

Vereinsblatt



Ausgabe
Dezember 2023



Nautischer Verein Cuxhaven e.V.
Kapitän-Alexander-Str. 40
27472 Cuxhaven

Tel. 04721 201620
Fax 04721 201621
Mail post@nvcux.de

Presserechtlich verantwortlich: Arne Ehlers
Redaktionelle Bearbeitung: Annelie Jung

Vorwort



Liebe Mitglieder des NVC,
Liebe Freunde der maritimen Szene in und um Cuxhaven,

unser Feuerschiff „ELBE 1“ erhält 2,5 Millionen Euro vom Bund für die dringend notwendige Überholung. Das ist eine hervorragende Meldung zum Weihnachtsfest; sichert dieser Betrag doch den Erhalt des schwimmenden Wahrzeichens unserer Stadt.

Für die Schifffahrt geht ein turbulentes Jahr zu Ende. Nachdem Seeleute weltweit während der Corona-Jahre weitestgehend isoliert von der Außenwelt und lange getrennt von ihren Familien pflichtbewusst ihren Dienst versehen haben, folgte eine sehr hektische und arbeitsintensive Zeit, die geprägt war durch Lieferkettenprobleme, knappen Schiffsraum in allen Segmenten und verstopften Häfen. Keine Zeit zum Verschnaufen. Inmitten dran startete Putin seinen Angriffskrieg auf die Ukraine mit nachhaltiger Wirkung auf die Schifffahrt. Ukrainische Seeleute wurden in russischen Häfen von Bord geholt und verhört. Mindestens einer kehrte nach Angaben eines großen skandinavischen Haftpflichtversicherers nicht zurück.

Im Gazastreifen tobt ein weiteres Unwetter und wieder leiden Seeleute und Schiffe. Die Huthi-Rebellen haben alle Schiffe egal welcher Nation zu „legitimen Zielen unserer Streitkräfte“ erklärt und wollen diese zukünftig angreifen. Einzige Ausnahme sind Schiffe, die Hilfsgüter für den Gazastreifen liefern.

Gleichzeitig baut die Schifffahrt ihre Position als umweltfreundlichster Verkehrsträger weiter konsequent aus und gilt damit in der Verkehrswirtschaft als leuchtendes Beispiel. Viele Berichte in dieser Ausgabe handeln davon und wir haben daher bewusst den Fokus für unsere Vorträge im nächsten Jahr unter das Motto „Zukunft von Schifffahrt und Häfen im Kontext des Pariser Klimaabkommens“ gestellt.

Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre, frohe Weihnachtstage und einen guten Rutsch ins Neue Jahr!

Herzliche Grüße,
Kapitän Arne Ehlers
Vorsitzender Nautischer Verein Cuxhaven e.V.



Inhalt



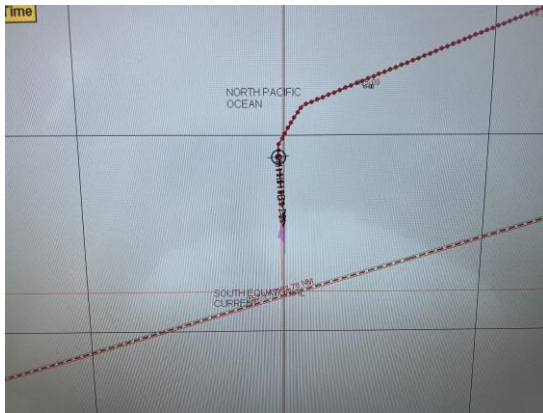
1. Genau bei 100 West über den Äquator
2. Kapitän Hans Suckau
3. Neuer Leitfaden für Treibstoff Methanol
4. Kurznachrichten
5. Norddeutsche Küstenregion mit Schlüsselrolle für die Wasserstoffwirtschaft
6. Contargo gewinnt Deutschen Nachhaltigkeitspreis
7. Deutsche Häfen unter Druck
8. Deutsche Seeleute erhalten mehr Heuer
9. Die Allianz der großen Offshore Wind Häfen
10. Zukunft der ausgebrannten „Fremantle Highway“ weiter offen
11. „Verity“ sinkt nach Kollision
12. Bilder Schiffahrtessen 2023
13. NVC Weihnachtsfeier 2023
14. Veranstaltungsausblick 2024

1 Genau bei 100 West über den Äquator



Kapitän Ralf Gütlein

Im letzten Jahr fuhr ich mit der **HANSE EXPLORER**, einem kleinen Expeditions-Kreuzfahrtschiff, von Panama nach Tahiti. Eine Reise von 22 Tagen. Bei der Routenplanung, die uns von Nord- auf Südbreiten führte, bemerkte ich, dass die Überquerung des Äquators bei ca 98°W erfolgen sollte. Da ohnehin eine Taufe anstand, weil etliche Besatzungsmitglieder die erforderlichen Weihen zum sicheren Befahren südlicher Breiten durch S.M. König Neptun noch nicht erhalten hatten, kam ich auf einen Gedanken: warum nicht einmal den Äquator an einer ganz besonderen Stelle überfahren? Und zwar bei 100°W. Gedacht - geplant. Der Steuermann rechnete noch einmal genau und dann konnten wir mit den Vorbereitungen beginnen.



Am Vormittag des 26. April um 0800 befinden wir uns noch vier Seemeilen nördlich des einzigen parallelen Großkreises und noch einige Seemeilen ostwärts. Also gehen wir auf Kurs 270 und laufen parallel zum Äquator. Gegen 1000 soll es etwa soweit sein. Die Crew ist zur Feier des Tages in guter Uniform erschienen und alle stehen auf der Brücke und dem Vorschiff. Einige der noch sehr frischen Stewardessen halten eifrig Ausschau, ob sie denn nicht schon etwas vom Äquator sehen können. Ich hatte ihnen bei der Vorbereitung nämlich erzählt, dass es unter Umständen ein wenig eng würde, da wir bei Niedrigwasser queren würden und dann sei manchmal recht wenig Wasser darüber und bei guten

Lichtverhältnissen und ein wenig Glück könnte man den Äquator in der Tiefe sehen, denn es sei ja ein stählerner Ring, der die Erde entgegen den Fliehkräften zusammenhält. Die Befahrenen hielten tatsächlich dicht, denn so war der Spaß für alle größer. Eine sm vor Erreichen des 100. Längengrades gehe ich auf Maschine Langsam Voraus und drehe sanft an. Am Fahrstand den Kompass, die Ruderlage und das GPS im Blick steuere ich in den Längengrad ein. Langsam nähern wir uns der Null. Das Ansagen, dass es nur noch 180m sind, führt auf dem Vorschiff bei den Stewardessen zu langen Hälsen und bei den Befahrenen zu zwanghaft unterdrücktem Gekicher. Zum Glück ist nur geringe Dünung, so dass sie gut auf Kurs läuft. Dann ist es nur noch eine Schiffslänge. Sie liegt gut und ich gehe auf Voraus Halbe, um nun beste Ruderwirkung zu haben. 50m. 20m. Die Werte hinter dem Komma bei der Breite auf dem GPS werden schnell kleiner und der Wert der Länge hält sich gut. 00°00,030N. 00°00,020N. Der 1.0 steht hinter mir mit dem Fotoapparat, um den Moment ja nicht zu verpassen, der 2.0 steht am Typhon, spannend. 00°00,009N. 00°00,004N. 00°00,000N und 100°00,007W! Hurra. Typhon. Jubel. Kapt gibt einen aus.



Es ist zehn Uhr, zwei Minuten und 15 Sekunden. Stewardessen haben nichts gesehen und merken jetzt am Gegröle der Seeleute was gelaufen ist. Noch mehr Gelächter. Alles fein. Und 13m daneben. Was ist das schon in den unendlichen Weiten des Pazifiks? Die Matrosen machen ein Plakat. Wir machen ein Foto. Jeder bekommt eine Urkunde. Auch das ist Seefahrt heute. Man muss es nur machen.



2 Kapitän Hans Suckau

Kapitän Ralf Gütlein



Ein interessantes Seemannsleben Kapitän Hans Suckau verstorben

Am 5. Mai in diesem Jahr besuchte ich unser langjähriges Mitglied Kapt Hans Suckau zu seinem 90. Geburtstag. Ich überbrachte die Glückwünsche des NVC und unser Buch als Geschenk. Wir verbrachten einen sehr netten Nachmittag in seiner Stube bei wunderbarem Erdbeerkuchen und er erzählte mir aus seinem langen Leben. Die Stube war voll mit Familie, die sich viel zu erzählen hatten, aber wir hatten uns abseits gesetzt, so dass wir in Ruhe in seinen und meinen Erinnerungen gedanklich noch einmal die verschiedenen Ecken der Welt besuchten.

Mit allergrößtem Interesse erfuhr ich, dass er mehrere Bücher geschrieben hat, von denen er mir eines signierte und schenkte, als ich nach geraumer Zeit mich verabschiedete.

Am 13. Juli verstarb Kapitän Hans Suckau und ich nahm für den NVC an seiner Beisetzung in Brockeswalde teil. Ich bin sehr froh, ihn noch etwas näher kennengelernt zu haben.

Gute Reise Herr Kap'tän !

Liste der mir bekannten Bücher von Hans Suckau:
NEW YORK - NEW YORK Hafen meiner Träume
Edition Falkenberg, Bremen 2017 ISBN 978-395494-117-9

TETJE BOLLERMANN Als Moses in der Heringsfahrt
Edition Falkenberg ISBN 978-3-95494-084-4
UNTERGANG

DER LINIENFAHRT Auf Trampfahrt über den Nordatlantik und zu den Großen Seen
Edition Falkenberg ISBN 978-3-95494-085-1

AUF TRAMPFART IN DIE LEVANTE Grenzenlos ist die Liebe der Matrosen
Edition Falkenberg ISBN 978-3-95494-086-8

DE ZWARTE JAN Die alten Seelenverkäufer und das Meer
Edition Falkenberg ISBN 978-3-95494-087-5

MISS MANDY Cocker Spaniel und Queen of Australia



3 Neuer Leitfaden für Treibstoff Methanol



Das **Methanol Institute (MI)** hat den ersten umfassenden Leitfaden zu Methanol als Schiffskraftstoff veröffentlicht. „**Marine Methanol Future Proof Shipping Fuel**“ enthält Abschnitte, die sich mit regulatorischen Faktoren, Umweltverträglichkeit, Motoren und Kraftstoffsystemen, Bunkerung, Handhabung und Sicherheitseigenschaften, Kosten und Preisen, Verfügbarkeit und Rohstoffen für konventionelle und erneuerbare Produkte befassen.

Den Angaben des MI zufolge sei der Auftragsbestand für mit Methanol betriebene Schiffe rapide gestiegen, wobei Eigner und Betreiber den Kraftstoff für Schiffe von den größten Containerschiffen bis zu kleinen Lotsenbooten spezifizieren, Dazwischen liegt die wachsende Flotte von Methanoltankern, Bunkertankern, Massengutfrachtern, Schwergutschiffen, Kreuzfahrtschiffen, Fähren und Superyachten,

Methanol ist nach dem IGF-Code der International Maritime Organization (IMO) als Kraftstoff zugelassen und hat mit der Veröffentlichung von Studien, Analysen und Leitlinien, die größtenteils vom Methanol-Institut unterstützt werden, an Dynamik gewonnen.



Maersk: Containerschiff mit Schiffstreibstoff Methanol sticht in See

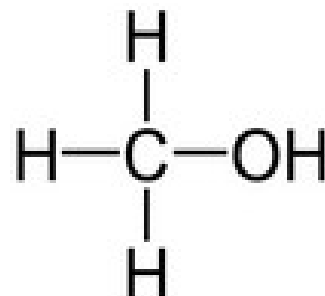
4 Kurznachrichten

Elbdeich ordert Methanol-Duo

Hamburger Reederei bestellt Feeder-Neubauten in China - Unifeeder chartert

Die Hamburger Elbdeich Reederei hat jetzt den Bau von zwei methanolfähigen Feeder-Boxcarriern bei der Wenchong-Werft in China in Auftrag gegeben. Die Einheiten sollen jeweils Kapazität für rund 1250 TEU haben und nach ihrer Fertigstellung, die voraussichtlich 2026 stattfindet, in Form einer langfristigen Zeitcharter an die

Unifeeder-Group verchartert werden. Die 2004 gegründete Elbdeich Reederei ist Teil des Verbunds United Shipping Companies (USC), welcher über eine derzeitige Flotte von 28 Schiffen verfügt. Geleitet wird das Unternehmen von den beiden geschäftsführenden Gesellschaftern Peter Frese und Jens Moje.





„Leuna100“: Methanol für die Schifffahrt

Bundesverkehrsminister Wissing eröffnet Pilotanlage zur kosteneffizienten Kraftstoffproduktion in Sachsen-Anhalt

Grünes Methanol soll der Containerschifffahrt in Zukunft als klimaneutrale Kraftstoffalternative dienen. Mit der Laura „Maersk“ wurde Mitte September wie berichtet der weltweit erste methanolfähige Boxcarrier getauft. Eine Pilotanlage zur kosteneffizienten Produktion von grünem

Methanol insbesondere für die Schifffahrt ist am Montag im Chemiepark Leuna (Sachsen-Anhalt) eingeweiht worden. Das Projekt „Leuna100“ wird vom Bundesverkehrsministerium über die nächsten drei Jahre mit insgesamt 10,4 Millionen Euro gefördert. „Das Projekt bedeutet einen Meilenstein für das postfossile Zeitalter in der Schiff- und Luftfahrt“, sagte Verkehrsminister Volker Wissing bei der Eröffnung vor Ort. In Leuna, wo BASF vor genau 100 Jahren die weltweit erste Methanol-Anlage errichtet habe, werde damit erneut Industriegeschichte geschrieben.



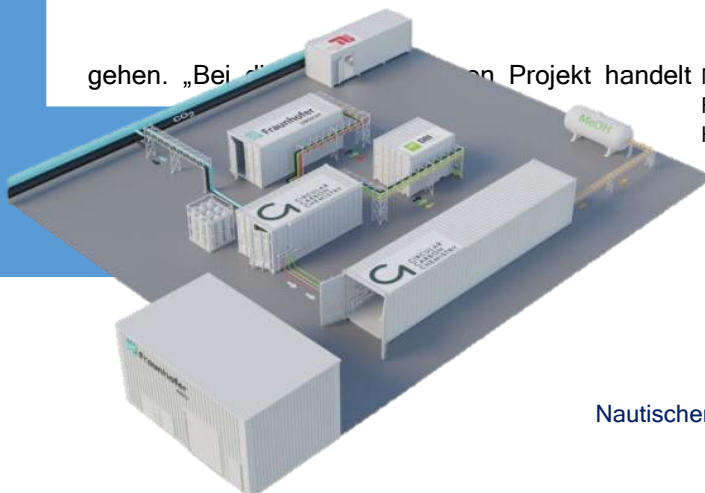
VLCC bekommt erstmals Methanol-Motor

MAN-Energy Solutions hat den Auftrag zur Lieferung an Dalian Shipbuilding Industries bekommen

Die Dalian Shipbuilding Industry Co (DSIC) baut für den Schifffahrtskonzern China Merchants Energy Shipping (CMES) in Shanghai erstmals einen Very Large Crude Carrier (VLCC), der mit einem Methanol-Motor ausgerüstet ist. Die Tochtergesellschaft von China Merchants Heavy Industry (CMHI) hat dafür ein MAN B&W 7G80ME-LGIM (Liquid Gas Injection Methanol) als Hauptmotor bestellt. 2026 soll die Einheit in Fahrt

es sich um den ersten Methanol-betriebenen Motor für dieses spezielle Marinesegment, das von einer führenden VLCC-Reederei in Auftrag gegeben wurde. Angesichts dieser Tatsache und auch der jüngsten Dual-Fuel Aufträge gehört CMES ganz klar zu den Vorreitern bei der Umstellung auf Methanol, von dem wir erwarten, dass es als künftiger Kraftstoff in allen Schiffssegmenten eine wichtige Rolle spielen wird“, erklärt Bjarne Foldager, Head of Two-Stroke Business bei MAN Energy Solutions. Mit mehr als 150 bestellten ME-LGIM-Motoren und mehr als 450.000 absolvierten Betriebsstunden mit Methanol auf See stellt das Unternehmen die Leistungsfähigkeit des Konzepts unter Beweis.

gehen. „Bei dem Projekt handelt es sich um den ersten Methanol-betriebenen Motor für dieses spezielle Marinesegment, das von einer führenden VLCC-Reederei in Auftrag gegeben wurde. Angesichts dieser Tatsache und auch der jüngsten Dual-Fuel Aufträge gehört CMES ganz klar zu den Vorreitern bei der Umstellung auf Methanol, von dem wir erwarten, dass es als künftiger Kraftstoff in allen Schiffssegmenten eine wichtige Rolle spielen wird“, erklärt Bjarne Foldager, Head of Two-Stroke Business bei MAN Energy Solutions. Mit mehr als 150 bestellten ME-LGIM-Motoren und mehr als 450.000 absolvierten Betriebsstunden mit Methanol auf See stellt das Unternehmen die Leistungsfähigkeit des Konzepts unter Beweis.





Wasserstoff als Treibstoff für Fairplay-Schlepper

Ab 2025 will Fairplay erste Schlepper mit Wasserstoff, welcher als sehr umweltfreundlich gilt, fahren lassen.

Eine wesentliche Herausforderung besteht dabei darin, dass im Assistenzschlepper-Betrieb sehr schnell unterschiedliche Leistungsprofile abgerundet werden können. Das muss auf einem zuverlässigen hohen Niveau möglich sein.

Neue CSOVs fahren mit Wasserstoff

Schottel liefert die Antriebstechnik für bis zu sieben Windcat-Einheiten der Damen-Gruppe

Die niederländische Damen-Gruppe wird für Windcat Offshore neue Walk-to-Work Commissioning Service Operation Vessels (CSOV) in ihrer Ha-Long-Werft in Vietnam bauen. Die Antriebstechnik liefert das deutsche Unternehmen Schottel aus Spay am Rhein. Das Design der CSOVs der Windcat-Elevation-Serie ist das Ergebnis einer engen Zusammenarbeit zwischen Damen, Windcat, Compagnie Maritime Belge und weiteren Beteiligten,

Auch in der globalen Schlepp-Schifffahrtsbranche beschäftigen sich die Unternehmen intensiv mit alternativen Antriebskonzepten, zunächst als Ergänzung zu den heute dominierenden Antrieben mit fossilen Treibstoffen, später dann auch als deren Ersatz.

die zu extrem effizienten, leistungsstarken und komfortablen Schiffen geführt hat. Mit Schiffsgrößen von 87 Meter Länge und 20 Meter Breite bietet jedes CSOV Komfort für 120 Techniker, einen großen Lagerraum, ein weiträumiges Deck sowie Erholungsbereiche und ein Bordhospital. Die Schiffe werden mit Wasserstoff angetrieben und verfügen über ein DP-2Steuerungssystem. Das Antriebssystem besteht aus vier Schottel Dynamic Ruder Propellern vom Typ SRP430 D. Jeder Antrieb hat eine Eingangsleistung von 1780kW und einen Propellerdurchmesser von 2500 Millimetern.





Leclanché-Technik für F-Klasse

Neues Jack-up-Vessel von Cadeler erhält flüssigkeitsgekühltes Batteriesystem

Bei Cosco Heavy Industries im chinesischen Quidong werden aktuell mehrere Jack-up-Vessels für den Offshore-Spezialisten Cadeler gebaut. Für eine noch unbenannte Einheit der sogenannten F-Klasse ist mit Leclanché jetzt ein führender Anbieter von Energiespeicherlösungen mit der Lieferung eines 5,2MWh-Batteriesystems beauftragt worden.

Das „Navius MRS-3“ aus Lithium-Ionen-Basis verfügt den Angaben zufolge über eine Flüssigkeitskühlung, die die Lebensdauer der Batterie erhöht, sowie über ein aktives Sicherheitssystem. Das 1909 gegründete Unternehmen produziert seine Lithium-Ionen-Batteriezellen, -packs, -module und -gehäuse eigenen Angaben zufolge nach strengen deutschen und schweizerischen Standards in automatisierten Fertigungsstätten in Willstätt und Yverdon.



Rotor-Segel für Vale-Capesizer

400.000-tdw-Bulker wird mit Anemoi-Quintett nachgerüstet - Umklappbare Mechanik

Das brasilianische Bergbauunternehmen Vale hat jetzt bekannt gegeben, dass insgesamt fünf Rotorsegel von Anemoi Marine Technologies Ltd, kurz Anemoi, einem der weltweit führenden Anbieter von windunterstützter Antriebstechnologie für Handelsschiffe, an Bord eines 400.000-tdw-Bulkcarriers installiert werden. Bei dem Schütt- und Massengutfrachter handelt es sich um den 2012 gebauten Capesize Bulker „Sohar Max“ (IMO 9565065), der zur Flotte der omanischen Reederei Asyad gehört und von Vale eingechartert ist.

Rotorsegel auch „Flettner Rotoren“ genannt, sind vertikale Zylinder, welche die Kraft des Windes nutzen, um für zusätzlichen Vorwärtsschub zu sorgen, die Energieeffizienz des Schiffes zu verbessern und gleichzeitig den CO₂-Ausstoß erheblich zu senken. Eine technische Besonderheit besteht bei der Installation auf der „Sohar Max“ darin, dass sich die Flettner-Segel umklappen lassen. Auf diese Weise werden die Lade- und Löschvorgänge nachhaltig erleichtert, weil Umschlagbrücken oder Krane keinen Hindernissen mehr ausweichen müssen.

Neue emissionsfreie Fehmarnbelt-Fähre

Scandlines: Das „Zero Direct Emission“-Schiff nimmt Gestalt an - Indienststellung im kommenden Jahr

Meilenstein erreicht: Alle 36 Sektionen für die neue „Zero Direct Emission“-Fähre von Scandlines sind auf der Cemre-Werft in der Türkei zusammengeschweißt. Nur noch die Brücke, die in der Mitte des Schiffes platziert wird, muss montiert werden. Das Modul für die Schiffsführung ist aber bereits ebenfalls geschweißt und wartet darauf, aufgesetzt zu werden. Die neue Frachtfähre „PR24“ soll bereits 2024 auf der Strecke Puttgarden-Rødby eingesetzt werden.

Rund 80 Millionen Euro investiert das traditionsreiche Unternehmen in den Neubau der 174,40 Meter langen und 25,40 Meter breiten Einheit. Auf 1200 Lademetern können 66 Frachteinheiten transportiert werden, außerdem finden 140 Passagiere an Bord Platz. Während der Überfahrt mit bis zu zehn Knoten im reinen E-Modus fallen keinerlei Emissionen an.

Starker Gewinneinbruch bei CMA CGM

Seefracht-Segment macht in ersten drei Quartalen rund 82 Prozent weniger Umsatz - Logistik-Sparte profitabler

Der französische Reederei- und Logistikkonzern CMA CGM hat für das zurückliegende dritte Quartal 2023 deutliche Rückgänge bei Umsatz und Ergebnis verzeichnet. So erzielte das Unternehmen zwischen Januar und September jetzt nur noch einen Umsatz von 11,4 Milliarden US-Dollar (USD). Im Vergleichszeitraum 2022 lag dieser noch bei rund 19,9 Milliarden USD. Darüber hinaus reduzierte sich das Ergebnis vor Steuern und Abschreibungen (Ebitda) von rund 9,15 Milliarden USD auf noch

knapp zwei Milliarden USD (minus 78,2 Prozent). Der Gewinn schrumpfte derweil von rund sieben Milliarden auf 388 Millionen USD. Vor allem im Reedereigeschäft verzeichnete CMA CGM einen deutlichen Rückgang der Erlöse. Anders als das Schifffahrtssegment war CMA-CGM-Logistiksparte in den ersten drei Quartalen 2023 profitabler.



Reederei Maersk streicht weitere 3500 Stellen

Anzahl der Beschäftigten soll auf unter 100.000 sinken - Geschäftsbereich „Ocean“ schreibt rote Zahlen

Der dänische Reederei- und Logistikkonzern Maersk will Tausende Stellen streichen. Nach dem die weltweite Belegschaft im Jahresverlauf von 110.000 auf 103.500 Mitarbeiter gekürzt worden war, sollen in den kommenden Monaten zusätzlich 2500 Stellen und bis Ende 2024 weitere 1000 gestrichen werden. Mit 12,1 Milliarden US-Dollar (USD) hat das Unternehmen demnach im dritten Quartal 2023 deutlich weniger Umsatz erzielt als im

Vorjahreszeitraum (22,8 Milliarden USD). In der Ocean-Sparte wurden unter dem Strich sogar rote Zahlen geschrieben. Vom geplanten Personalabbau verspricht sich die Reederei Einsparungen in Höhe von 600 Millionen USD. Demgegenüber stünden 350 Millionen USD an Restrukturierungskosten.



Export-Flaute hält an

Deutsche Ausfuhren bleiben diesen September unter denen des Vorjahresmonats - Weltwirtschaft schwach

Deutschlands Exporteure haben die Schwäche der Weltwirtschaft auch im September zu spüren bekommen. Exportiert wurden laut dem Statistischen Bundesamt in Wiesbaden Waren im Wert von 126,5 Milliarden Euro.

Das waren 7,5 Prozent weniger als im September 2022. Zum August gab es ein Minus von 2,4 Prozent. Noch deutlicher als die Ausfuhren verringerten sich innerhalb eines Jahres im September die Importe mit einem Rückgang um 16,6 Prozent auf 110,0 Milliarden Euro. Gegenüber dem Vormonat sanken sie um 1,7 Prozent. Im vergangenen Jahr hatte der deutsche Außenhandel auch wegen teils deutlicher Preiserhöhungen ein Rekord-Ergebnis erzielt.



„Grazie mille“ für perfekte „Eisbein“-Logistik

Italien als Partnerland beim 73. Eisbeinessen - Italienische Gäste begeistert - Auch vegane Kost war gefragt

Man mag es oder man lässt es sein und entscheidet sich dann doch für eine alternative Kost. Die Rede ist vom „Eisbein“ das in Deutschland nicht nur zur soliden Hausmannskost zählt, sondern dem sogar besondere Festmahle gewidmet sind, so wie das Eisbeinessen der Hamburger und Bremer Schiffsmakler (VHBS). Rund 2800 Teilnehmer aus dem In- und Ausland zeigten einmal mehr: Ja, Schifffahrt ist schon stark digital geprägt, doch die Geschäfte und auch Geschäftsanbahnungen erden

weiterhin analog verzogen, von Mensch zu Mensch, im direkten Gespräch, mit Handschlag und auch einem leckeren Getränk. In diesem Jahr stand Italien als Partnerland im Mittelpunkt, zum zweiten Mal seit 2008, als die maritime Wirtschaft aus der Stiefelrepublik erstmals den Status führen durfte. Beeindruckt waren vor allem die Teilnehmer, die sich erstmals zu dieser Veranstaltung angemeldet hatten von der geräuschlos und punktgenauen „Eisbein-Logistik“. Darüber wachte Stephan Dany, stellvertretender Unternehmensbereichsleiter bei der Käfer Service Hamburg GmbH. Knapp 180 Servicekräfte waren für den Abend aufgeboten, um die bereits im Vorfeld sehr genau ermittelten Tischgerichte dann auch wie bestellt, gastgenau anzureichen.

„German Ports“ zeigen Flagge in Singapur



Gemeinschaftsstand von Bremenports, Port of Hamburg und Seaports of Niedersachsen bei Messe-Premiere

Unter der Dachmarke German Ports präsentieren sich die bremischen Häfen, der Hamburger Hafen und die niedersächsischen Häfen derzeit auf der „transport logistic Southeast Asia“ in Singapur. Südostasien ist nicht nur ein weiterhin wachsender Markt, sondern gleichzeitig ist spürbar, dass sich die etablierten Handelsrouten angesichts der globalen Krisen künftig eher noch zunehmend in diese Richtung verlagern. Es ist daher ungemein wichtig, dass wir vor Ort als deutsche Häfen gemeinsam Flagge zeigen und unsere Hafenkooperation mit Leben füllen“, sagt Bremenports-Geschäftsführer Robert Howe über das gemeinsame Engagement der norddeutschen Häfen.

Windkraft-Sparte erst 2026 profitabel

Siemens Energy verbucht Rekordverlust - Bund stützt Konzern mit Bürgschaft in Höhe von 7,5 Milliarden Euro

Siemens Energy hat im vergangenen Geschäftsjahr einen Rekordverlust in Höhe von 4,6 Milliarden Euro verzeichnet. Ursache sind die Probleme im Windkraftgeschäft. Um Siemens Gamesa wieder profitabel zu machen werde derzeit der Umfang der Geschäfte überprüft. Private Banken gewähren Siemens Energy nach Garantielinien von insgesamt zwölf Milliarden Euro. Diese werden teilweise durch

die Bürgschaft des Bundes von 7,5 Milliarden Euro abgesichert. Insgesamt geht es um Garantien von 15 Milliarden Euro, mit denen Aufträge abgesichert werden sollen.





Van Oord bei Windkraft auf See gefragt

Niederländische Wasserbaureederei wirkt bei Offshore-Großprojekten in Polen und Taiwan mit

Van Oord hat den Zuschlag für die Offshore-Windprojekte „Baltic Power“ in der Ostsee und „Greater Changhua 2b und 4“ in Taiwan erhalten. Die Aufträge haben dem niederländischen Wasserbauunternehmen zufolge ein Gesamtvolumen von mehr als 500 Millionen Euro. „Van Oord setzt sich für die groß angelegte Einführung von Offshore-Windkraftanlagen ein. Wir sind daher stolz, dass zwei Kunden Van Oord das Vertrauen schenken, ihre Entwicklungsprojekte in

der Offshore-Windindustrie zu unterstützen“, kommentiert Arnoud Kuis, der Geschäftsführer Offshore Energy des niederländischen Wasserbauunternehmens.



BTE fungiert als Basishafen für „He Dreiht“

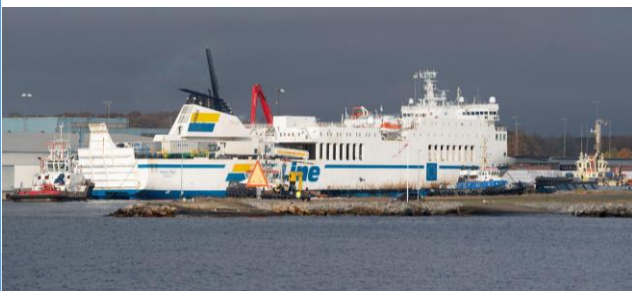
Buss Terminal Eemshaven übernimmt gesamte Hafenlogistik für 960-Megawatt-Windpark von EnBW

Die Buss Energy Group hat den Zuschlag für ein weiteres Großprojekt im Bereich Offshore-Windkraft erhalten. Wie das Dienstleistungsunternehmen jetzt mitteilt, wird der Buss Terminal Eemshaven (BTE) als Basishafen für „He Dreiht“ fungieren. Der 960-Megawatt-Windpark, der rund 90 Kilometer

nordwestlich der Insel Borkum und 110 Kilometer westlich von Helgoland entsteht, soll bis Ende 2025 ans Netz gehen. „Für die Buss Energy Group unterstreicht der Zuschlag für ein weiteres Offshore-Marshalling-Projekt die führende Stellung des Buss-Terminals Eemshaven auf dem Nordseemarkt und unterstützt unseren Ansatz, die Branche nicht nur als Anbieter von Terminalflächen, sondern als Fill-Service-Anbieter zu bedienen“, kommentiert Moritz von Schwerdtner, COO Offshore Wind der Buss Energy Group.

„Marco Polo“ in Danzig

Fähre wurde von Schweden nach Polen verschleppt - Ölbeseitigung nach der Havarie dauert an



Die vor der schwedischen Ostseeküste auf Grund gelaufene Fähre „Marco Polo“ ist Richtung des Hafens von Danzig (Polen) verschleppt worden. Mit 75 Passagieren an Bord war die „Marco Polo“ auf dem Weg zwischen Trelleborg und Karlshamn, als sie den Grund berührte, ihre Fahrt fortsetzte und fünf Kilometer später erneut auf Grund lief. Die Passagiere konnten das Schiff verlassen. Öl lief aus, etwa zehn Tonnen müssen noch geborgen werden. Zwei Crew-Mitglieder wurden wegen Fahrlässigkeit im Schiffsverkehr zu Geldstrafen verurteilt.



„Uthörn“ geht nach Schweden

Neuer Eigner erhält bei der Versteigerung den Zuschlag für 241.300 Euro

Nach vier Jahrzehnten im Dienst der Wissenschaft wurde auf der Onlineplattform der Verwertungsgesellschaft des Bundes (www.veberg.de) die 1982 erbaute „Uthörn“ des Alfred-Wegener-Instituts, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven,

meistbietend versteigert. Das höchste Gebot lag bei 241.300,31 Euro. Nun wurde das auf der Schiffswerft Gebr. Schlömer in Oldersum erbaute und aktuell nicht mehr fahrtüchtige Schiff mit einer Länge von 30,40 Metern vom neuen Eigner in Bremerhaven abgeholt. Inzwischen führt das Schiff den Heimathafen Belize des gleichnamigen zentralamerikanischen Staates und nicht mehr Helgoland. Was der neue Eigentümer mit dem Schiff für Pläne hat, ist nicht bekannt.



Neuer Standort für „Roter Sand“?

Historischer Leuchtturm könnte bald als Touristenattraktion in Bremerhaven stehen

Der Leuchtturm „Roter Sand“ soll nach dem Willen von Bremerhavens Oberbürgermeister Melf Grantz (SPD) in die Seestadt umziehen. Bei der Deutschen Stiftung Denkmalschutz habe er die Külkenhalbinsel im neu entstehenden „Werftquartier“ als Standort vorgeschlagen, teilte Grantz jetzt mit. Der Leuchtturm sei eine touristische Attraktion. Das rot-weiße Seefeuer gilt als erstes Offshore Bauwerk der Welt und steht seit 1982 unter Denkmalschutz.

Taiwan-Großauftrag für Deme

Orsted beauftragt Spezialreederei mit Meeresboden-Arbeiten für Offshore-Windpark

Der dänische Windenergiekonzern Orsted hat jetzt CDWE, ein Gemeinschaftsunternehmen der belgischen Spezialreederei Deme mit dem taiwanesischen Schiffsbauer CSBC, mit der Nivellierung des Meeresbodens und dem Kolkenschutz für den 920-Megawatt-Offshore-Windpark „Greater Changhua“ beauftragt. Die Arbeiten, bei denen die Spezialschiffe der Deme-Flotte zum Einsatz kommen, sollen laut CDWE-Angaben voraussichtlich im ersten Quartal des Jahres 2025 beginnen. Die Windparks „Greater Changhua“ (2b und 4) werden rund 35 bis 60 Kilometer vor der Küste des Bezirks Changhua vor Taiwan entstehen.

Bei einer Wassertiefe zwischen 23,8 und 44,1 Metern entsteht der Windpark mit einer Fläche von 185 Quadratkilometern derzeit. Die Fertigstellung soll laut Betreibern voraussichtlich gegen Ende 2025 erfolgen. Diesen August hat bereits das 216,5 Meter lange Offshore-Installationsschiff „Green Jade“ (IMO 9915038), mit der Errichtung von Jacket-Fundamenten für den 298-Megawatt-Offshore-Windpark „Zhong Neng“ begonnen. Derweil teilt Deme mit, dass weitere Aufträge für den Bau des taiwanesischen En-Gigawatt Windparks „Changfang“ und „Xidao“ sowie „Zhong Neng“ eingetragen sind.





Cruise, Yachten und Konverter-Stationen

Meyer Werft-Gruppe schlägt neues Kapitel in Firmengeschichte auf - Offshore-Windkraft als neues Marktsegment

Ein weiterer Meilenstein der 228-jährigen Geschichte der mittelständischen Meyer Werft-Gruppe in Papenburg: Das bislang stark auf den Bau von Kreuzfahrtschiffen ausgerichtete Unternehmen wird jetzt auch den Einstieg in den Zukunftsmarkt Offshore-Windkraft-Anlagen vollziehen können. Wie der inhabergeführte Werftbetrieb und der Netzbetreiber Amprion am 22. November mitteilten, hat das Unternehmen jetzt erstmals einen Auftrag für Stahlbauarbeiten von Konverterplattformen

Fassmer baut „Walther Herwig“

Bund investiert 240 Millionen Euro in neues Fischerei- und Meeresforschungsschiff

Auf der Fassmer Werft im niedersächsischen Berne ist jetzt der Vertrag für den Bau des neuen Fischerei- und Meeresforschungsschiffs „Walther Herwig“ unterzeichnet worden. Rund 240 Millionen Euro investiert das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft in den Neubau, der die 1993 in Dienst gestellte „Walther Herwig III“ (IMO 9048392) ersetzen soll. Mit rund 85 Meter Länge wird es das größte Schiff in der Flotte der Bundesanstalt für

Kein normaler UNIFIL-Einsatz

Fregatte „Baden-Württemberg“ auf Mittelmeerkurs - Nahost ist krisengeprägt

Geplant ist der erste große Auslandseinsatz der Fregatte „Baden-Württemberg“ (F 222) schon seit vielen Monaten. Doch mit dem am 20. Oktober aus Wilhelmshaven erfolgten Auslaufen des derzeit kampfstärksten Kriegsschiffs der Deutschen Marine ins Mittelmeer kommt diesem Einsatz eine besondere Bedeutung zu. Denn: Der Termin fällt direkt in einen bewaffneten Konflikt zwischen Israel und der vom Gazastreifen aus operierenden Terrororganisation Hamas, die das Land am 7. Oktober überfallen hatte. Seitdem verschärft sich der Konflikt täglich. Schon ist von einem Flächenbrand in der Nahost-Region die Rede. Die 2019 in Dienst gestellte „Baden-Württemberg“, zu gleich Typschiff der vier Einheiten umfassenden Klasse 125, wird in den kommenden Monaten Seeraumüberwachungen

erhalten. Danach soll Meyer bis Frühjahr 2027 für die vier Netzanbindungssysteme „DolWin4“ und „BorWin4“ sowie „BalWin1“ und „BalWin2“ auf der Nordsee rund 43.500 Tonnen Stahlbauteile herstellen. Der Umfang entspricht laut der Werft dem Stahlvolumen eines großen Kreuzfahrtschiffes, die die Werft sonst baut. Gebaut werden sollen die Stahlkonstruktionen ab sofort am Standort in Papenburg. Künftig will die Werft komplette Konverterplattformen auch in der zur Meyer-Gruppe gehörenden Neptun Werft in Rostock-Warnemünde bauen. Weltweit erstmals setzt die Papenburger Werft dabei nach eigener Darstellung das sogenannte Laser-Hybrid-Schweißverfahren beim Bau solcher Gleichspannungsplattformen ein.

Landwirtschaft und Ernährung (BLE) sein und dem Thünen-Institut für Untersuchungen auf See zur Verfügung stehen. Haupteinsatzgebiete werden die Nord- und Ostsee sowie der Nordatlantik von den Subtropen bis Grönland sein. Die Ablieferung der „Walther Herwig“ ist für 2027 geplant. Das Schiff wird mit einem dieselektrischen Antrieb ausgestattet, der auf die Nutzung von Methanol als Kraftstoff umgerüstet werden kann. Ursprünglich war der Auftrag zum Bau der neuen „Walther Herwig“ an Damen Shipyards vergeben worden. Er wurde jedoch storniert, weil sich Schiffbauunternehmen und Auftraggeber in der Detailplanung nicht einigen konnten.

vor der Küste des Libanon im Rahmen der UN-Operation UNIFIL betreiben. Im Mittelunkt dieser Mission steht die Unterbindung des Waffenschmuggels sowie die Ausbildung von Angehörigen der Marine des Libanon. Die stark armierte Fregatte soll die derzeit in dem Seegebiet stationierte Korvette „Oldenburg“ (F 263) des 1. Korvettengeschwaders aus Rostock („Hohe Düne“) ablösen. Für Aufsehen in der maritimen Welt sorgte ein Vorfall im nördlichen Roten Meer am 19. Oktober, in dessen Verlauf der Zerstörer „USS Carney“ (DDG 64) der US-Marine gleich drei Marschflugkörper und mehrere Drohnen abgeschossen hatte. Sie sollen von Huthi- Rebellen im Jemen gestartet worden sein. „Wir können nicht mit Sicherheit sagen, worauf diese Raketen und Drohungen abzielten, aber sie wurden von Jemen aus in Richtung Norden über das Rote Meer geschossen, möglicherweise auf Ziele in Israel“, so der Sprecher des US-Verteidigungsministeriums, Patrick Ryder.



Neuer Job für die „Alfried Krupp“

Als „ROU 53 Isla Farallón“ fährt der ehemalige DGZRS-Rettungskreuzer jetzt in Uruguay

Die Armada Nacional Uruguay setzt nach der „Hermann Helms“ und der „Hannes Glogner“ nun auch die „Alfried Krupp“ vor der Küste des südamerikanischen Landes ein. Mariana Correa, Lehrerin der Navigationsschule in Montevideo, hat

den ehemaligen Seenotrettungskreuzer für die Armada Nacional Uruguay nun auf den Namen „ROU 53 Isla Farallón“ getauft. DGZRS-Vorsitzer Ingo Kramer und DGZRS-Geschäftsführer Michael Ippich wurden vor Ort zur Taufzeremonie durch Admiral Jorge Wilson, Chief Commander der uruguayischen Marine, und Rear Admiral Mario Vizcay, Fleet Commander der uruguayischen Marine, sowie Jorge Diena von der uruguayischen Seenotrettungsgesellschaft ADES begrüßt.

Erster Taucher-Einsatz an der „Verity“

Spezialisten haben bei Helgoland unter Wasser die Masten des havarierten Frachters gekappt

Der Einsatz von Tauchern an der „Verity“ hatte am Sonnabend, den 11. November begonnen. Die Taucher haben den gesunkenen Frachter untersucht und mithilfe eines Krans den Hauptmast vom Wrack abgetrennt und am Meeresgrund abgelegt. Im Anschluss kappten sie auch den vorderen Mast.

Bei der Wassertiefe von rund 30 Metern am Unglücksort sei das für die sichere Schifffahrt nötig, hieß es. Die Wassersäule über den Masten betrug davor nur etwa 15 Meter - zu wenig Platz für tiefgehende Schiffe. Nun betrage die Wassersäule 20,7 Meter unter Seekartennull. Das eingerichtete Sperrgebiet von einer halben Seemeile bleibe bestehen. Die Arbeiten am Wrack gelten als schwierig, sie hängen außer vom Wetter auch von den Gezeiten ab. Mittelfristig sollen sowohl das Schiff als auch seine Ladung geborgen werden.

Keine Opfer der „Verity“-Havarie entdeckt

Taucher haben Einsatz an dem Frachter beendet

Das Wrack des bei Helgoland nach einer Havarie gesunkenen Frachters „Verity“ stellt keine akute Gefahr für die Schifffahrt mehr dar. Die Wassersäule

über dem Wrack beträgt jetzt 20,70 Meter und gilt als ausreichend. Taucher konnten beide Masten des Frachters abtrennen und sicher an Deck ablegen. Bei den Tauchgängen wurden keine Leichen der vier vermissten Seeleute gefunden. Derzeit bereite der Reeder die Ausschreibung für die Bergung der Einheit vor.

Keine „German Coastguard“

Gleich zwei schwere Havarien in der Nordsee in drei Monaten. Bräuchte Deutschland neben dem Havariekommando auch noch eine Deutsche Küstenwache „German Coastguard“?

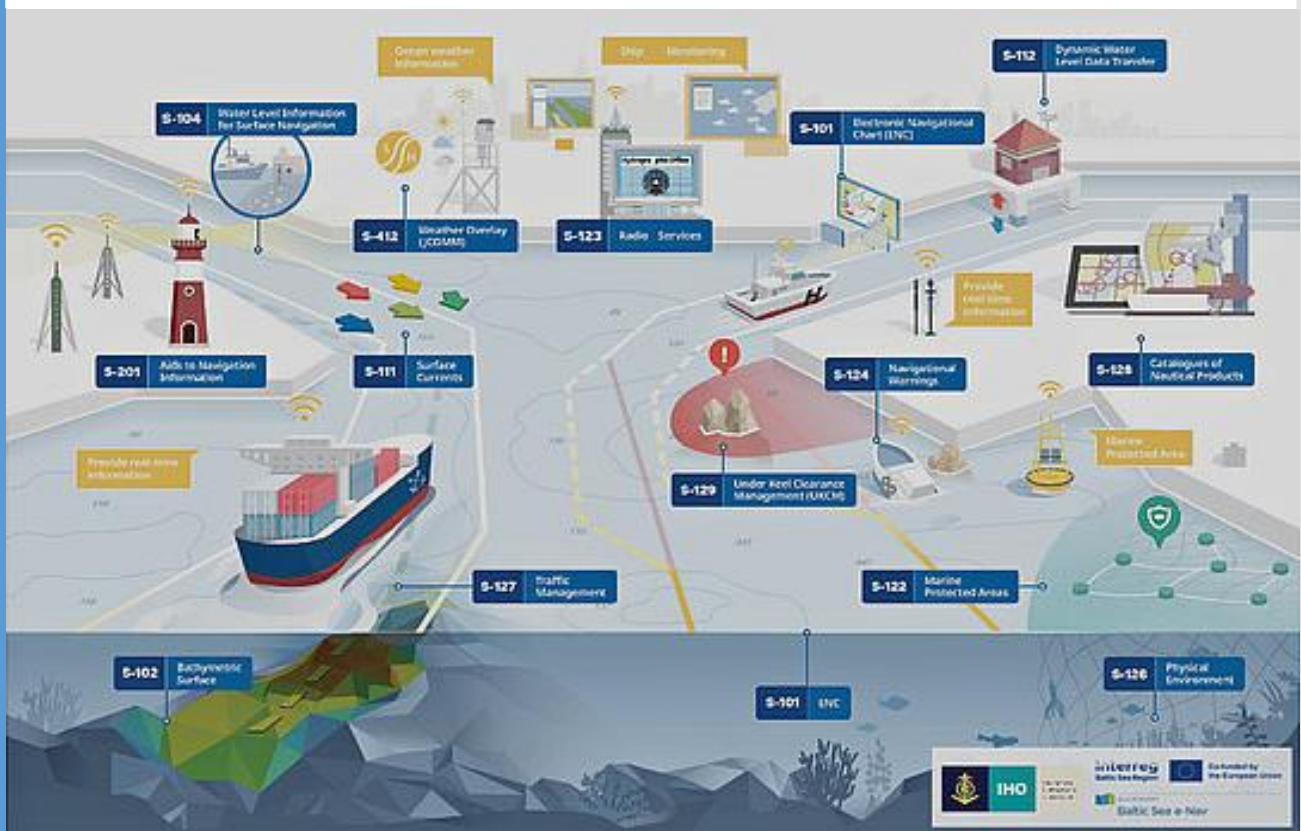
Keine „German Coastguard“. Der Großteil der Teilnehmer der Täglicher Hafenbericht (THB) Umfrage sieht keine Notwendigkeit, dass Deutschland Kräfte in einer „German Coastguard“ bündeln müsste, um für mehr Sicherheit auf See zu sorgen. Nur 31 Prozent halten dies für sinnvoll, 69 Prozent sehen keinen Nutzen.



Projekt „Baltic Sea e-Nav“ soll grundlegende Daten für künftige Navigationssysteme in der Schifffahrt liefern

Vom Jahr 2026 an sollen Seekarten nicht nur vollständig digitalisiert, sondern auch dynamisch sein. Im „Baltic Sea e-Nav“-Projekt entwickelt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) zusammen mit 14 Partnern aus neun Ländern die nächste Generation elektronischer Seekarten und weitere nautische Produkte am Beispiel der Ostsee. Das Vorhaben wird mit 4,9 Millionen Euro über das europäische Interreg-Ostseeprogramm finanziert.

Die Grundlage für digitale Produkte und Dienstleistungen bildet ein neues Datenmodell der IHO: das S-100 Universal Hydrographic Data Model. „Dies ist notwendig, um elektronische Seekarten herzustellen und entsprechende Datenprodukte zur Verfügung zu stellen. Dazu gehören beispielsweise Informationen über den Meeresboden sowie die Wasserstände und Strömungsverhältnisse an der Oberfläche“, teilt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie mit. Bis Herbst 2026 soll das Projekt „Baltic Sea e-Nav“ grundlegende Daten für künftige Navigationssysteme in der Schifffahrt liefern.



Zweifel an Windkraft-Zielen

In der Windindustrie kommen zunehmend Zweifel auf, ob die ehrgeizigen Ausbauziele realisierbar sind. Das geht aus dem zwölften Trendindex hervor, der von der Messe WindEnergy Hamburg in Zusammenarbeit mit dem Marktforschungsinstitut Windresearch erhoben wird.

„Zwar wird die Windindustrie weiterhin größtenteils optimistisch betrachtet“, heißt es in dem Papier. Doch erstmals wurden Marktteilnehmer auch nach den Folgen fehlender Ressourcen gefragt.

„Die Ergebnisse sind klar: Die allgemeinen Sorgen, ob die Ausbauziele erreicht werden können“, spiegelt auch der Trendindex wider. „Ein Großteil der Befragten sieht eine starke bis sehr starke Behinderung der Ausbauziele durch den weltweiten Ressourcenmangel.“ Das Barometer sieht unter dem Strich eine geringe Realisierungswahrscheinlichkeit der Ausbauziele. Das Barometer sieht unter dem Strich eine geringe Realisierungswahrscheinlichkeit der Ausbauziele.

5 Norddeutsche Küstenregion mit Schlüsselrolle für die Wasserstoffwirtschaft



Produktion, Speicherung und Import von grünem Wasserstoff konzentriert sich im Norden

Über 200 Teilnehmer*innen versammelten sich am 15. November in den Cuxhavener „HAPAG-Hallen“ zur ersten „Norddeutschen Wasserstoffkonferenz“, um sich über die Bedeutung der Küstenländer für den Hochlauf der deutschen Wasserstoffwirtschaft auszutauschen. Im Dialog mit Vertreter*innen der fünf norddeutschen Landesregierungen tauschen sich Vertreter*innen der Energie- und Hafenwirtschaft über die strategisch wichtige Position des Nordens für die Erzeugung grünen Wasserstoffs aus. Darüber hinaus standen die regionale Infrastruktur und Speichermöglichkeiten sowie die Rolle der Seehäfen beim Import grüner Energieträger und Treibstoffe, inklusive ihrer Distribution im Fokus. Die Veranstalter waren die Agentur für Wirtschaftsförderung Cuxhaven, die BIS Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung mbH, das Cluster Erneuerbareenergien Hamburg (EEHH),

Erneuerbare Energien Schleswig-Holstein der WAB e.V., das Wasserstoffenergiecluster Mecklenburg-Vorpommern, das WindEnergy Network sowie das Niedersächsische Wasserstoff-Netzwerk. „Der Schlüssel für einen erfolgreichen Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft liegt an der Küste“, so die Veranstalter, „Hier ist der Grünstrom aus Windparks an Land und auf See heute schon verfügbar, und zwar so viel, dass ein Teil davon nicht in das Stromnetz aufgenommen werden kann.“ Im politischen Panel „Kooperation statt Konkurrenz“ diskutierten hochkarätige Vertreter*innen der Landespolitik über die Beschleunigung des Hochlaufs der Wasserstoffwirtschaft im Norden durch eine intensivere Zusammenarbeit. Die thematischen Panels „Häfen und Import“, „Offshore-Wind und Wasserstoff“ sowie „Grüner Strom aus der Region für grünen Wasserstoff“ betonen die besondere Rolle Norddeutschlands bei der Energiewende.



6 Contargo gewinnt Deutschen Nachhaltigkeitspreis



Logistik-Konzern im Segment „Transport und Logistikwirtschaft“ geehrt - Dekarbonisierungsstrategie überzeugte Jury

Der Duisburger Logistik-Dienstleister Contargo ist Branchensieger für die „Transport- und Logistikwirtschaft“ im Bereich Mobilität und Logistik beim Deutschen Nachhaltigkeitspreis Unternehmen. Contargo hat die Jury mit ihrer vorbildlichen Dekarbonisierungsstrategie und dem daraus resultierenden Einfluss auf die gesamte Branche überzeugt.

Das Unternehmen konnte sich im Finale durchsetzen, weil das Unternehmen besonders wirksame, beispielhafte Beiträge zur Transformation geleistet, damit Vorbildcharakter erworben und richtige Signale in seine Branche und darüber hinaus gesendet hat. Unter anderem setzt Contargo Road Logistics in einem Pilotversuch für den Transport von importiertem Rohkaffee vom Hamburger Hafen zum Lager des Kaffeerösters Tchibo seit Kurzem zwei vollelektrische Lkw des Typs Volvo FH Electric ein.

©dnp2023 Ralf Ruehmeier



Kristiane Schmidt und Kristin Kahl, beide Sustainable Solutions Contargo bei der Preisverleihung des Deutschen Nachhaltigkeitspreises



7 Deutsche Häfen unter Druck



Rund vier Prozent weniger Ladung im 1. Halbjahr - Berlin muss Geldhahn aufdrehen

Die im Spätherbst 2022 formulierten Hoffnungen der deutschen Seehäfen auf eine leichte Zunahme des Seegüterumschlags haben sich so doch nicht erfüllt. Die Umschlagsentwicklung in den ersten 6 Monaten des laufenden Geschäftsjahres weist für die Hafenstandorte an Nord- und Ostsee unterm Strich ein Minus von 4,1 Prozent gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum aus. Als absolute Zahl stehen dafür 136,2 Millionen Tonnen. Während der Containerumschlag mit einem Minus von 13 Prozent bis Ende Juni deutlich Federn lassen musste und somit auf 6,3 Millionen TEU kam, verspürte das Flüssigladungs-Segment kräftigen Rückenwind. Mit 22,2 Millionen Tonnen liegt der Zuwachs im ersten Halbjahr bei rund 28 Prozent. Wichtiger Impulsgeber für diese Entwicklung ist der Umschlag von LNG. Unter einem günstigen Stern steht auch der Passagierverkehr, sei es im klassischen Fährgeschäft oder auch in der Kreuzschiffahrt. Für die in diesem Segment präsenten deutschen Häfen wurden bis Jahresmitte rund 11,6 Millionen Passagiere erfasst, was einem Zuwachs von 2,3 Prozent gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum entspricht. Angela Titzrath, die Präsidentin des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) wies daraufhin, dass die deutschen Häfen als Ganzes in den kommenden Jahren auch und gerade mit dem Blick

auf die seitens Berlin postulierte „maritime Energiewende“ vor erheblichen Aufgaben und damit auch Herausforderungen stehen. Die seit Jahr und Tag als Hafenzuwendung für alle Standorte durch Berlin gezahlten 38 Millionen Euro jährlich seien jedenfalls unzureichend. In der während der 13. Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) auf den Weg gebrachten „Bremer Erklärung“ ist „mindestens von einer Verzehnfachung“ die Rede, also rund 380 Millionen Euro jährlich. Doch selbst dieser Betrag werde nicht ausreichen. So werden beispielsweise für die ehrgeizigen deutschen Offshore-Windkraft-Ausbau-Ziele bis 2030 in Höhe von 30 Gigawatt (GW) entsprechende Kaianlagen und Vorstaufächen benötigt, die es derzeit nicht gibt.



8 Deutsche Seeleute erhalten mehr Heuer

Rückwirkend zum 1. Oktober eine Erhöhung der Heuer vereinbart

Es gibt für die beschäftigten Seeleute 6,5 Prozent mehr Geld, zum 1. Oktober 2024 folgt eine Erhöhung um noch einmal vier Prozent. Ver.di hatte ursprünglich eine Steigerung der Einkommen der Seeleute um zwölf Prozent bei einer Laufzeit von zwölf Monaten gefordert, um zumindest die Reallohnverluste der vergangenen Jahre auszugleichen.



9 Die Allianz der großen Offshore Wind Häfen



Beschluss der Port Alliance zur politischen Unterstützung über die Anpassung und Verfügbarkeit ausreichender Infrastruktur und Suprastruktur für die Umsetzung der Energiewende in (Nord-) Europa

Die Allianz der wichtigsten Offshore Wind Häfen in Europa besteht aus den führenden Seehäfen im Dienste der Offshore Windenergie. Der grüne Wandel und das Wachstum des Marktes werden bereits im größtmöglichen Umfang von der Port Allianz unterstützt. Diese arbeitet über nationale Grenzen und Branchen hinweg zusammen, um sicherzustellen, dass ein geeigneter Hafen, Kapazität und Infrastruktur vorhanden sind. Angesichts der begrenzten Verfügbarkeit von Hafenflächen und der Notwendigkeit kurzfristig auf die Bedürfnisse des Marktes reagieren zu können, wurden in einem Workshop am 26. und 27. Oktober in Cuxhaven folgende Forderungen ausgearbeitet:

Politischer Wille sollte sich in klaren politischen Zielen und Strategien zeigen, die die langfristige Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit der Häfen fördern.

Politische Unterstützung in Form von Verringerung des Verwaltungsaufwands.

Fokus auf Nachhaltigkeit durch die Integration umweltfreundlicher Praktiken, erneuerbarer Energien und emissionsmindernder Maßnahmen.

Energieunabhängigkeit kann nur durch die europäische Offshore-Industrie und die Offshore-Häfen gelingen. Daraus resultiert die Forderung nach Planungssicherheit und klaren Meilensteinen für die kommenden Jahrzehnte.

Stabilisierung und Sicherung der Wirtschaft und Wertschöpfungsketten, um eine kontinuierliche Versorgung und eine reibungslose Umsetzung zu gewährleisten. Dies geht einher mit einer Steigerung der Attraktivität der Hafenstandorte, um neue Arbeitskräfte und Fachkräfte anzuziehen.





10 Zukunft der ausgebrannten „Fremantle Highway“ weiter offen

Der ausgebrannte Autofrachter liegt nun sicher im Hafen von Rotterdam, Eine Umweltkatastrophe konnte abgewendet werden.

Der Autofrachter „Fremantle Highway“ ist wohl von einer großen Explosion erschüttert worden. Unklar ist, ob diese Ursache oder Folge des Brandes war. Auf dem verunglückten Autofrachter „Fremantle Highway“ hat es Ende Juli wohl eine große Explosion gegeben. Das berichtet die [Ostfriesen Zeitung](#) unter Berufung auf niederländische Quellen und Regierungskreise.

Demnach habe es eine gewaltige Explosion gegeben, die groß genug gewesen sein soll, um das knapp 200 Meter lange Schiff auf der Steuerbordseite zu verformen.

Etwa 500 E-Autos sind noch intakt: Der Bericht der Bergungsfirma Boskalis liefert aktuell Stoff für Diskussionen.

War es tatsächlich die Batterie eines Elektroautos, die das Feuer auf der „Fremantle Highway“ auslöste? Die niederländische Küstenwache hatte noch während der Löscharbeiten den Verdacht geäußert, eine Autobatterie könnte den Brand verursacht haben. Die Tatsache, dass rund 500 E-Autos nahezu unbeschädigt sind, lässt Zweifel an dieser Theorie laut werden - vor allem in den sozialen Netzwerken. Es bleibt die Untersuchung abzuwarten. Aktuell liegt der Frachter an einem Dock des Schiffsbauers Damen in Rotterdam. Zurzeit werde noch untersucht, ob eine Reparatur möglich sei, sagte ein Sprecher des Unternehmens der Deutsche Presse-Agentur.





11 „Verity“ sinkt nach Kollision

Unfall am 24. Oktober - Tote und Vermisste - Hoffnung auf Überlebende

Am frühen Morgen des 24. Oktober ist es in der Nordsee zu einem schweren Schiffsunglück gekommen, das sowohl zum Untergang des knapp 20 Jahre alten „Küstenmotorschiffs „Verity“ (IMO 9229178) als auch zu mehreren Opfern an Bord des rund 90 Meter langen Schiffs geführt hatte. Der mit Steelcoils beladene Frachter liegt nun auf rund 30 Meter Wassertiefe. An dem Unfall waren neben der im Register der Isle of Man erfassten „Verity“ auch der rund 190 Meter lange, 2009 in China gebaute Massengut-Carrier „Polesie“ (IMO9488097) beteiligt. Von der siebenköpfigen Besatzung der „Verity“ sei ein Seemann gestorben, zwei konnten gerettet werden. Beim MRCC in Bremen traf bereits um 5 Uhr 01 eine Notmeldung ein. Während die „Polesie“ aus Hamburg kam und den nordwestspanischen Hafen La Coruna zum Ziel hatte, hatte die kleinere „Verity“ ihre Stahlladung in Bremen aufgenommen und war für den mittelenglischen Hafen Immingham an der Ostküste bestimmt. Die Frachter stießen etwa 22 Kilometer südlich der Hochseeinsel Helgoland und 31 Kilometer nordöstlich der Insel Langeoog zusammen. Während die „Verity“ als Folge des Zusammenstoßes recht

schnell sank, blieb die „Polesie“ schwimmfähig und begann ihrerseits sofort mit der Suche nach Überlebenden des Kümos. Zu den ersten weiteren Schiffen, die an der Unfallstelle eintrafen, gehörte der in Cuxhaven stationierte DGzRS-Rettungskreuzer „Hermann Marwede“. Zu den im Zusammenhang mit der Personensuche besonders relevanten Spezialschiffen, gehörte auch das Wracksuch-Vermessungsschiff „Atair“ des BSH. Es konnte mit seiner Spezialsonartechnik ein genaues Unterwasserbild des Frachters erstellen. Um das Lagebild unter Wasser zu vervollständigen, sollten am frühen Nachmittag gegen 15 Uhr Taucher sowie eine Unterwasserdrohne zum Einsatz kommen. Neben den verschiedenen Schiffen an der Unglücksstelle kam am frühen Morgen auch das Spezialflugzeug der Ölaufklärung zum Einsatz, das eine weiträumige Überwachung aus der Luft ermöglicht. Um die Rettungs- und Bergungsarbeiten nicht durch Dritte zu gefährden, wurde das Unglücksgebiet inzwischen großräumig für die Schifffahrt und den Luftverkehr abgeriegelt.



„Verity“ Eigner muss für Bergungskonzept sorgen

In der Nordsee gesunkener Kümo verliert Treibstoff - Fünf Seeleute sind tot - Staatsanwaltschaft ermittelt

Für den Chef des Havariekommandos in Cuxhaven, Fregattenkapitän Dr. Robby Renner, steht jetzt fest: Die in der deutschen Bucht erfolgte Kollision der beiden Frachter „Polesie“ (IMO9488097) und „Verity“ (IMO 9229178) am 24. Oktober, hat fünf Seeleuten das Leben gekostet. Die Suche nach bis zuletzt noch vier Vermissten wurde in den frühen Morgenstunden des 25. Oktober eingestellt. Zwei Seeleute des englischen Kümos konnten jedoch nach dem Eintreffen der ersten Hilfskräfte gerettet werden. Dabei war es für alle an der Rettung Beteiligten auch

ein Glücksfall, dass wertvolle ärztliche Hilfe durch das medizinische Team des zufällig in dem Unfallgebiet befindlichen Kreuzfahrtschiffs „Iona“ (IMO 9826548) der britischen Reederei P & O Cruises geleistet werden konnte. In der Spitze waren 27 Boote und Schiffe unterschiedlicher Größe und technischer Spezifikation im Einsatz. Zweitweise waren sechs Hubschrauber und zwei Flugzeuge im Einsatz. Die Rahmenbedingungen für die Taucher waren und sind denkbar schlecht. Das Schiff liegt in 30 Metern Wassertiefe auf ebenem Kiel. Die Ursachenermittlung läuft auf Hochtouren. Dafür liegt die Zuständigkeit bei der Staatsanwaltschaft Hamburg. Es gehe um den Verdacht der fahrlässigen Tötung und Gefährdung des Schiffsverkehrs.



Wir mussten uns in diesem Jahr von zwei
Vorstandmitgliedern verabschieden.
Wir werden Ihnen ein ehrendes Andenken bewahren.



Der Nautische Verein Cuxhaven

trauert um sein Vorstandsmitglied

Andreas Schoon

Der Verstorbene ist über 40 Jahre dem Verein treu verbunden gewesen und hat ihn als stellvertretender Vorsitzender und Beisitzer entscheidend mitgeprägt.

Dafür danken wir.

Unser tiefes Mitgefühl gilt den Hinterbliebenen.

Wir werden ihn nicht vergessen.

Der Vorstand

Die Mitglieder

Der Beirat



Der Nautische Verein Cuxhaven

trauert um sein ehemaliges Vorstandsmitglied

Kapitän Arend Tiedemann

Der Verstorbene ist über 50 Jahre dem Verein treu verbunden gewesen und hat ihn als stellvertretender Vorsitzender und Beisitzer entscheidend mitgeprägt.

Dafür danken wir.

Unser tiefes Mitgefühl gilt den Hinterbliebenen.

Wir werden ihn nicht vergessen.

Der Vorstand

Die Mitglieder

Der Beirat

12 Bilder Schiffahrtessen 2023









13 NVC Weihnachtsfeier 2023

auf der MS HELGOLAND



14 Veranstaltungsausblick 2024



Datum	Termin
22.01.2024	Vortragsabend: Daniel Hosseus - Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. Thema: Klimaschutz in der Schifffahrt Ort: Rathaus Halle Cuxhaven
19.02.2024	Vortragsabend: Kristoffer Mordhorst Thema: Siemens Gamesa in Cuxhaven Ort: Shanty-Chor Messe
08.03.2024	Schifffahrtssessen - Kugelbakehalle
15.04.2024	Vortragsabend: Guido Friedrich – DNV (Det Norske Veritas) Thema: Grüne Schiffstreibstoffe – <i>In Planung</i>
25.05.2024	Helgoland-Tour – <i>In Planung</i>
27.05.2024	Vortragsabend: Andree Hessling – Fairplay Towage Thema: Die Schlepper-Neubauten der Fairplay-Gruppe – Innovation in Umweltverträglichkeit und grünem Antrieb – <i>In Planung</i>
17. 06.2024	Vortragsabend: Frank Dreyer – Briese / Patricia Schlimmbach – IHK, Brüssel Thema: CO2-Handel in der Schifffahrt – umweltpolitisches Regulativ in Europa und Umsetzung im Reedereialltag – <i>In Planung</i>
Juli/August	Sommerpause
September	JHV + Sommerfest
21.10.2024	Vortragsabend - <i>In Planung</i>
18.11.2024	Vortragsabend - <i>In Planung</i>
Dezember	Weihnachtsfeier

(Änderungen vorbehalten)

Der Vorstand des NVC und die Redaktion des Vereinsblattes wünschen allen Mitgliedern und Freunden des Nautischen Vereins Cuxhaven e.V. ein besinnliches und frohes Weihnachtsfest! Kommen Sie gesund und gut ins Neue Jahr!



