

**SONDERBEILAGE** Die Handelsschifffahrt sucht nach technischen Lösungen für mehr Klimaschutz

**MARITIME WIRTSCHAFT** Corona-Pandemie drückt Umschlagzahlen in Niedersachsens Seehäfen ■ SEITE 4

**FRACHTABSCHLÜSSE** CMA CGM chartert Feeder „JSP Anna“ für 7500 Dollar Tagesrate ■ SEITE 7



## Crew-Krise gefährdet Seeverkehr

Rückschau des Verbands Deutscher Reeder (VDR) auf das Schifffahrtsjahr 2020



Foto: Arndt

Kritischer Blick über die Reling: Besatzungswechsel sind unter Corona-Bedingungen mühsam zu organisieren

Die Corona-Pandemie belastet weiterhin die Personalplanung der Reedereien, wenn es um den Austausch von einzelnen Seeleuten oder gar Teilen der Besatzung geht.

Darauf weist einmal mehr der Verband Deutscher Reeder (VDR) in Hamburg hin. Verbands-Präsident Alfred Hartmann und Ralf Nagel, geschäftsführendes Präsidiumsmitglied, gingen am Dienstag im Rahmen einer virtuellen Pressekonferenz auf wichtige Entwicklungen im abgelaufenen Schifffahrtsjahr 2020 ein.

Weiterhin bedeutet die Pandemie für rund 400.000 Seeleute aller Nationen, dass sie ihren Beruf nur unter sehr erschwerten Bedingungen ausüben können. Auch wenn, wie branchenüblich seit Jahr und Tag, Arbeitsverträge erfüllt sind, können zum Beispiel Seeleute aus Asien nicht von Bord und ihre Heimat reisen, weil dem entsprechende Einreise- und/oder Quarantäne-Auflagen gegenüberstehen. Eine Folge ist, dass das Perso-

nal viel länger an Bord bleiben muss als vertraglich vorgesehen. Hartmann berichtete: „Wir sehen uns mit sich ständig verändernden Regelungen für Tests und Quarantäne konfrontiert, das erschwert die Aufgabe enorm.“

Für den VDR-Verbandschef sind das nicht mehr akzeptable Rahmenbedingungen für die Handelsschifffahrt als Ganzes. Er meint: „Wie bei Waren muss eine Logistikkette greifen: Der Ein- und Ausstieg in einem Hafen muss



Foto: Arndt

„Seeleute verdienen den Status eines Keyworkers.“

**Alfred Hartmann**  
VDR-Präsident

erlaubt sein, es muss Flüge in und aus dem Heimatland geben und die Einreise in die jeweiligen Heimatländer muss möglich sein.“

Ein Ausweg aus dieser nunmehr seit mehr als einem Jahr bestehenden und belastenden Situation könnte darin bestehen, dass seefahrendes Personal möglichst rasch und mit einer höheren Priorität gegen Corona geimpft wird, schlägt Hartmann vor. Er ist überzeugt: „Noch viel mehr Staaten müssen ihnen Keyworker-Status geben und sie bevorzugt impfen. Wir dürfen nicht in eine Situation kommen, in der Seefahrer nicht an Bord kommen, weil sie noch nicht geimpft wurden.“ Hartmann ist voller Sorge. Denn das könnte die Folge sein, wenn sich diese Entwicklung auch noch in den kommenden Monaten so fortsetzt: „Dies würde die Crew-Wechsel-Problematik noch verschärfen. Es drohen Auswirkungen auf den welt-

## UK-Verkehr: Corona-Auflagen werden gelockert

Nicht jeder Trucker muss mehr einen Test machen

Frankreich erleichtert die Einreise von aus England kommenden Lkw-Fahrern. Für zahlreiche Trucker, die den Ärmelkanal mit Ziel Frankreich/Kontinentaleuropa überqueren, gilt keine Corona-Testpflicht mehr. Die Lockerung greift, wenn sich die Fahrer zuvor weniger als 48 Stunden im UK aufgehalten haben, teilte das französische Innenministerium am Dienstag mit.

Das britische Verkehrsministerium hatte zuvor mitgeteilt, dass bei Weiterfahrt nach Deutschland, Dänemark oder die Niederlande die Testpflicht aber bestehen bleibe. Für viele Fahrer dürfte die Maßnahme trotzdem eine deutliche Erleichterung bedeuten, da sie üblicherweise mit Gütern aus der EU nach Großbritannien fahren, dort andere Ladung übernehmen und wieder zurück über Frankreich auf den Kontinent fahren.

Angesichts der verpflichtenden und zeitaufwändigen Corona-Tests hatten etliche Unternehmen ihre Fahrten ins Königreich zunächst ganz ausgesetzt. Frankreich hatte die Testpflicht eingeführt, nachdem kurz vor Weihnachten 2020 in Großbritannien das Auftreten der ansteckeren Corona-Variante B.1.1.7 bekannt wurde. Über Tage hinweg sorgte das für kilometerlange Lkw-Staus im Zufahrtbereich der relevanten UK-Kanalhäfen, weil alle Lkw-Fahrer auf Corona getestet werden mussten. Zahlreiche Trucker verbrachten damit die Weihnachtsfeiertage unfreiwillig in den britischen Häfen. (siehe auch Seite 5) ■ EHA/dpa

Fortsetzung Seite 3 ►

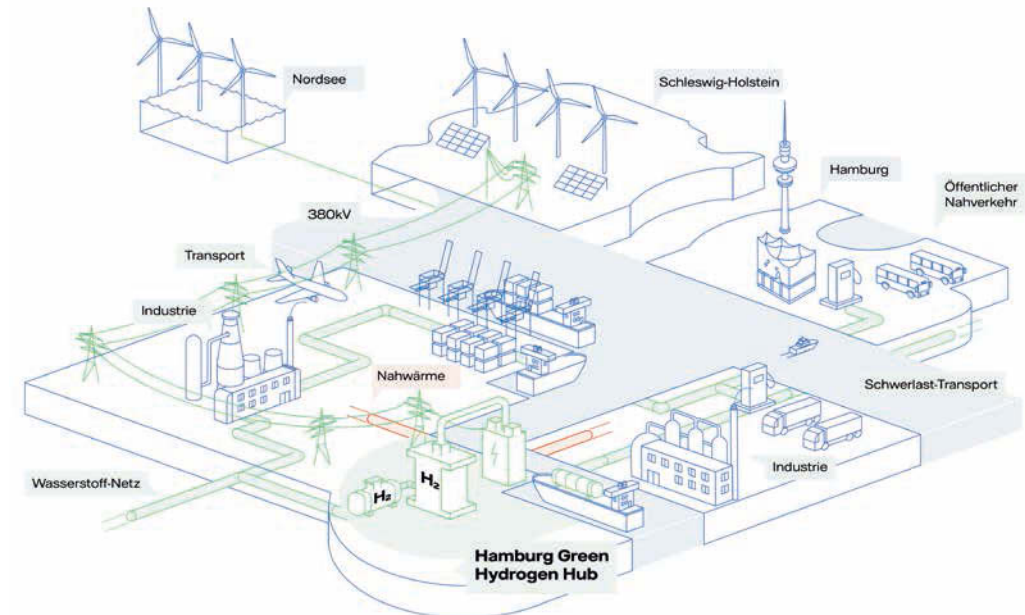
# Auf dem Weg zum Wasserstoff-Hotspot

Neuer Cluster soll Aufbau einer grünen Wasserstoffwirtschaft in der Metropolregion Hamburg beschleunigen

Hamburg und Norddeutschland können bei der Wasserstofftechnologie weltweit Innovationsführer werden. Das betont Dr. Malte Heyne, Hauptgeschäftsführer der Handelskammer Hamburg, mit Blick auf die geplante Erweiterung des Clusters Erneuerbare Energien Hamburg (EEHH) um das Schwerpunktthema Wasserstoff. „In Norddeutschland kann die gesamte Wertschöpfungskette von der Erzeugung über die Speicherung bis hin zur Abnahme abgebildet werden. Unser gemeinsamer Wirtschaftsraum ist damit der prädestinierte Standort für die Nutzung des grünen Wasserstoffs“, sagt Heyne.

Eingebettet in die Norddeutsche Wasserstoffstrategie will die Hamburger Wirtschaftspolitik die Dekarbonisierung von Hafen, Industrie, Logistik und Luftverkehr sowie den Aufbau einer wettbewerbsfähigen grünen Wasserstoffwirtschaft vorantreiben, um eine nahezu vollständige Versorgung entlang der Wertschöpfungskette aller an grünem Wasserstoff interessierten Abnehmer zu ermöglichen. „Neben dem Klimaschutz ergeben sich erhebliche Potenziale für die künftige Wertschöpfung, das Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit der Hamburger Wirtschaft“, heißt es aus der Wirtschaftsbehörde.

Strategische Grundlage der Einbindung des Schwerpunktthemas Wasserstoff in das EEHH-Cluster ist, dass in der ersten Säule der Ausbau der erneuerbaren Energien wei-



Grafik: Wärme Hamburg

Ehrgieziges Projekt: In Hamburg-Moorburg soll künftig im großen Stil grüner Wasserstoff produziert werden

tergeführt wird, in der zweiten Säule Sektorenkopplung, Lastflexibilisierung und Energiespeicher vorangetrieben werden und in einer neuen dritten Säule der Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft unterstützt wird. Grundsätze dabei sind, dass Wasserstoff prioritär aus grünem Strom stammen und eine Wertschöpfung in der Metropolregion Hamburg aufgebaut werden soll.

Der Wasserstoff soll aus gesamtökologischen Gründen mit Priorität für die Dekarbonisierung von Industrie- und Chemieunternehmen eingesetzt werden, da dort oft keine alternativen Möglichkeiten zur Dekarbonisierung existieren. Daneben soll eine Wasserstoff-

verwendung in ausgewählten Bereichen der Mobilität angestrebt werden: Schwerlastmobilität auf der Straße, in der Schifffahrt und in der zivilen Luftfahrt. Dieser strategische Ansatz wird nun mit den Mitgliedern des EEHH-Clusters sowie der Wasserstoffwirtschaft weiter vertieft.

„Durch die Anbindung des Themas Wasserstoff an das etablierte und erfolgreiche Cluster EEHH wollen wir nun wichtige Synergien nutzen, um diesen Akteuren einen gemeinsamen Platz zu geben und mit Hochdruck den Aufbau einer grünen Wasserstoffwirtschaft in Hamburg vorantreiben“, erklärt Hamburgs Wirtschafts- und Hafensena-

tor Michael Westhagemann (parteilos).

Um das Thema Wasserstoff im Vorstand des Clusters Erneuerbare Energien Hamburg zu repräsentieren, wurde Dr. Fabian Ziegler, Vorsitzender der Geschäftsführung der Deutschen Shell Holding GmbH, als kooptiertes Mitglied berufen. „Als Partner im Projekt ‚Hamburg Green Hydrogen Hub‘, das wir mit Mitsubishi Heavy Industries, Vattenfall und Wärme Hamburg am Standort Moorburg planen, sind wir überzeugt, dass Wasserstoff bei der Dekarbonisierung von Industrie und Logistik im Hamburger Hafen eine große Rolle spielen kann“, sagt Ziegler. ■ **bek**

## Öffentliche Aufträge endlich schneller vergeben

Brandbrief an die Politik - Nutzen für die maritime Branche wäre größer als schleppend ausgezahlte Corona-Hilfen

Was der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM), aber auch die IG Metall Küste bereits vor einem Jahr zu Beginn der Corona-Pandemie gefordert hatten, mahnen die IHK zu Kiel und Rostock jetzt erneut an: die beschleunigte Vergabe von Aufträgen an Werften und Zulieferer, etwa zugunsten der Marine, der Polizei, der Feuerwehr und

anderer öffentlicher Einrichtungen.

In einem gemeinsamen Schreiben an die Politiker in den beiden Bundesländern und im Bundestag drängen neben den beiden IHK auch verschiedene Unternehmensverbände und die Gewerkschaften, zu diesem Vorgehen.

Mit solchen Aufträgen - es geht vor allem um Ersatzbe-

schaffungen, aber auch um Reparaturen - wäre der der „hoch-innovativen“ maritimen Branche mit ihren „wertschöpfungsintensiven Arbeitsplätzen“ aber auch dem Staatshaushalt mehr geholfen als mit Corona-Hilfen, die zudem „nur zögerlich und nicht immer in der beantragten Höhe fließen“, heißt es in dem Schreiben weiter.

Angesichts der sich häufenden Berichte über Auslastungs- und Beschäftigungsprobleme bei verschiedenen Werften und Zulieferern fordert das Zweckbündnis zudem „Schiffbaugipfel“. Auf dieser Veranstaltung soll dann gemeinsam erörtert werden, wie etwa Vergabeverfahren forciert und dann auch „mittelstandsfreundlich“ umgesetzt werden können. ■ **EHA**





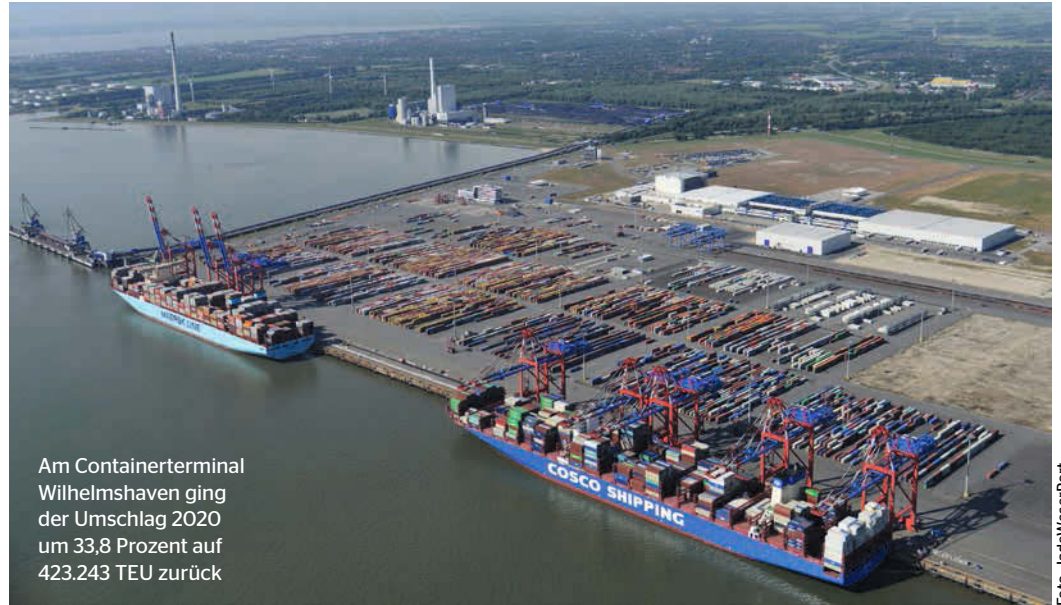
# Umschlagminus in niedersächsischen Häfen

Seegüterumschlag erreicht 2020 rund 48,7 Millionen Tonnen und liegt damit auf dem Niveau von 2016

In den niedersächsischen Seehäfen sind im vergangenen Jahr rund 48,7 Millionen Tonnen und damit 9 Prozent weniger Güter als 2019 umgeschlagen worden. „Damit liegt das Jahresergebnis Corona-bedingt und nach einem extrem starken Vorjahr auf dem Niveau von 2016“, teilte die Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen am Dienstag mit.

Für Seaports-Geschäftsführer André Heim fällt die Bilanz der niedersächsischen Seehafengruppe um Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordensham, Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven dennoch „solide“ aus: „Unter Berücksichtigung der Coronapandemie, wie vorübergehende Unterbrechungen von Lieferketten, zeigt sich erneut, dass unsere niedersächsischen Seehäfen als Universalhafengruppe gut positioniert sind. Auch dass in wirtschaftlich schweren Zeiten die Hafenwirtschaft Investitionen unter anderem in Umschlag-equipment und Lagerkapazitäten tätigt, ist ein starkes Signal für die Zukunft“, sagte Heim.

Im Bereich flüssiger Massengüter konnten die niedersächsischen Seehäfen 2020 einen Zuwachs von 2 Prozent auf 24,77 Millionen Tonnen verzeichnen. Dazu haben laut



Am Containerterminal Wilhelmshaven ging der Umschlag 2020 um 33,8 Prozent auf 423.243 TEU zurück

Foto: JadeWeserPort

Seaports of Niedersachsen der Umschlag von Kraftstoffen und Heizölen beigetragen. Bei Stückgütern musste dagegen ein Rückgang verbucht werden, und zwar um 14 Prozent auf rund 6,19 Millionen Tonnen. „In diesem Ladungssegment verzeichnete der Umschlag von Forstprodukten einen Zuwachs, während der Umschlag von Neufahrzeugen mit 1,5 Millionen Fahrzeugen unter dem hohen Niveau von 2019 lag“, heißt es vonseiten der Hafenmarketinggesellschaft. Noch deutli-

cher war der Einbruch beim Umschlag fester Massengüter: Ein Volumen von 12,23 Millionen Tonnen entspricht einem Minus von 22 Prozent. Bedingt durch den Kohleausstieg seien in diesem Segment im vergangenen Jahr weniger Mengen bewegt worden.

Rückläufig entwickelte sich auch der Umschlag am Containerterminal Wilhelmshaven: Mit 423.243 TEU gingen ein Drittel weniger Boxen über die Kaje als 2019. „Die Aufträge sind durch die Corona-Pandemie zurückgegangen und

zahlreiche Reeder haben ihre Schiffskapazitäten vom Markt genommen“, erklärte Niedersachsens Wirtschaftsminister Dr. Bernd Althusmann (CDU). „So hat beispielsweise auch Maersk/Safmarine den Liniendienst nach Europa sowie in den Nahen- und Mittleren Osten und Indien eingestellt. Das hat sich auch negativ auf den JadeWeserPort ausgewirkt.“ Letztlich lägen die Ursachen für den Umschlagrückgang aber bei dem Corona-bedingt reduzierten Containeraufkommen in Indien. ■ bek

## BLG plant Logistikzentrum „C3-Bremen“

Neuer Standort für Automobillogistik im GVZ Bremen bündelt Versorgung von Auslandsmontagewerken

Im größten Güterverkehrszentrum Deutschlands, dem GVZ in Bremen, plant der Logistikdienstleister BLG Logistics einen neuen Standort für Industriellistik. Voraussichtlich ab Mitte 2022 soll die Produktionsversorgung der weltweiten Montagewerke eines führenden Automobilherstellers von derzeit mehreren Standorten in Bremen im neuen Logistikzentrum gebündelt werden.

Das Logistikcenter erhält den Namen „C3-Bremen“ (Customer, Climate, Comfort). „Das C3-Bremen ist ein kraftvolles und zukunfts-gewandtes Neubauvorhaben, das uns die Chance



Das Logistikcenter „C3-Bremen“ soll Mitte 2022 in Betrieb gehen

Rendering: BLG Logistics

bietet, Kundenwünsche, Nachhaltigkeit und die Mitarbeiterbedürfnisse in herausragender Weise zusammenzubringen“, sagt Jens Wollesen, Vorstand Contract von BLG Logistics.

Der Logistikdienstleister wird die 152.000 Quadratmeter große Grundstücksfläche mit der mehr als 95.000 Quadratmeter großen Logistikimmobilie bewirtschaften. Zu den Dienstleistungen, die dort künftig von rund 500 Beschäftigten erbracht werden sollen, zählt neben der Autoteilelogistik, der Set-Bildung und der Containerisierung auch der Export der Montage-teile. ■ bek



# Keine Raten-Delle zu Chinesisch Neujahr

Spotfrachtraten befinden sich weiter nahe ihrer kürzlich erreichten Rekordstände – Kapazitätsengpässe dauern an

Die Frachtraten in der Linien-schifffahrt sind entgegen der normalen Saisonalität über die Nationalfeiertage in China leicht gestiegen. Die meisten Ratenindizes zogen vergangene Woche wieder etwas an.

Der Shanghai Spotindex SCFI kletterte um rund zwei Prozent auf fast 2896 US-Dollar (USD) pro TEU. Für Verladungen von Fernost nach Nordwesteuropa legte die Indexrate um 172 auf 4281 Dollar/TEU zu, für Transporte von Fernost zur US-Westküste um 137 auf 4106 Dollar/FEU. Ein noch größeres Plus verzeichnet der Freightos Baltic Global Index mit plus 4,1 auf 4258 Dollar/FEU über alle Routen. Dort werden die Preise im Transpazifikverkehr deutlich höher eingeschätzt. Die Freightos Baltic-Indexrate für die Relation Fernost/US-Westküste machte einen Sprung um 7,3 Prozent auf 4654 Dollar/FEU. Grundsätzlich befinden sich die Spotfrachtraten weiterhin nahe ihrer kürzlich erreichten Rekordstände.

Auch die Kontrakttraten, die Schätzungen zufolge für rund 70 Prozent des globalen Containerverkehrs maßgeblich sind, folgen dem Spotmarkt weiter in die Höhe. So stieg der China Containerized Freight Index, der Spot- und Kontrakttraten abbildet, noch einmal um 0,5 Prozent, getrieben durch Erhöhungen in den Verkehren von China nach Europa, Westafrika und zur Ostküste Südamerikas.

Indexwert am 19.2.2021

und Veränderung zur Vorwoche in Punkten

<b>Baltic Dry Index</b>	1698	+ 359
<b>Baltic Capesize Index</b>	1715	+ 473
<b>Baltic Panamax Index</b>	2332	+ 388
<b>Baltic Supramax Index</b>	1513	+ 296
<b>Baltic Handysize Index</b>	901	+ 150
<b>Baltic Clean Tanker Index</b>	571	+ 73
<b>Baltic Dirty Tanker Index</b>	639	+ 100
<b>New ConTex</b>	824	+ 24
<b>Shanghai Containerized Freight Index</b>	2875,93	+ 50,18
<b>World Container Index Shanghai-Rotterdam*</b>	8608	+ 145

\*Angaben und Veränderung in US-Dollar/FEU

Quelle: Baltic Exchange, Shanghai Shipping Exchange, VHBS, Drewry/Cleartrade

Hapag-Lloyd-Chef Rolf Habben Jansen stimmt Verlagerer und Spediteure darauf ein, dass die Kapazitätsengpässe und Ratenhaushausse noch eine Weile andauern werden. „Ich erwarte zwar, dass es später im Jahr eine Normalisierung geben wird. Vorher könnte es jedoch sogar noch schlimmer werden“, erklärte er bei einem Pressegespräch. Der Research-Arm der Londoner Schiffsmaklerfirma Clarksons Platou prognostiziert für dieses Jahr einen Anstieg der weltweiten Containerverladungen um 5,7 Prozent - deutlich schneller als das zu erwartende Flottenwachstum von 3,8 Prozent.

Der Optimismus der Linienreeder drückt sich auch in ei-

ner anhaltend starken Tonnagenachfrage am Chartermarkt aus. Wie der britische Makler Howe Robinson berichtet, haben die durchschnittlichen Charterraten jetzt das Niveau der Boomjahre 2007/08 überflügelt. Für Postpanamaxschiffe mit 8500 TEU Kapazität liegt der Markt inzwischen bei deutlich über 40.000 Dollar/Tag, für Panamaxschiffe mit 4300 TEU bei rund 30.000 Dollar/Tag. Hapag-Chef Habben Jansen äußerte aber Zweifel an der Nachhaltigkeit der stark erhöhten Charterraten. „Hier bestehen eindeutig Risiken. Man muss aufpassen, dass man nicht zu viele Schiffe zu diesen hohen Raten einchartert“,

warnte er. Maklern zufolge war Hapag-Lloyd vergangene Woche im Segment der mittelgroßen Schiffe aktiv und sicherte sich zwei 2500-TEU-Schiffe mit Kränen zu Tagessätzen von 17.500 bis 18.000 Dollar/Tag in Fernost und im Mittelmeer. Vor einem Jahr kosteten vergleichbare Schiffe am Chartermarkt nur halb so viel.

Etwas vorsichtigere Töne schlägt die Welthandelsorganisation in ihrem jüngsten Güterbarometer an, das zurück auf dem Vorkrisenniveau von 103,9 Punkten angelangt ist. Die Organisation sieht Anzeichen für eine Plateau-Bildung in vielen Segmenten und erwartet im ersten Halbjahr geringere Zuwächse im Handel als noch im zurückliegenden vierten Quartal.

Kräftig aufwärts ging es vergangene Woche auch in anderen Bereichen der Trockenfracht in der Schifffahrt. So schoss der Baltic Dry Index um 359 Punkte auf 1698 hoch. Die Charterraten der Panamax (74.000-83.000 tdw), Supramaxe (52.000-63.000 tdw) und Handies (28.000-45.000 tdw) kletterten auf den höchsten Stand seit zehn Jahren. Vor allem der Anstieg im Segment der Handy-Bulker wird als sicheres Indiz für die zunehmende Stärke der Weltwirtschaft gewertet, weil diese Schiffe ein sehr breites Rohstoff- und Warenspektrum befördern - von Stahl, Getreide, Zement bis hin zu Projektgütern. ■ mph/bek

## Brexit: Das ändert sich im UK-Trade

Digitale Fachveranstaltung der DVZ und Hamburger Zollakademie am 10. März

Die im deutsch-britischen Handel tätigen Unternehmen, zumal aus den Bereichen Logistik und Spedition, müssen sich seit Jahresbeginn mit den neuen zollrechtlichen Bestimmungen des Vereinigten Königreichs (UK) auseinandersetzen und diese auch umsetzen.

Darauf weist Rachel King, Botschaftsrätin und Leiterin der EU- und Wirtschaftsabteilung in der Britischen Botschaft zu Berlin, in einem Gastbeitrag für die aktuelle Ausgabe der

THB-Schwesterpublikation DVZ (Deutsche Verkehrs-Zeitung) hin. In dem Artikel widmet sich Rachel King ausführlich dem noch kurz vor der Jahreswende 2020/2021 unter Dach und Fach gebrachten „Handels- und Kooperationsabkommen“ zwischen der EU und Großbritannien hin, nachdem das Inselreich nicht mehr formal Bestandteil der EU ist. Dieses Abkommen ist nach ihrer Überzeugung „eine Partnerschaft auf der Basis

von Freihandel und Zusammenarbeit auf Augenhöhe“. Die britische Regierung wird die neuen Grenzkontrollen bis zum 1. Juli in drei Stufen und damit „flexibel“ und „pragmatisch“ umsetzen. Über die operativen Folgen des Brexit informiert ein **digitales Symposium am 10. März**, das die DVZ gemeinsam mit der Hamburger Zollakademie anbietet und ausrichtet. Weitere Informationen unter [www.dvz.de/brexit-symposium](http://www.dvz.de/brexit-symposium) ■ EHA

## Gute Stimmung beim Export

**KONJUNKTUR** In der deutschen Exportwirtschaft steigt der Optimismus. Die Stimmung unter den Unternehmen habe sich merklich verbessert, teilte das Ifo-Institut am Dienstag mit. Nach der Lockdown-Delle Ende 2020 ist der Ifo-Index der Exporterwartungen auf 10,7 Punkte gestiegen, den höchsten Wert seit September 2018. Auslöser sind die gut laufende Konjunktur in China und die anziehende Produktion in den USA, schreiben die Ifo-Wissenschaftler. ■ tja/dpa

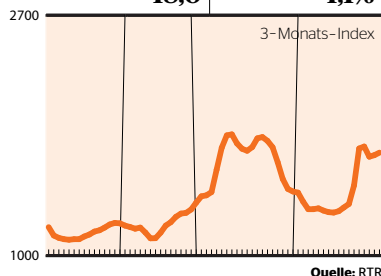
BALTIC DRY INDEX 23.02.2021


**1727,00**

Vortag

+18,0

+1,1%



## IMPRESSUM

## Leser- und Abonnenten-Service

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

## THB Täglicher Hafenbericht

## DVV Media Group GmbH

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

## Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleiter: Oliver Detje

Redaktion: redaktion@thb.info

T: +49 40 23714-121

F: +49 40 23714-145

## Chefredakteur:

Eckhard-Herbert Arndt (EHA)

## Stellvertretender Chefredakteur:

Benjamin Klare (bek)

Redakteure: Thorsten Breuer (bre),

Timo Jann (tja)

THB-Ticker: Stefan Braun, Martin Stiehler

Layout: Björn Jagdmann, Andreas Voltmer (Ltg.)

## Anzeigenverkauf: Stephan-Andreas Schaefer

T: +49 40 23714-253

stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com

## Anzeigentechnik: Juliane Schell

Juliane.schell@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 59

vom 1. Januar 2021.

## Leiter Marketing &amp; Vertrieb

Markus Kukuk · Tel.: +49 40 23714-291

markus.kukuk@dvvmedia.com

## Unternehmenslizenzen Digital/Print

lizenzen@dvvmedia.com

## Leser- und Abonentenservice

T: +49 40 23714-260 · F: +49 40 23714-243

leserservice@thb.info

## Erscheinungsweise

Täglich montags bis freitags

## Bezugsbedingungen

Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer), mindestens jedoch 6 Monate. Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraumes gekündigt werden. Die Kündigung kann nur schriftlich erfolgen. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Zusätzliche digitale Abonnements: Bezug auf Anfrage, gültig ist die Vertriebspreisliste vom 21.12.2020.

## Abonnement

Abonnement jährlich EUR 1498,- zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit Zugang zur Website www.thb.info, der THBApp, dem Zugang zum Archiv sowie den regelmäßigen THB-Newsletter. Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 1.596,- inkl. Porto zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährlich EUR 1.908,- inkl. Porto, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt.

Einzelheft: 6,60 EUR inkl. MwSt.

Druck: Albert Bauer Print! GmbH &amp; Co. KG

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

# Großfeuer im Hafen Flensburg

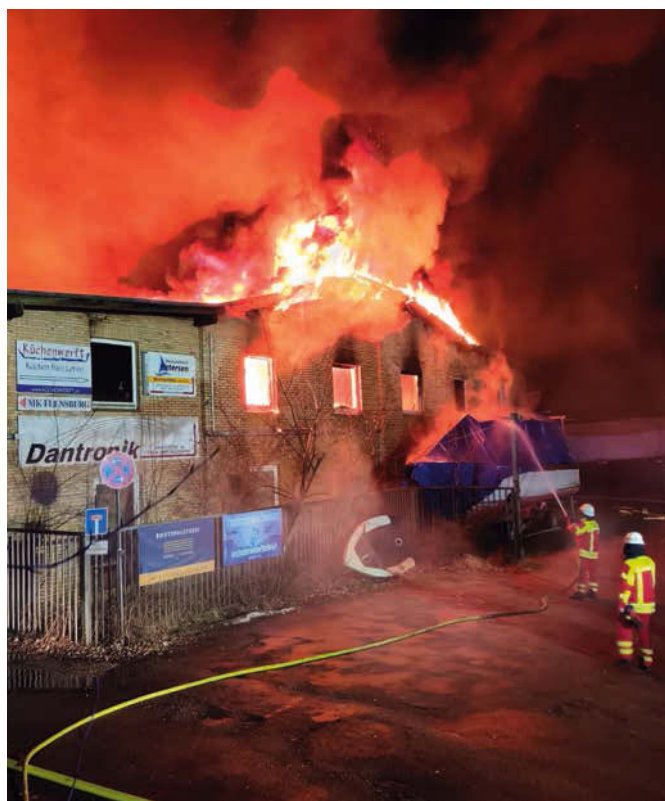
Gebäude mit eingelagerten Booten in Mürwik vernichtet - Millionenschaden

Zahlreiche Boote, Werkstätten maritimer Dienstleister und weitere Gewerbeeinheiten sind am frühen Dienstagmorgen im „Yachthafen Fahrensodde“ in Flensburg-Mürwik einem Großbrand zum Opfer gefallen. Es wird von einem Schaden in Millionenhöhe ausgegangen. Die Brandursache ist noch unklar. Glück hatte das Tauchermuseum Flensburg, das einzige seiner Art in Schleswig-Holstein, das in einem Nebengebäude untergebracht ist. „Wir sind zum Glück verschont geblieben“, sagte dessen Vorsitzender Peter Klopsch dem THB.

Um 5.30 Uhr war die Feuerwehr zu dem Brandort im Stadtteil Mürwik ausgerückt. An der Einsatzstelle angekommen, hatten die Einsatzkräfte ein bereits in Vollbrand stehendes Gebäude mit etwa 1800 Quadratmetern Fläche vor sich. Kräfte der Berufsfeuerwehr Flensburg und mehrerer Freiwilliger Feuerwehren aus der Stadt nahmen sofort die Brandbekämpfung auf.

Dazu setzten sie auch zwei Drehleitern ein, um von oben durch das zwischenzeitlich eingestürzte Dach löschen zu können. Eine weithin sichtbare Rauchwolke stieg auf - erzeugt vom Kunststoff und anderen Materialien der untergestellten Boote.

Um den Löschwasserbedarf sicherstellen zu können, wurde auch Wasser aus der Förde gepumpt. Der Einsatz zog sich über Stunden hin, Bagger mussten sogar Teile der Lagerhalle einreißen. Die Polizei hat die Ermittlungen zur Brandursache aufgenommen. Für Peter Klopsch ist schon jetzt klar: „Das war Brandstiftung.“ ■ tja



Bei Eintreffen der Feuerwehr stand das betroffene Gebäude im Hafen von Flensburg bereits auf 1800 Quadratmetern in Vollbrand



Die Löscharbeiten an der Fahrensodde zogen sich stundenlang hin

## Greifswald: Landausflug mit Folgen

Kapitän und Maschinist kletterten über Hafenzaun und wurden erwischt

Bei der Kontrolle eines Frachters im Hafen von Greifswald haben Bundespolizisten am Sonntag an Bord eine unvollständige Besatzung angetroffen. Sie stellten fest, dass von den zwölf russischen Crewmitgliedern nur zehn anwesend waren. Der Kapitän und

der Maschinist fehlten. Anwesende Schiffsoffiziere wurden aufgefordert, zu den Vermissten Kontakt aufzunehmen. Sie gaben daraufhin fünf lange Töne mit dem Schiffshorn ab, woraufhin die Ausflügler zurückkehrten und über den Hafenzaun kletterten. Sie er-

hielten Anzeigen, unter anderem wegen des Verstoßes gegen das Aufenthaltsgesetz. Aber auch das zuständige Gesundheitsamt erhielt von dem Zwischenfall Kenntnis, weil Corona-Auflagen durch die Männer nicht eingehalten worden waren. ■ tja/dpa

Foto: Sebastian Iwersen

Foto: Sebastian Iwersen

# „JSP Anna“ erzielt 7500 Dollar pro Tag

Der 2006 bei der J.J. Sietas in Hamburg gebaute 868-TEU-Feeder wird für sieben bis acht Monate von CMA CGM beschäftigt +++ Ultra Bulk chartert den 2012 gebauten 58.110-tdw-Handymax „Vindonissa“ für 27.000 Dollar am Tag

Container Gearless TEU	Bau	Dauer	Fahrtgebiet	Rate	Charterer	
<b>JSP Anna</b>	868	2006	six to eight months	Continental Baltic Morocco	7500 \$ daily	CMA CGM
<b>Ara Atlantis</b>	868	2007	six to seven months	Algericas North Spain	9500 \$ daily	X-Press Feeders
<b>Atlantic Pioneer</b>	724	2008	six to eight months	Mediterranean	7800 \$ daily	Maersk
<b>Pluto</b>	698	2008	14 days	Germany Sweden Finland	5650 \$ daily	X-Press Feeders
<b>Greetje</b>	658	1998	five to seven months	Continental Norway	4500 \$ daily	Viasea Shipping

Time Charter	tdw	Bau	Anlieferung	Datum	Rate	Reise via	Rückgabe	Charterer
<b>Bellevue</b>	119.473	2011	Paradip	11.03.2021 16.03.2021	22.000 \$ daily + 300.000 \$ bb		China	Allianz Bulk
<b>Chinook</b>	93.266	2012	Jingtang	23.02.2021 24.02.2021	18.000 \$ daily	Newcastle	Taiwan	Taho
<b>Vindonissa</b>	58.110	2012	Santos	27.02.2021	27.000 \$ daily	south Brazil	US Gulf	Ultrabulk
<b>Aventicum</b>	58.087	2010	Mumbai	prompt	27.500 \$ daily		China	Dragon Carriers
<b>La Solognais</b>	40.481	2015	Charleston	prompt	22.000 \$ daily		Continent	Cargill
<b>Alma</b>	29.942	2002	Haiti	prompt	16.500 \$ daily	Puerto Bolivar	Santo Tomas de Castilla	Cargill

Period Charter	tdw	Bau	Anlieferung	Datum	Rate	Dauer	Rückgabe	Charterer
<b>CL Tiffany</b>	81.687	2013	Zhoushan	20.02.2021	17.500 \$ daily	seven to ten months	worldwide	Norden
<b>Shao Shan 8</b>	75.366	2014	CJK	28.02.2021	16.000 \$ daily	12 months	Santo Tomas de Castilla	Tongli

Tanker	Ladung	Von / Nach	Datum	Rate	Charterer
<b>Maersk Maru</b>	30.000 t	Malta Mediterranean	23.02.2021	WS 110	Shell
<b>Signal Maya</b>	80.000 t	UK Continent Mediterranean	01.03.2021	WS 85	Saras Refinery
<b>Lesvos</b>	130.000 t	Yeosu Barbers Point	01.03.2021	WS 55	Unipeç

Quelle: THB-Marktanalyse



Die „JSP Anna“ (ex „Anna Sirkka“) ist 135 Meter lang und 24 Meter breit



Der Bulker „Vindonissa“ fährt unter schweizer Flagge und für Ultra Bulk

Foto: Zech

Foto: Hasenpusch



# „Cap San Diego“ jetzt werftfein

Ehrenamtliche bereiten Hamburgs maritimes Wahrzeichen für große Fahrt vor



Ein Dutzend ehrenamtlicher Helfer arbeitete am Dienstag an Bord des 60 Jahre alten Frachters, um die Ladebäume zu legen

Fotos: Timo Jann

Über Jahre war Birger Möller an Bord des Hamburger Museumsschiffes „Cap San Diego“ und ihrer Schwesterschiffe bei der Reederei Hamburg Süd zur See gefahren. Jetzt bereitet der Kapitän das 1961 gebaute maritime Wahrzeichen Hamburgs auf eine große Fahrt vor: Mitte März geht es zur Werft nach Bremerhaven. „Dafür müssen wir alles vorbereiten und einige Dinge an Bord seefest machen“, berichtet der 73-Jährige.

Ein Dutzend Männer kümmert sich in diesen Tagen um die Vorbereitungen, damit während des geplanten Werftaufenthalts vom 15. März bis zum 8. April alles glatt läuft.

„Obwohl wir gerade im vergangenen Jahr an Bord wegen ausgefallener Fahrten kaum etwas bewegt haben, ist noch alles gängig“, sagte Möller zufrieden. Am Dienstag wurden zwei Ladebäume eingeholt. Möller: „Das hat man früher bei Seefahrten natürlich immer gemacht, wir machen es bei unseren normalen Fahrten heute aber nicht mehr.“

Für die Tour zur Werft und die anstehenden Arbeiten mussten die Crewmitglieder jetzt aber Hand anlegen. Die Ladebäume sollen entrostet und neu gestrichen werden.

Wie zuletzt im Jahr 2016 soll der Stückgutfrachter auf der Werft Bredo Dry Docks eindocken. Der Auftrag wird dabei auf rund 1,4 Millionen Euro beziffert. Die Werftliste

für die dreiwöchige Dockung umfasst insgesamt mehr als 200 Einzelpunkte.

Die Ehrenamtlichen der gemeinnützigen Cap San Diego Betreibergesellschaft mbH werden aber auch viele Arbeiten selbst erledigen. „Wir wollen bei den Ladebäu-



Kapitän Birger Möller (73)

men auf der Werft auch viele Drähte austauschen“, kündigte Möller an. Am Dienstag wurden die Drähte der gelegten Bäume auf Paletten fixiert und per Bordkran in Luke 1 verstaut. „Platz haben wir ja schließlich genug“, so Möller.

Die Arbeiten waren eine gute Gelegenheit für die älteren Crewmitglieder, den jüngeren Helfern zu zeigen, wie alles funktioniert. „Wir konnten einige Männer neu anlernen“, freute sich Möller. Aber: „Wir sind dringend auf der Suche nach Verstärkung“, macht Ann-Kathrin Cornelius, die Geschäftsführerin der Betreibergesellschaft deutlich. Wer die Teams an Bord der „Cap San Diego“ gerne unterstützen und mitmachen möchte, kann sich unter Telefon (040) 364209 melden.

Das Einsatzgebiet des von dem Hamburger Schiffsarchitekten César Pinnau entworfenen Schiffes war früher der Südamerikadienst. Der Frachter war seinerzeit in nur halbjähriger Bauzeit bei der Deutschen Werft AG in Hamburg entstanden. Die Einheit ist 159,40 Meter lang und 21,40 Meter breit. ■ tja



Die „Cap San Diego“ verlässt bald ihren Liegeplatz an den Landungsbrücken in Hamburg, um zu Bredo Dry Docks nach Bremerhaven zu fahren

## Hamburg fördert Digitalisierung

**HILFSPROGRAMM** Hamburgs rot-grüner Senat hat das Corona-Hilfsprogramm für Unternehmen erweitert und ein 30 Millionen Euro schweres Förderpaket zur Digitalisierung beschlossen. Das Programm „Hamburg Digital“ richte sich an kleine und mittelgroße Firmen, die ihre Digitalisierung voranbringen und die Informationssicherheit erhöhen wollen, teilte die Wirtschaftsbehörde am Dienstag mit. Hamburg stütze damit aus eigenen Mitteln mit fast 100 Millionen Euro die Innovationsfähigkeit der Hamburger Wirtschaft. Das Programm startet am 15. März, läuft zunächst bis zum Jahresende 2022 und ist in zwei Module aufgeteilt. Beim Modul „Digital Check“ werden Beratungen zur Entwicklung von Umsetzungskonzepten mit bis zu 5000 Euro gefördert. Beim Modul „Digital Invest“ gibt es dann den Angaben zufolge bis zu 17.000 Euro für Hard- und Software sowie für externe Dienstleister, die für die Umsetzung der Maßnahmen notwendig sind. Die Förderung liege bei 50 Prozent für den „Digital Check“ und bei 30 Prozent für „Digital Invest“ und könne bei der Hamburgerischen Investitions- und Förderbank beantragt werden. Nähere Informationen zu den Förderkonditionen soll es in Kürze unter [www.ifbhh.de](http://www.ifbhh.de) geben. ■ bek/Ino

## Streik legt Fährten lahm

**GRIECHENLAND** Wegen eines Streiks der Seeleute sind am Dienstag in Griechenland die Fährten in den Häfen geblieben. Inseln, die keinen Flughafen haben, waren von der Außenwelt abgeschnitten. Der Streik soll Mittwoch fortgesetzt werden, teilten Gewerkschaften mit. Die Seeleute fordern bessere Bezahlung und Unterstützung für ihre Kollegen, die ihre Arbeit wegen der Corona-Pandemie und des damit verbundenen Zusammenbruchs des Verkehrs und des Tourismus verloren haben. ■ tja/dpa