

HÄFEN Kiel punktet 2023 bei Seegüterumschlag und kratzt an magischer Grenze von acht Millionen Tonnen ■ **SEITE 3**

MEGAMAX-RANKING Boxcarrier „MSC Irina“ ist Königin der Weltmeere – Auch Hapag-Lloyd in den Top 10 ■ **SEITE 5**

FRACHTABSCHLÜSSE Vasi Shipping beschäftigt den Small Feeder „BF Trout“ für 5000 US-Dollar pro Tag ■ **SEITE 7**

Maersk und Hapag-Lloyd schmieden Allianz

Containerreedereien vereinbaren operative Zusammenarbeit – „Gemini Cooperation“ soll im Februar 2025 starten



Foto: Hasenpusch

Maersk und Hapag-Lloyd, Nummer zwei und Nummer fünf der weltweit größten Containerlinienreedereien, haben eine operative Zusammenarbeit vereinbart, die im Februar 2025 unter dem Namen „Gemini Cooperation“ starten soll. Ziel sei, ein flexibles und miteinander verbundenes Servicenetzwerk im Seeverkehr mit einer branchenführenden Zuverlässigkeit zu schaffen, wie Maersk und Hapag-Lloyd am Mittwoch ankündigten.

3,4

Millionen TEU umfasst die kombinierte Kapazität des aus 290 Schiffen bestehenden Flottenpools

Die „Gemini Cooperation“ wird den Angaben zufolge aus 26 Liniendiensten bestehen, der Flottenpool rund 290 Schiffe mit einer kombinierten Kapazität von 3,4 Millionen TEU umfassen. Davon werde Maersk 60 Prozent und Hapag-Lloyd 40 Prozent zur Verfügung stellen. Die Reedereien hätten sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, eine Fahrplanzuverlässigkeit von mehr als 90 Prozent zu erreichen, sobald

das Netzwerk vollständig in Betrieb ist.

„Im Laufe des Jahres 2024 werden Maersk und Hapag-Lloyd den Übergang von ihren derzeitigen Allianzen zu der neuen operativen Zusammenarbeit sorgfältig planen“, teilten die Reedereien mit. Demnach werde Hapag-Lloyd das „THE Alliance“-Bündnis im Januar 2025 verlassen. Maersk hatte bereits vor einem Jahr bekanntgegeben, dass die 2M-Allianz mit Branchenprimus MSC im Januar 2025 enden werde (*thb*, *info* 25. Januar 2023).

„Wir freuen uns sehr über die Kooperation mit Hapag-Lloyd, denn das Unternehmen ist ein idealer Seeverkehrspartner auf unserer strategischen Reise“, kommentiert Maersk-CEO Vincent Clerc und fügt hinzu: „Durch diese Zusammenarbeit bieten wir unseren Kunden ein flexibles Seeverkehrnetz, das die Messlatte für Zuverlässigkeit in unserer Branche höher legt. Die Zusammenarbeit wird unser integriertes Logistikangebot stärken und zugleich die Bedürfnisse unserer Kunden erfüllen.“

„Die Zusammenarbeit mit Maersk wird dazu beitragen, die Qualität, die wir unseren Kunden bieten, weiter zu steigern“, ist Hapag-Lloyd-Chef Rolf Habben Jansen

Hapag-Lloyd und Maersk wollen eine Fahrplanzuverlässigkeit von mehr als 90 Prozent erreichen

überzeugt. „Darüber hinaus werden wir von Effizienzsteigerungen in unserem operativen Betrieb und gemeinsamen Anstrengungen zur weiteren Beschleunigung der Dekarbonisierung unserer Branche profitieren.“ Beide Reedereien würden die Dekarbonisierung ihrer Flotten intensiv vorantreiben, um bis zum Jahr 2040 (Maersk beziehungsweise bis 2045 (Hapag-Lloyd) das Ziel „Netto-Null-Emissionen“ zu erreichen. ■ *bek*

ANZEIGE

Schifffahrt denken, nachhaltig handeln

Der VDR stellt ein:

Referent für Klimaschutz, Forschung und Digitalisierung

(m/w/d), Geschäftsstelle Hamburg

Alle Informationen unter www.reederverband.de



Gehen Sie auf Kurs Zukunft – werden Sie Teil unseres Teams

VDR Verband Deutscher Reeder

BALTIC DRY INDEX 17.01.2024



IMPRESSUM

Leser- und Abonnenten-Service

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

THB Täglicher Hafenbericht

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

Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleiter: Oliver Detje

Redaktion: redaktion@thb.info

T: +49 40 23714-121

F: +49 40 23714-145

Chefredakteur:

Eckhard-Herbert Arndt (EHA)

Stellvertretender Chefredakteur:

Benjamin Klare (bek)

Redakteure: Thorsten Breuer (bre),
Timo Jann (tja), Joshua Wygand (jwy).

Schiffsverkäufe & Frachtabschlüsse: Martin Stieher

Layout: Lena Eiken-Lücken, Andreas Voltmer (Ltg.)

Anzeigenverkauf: Stephan-Andreas Schaefer
T: +49 40 23714-253
stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com

Anzeigen technik: Juliane Schell

T: +49 40 23714-368

juliane.schell@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 62 vom 01. Januar 2024.

Leiter Marketing & Vertrieb

Markus Kukuk · Tel.: +49 40 23714-291
markus.kukuk@dvvmedia.com

Unternehmenslizenzen Digital/Print

lizenzen@dvvmedia.com

Leser- und Abonnentenservice

T: +49 40 23714-260

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 01.01.2024.

Abonnement

Abonnement jährlich EUR 1.598,- 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 1.948,- inkl. Porto zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährlich EUR 2.146,- inkl. Porto, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt.

Einzelheft: 7,10 EUR inkl. MwSt.

Druck: Albert Bauer Print! GmbH & Co. KG

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

Preisanstieg auf der Schiene

Netzwerk Die Güterbahnen kritisiert Maßnahmen, die den Transport verteuern

Für den Schienengüterverkehr droht eine drastische Preissteigerung, der Verband Die Güterbahnen spricht von einem „besorgniserregenden Signal“ für die Branche: Die zu Jahresbeginn gestartete DB InfraGO AG hat eine Erhöhung der Trassenpreise um 13,4 Prozent ab 2025 angekündigt – und damit eine Steigerung in noch nie dagewesener Höhe. Zusammen mit der geplanten Reduktion der Trassenpreisförderung droht eine Preissteigerung von 113 Prozent gegenüber Dezember 2023, heißt es.

„Es droht ein weiterer Tiefschlag für den Schienengüterverkehr“, kritisiert Peter Westenberger, Geschäftsführer des Netzwerks Die Güter-

bahnen. Nicht nur, dass die Bundesregierung die Trassenpreisförderung ausgesetzt hat und nur in deutlich geringerer Höhe fortsetzen will. Nach dem Wunsch der DB InfraGO AG sollen die Trassenpreise stark steigen. Das Zusammenspiel der beiden Maßnahmen sorgt dafür, dass sich Kosten für einen Standard-Güterzug im Zeitraum vom Ende des Fahrplanjahrs 2023 bis zum Start des Fahrplanjahrs 2025 von effektiv 1,22 Euro pro Zugkilometer auf bis zu 2,60 Euro erhöhen können.

„Die InfraGO legt damit einen Fehlstart hin“, so Westenberger. Seit Jahren besticht der Betreiber der Schienenwege nach Einschätzung des Verbandes durch hohe Kosten bei schlechter

Qualität und ein mangelndes Verständnis für die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Mit der Neugründung einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft hatte die Branche auf ein Umdenken gehofft. Westenberger: „Stattdessen zeigt sich, dass sich die Wettbewerbsbedingungen für die Schiene im Vergleich zum Lkw schneller und stärker verschlechtern als je zuvor.“ Es ist die gewinnorientierte Logik der DB Netz, die sich auch bei der vermeintlich gemeinwohlorientierten InfraGO fortsetzt, heißt es.

Die Güterbahnen wollen wachsen, sehen mit den einseitigen Kürzungsvorschlägen der Regierung für den Verkehrshaushalt ihre Ziele für den Güterverkehr jedoch in akuter Gefahr. Mit einem bundesweiten Aktionstag samt Event im Berliner Regierungsviertel wollte die Branche die verantwortliche Politik am Mittwoch wachrütteln. „Wir möchten die Bundesregierung unterstützen, ihre eigenen Ziele zu erreichen. Dafür haben unsere Mitglieder massiv investiert, Personal aufgebaut und langfristige Strategien entwickelt“, erklärte Neele Wesseln, Geschäftsführerin des Netzwerks. Man wolle keine Dauersubventionen, aber eine gute Infrastruktur und faire Wettbewerbsbedingungen. ■ tja



Foto: Timo Jann

Der Schienengüterverkehr soll bald deutlich teurer werden

Northvolt: Projekt bei Heide startklar

Batteriefabrik soll 2026 betriebsbereit – Sogwirkung für weitere Ansiedlungen erhofft

Das schwedische Unternehmen Northvolt hat den Bau der Batteriefabrik für E-Autos bei Heide beschlossen. Erst kürzlich hatte die Europäische Union Zuschüsse von Land und Bund für die Ansiedlung in Höhe von mehr als 900 Millionen Euro genehmigt. „Dithmarschen verfügt über das grünste Stromnetz Deutschlands, mit dem wir zukünftig die nachhaltigsten Batteriezellen der Welt produzieren wollen“, sagte

Deutschland-Geschäftsführer Christofer Haux Mittwoch.

Einen Durchführungsvertrag im Rahmen der Bauleitplanung unterzeichnete das Unternehmen nun. Als Nächstes muss die Baugenehmigung erteilt werden. Die Northvolt-Fabrik könnte eine Sogwirkung auslösen und Unternehmen, zum Beispiel als Zulieferer, entlang der Achse Heide-Hamburg anziehen.

Northvolt will in der Fabrik in der Nähe von Heide

ab 2026 Batteriezellen für E-Autos herstellen. Durch die 4,5 Milliarden Euro teure Investition sollen 3000 Arbeitsplätze entstehen. Das Unternehmen habe in das Bauvorhaben in Heide bereits rund 100 Millionen Euro an eigenen Mitteln investiert, heißt es aus dem Umfeld des Projekts.

Parallel soll eine Anlage zum Recycling von Altbatterien ausrangierter E-Autos entstehen. ■ tja/dpa

Hafen Kiel liefert historisches Ergebnis ab

2023 ist für Ostseehafen bei Gütern und Passagiere ein neues Bestjahr - Ostuferhafen wird weiter ausgebaut

Hinter dem Ostseehafen Kiel liegt das bislang beste Jahr in der Geschichte des schleswig-holsteinischen Umschlag- und Logistik-Knotens.

Mit rund 7,89 Millionen Tonnen weist der Seegüterumschlag ebenso ein Spitzenergebnis aus wie auch das Passagiersegment mit gut 2,82 Millionen Seereisenden. Diese Zahlen gab Dr. Dirk Claus, Geschäftsführer der Seehafen Kiel GmbH, am Mittwoch auf der traditionellen Jahrespressekonferenz bekannt. Auch mit dem finanziellen Geschäftsergebnis für 2023 sei er zufrieden. Gemeinsam mit Claus präsentierten auch wichtige Hafenkunden wie Stena Line, Color Line oder SCA Logistics ihre Kiel-spezifischen Eckdaten.

Was den Seegüterumschlag betrifft, erweist sich der ab Mitte der 1990er Jahre systematisch aufgebaute und weiterentwickelte Ostuferhafen als die tragende Säule für das Frachtsegment im Hafen Kiel. 2023 wurden in diesem Hafenteil rund 3,46 Millionen Tonnen umgeschlagen, was damit knapp 45 Prozent des Kieler Gesamtumschlages ausmacht. Der Ostuferhafen wird inzwischen sowohl für den Güterumschlag als auch das Passagiergeschäft genutzt.

Den Weg zur Realisierung einer weiteren Ausbaustufe im Ostuferhafen wurde inzwischen durch die Beseitigung des direkt angrenzenden ehemaligen Kohlekraftwerkes eingeleitet. Inzwischen ist an die Stelle dieser Großanlage ein modernes Gaskraftwerk getreten. Von der Kraftwerksgesamtläche hat der Hafen Kiel inzwischen 6,5 Hektar erworben, die in den Folgejahren schrittweise erschlossen werden sollen. Claus: „Die Nachfrage unserer Kunden nach Lagerflächen ist da.“

Die Projekte am Ostuferhafen sind für Claus daher „eine stringente Fortführung der Weiterentwicklung dieses Hafenteils und eine wichtige Investition in den Standort“. Claus kündigte an, dass bis 2028 mehr als 60 Millionen Euro in den Hafenteil fließen werden. Eingehend auf die Entwicklung der verschiedenen Verkehrsmärkte 2023 berichtete Claus,



Zufrieden mit dem norddeutschen Hafenstandort: Die Stena Line fühlt sich „in Kiel weiterhin gut aufgehoben“

dass die durch die Stena Line aufrechterhaltene Fährverbindung nach Göteborg im Berichtsjahr rund 2,23 Millionen Tonnen Ladung generierte, „ein leichter Rückgang“ im Vergleich zum Vorjahr. Auf der Oslo-Verbindung (Color Line) wurden rund 843.606 Tonnen transportiert, ein leichtes Mengenplus. Während im Vorjahr auf den Routen Richtung Baltikum noch niedrige zweistellige Mengenrückgänge als Folge des 2022 von Russland initiierten Krieges in der Ukraine verzeichnet wurden, konnte sich 2023 das Frachtgeschäft „leicht



„Wir verfehlen 2023 die magische Grenze von acht Millionen Tonnen um gerade einmal 102.000 Tonnen.“

Dr. Dirk Claus
Geschäftsführer
Seehafen Kiel GmbH

erholen“. Für den Teilmarkt Baltikum ergeben sich damit rund 2,62 Millionen Tonnen Ladung.

Im Kreuzfahrtbereich verzeichnete der Port of Kiel im vergangenen Jahr insgesamt 1.187.148 Passagiere. Sie sind das Ergebnis von 217 Anläufen 2023. Für die Saison 2024 erwartet der Kieler Hafen erneut Passagierzahlen, die sich „um die eine Million“ bewegen. Bislang liegen 173 Buchungen für Hafenanläufe vor.

Bei den Cruise-Anläufen ist für Claus bedeutsam, dass immer mehr Schiffe während der Hafensliegezeiten den Strom aus der Steckdose beziehen. Für 2024 rechnet Claus erstmalig mit der landgestützten Versorgung bei 100 Kreuzfahrtanläufen über die beiden bereits bestehenden Landstrom-Anlagen.

Für eine Stimmungseintrübung sorgte im Kieler Hafen 2023 indes die Entwicklung im kombinierten Verkehr (KV) Schiene/Schiff/Straße. Nachdem der Hafen auch dank der erheblichen Investitionen in Umschlagtechnik und -anlagen sowie einem weiteren Ausbau des Hinterland-Zugnetzes das KV-Aufkommen beständig steigern konnte, gab es 2023 einen spürbaren Dämpfer bei der Mengenentwicklung. Mit rund 21.700 KV-Sendungen wurden im Berichtsjahr gut

25 Prozent weniger Einheiten umgeschlagen als im Vorjahr. Damals wurden noch 28.900 Einheiten bewegt. Claus bedauerte diese Entwicklung sehr, zumal die dauerhaften, gravierenden Qualitätsmängel bei der Deutschen Bahn - vor allem der Zustand des Netzes und auch die Ablauforganisation im Schienengüterverkehr - dafür verantwortlich waren. Er forderte einmal mehr, dass die Politik entschieden auf den Bahn-Konzern einwirke, um für mehr Qualität zu sorgen. Es sei doch auch die Politik, die immer wieder fordere, mehr Güter auf die Schiene zu bringen, so Claus.

Verstimmte zeigte sich Hafenchef Claus über die kurzfristige Entscheidung der Bundesregierung, die Steuerermäßigung für den sogenannten „Hafendiesel“ zur Jahresmitte zu streichen. Er stört sich dabei vor allem an der denkbar knappen Vorlaufzeit von gerade einem halben Jahr zwischen der Entscheidung und dem Umsetzungstermin. Hier hätte er sich auch aus Gründen des internationalen Hafenwettbewerbs eher einen Anpassungszeitraum von eineinhalb Jahren gewünscht. Für Kiel rechnet er mit einem zusätzlichen Kostenblock als Folge der Hafendiesel-Entscheidung mit „einem niedrigen sechsstelligen Euro-Betrag“.

■ EHA

Kreuzfahrten im Roten Meer ausgesetzt

Reedereien reagieren nun auch im Cruise-Bereich auf die Entwicklung der Sicherheitslage in der Region

Aus Sorge um die Sicherheit ihrer Passagiere und Crewmitglieder hat MSC Cruises drei Reisen mit Passagen im Roten Meer abgesagt. Die für April geplanten Kreuzfahrten sollten von Südafrika und den Vereinigten Arabischen Emiraten nach Europa führen. „Die Sicherheit der Passagiere und der Besatzung hat stets oberste Priorität“, heißt es in einer Erklärung der Reederei.

Die betroffenen Schiffe werden ohne Passagiere nach Europa fahren und die Fahrt durch das Rote Meer meiden. Sie werden die Westküste Afrikas umfahren und auf dem Weg zu ihren europäischen Häfen für die Fahrten in der Sommersaison unterwegs keine weiteren Häfen anlaufen.

Durch die Angriffe auf Handelsschiffe in der Region sieht sich das Unternehmen gezwungen, eine 24-Nächte-Kreuzfahrt der „MSC Splendida“ von Durban nach Genua, eine 21-Nächte-Reise der „MSC Opera“ von Dubai nach Genua sowie eine 23-Nächte-Fahrt der „MSC Virtuosa“ von Dubai nach Southampton abzusagen. Passagiere, die auf diesen Kreuzfahrten gebucht waren, können ihre Buchung kostenlos auf eine Reise mit ähnlicher Dauer ändern oder auf eine beliebige andere Kreuzfahrt im Routennetz von MSC Cruises umbuchen.

Aufgrund der Sicherheitsrisiken durch die Angriffe der Huthi-Rebellen und einer erhöhten Risikoeinstufung dieses Gebietes bei den Ver-



Foto: MSC Cruises

Die „MSC Opera“ gehört zu den drei Einheiten der Reederei, die von Umroutungen betroffen sind

sicherungen reagieren jetzt immer mehr Reedereien mit Umroutungen. Die Schiffe nehmen von Asien nun nicht mehr den Weg durch den Suezkanal, sondern die 5000 Seemeilen längere Strecke um das Kap der Guten Hoffnung.

Das Kreuzfahrtschiff „Silver Moon“ von Silverseas Cruises hat zunächst die laufende Kreuzfahrt im Roten Meer angepasst. Vorgesehen war, dass das Schiff von Aqaba in Jordanien Kurs auf Muscat im Oman nimmt. Doch aus Sicherheitsgründen, da die Passage der Bab-al-Mandab-Straße an der Ausfahrt des Roten Meers nicht sicher ist, wurden der Reiseverlauf und der Fahrplan angepasst und das Schiff nahm nach der

Passage des Suezkanals Kurs auf den griechischen Hafen Piräus, wo die Reise endete und die Gäste ausgeschifft wurden. Die ursprünglichen Folge Reisen mit Abfahrt am 16. Januar in Muscat und mit Abfahrt am 26. Januar in Dubai wurden von der Reederei abgesagt, da die „Silver Moon“ das Rote Meer nicht in Richtung Indischer Ozean verlassen kann. Somit fährt das Schiff derzeit ohne Gäste rund um Afrika in Richtung Indischer Ozean. Am 11. Februar soll das Luxuskreuzfahrtschiff dann die regulären Reisen mit der Abfahrt in Mumbai in Indien wieder aufnehmen.

Aktuell müssen nur wenige Kreuzfahrtreedereien auf die Sicherheitslage am Roten Meer

reagieren, doch zum Frühjahr könnte es zu weiteren umfangreichen Fahrplanänderungen kommen, wenn Kreuzfahrtschiffe aus Sicherheitsgründen nicht regulär aus ihren Winterfahrtsgebieten im Orient oder in Asien durch das Rote Meer und den Suezkanal nach Europa zurückkehren können. Betroffen sein könnten unter anderem Reisen mit der „Aidanova“ und der „Aidabella“ von Aida Cruises, die „Mein Schiff 2“ von Tui Cruises, die „Costa Toscana“, aber auch die Weltreise der „Artania“ von Phoenix Reisen, die laut Fahrplan am 2. Mai die Meerenge Bab-al-Mandab im Roten Meer mit Kurs auf den Suezkanal passieren soll. ■ CE/tja

Attacke auf Bulker und ein neuer Militärschlag

USA wollen Huthis als weltweite Terroristen einstufen – In Konflikt am Roten Meer kehrt keine Ruhe

Im Roten Meer ist erneut ein Frachter angegriffen worden. Wie die griechische Küstenwache mitteilte, wurde der Bulker „Zografia“ (IMO 9486013) beschossen. An Bord befanden sich 24 Besatzungsmitglieder. Es habe keine Verletzten gegeben, hieß es weiter. Der 190 Meter lange Frachter, der unter der Flagge Maltas fahre, sei beschädigt worden, konnte seine ursprüngliche Fahrtroute in Richtung Suezkanal aber fortsetzen, hieß es.

US-Streitkräfte haben unterdessen erneut eine Stellung der vom Iran unterstützten Huthi-Miliz im Jemen angegriffen. Bei dem Einsatz seien vier ballistische Schiffsabwehrraketen zerstört worden, die für den Abschuss vorbereitet gewesen seien. In der vergangenen Woche hatten die USA und Verbündete erstmals einen Militärschlag gegen Stellungen der Miliz ausgeführt – als Reaktion auf die Angriffe auf die internationale Schifffahrt.

Die Regierung von US-Präsident Joe Biden will die Huthis wieder auf die Liste weltweit agierender Terroristen setzen. Damit könnten Sanktionen gegen die Rebellen verschärft werden. Im verarmten Jemen herrscht seit 2014 Bürgerkrieg, ein Großteil der Bevölkerung lebt in Gebieten, die von den Huthis kontrolliert werden.

Wie jetzt bekannt wurde, hat das US-Militär vor der Küste Somalias Raketenteile aus dem Iran beschlagnahmt, die für

die Huthis bestimmt gewesen sein sollen. Navy Seals hatten ein Segelschiff im Arabischen Meer überprüft und die Teile dabei entdeckt. „Es ist klar, dass der Iran weiterhin hochentwickelte, tödliche Hilfsmittel an die Huthi liefert“, sagte der Kommandeur der US-Truppen in der Region, General Michael Erik Kurilla. Dies sei ein erneutes Beispiel dafür, wie der Iran Instabilität in der Region säe und gegen das Völkerrecht verstoße. ■ tja/dpa

„MSC Irina“ ist die Königin der Weltmeere

Aktuelle Liste der größten Containerschiffe der Welt im Jahr 2024 gemessen an TEU-Kapazität - MSC-Trio in den Top 10

Die (1) „**MSC Irina**“ (IMO 9929429) ist mit einer Kapazität von 24.346 TEU das derzeit größte Containerschiff der Welt. Der Neubau wurde 2023 in Dienst gestellt und fährt unter liberianischer Flagge. Das 399,9 Meter lange und 61,3 Meter breite Ultra Large Container Ship (ULCS) absolvierte im Februar 2023 seine Probefahrt. „MSC Irina“ ist der erste Neubau aus einer Serie von sechs Schiffen, die bei der chinesischen Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Group bestellt wurden.

Die Orient Overseas Container Line, auch bekannt als OOCL, hat mit der (2) „**OOCL Spain**“ (IMO 9908126) ein Schiff mit einer Kapazität von 24.188 TEU in Dienst gestellt. Gebaut wurde die Einheit von Nantong Cosco KHI Ship Engineering. Das Riesenschiff hat eine Gesamtlänge von 399,9 Meter und eine Breite von 61,3 Metern. Es ist im Aisa-Europa-Dienst LL3 der Reederei eingesetzt.

Den dritten Platz des THB-Containerschiff-Rankings kann die (3) „**ONE Innovation**“ (IMO 9939137) für sich einnehmen. Die von der japanischen Reederei Ocean Network Express (ONE) betriebene Einheit wurde am 2. Juni 2023 auf der Kure-Werft der Japan Marine United Corporation abgeliefert. Das 24.136-TEU-Schiff hat eine Länge von 399,95 Metern und eine Breite von 61,40 Metern sowie einen Tiefgang von 16,5 Metern. Die „ONE Innovation“ verfügt unter anderem über ein Abgasreinigungssystem und eine Energiesparvorrichtung. Das Schiff ist mit einem sogenannten Bugwindschutz, einer Energiesparvorrichtung ausgestattet.

Die (4) „**MSC Tessa**“ (IMO 9930038) wurde von Hudong-Zhonghua Shipbuilding für die aktuell größte Containerlinienreederei Mediterranean Shipping Company (MSC) gebaut. Das Megaschiff hat eine Kapazität für 24.116 TEU. Die Decksfläche entspricht dabei in etwa der Größe von vier Fußballfeldern.

Das Flaggschiff der taiwanesischen Reederei Evergreen ist derweil die (5) „**Ever Alot**“ (IMO 9893955). Der 24.004

-TEU-Boxcarrier ist 399,9 Meter lang und 61,5 Meter breit, bei einem Tiefgang von 17 Metern und wurde im Jahr 2022 von der Hudong-Zhonghua Shipbuilding Group gebaut.

Ebenfalls in das Top-10-Ranking schafft es Evergreen mit dem 2021 gebauten Megamax (6) „**Ever Ace**“ (IMO 9893890). Die 23.992-TEU-Einheit ist 399,9 Meter lang und verfügt über 24 nebeneinander liegende Containerreihen mit einer Breite von 61,5 Metern.

Die (7) „**HMM Algeciras**“ (IMO 9863297) von HMM verfügt über eine Kapazität von 23.964 TEU. Gebaut wurde das vom Korean Register of Shipping (KR) klassifizierte Schiff von Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering.

Das achtgrößte Containerschiff der Welt 2024 ist (8) „**HMM Oslo**“ (IMO 9868326). Das unter der Flagge Panamas fahrende HMM-Schiff hat eine Tragfähigkeit von 23.820 TEU, ist 399,9 Meter lang und 61,50 Meter breit und hat einen maximalen Tiefgang von 16,50 Metern.

Die (9) „**MSC Gulsun**“ (IMO 9839430) ist das neuntgrößte Containerschiff der Welt und war eines der ersten Schiffe in der Geschichte, dass aufgrund seiner enormen Breite von 62 Metern insgesamt 24 Containerreihen nebeneinander transportieren konnte. Die 2019 bei Samsung Heavy Industries gefertigte Einheit verfügt über eine Containerstellplatz-Kapazität für 23.756 TEU.

Auch ein deutscher Carrier hat es in das Containerschiff-Ranking 2024 geschafft: Die 2023 gebaute (10) „**Berlin Express**“ (IMO 9540118) der Hamburger Reederei Hapag-Lloyd verfügt über eine Kapazität von 23.660 TEU und wird mit dem Treibstoff LNG betrieben. Die „Berlin Express“ ist 400 Meter lang und 61 Meter breit. Mit insgesamt elf Schwesterschiffen bringt Hapag-Lloyd eine neue „Hamburg-Express-Klasse“ auf den Markt. Die „Berlin Express“ verfügt über eine MAN-Hauptmaschine mit einer Leistung von mehr als 75.000 Kilowatt und erreicht damit eine Reisegeschwindigkeit von rund 22 Knoten. ■ *jwy*

Die zehn weltweit größten Containerschiffe 2024

| Rang | Schiffname | Kapazität (TEU) |
|------|----------------|-----------------|
| 1. | MSC Irina | 24.346 |
| 2. | OOCL SPAIN | 24.188 |
| 3. | ONE INNOVATION | 24.136 |
| 4. | MSC TESSA | 24.116 |
| 5. | EVER ALOT | 24.004 |
| 6. | EVER ACE | 23.992 |
| 7. | HMM ALGECIRAS | 23.964 |
| 8. | HMM OSLO | 23.820 |
| 9. | MSC GULSUN | 23.756 |
| 10. | BERLIN EXPRESS | 23.660 |

Auch Hapag-Lloyd schafft es mit der „Berlin Express“ in das Ranking



Spitzenreiter im Containerschiff-Ranking 2024: die „MSC Irina“ von MSC

O₂-Verlust in Ozeanen entgegenwirken

Sauerstoff aus Produktion von grünem Wasserstoff könnte sauerstoffarmen Meeresregionen zugeführt werden

Klimawandel, Erwärmung und eine zunehmende Nährstoffzufuhr in den Ozean führen zu einem stetigen Sauerstoffverlust in Ozeanen und bedrohen deren biologische Vielfalt. „Schätzungen zufolge haben die Weltmeere seit den 1950er Jahren etwa zwei Prozent ihres gelösten Sauerstoffs verloren. Bis zum Jahr 2100 liegt die Abnahme voraussichtlich bei bis zu vier Prozent“, prognostizieren Wissenschaftler des Geomar Helmholtz-Zentrums für Ozeanforschung Kiel. Abhilfe schaffen könnte künftig Sauerstoff, der als Nebenprodukt bei der Produktion von grünem Wasserstoff anfällt, wie eine aktuelle Studie aus Kanada nahelegt.

Wissenschaftler der Universität Dalhousie in Halifax, der McGill Universität in Montreal und des Geomar konnten demnach zeigen, dass die angedachte grüne Wasserstoffindustrie regional mehr als genug Sauerstoff produzieren könnte, um die Menge auszugleichen, die derzeit jedes Jahr im kanadischen Sankt-Lorenz-Golf verloren geht. „Der bei der Herstellung von Wasserstoff gewonnene Sauerstoff würde normalerweise in die Atmosphäre abgegeben. Er könnte aber auch in den Ozean umgeleitet werden,



Fotos: TRex, J. Beinkeal/National Research Council Canada



An Bord der „Coriolis II“ wurden im Zuge des sogenannten Tracer Release Experiments, kurz TRex, Wasserproben gesichert

ein und verfolgten dessen Verteilung. So erkannten sie, dass zugeführter Sauerstoff innerhalb von anderthalb bis vier Jahren in die bedrohten Regionen gelangen würde. Ein ähnliches Konzept sei auch für die Ostsee denkbar, wo sauerstoffreiches Tiefenwasser und ausgedehnte sauerstoffarme Gebiete existierten.

um die Meeresumwelt wieder mit Sauerstoff zu versorgen“, heißt es in der Mitteilung.

Der Sauerstoff-Verlust im Sankt-Lorenz-Golf sei teilweise darauf zurückzuführen, dass im Zuge des Klimawandels weniger sauerstoffreiches Wasser durch die Cabotstraße zwischen Nova Scotia

und Neufundland in den Golf transportiert wird. Für ihre Untersuchungen brachten Wissenschaftler an Bord des Forschungsschiffes „Coriolis II“ etwa 130 Kilometer von einem vorgeschlagenen Standort für ein Wasserstoffkraftwerk entfernt einen ungiftigen „Tracer“-Stoff in tiefes Wasser

Bevor Sauerstoff als Nebenprodukt einer neuen Industrie in Betracht gezogen werden könne, um einer der Hauptauswirkungen des Klimawandels auf die biologische Vielfalt der Meere entgegenzuwirken, seien jedoch noch eine Reihe von Forschungsfragen zu klären. ■ bek

Donadio zu Hy2gen

Energieexperte beim Wasserstoffspezialisten zum Leiter des Centre of Competence Engineering ernannt

Paolo Donadio leitet beim Wiesbadener Wasserstoffspezialisten Hy2gen seit Jahresbeginn das Centre of Competence Engineering. Der studierte Maschinenbauer verfügt über langjährige Erfahrungen im Energiesektor.

„Die Engineering-Aufgaben für die komplexen Anlagen, die wir derzeit planen, sind anspruchsvoll“, sagt Donadio über seine Tätigkeit bei Hy2gen. „Power-to-X-Technologien sind Schlüsselkomponenten der Energiewende, die die Lücke zwischen der

Elektrifizierung und der Verbrennung von Treibstoff in Jets oder Schiffen schließen und damit einen wertvollen Beitrag zur Senkung der Kohlenstoffemissionen auf globaler Ebene leisten.“ ■ bek



Paolo Donadio

Foto: Hy2gen

H₂-Zukunft auf Agenda

Rolle von Wasserstoff im Energiesystem von morgen ist Thema bei Cross-Cluster-Konferenz in Hamburg

Das Maritime Cluster Norddeutschland, Hamburg Cruise Net, die Logistik-Initiative Hamburg, das Cluster Erneuerbare Energien Hamburg und Hamburg Aviation laden für den 13. Februar zur nunmehr vierten Auflage der Cross-Cluster-Konferenz Wasserstoff ein. Beginn der Fachveranstaltung im Hotel Hafen Hamburg ist um 15 Uhr.

„Nachdem wir bei unseren drei vorangegangenen Konferenzen stärker die Projekte und Technologien in den Fokus gestellt und diese mit An-

wendungsbeispielen flankiert haben, möchten wir Ihnen bei dieser Konferenz aufzeigen, welche Rolle der Wasserstoff im Energiesystem der Zukunft einnehmen wird“, heißt es in der Ankündigung. Aus welchen Ländern und Regionen wird Wasserstoff voraussichtlich importiert und wie wird der Energieträger in Hamburg umgeschlagen? Diese und weitere Fragen sollen bei der Konferenz erörtert werden.

Kostenpflichtige Anmeldung unter <https://eveeno.com/296808146> ■ bek

Feeder „BF Trout“ erzielt 5000 Dollar/Tag

Der 2008 bei Zhejiang Ouhua Shipbuilding (China) gebaute 990-TEU-Frachter wird von Vasi Shipping beschäftigt
+++ PTT chartert den rund zehn Jahre alten VLCC/Malaccamax „Al Yarmouk“ für eine Fahrt mit Rohöl

| Container | Gearless | TEU | Bau | Dauer | Fahrtgebiet | Rate | Charterer |
|-----------------|----------|-----|------|-----------------------|------------------|---------------|---------------|
| BF Trout | | 990 | 2008 | 25 to 30 days trading | Far East + India | 5000 \$ daily | Vasi Shipping |

| Time Charter | tdw | Bau | Anlieferung | Datum | Rate | Reise via | Rückgabe | Charterer |
|------------------------|--------|------|---------------|------------|-----------------|-----------------------------------|-----------------------|-----------------|
| Giorgis | 82.566 | 2014 | Lianyungang | 24.12.2023 | 13.000 \$ daily | East Australia intention coal | undisclosed | Tongli Shipping |
| Jimmy T | 81.704 | 2017 | Zhoushan | 29.12.2023 | 14.000 \$ daily | North Pacific | Singapore-Japan range | Oldendorff |
| Avalon | 81.565 | 2011 | Hong Kong | 04.01.2024 | 14.000 \$ daily | Australia intention coal | Singapore-Japan range | Norden |
| Intuition | 80.686 | 2011 | Singapore | 21.12.2023 | 14.250 \$ daily | EC South America | Singapore-Japan range | Bunge |
| Guo Yuan 22 | 75.854 | 2012 | Haldia | 24.12.2023 | 15.000 \$ daily | EC South America intention grains | undisclosed | Trafigura |
| Ivestos 9 | 75.131 | 2008 | Santos | 11.01.2024 | 17.900 \$ daily | + 790.000 \$ ballast bonus | undisclosed | Grain House |
| Canadian Bulker | 39.300 | 2015 | Vila do Conde | 26.12.2023 | 24.750 \$ daily | | Norway | Wan Bong |

| Period Charter | tdw | Bau | Anlieferung | Datum | Rate | Dauer | Rückgabe | Charterer |
|-----------------|--------|------|-------------|------------|-----------------|----------------------------|-----------|--------------------|
| Jia Tong | 75.700 | 2011 | Lianyungang | 22.12.2023 | 11.500 \$ daily | four to six months trading | worldwide | Sino East Shipping |

| Tanker | Ladung | Von / Nach | Datum | Rate | Charterer |
|----------------------|-----------------|-------------------------|------------|----------|-----------|
| Al Yarmouk | 270.000 t dirty | Arabian Gulf / Thailand | 07.01.2024 | WS 55,50 | PTT |
| Nave Galactic | 270.000 t dirty | Arabian Gulf / China | 05.01.2024 | WS 53 | Unipecc |
| Dia | 260.000 t dirty | West Africa / China | 14.01.2024 | WS 56,50 | Sinochem |

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

Quelle: THB-Marktanalyse



VLCC/Malaccamax „Al Yarmouk“ ist mit 317.033 tdw vermessen



Der Small Feeder „BF Trout“ ist in Limassol (Zypern) registriert

„Hydrocat 55“ startet jetzt durch

Einsatz vor Offshore-Plattform vor Rügen - CTV fährt teilweise mit Wasserstoff

Vor Mukran auf Rügen ist seit Anfang des Jahres ein neues, teils mit Wasserstoff betriebenes Schiff im Einsatz. FRS Windcat Offshore Logistics (FWOL), eine Beteiligungsgesellschaft der Förde Reederei Seetouristik (FRS) aus Flensburg, betreibt dort das nach eigenen Angaben erste mit Wasserstoff betriebene Dual-Fuel Crew Transfer Vessel (CTV) in Deutschland.

Nach Ablieferung der „Hydrocat 55“ (IMO 9949601) im Frühjahr 2023 markiert dies nun den Start eines gemeinsamen Betriebs in verschiedenen Windparks in der deutschen Ostsee.

Für den Übertragungsnetzbetreiber mit Sitz in Berlin, 50Hertz, bringt die „Hydrocat 55“ Arbeiter zu Offshore-Anlagen in der Ostsee, über die dort aus

Windkraft erzeugte Strom weiterverteilt wird. Nach Angaben des Betreibers, der FRS Windcat Offshore Logistics (FWOL) aus Flensburg, handelt es sich um das erste teils mit Wasserstoff fahrende Schiff seiner Art in Deutschland.

Das Wasserstoff-System des neuen CTVs stammt von CMB.TECH, einem der Anteilseigner der FRS Windcat Offshore Logistics. Die „Hydrocat 55“ ist Teil einer Flotte von sechs Schiffen, die die FWOL aktuell in der deutschen und dänischen Nord- und Ostsee betreibt - alle unter deutscher Flagge.

Das Dual-Fuel-System ermöglicht den Angaben von FRS Windcat Offshore Logistics zufolge eine signifikante Reduzierung von CO₂-Emissionen während des Betriebs, außerdem kann auch ein erheblicher Teil an NOx-Emissionen von bis zu 70 Prozent eingespart werden.

Mit einer Länge von 25 Metern bietet der Neubau Platz für 24 Personen und bis zu drei Crewmitglieder und hat eine Tankkapazität für bis zu 207 Kilogramm Wasserstoff in 27 Zylindern. Die Motoren wurden vom Maschinenbaukonzern MAN für den Dual-Fuel-Betrieb produziert und durch CMB.TECH mit einem Wasserstoff-Einspritzsystem nachgerüstet.

Die „Hydrocat 55“, ist ein Schwesterschiff der „Hydrocat 48“ von Windcat, die im Jahr 2022 als erstes mit Wasserstoff betriebenes CTV für den Betrieb auf dem belgischen Offshore-Markt abgeliefert wurde. ■ jwy

Die „Hydrocat 55“, ist ein Schwesterschiff der „Hydrocat 48“ von Windcat, die im Jahr 2022 als erstes mit Wasserstoff betriebenes CTV für den Betrieb auf dem belgischen Offshore-Markt abgeliefert wurde. ■ jwy



Crew Transfer Vessel „Hydrocat 55“ ist seit Januar für den Netzbetreiber Hertz50 vor Rügens Küste im Einsatz

Foto: FRS Windcat/ M. Vogel

Ørsted erweitert Geschäftsleitung

PERSONALIE Der Energiekonzern Ørsted hat die Geschäftsleitung seiner deutschen Gesellschaft erweitert. Neben Jörg Kubitzka fungiert jetzt Helle Sehested als zweite Geschäftsführerin. Sie zeichnet darüber hinaus auch für die Betriebsführung aller zentraleuropäischen Offshore-Windparks von Ørsted verantwortlich. ■ bek



Foto: Ørsted

Helle Sehested

Schlauch platzt bei Ladevorgang

UMWELTGEFAHR Im Ölhafen von Brunsbüttel ist es während des Ladevorgangs an einem Binnenschiff zu einer Gewässerverunreinigung gekommen. Die Ursache des Dieselaustritts bleibt noch zu klären. Nach Angaben der Wasserschutzpolizei platzte aus noch ungeklärter Ursache landseitig der Füllschlauch. Etwa 200 Liter Diesel traten aus und gelangten teilweise ins Hafengewässer. Die Feuerwehr schlangelte das Schiff vollständig mit Ölsperren ein, um die Umweltverschmutzung durch den Treibstoff einzudämmen. ■ tja

Belgien: Polizisten mischten im Drogengeschäft mit

Razzia im Zusammenhang mit Kokain-Schmuggel über Hafen Antwerpen - Fahnder in Bolivien ziehen Bilanz

Ermittler haben in Belgien zu einem Schlag gegen die Drogenkriminalität ausgeholt. Wie die Staatsanwaltschaft mitteilte, wurden Wohnungen und Unternehmen durchsucht und 22 Personen festgenommen. Darunter seien drei Polizisten, hieß es. An den Razzien waren mehr als 350 Beamte beteiligt. Insgesamt wurden 45 Durchsuchungsbeschlüsse vollzogen, die Ermittler stellten Geld, Luxusautos und eine Schusswaffe sicher.

Dem Großeinsatz gingen nach Angaben der Staatsanwaltschaft monatelange Ermittlungen voraus. Bei ihnen ging es um Kokainimporte über den Hafen von Antwerpen und um bewaffnete Auseinandersetzungen im Drogenmilieu. Einige Protagonisten stehen unter Verdacht, mit Hubschraubern den Transport von Kokain nach England geplant zu haben.

Unterdessen melden die Behörden in Bolivien, dass

2023 knapp 33 Tonnen Kokain sichergestellt wurden. „Wir haben mehr als 10.470 Operationen im Kampf gegen den Drogenhandel durchgeführt und damit unser geplantes Ziel von 10.000 Operationen pro Jahr übertroffen“, sagte Boliviens Innenminister Eduardo del Castillo. Etwa 3450 Menschen seien in diesem Zusammenhang festgenommen worden. Sicherstellungen hatten einen Wert von rund 225 Millionen US-Dollar hieß es.

Den größten Kokainfund in der Geschichte des Landes haben Boliviens Drogenfahnder erst Anfang dieses Jahres gemacht. 8,7 Tonnen des Rauschgifts - in Holzfliesen versteckt - wurden in einem Lastwagen entdeckt. Die Drogen seien für den Weitertransport in die Niederlande vorgesehen gewesen. Neben Kolumbien und Peru ist der Kokainhandel für Bolivien als Anbaugelände der Koka-Pflanze schon lange ein gewaltiges Problem. ■ tja/dpa