25 1485	11.12.25 1487	Change -2	Change ➔ -0,1%	18.11.25 1494	Change -9	Change -0,6%	19.12.24 1398	Change 87	Change 6,2%	
1100 TEU	6 mos	\$16.768	\$16.832	-\$64	➔	-0,4%	\$17.027	-\$259	-1,5%	\$14.832	\$1.936	13,1%
	12 mos	\$15.970	\$16.034	-\$64	➔	-0,4%	\$16.280	-\$310	-1,9%	\$14.002	\$1.968	14,1%
1700 TEU	6 mos	\$28.134	\$28.386	-\$252	➔	-0,9%	\$29.200	-\$1.066	-3,7%	\$24.841	\$3.293	13,3%
	12 mos	\$25.914	\$26.164	-\$250	➔	-1,0%	\$26.405	-\$491	-1,9%	\$21.736	\$4.178	19,2%
1800 TEU	6 mos	\$32.177	\$32.309	-\$132	➔	-0,4%	\$32.923	-\$746	-2,3%	\$29.436	\$2.741	9,3%
2500 TEU	12 mos	\$33.675	\$33.886	-\$211	➔	-0,6%	\$33.848	-\$173	-0,5%	\$30.727	\$2.948	9,6%
	24 mos	\$27.400	\$27.093	\$307	↗	1,1%	\$26.793	\$607	2,3%	\$25.795	\$1.605	6,2%
2700 TEU	12 mos	\$35.805	\$35.545	\$260	➔	0,7%	\$35.568	\$237	0,7%	\$33.395	\$2.410	7,2%
	24 mos	\$28.920	\$28.645	\$275	➔	1,0%	\$28.216	\$704	2,5%	\$27.900	\$1.020	3,7%
3500 TEU	12 mos	\$41.913	\$41.875	\$38	➔	0,1%	\$41.940	-\$27	-0,1%	\$41.050	\$863	2,1%
	24 mos	\$33.510	\$33.735	-\$225	➔	-0,7%	\$33.615	-\$105	-0,3%	\$33.530	-\$20	-0,1%
4250 TEU	12 mos	\$51.175	\$51.100	\$75	➔	0,1%	\$50.790	\$385	0,8%	\$52.745	-\$1.570	-3,0%
	24 mos	\$41.295	\$41.405	-\$110	➔	-0,3%	\$41.368	-\$73	-0,2%	\$41.600	-\$305	-0,7%
5700 TEU	12 mos	\$59.572	\$59.939	-\$367	➔	-0,6%	\$59.761	-\$189	-0,3%	\$60.444	-\$872	-1,4%
6500 TEU	12 mos	\$66.547	\$66.642	-\$95	➔	-0,1%	\$66.481	\$66	0,1%	\$67.489	-\$942	-1,4%

Quelle: Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler; New ConTex evaluation is EXCLUDING 1100/1700/5700/6500 TEU groups for 12 months period & 2500/2700/3500/4250 TEU groups for 24 months period; ↑ up (+2% or more); ↗ steady up (from +1% to +1,9%); ➔ (steady +/-1%); ↘ (steady down (from -1% to -1,9%); ↓ down (-2% or less)

Der vom Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler (VHBS) herausgegebene New ConTex hat das vergangene Jahr mit einem Stand von 1485 Punkten abgeschlossen. Mangels verfügbarer Tonnage in fast allen Größenord-

nungen werden die Anfragen nach Angaben der Makler immer „vorausschauender“ und gingen bereits über die zweite Hälfte von 2026 hinaus. „Selbst bei weit in der Zukunft liegenden Lieferterminen sind einige Charterer

bereit, mehrjährige Verträge zu hohen Raten für die richtigen Schiffe abzuschließen“, heißt es vonseiten des VHBS. „Diese Entwicklungen unterstreichen einmal mehr die Entschlossenheit der Reedereien, keine Tonnage zu ver-

lieren, da der Chartermarkt für bestimmte Schiffstypen, insbesondere für große Einheiten oder moderne und energieeffiziente Schiffe der kleineren und mittleren Größenklassen, zunehmend illiquide wird.“ ■ bek

## Welthandel trotz Turbulenzen

**INDEX** Der Containerumschlag-Index des RWI - Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist laut aktueller Schnellschätzung im November leicht auf 137,5 Punkte gesunken. Der Gesamtindex notiert damit gegenüber dem Jahresanfang 2025 nahezu unverändert. „Für Europa ist das kein Grund zur Entwarnung“, sagt RWI-Konjunkturchef Torsten Schmidt. „Während wir stagnieren, festigen andere ihre Positionen auf dem Weltmarkt.“ ■ bek

## HGT beteiligt sich an Terminal

Imetame Logistica Porto gehört zu 50 Prozent Hapag-Lloyd-Tochterunternehmen



Der Imetame Logistica Porto soll 1,2 Millionen TEU im Jahr umschlagen

Hanseatic Global Terminals (HGT) wird sich am Imetame Logistica Porto (ILP) im brasilianischen Aracruz zu 50 Prozent beteiligen. Dafür unterzeichneten HGT und die Imetame Group vor kurzem eine Vereinbarung. Der Containerterminal im brasilianischen Bundesstaat Espírito Santo soll ab 2028 rund 1,2 Millionen Tonnen TEU pro Jahr umschlagen. Er besitzt dann eine Kaianlage von 750 Meter Länge mit einer Wassertiefe von 17 Metern. ■ jh

# Pacific Basin chartert Handymax „Moonrise“

Der 2009 bei Taizhou Kouan Shipbuilding (China) gebaute 54.042-tdw-Bulker erzielt 14.000 US-Dollar pro Tag +++ Itiro Corporation beschäftigt den 2012 gebauten 36.006-tdw-Handymax „Lopa T“ für 15.500 US-Dollar am Tag

Time Charter	tdw	Bau	Anlieferung	Datum	Rate	Reise via	Rückgabe	Charterer
Orient Peony	82.195	2022	Hong Kong	12.11.2025	18.500 \$ daily	Australia intention coal	Japan	Jera Trading
Friendship Diva	81.982	2024	Hong Kong	11.11.2025	20.000 \$ daily	Australia	India	Tata
Astrea	81.838	2015	Zhoushan	13.11.2025	17.750 \$ daily	North Pacific intention grains	Singapore-Japan range	Bunge
Ever Best	81.717	2013	Van Phong	10.11.2025	19.000 \$ daily	Indonesia	India	Norden
Jag Aarati	80.323	2011	Kunsan	14.11.2025	17.250 \$ daily	North Pacific intention grains	Singapore-Japan range	KSC
Kouros Queen	56.085	2012	Cape Passero	11.11.2025	13.500 \$ daily	North Brazil intention grains	Egypt	Langlois
Moonrise	54.042	2009	Fujairah	15.11.2025	14.000 \$ daily	intention urea	Mundra	Pacific Basin
KSL Huayang	53.570	2010	Paradip	14.11.2025	9.500 \$ daily	intention coal	China	Grain Compass
Lopa T	36.006	2012	Casablanca	14.11.2025	15.500 \$ daily	Russian Baltic	West Coast Mexico	Itiro Corporation

Period Charter	tdw	Bau	Anlieferung	Datum	Rate	Dauer	Rückgabe	Charterer
Bulk Italy	81.603	2020	Jinzhou	13.11.2025	16.500 \$ daily	five to seven months trading	worldwide	Cobelfret
Sagittarius Honor	63.776	2025	Tianjin	14.11.2025	17.000 \$ daily	five to seven months trading	worldwide	Safeen

Dry Cargo	Ladung	Von / Nach	Datum	Rate	Laden / Entladen	Charterer
Cheng May	170.000 t iron ore	Seven Islands / Qingdao	25.11.2025	28,25 \$/t	60.000 t shinc load 30.000 t shimc discharge	Glencore

Tanker	Ladung	Von / Nach	Datum	Rate	Charterer
Delta Apollonia	270.000 t dirty	Arabian Gulf / China	05.12.2025	WS 130	Shenghong Petrochemical
Front Forth	270.000 t dirty	Mina Al Ahmadi / Vietnam	07.12.2025	WS 135	NSRP
Advantage Victory	260.000 t dirty	Mina Al Ahmadi / China	21.12.2025	WS 111,90	Petrobras

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

Quelle: THB-Marktanalyse



Der 2012 gebaute Bulker „Lopa T“ (ex „DL Tulip“) fährt für Itiro Corporation



Handymax „Moonrise“ (ex „Delphi Ranger“) verschifft Harnstoff nach Indien

# Costamare Shipping verkauft Boxcarrier-Duo

Die 2002 bei Koyo Shipyard in Japan gebauten Postpanamaxe erzielen 34 Millionen US-Dollar +++ MR-Tanker-Duo erlöst für International Seaways (USA) 32 Millionen US-Dollar +++ Panamax „IVS Winsor“ erzielt 26 Millionen US-Dollar

Das Schifffahrtsunternehmen Costamare Shipping mit Sitz in Athen hat jetzt die beiden 5900-TEU-Carrier „Porto Kagio“ (IMO 9261451) und „Porto Germeno“ (IMO 9260902) für jeweils 17 Millionen US-Dollar veräußert. Die in Monrovia (Liberia) registrierten Einheiten gehen an einen nicht genannten Käufer.

Einen weiteren Paketdeal melden die Broker im Tanker-Segment: International Seaways mit Sitz in New York erlöst 32 Millionen US-Dollar mit den beiden 2008 gebauten MR-Tankern „Seaways Star“ und „Seaways Olive“. Gebaut wurden die beiden Einheiten bei Hyundai Mipo Dockyard in Südkorea. ■ *mst*



Foto: Hasenpusch

Erzielt einen Einzelverkaufspreis von 17 Millionen US-Dollar: Der 2002 gebaute Postpanamax „Porto Kagio“

Bulker	tdw	BRZ	IMO-Nr.	Baujahr	Verkäufer	Mio. \$	Käufer	
Atlantic Lion	209.205	109.731	9880867	2020	Da Sin Agency (SGP)	73,5	C. of HMM	
Cape Providence	179.643	93.526	9494228	2009	Golden Union Shipping (GRC)	28	undisclosed	
Densa Shark	179.227	93.153	9607681	2012	Marinsa Denizcilik (TUR)	32,5	Chinese	
Dream Power	107.392	58.592	9515175	2011	Mitsui OSK Lines (JPN)	17,25	undisclosed	
Miao Xiang	81.983	44.570	9636917	2013	Janelle Shipping (SGP)	16,2	Greek	
Sinokor Sunrise	79.393	43.792	9602148	2011	Sinokor Maritime (KOR)	12,5	Chinese	
Sfera	76.801	40.042	9304576	2006	DH-Dhekelia Shipmanagement (CYP)	8,75	Chinese	
Assos	76.529	39.737	9544712	2009	Sea Trade Marine (GRC)	14	undisclosed	
The Giver	75.726	38.892	9310537	2006	Oasis Ship Management (UAE)	11,2	Chinese	
IVS Windsor	60.279	34.242	9774458	2016	Nippon Yusen KK (JPN)	26	Oceanstar Management (GRC)	
Captain Karam	56.018	31.242	9303039	2006	LA Maritime (GRC)	11,25	Chinese	
Wariya Naree	53.833	32.661	9353668	2011	Precious Shipping (THA)	9,85	undisclosed	
Century Eagle	52.483	30.012	9284843	2004	Yuyangkunpeng (Shanghai) Ship Management (CHN)	high 8	undisclosed	
Wigeon	37.238	22.790	9358395	2007	Canfornav (CYP)	7	undisclosed	
Aphrodite M	34.399	23.456	9450832	2011	Empire Bulkers (GRC)	12,5	undisclosed	
Containerschiffe	TEU	BRZ	tdw	IMO-Nr.	Baujahr	Verkäufer	Mio. \$	Käufer
Porto Kagio	5908	66.332	67.164	9261451	2002	Costamare Shipping (GRC)	17	undisclosed
Porto Germeno	5908	66.573	67.009	9260902	2002		17	
CNC Saturn	1952	18.652	22.081	9836684	2020	Nissen Kaiun (JPN)	36	undisclosed



Foto: Hasenpusch

Tanker „Seaways Olive“ (ex „Atlantic Olive“) erzielt 16 Millionen US-Dollar



Foto: Hasenpusch

Der Dunkirkmax „Cape Providence“ erlöst 28 Millionen US-Dollar

Tanker	tdw	BRZ	IMO-Nr.	Baujahr	Verkäufer	Mio. \$	Käufer
SFL Thelon	159.500	83.377	9593000	2015	Koch Shipping (USA)	57	undisclosed
SFL Ottawa	159.500	83.377	9593012	2015		57	
Los Angeles Spirit	159.233	81.339	9318072	2007	Teekay Marine (Singapore)	mid 30	undisclosed
Torm Maren	109.672	62.084	9358400	2008	Torm (DNK)	rgn 30-31	undisclosed
Liana	106.138	58.070	9266841	2003	Bihar International (SAU)	20	undisclosed
Seaways Star	49.999	29.305	9337523	2008	International Seaways (USA)	16	undisclosed
Seaways Olive	49.999	29.305	9337523	2008		16	
Grand Ace9	46.195	30.134	9443865	2008	Pan Ocean (KOR)	mid/high 15	undisclosed
Ginga Kite	19.997	12.044	9228291	2001	MOL Chemical Tankers (JPN)	high 6	Chinese

Abbruch	Typ	tdw	BRZ	TEU	IMO-Nr.	Baujahr	Verkäufer	\$/Ldt	Käufer
Sage Sagittarius	B	105.708	73.427		9233545	2001	Hachiuma Steamship (JPN)	430	Bangladeshi
DSM Norwich	B	32.754	19.887		9274551	2004	Sternship Management (LBN)	undisclosed	undisclosed

B = Bulker ☐ = Blockverkauf

Quelle: THB-Marktanalyse



Foto: Hasenpusch

MOL Chemical Tankers trennt sich vom Intermediate-Tanker „Ginga Kite“



Foto: Hasenpusch

Panamax „IVS Windsor“ erzielt für NYK-Line (Japan) 26 Millionen US-Dollar

# ZDF-Show: Shantys und Sturm

Zu Silvester waren große Teile der Norderelbe für die TV-Liveübertragung gesperrt

Hamburg statt Berlin, Chicagokai und HafenCity statt Brandenburger Tor. Und 32 Euro (Vorverkauf) bis 49 Euro Eintritt statt kostenlosen Zugangs wie in Berlin zur großen ZDF-Silvester-Show „Willkommen 2026“.

Da füllte sich am Silvester-Abend der große Platz zwischen Westfield-Überseequartier-Einkaufscenter und Norderelbe nur langsam. Die Veranstalter zählten nur 9000 Party-Gäste (10.000 waren erwartet, maximal 12.000 genehmigt worden), die bei Regen, Sturm und Kälte die ab 20.15 Uhr übertragene Live-Show mit den Moderatoren Andrea Kiewel und Johannes B. Kerner sahen.

Der Moderator zu Beginn: „Wir machen viereinhalb Stunden Partyatmosphäre live aus dem Hamburger Hafen. Ganz Hamburg feiert mit. Schön, dass ihr alle raus-

gekommen seid bei diesem wilden Wetter, und mit uns zusammen Party macht.“

Da war die Elbe wie berichtet gesperrt (*thb.info* 18. Dezember 2025) und die schwimmende Bühne nur für die vorderen Reihen der

9000 statt mögliche 12.000 überwiegend gut gelaunte Party-Gäste feierten die ZDF-Silvester-Show in der HafenCity

Gäste zu sehen – erst mit Einsetzen der Flut hob sich der von Schleppern auf Position gehaltene Ponton langsam über die Kaikante.

Die TV-Show mit Live-Schalten auf die Reeperbahn und ins „Miniatur Wunderland“ bot Zuschauern musikalische Abwechslung mit

einem Programm vom Shantychor „De Tampentrekker“ über Hits von Johannes Oerding, dem Rapper „Das Bo“, „Lotto King Karl“ bis zum Auftritt von Michael Patrick Kelly kurz nach Mitternacht.

Das Feuerwerk wurde von Pontons aus gestartet, war deutlich kürzer als in Berlin.

Warum wurde die Show nach Hamburg verlegt?

Die Hauptstadt hatte die Fördergelder gestrichen, Hamburg gab 400.000 Euro dazu. ZDF-Unterhaltungschef Oliver Heidemann sah in der HafenCity die perfekte Kulisse für die Live-Show. Auch Hamburgs Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) war unter den Party-Gästen, sagte, er würde es sehr begrüßen, wenn die Silvester-Show auch künftig in Hamburg bliebe und daraus eine neue Tradition erwachsen würde. ■ *jökö*



Der hell erleuchtete Bühnen-Ponton wurde von Schleppern vorm Chicagokai auf Position gehalten

## Flusskreuzfahrer rammt Huntebrücke

Niederländisches Passagierschiff stößt mit dem Sonnensegel gegen das Bauwerk

An der Eisenbahnbrücke über die Hunte bei Elsfleth ist es erneut zu einer Havarie gekommen: Ein 82 Meter langes Flusskreuzfahrtschiff aus den Niederlanden ist an Neujahr auf dem Weg von Bremen nach Oldenburg mit seinem Sonnensegel gegen die Brücke gestoßen, meldete die Wasserschutzpolizei. Auf dem Schiff befanden sich 58 Passagiere und 20 Crewmitglieder. Verletzt wurde niemand. Allerdings musste

die Brücke für den Bahnverkehr gesperrt werden, nach Prüfungen konnte sie nach einigen Stunden wieder freigegeben werden.

Die Schiffsbesatzung war laut Wasserschutzpolizei davon ausgegangen, dass das Schiff etwa 20 Zentimeter Platz unter der Brücke haben würde. Allerdings hätten Wind und Welle so gestanden, dass das Wasser und damit das Schiff höher waren. Der Flusskreuzer trug nur leicht-

tere Beschädigungen davon und durfte weiterfahren. Die Huntebrücke nahm keinen Schaden. Gegen den Kapitän des Kreuzfahrtschiffes wurde ein Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet.

Zwei frühere Kollisionen an der Brücke hatten gravierendere Folgen. Im Februar und Juli 2024 stießen ein Binnenschiff gegen das dabei massiv zerstörte Bauwerk und später ein Tanker gegen die errichtete Behelfsbrücke. ■ *tja/dpa*

## FRAGE DER WOCHE

Werden vom Boom der Schiffbauindustrie auch andere Wirtschaftszweige in Deutschland profitieren können?

Antworten Sie unter Frage der Woche auf [www.thb.info](http://www.thb.info)

So stimmten unsere Leser in der vergangenen Woche ab:

Sollte Deutschland das Recht bekommen, das Öl der „Eventin“ zu beschlagnahmen?

Ja	Nein
62	38

## Öl der „Eventin“ für Deutschland beschlagnahmen

Recht zur Sicherung sollte möglich sein

Fast zwei Drittel der Teilnehmer unserer Umfrage würden sich wünschen, dass Deutschland das Recht bekommt, die Ladung des Tankers „Eventin“ zu beschlagnahmen. 62 Prozent sprachen sich dafür aus. Das Schiff gehört zur russischen Schattenflotte und liegt nach einem Blackout an Bord seit fast einem Jahr vor Rügen. Die Ladung unterliegt EU-Sanktionen. Bisher erlaubt ein noch andauernden Rechtsstreit die Beschlagnahme nicht.

In unserer aktuellen Frage der Woche geht es um die aktuell sehr positive Situation in der deutschen Schiffbauindustrie. Der Verband VSM meldet Rekordaufträge, viele Unternehmen der Branche in Deutschland sind zurzeit gut ausgelastet und wollen entsprechend expandieren. In anderen Wirtschaftszweigen sieht es hingegen derzeit deutlich schlechter aus.

Die Frage lautet: Werden vom Boom der Schiffbauindustrie auch andere Wirtschaftszweige in Deutschland profitieren können? Stimmen Sie ab auf [www.thb.info](http://www.thb.info) ■ *tja*