Vereinsblatt

Vorwort

Liebe Mitglieder des NVC,

der völkerrechtswidrige Angriff auf die Ukraine und der daraus resultierende Krieg überschattet unser aller Leben. Die Schifffahrt ist in vielen Bereichen direkt betroffen. Die drei größten Containerreedereien der Welt, Maersk, MSC und GMA CGM, haben Russland komplett aus ihren Fahrplänen gestrichen. Westliche Reedereien laufen russische Häfen faktisch nicht mehr an. Ab dem 15. April gelten auch die russischen Ostseehäfen versicherungstechnisch als Kriegsgebiet und Schiffe unter russischer Flagge dürfen keine europäischen Häfen mehr anlaufen.
GARD Norway, der größte P & I Club der Welt (Schiffshaftpflichtversicherer), berichtet davon, dass ukrainische Seeleute in mehreren Fällen von russischen Behörden an Land verhört wurden. Ein Seemann kehrte nicht zurück. Die Lage sei unübersichtlich.
Im Asowschen Meer sind 100 Handelsschiffe unterschiedlichster Nationen auch von deutschen Eignern blockiert. Offensichtlich ist mittlerweile die Hauptroute vom Bosporus nach Odessa vermint worden.
An Bord wird erwartet, dass russische, ukrainische und russisch-ukrainische Seeleute weiterhin professionell zusammen arbeiten. Viele ukrainische Seeleute bangen um das Leben ihrer Familien in der Schwarzmeerregion. Deutsche Reedereien richten mittlerweile Wohnungen in Deutschland her und Seefahrtschüler holen mit Bussen ukrainische Familien in Polen ab und bringen sie zu den deutschen Reedereistandorten.

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

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

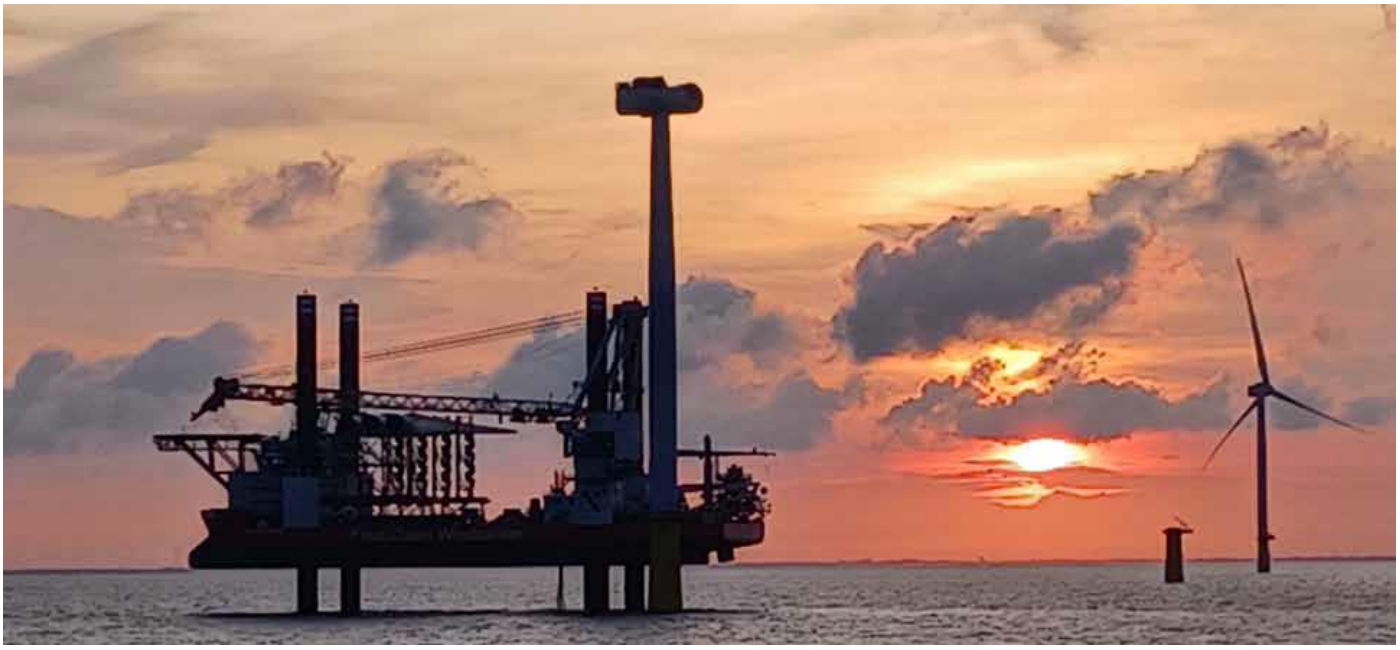
Umbau der ROTRA VENTE in Holland

Die mv ROTRA VENTE ist im Dezember 2021 auf dem Gelände der Holland Shipyards Group in Hardinxveld-Giessendam eingetroffen, wo sie, wie auch ihr Schwesterschiff ROTRA MARE in Delfzijl, einigen Umbaumaßnahmen unterzogen wurde, um für ihren künftigen Einsatz vorbereitet zu sein: Die für die ROTRA VENTE so charakteristische Abdeckung wurde entfernt. Ebenfalls wurde sie rund um den Rumpf mit Sponsons ausgestattet, um ihre Breite für mehr Deckfläche und Stabilität für das Segeln mit zukünftigen Generationen von Windturbinen zu erhöhen. Außerdem wird die Öffnung des Hubbugs vergrößert und die Ro/Ro-Rampe verstärkt, um künftig reibungslose Lade- und Löschvorgänge zu ermöglichen.

Die ROTRA VENTE legt regelmäßig in Cuxhaven an der Schwerlast-RoRo-Rampe am Liegeplatz 9.2 an, um Windenergie-Komponenten des Produzenten Siemens Gamesa Renewable Energie (SGRE) zu be- und entladen. Sie pendelt dabei zwischen allen europäischen SGRE-Werken.

Fred Olsens BRAVE TERN im Sonnenaufgang bei der Installation eines Windgenerators bei Yunlin Offshore-Wind-Farm Taiwan

- SGRE Turbine Made In Cuxhaven



© Alje Noorman

Deutscher Nautischer Verein verstärkt seinen Vorstand um Kapitän Matthias Imrecke und lädt zum Deutschen Schifffahrtstag 2022 ein.

Foto: Kpt. Matthias Imrecke

Auf der diesjährigen virtuellen Jahresmitgliederversammlung des Deutschen Nautischen Vereins von 1868 e.V. am 17. Februar 2022 wurde Kapitän Matthias Imrecke mit großer Mehrheit zum weiteren stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.
Kpt. Matthias Imrecke ist ein in Schifffahrtskreisen anerkannter Fachmann und seit vielen Jahren aktives Mitglied im Nautischen Verein zu Hamburg. Er ist Mitglied im Ständigen Fachausschuss des DNV und hat dort zuletzt die Task Force „Maritimes Know How“ erfolgreich geleitet.

Damit besteht der Vorstand des Deutschen Nautischen Vereins aktuell aus folgenden Personen:
Vorsitzender: Kpt. Christian Suhr
Stellv. Vorsitzender: Kpt. Hans-Hermann Lückert
Stellv. Vorsitzender: Prof. Dr. Iven Krämer
Stellv. Vorsitzender: Kpt. Matthias Imrecke

„Neue Technologien für eine grünere Schifffahrt“ unter dieses Motto hat die International Maritime Organization (IMO, www.imo.org) das Jahr 2022 gestellt. Der Deutsche Schifffahrtstag fügt sich hier mit dem Leitgedanken "Nachhaltige Schifffahrt: Gemeinsam, klar, sauber!" in ausgezeichneter Weise ein und es ist durchaus kein Zufall, dass der offizielle Weltschifffahrtstag der Vereinten Nationen und der Deutsche Schifffahrtstag auf ein und denselben Tag, den **29. September 2022**, fallen.

Alle Informationen zum Deutschen Schifffahrtstag, dem nationalen maritimen Event im Jahr 2022, zu den Hinter- und Beweggründen, zu den Organisatoren, Partnern und Unterstützern, zu den Zielen und Ambitionen und natürlich auch zum umfangreichen und spannenden Programm, zu dem auch die größte Schiffs- und Bootsparade auf der Weser zählen wird, finden sich immer aktuell unter www.deutscher-schifffahrtstag.de.
Der Deutsche Nautische Verein und seine Partner laden herzlich zu einer aktiven Teilnahme am Deutschen Schifffahrtstag 2022 ein.

Quelle:https://dnvev.de/wp-content/uploads/2022/03/DNV-Pressemitteilung-JMV-20.02.22-IMRECKE.pdf

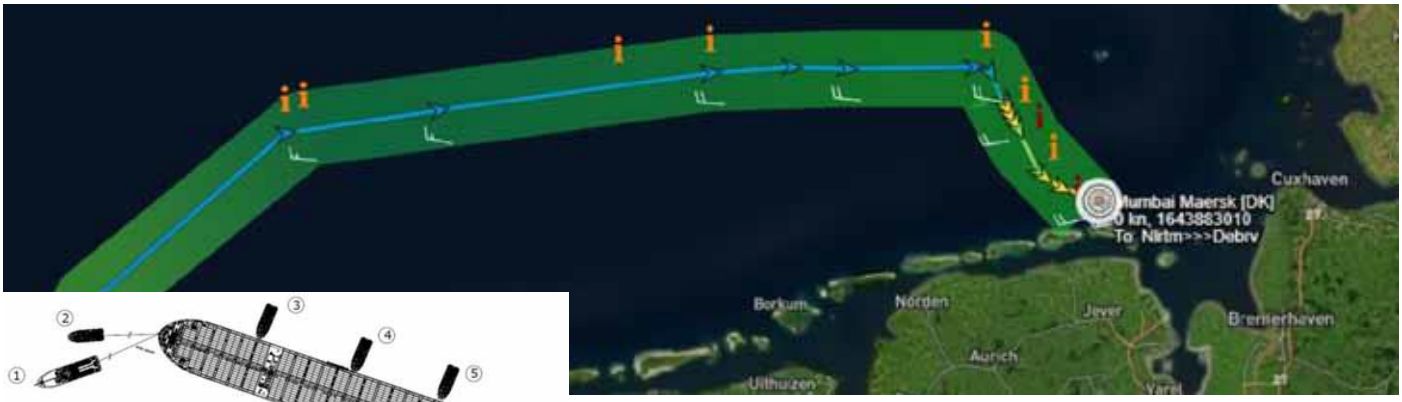
Deutschland plant die regelmäßige Entsendung von Kriegsschiffen in den Indo-Pazifik

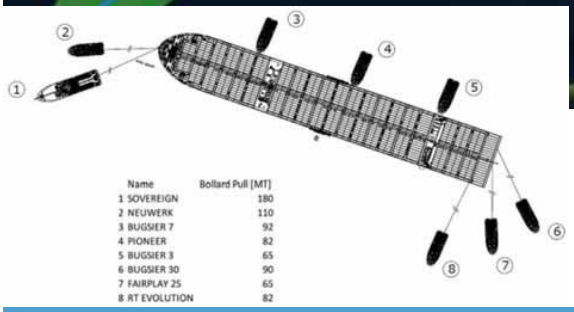
Nach Informationen der Frankfurter Allgemeinen vom 3. Januar 2021 sagte Vizeadmiral Kay-Achim Schönbach, Chef der Marine, dass die deutsche Marine in Zukunft regelmäßig Kriegsschiffe in den indopazifischen Raum entsenden will.
Am 15. Dezember 2021 lief die deutsche Fregatte BAYERN der Brandenburg-Klasse zum ersten Mal seit fast 20 Jahren wieder in das Südchinesische Meer aus.

BAYERN ist eine Fregatte der Brandenbug-Klasse der Deutschen Marine. Die Schiffe sind in erster Linie für die U-Boot-Abwehr (ASW) zuständig, tragen aber auch zur lokalen Flugabwehr, zur taktischen Führung von Geschwadern und zur Boden-Boden-Kampfführung bei.
Die Fregatten der Brandenburg-Klasse sind 138,85 Meter lang, haben einen maximalen Tiefgang von 6,3 Metern und eine Breite von 16,7 Metern. Sie verfügen über ein CODOG-Antriebssystem, das zwei MTU-Dieselmotoren und zwei LM2500-Gasturbinen von General Electric mit einer installierten Gesamtleistung von 38 Megawatt kombiniert. Die Schiffe erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von über 29 Knoten (54 km/h). Sie haben eine Verdrängung von 4.700 Tonnen.
Die primären U-Boot-Waffen sind Mark 46-Torpedos, die von den an Bord der Fregatten stationierten Sea Lynx-Hubschraubern getragen werden. Die Torpedos können auch von zwei Zwillingswerfern hinter den Schornsteinen der Schiffe abgefeuert werden.

Maersk-Containerschiff läuft vor einem deutschen Hafen auf Grund

Wie A.P. Moeller-Maersk mitteilte, ist eines seiner Containerschiffe im Februar vor dem deutschen Hafen Bremerhaven auf Grund gelaufen. Die 2018 von Daewoo gebaute MUMBAI MAERSK (19630 TEU), die auf dem Weg von Rotterdam in den Niederlanden nach Bremerhaven war, lief nach Angaben des deutschen Zentralkommandos für maritime Notfälle auf Grund, als sie sich dem Hafen näherte.
Zwei Mehrzweckschiffe und fünf Schlepper wurden zum Unglücksort beordert, und ein Schleppverband ging an Bord der MUMBAI MAERSK, um Hilfe zu leisten, teilte das Kommando in einer Erklärung mit. Ein erster Versuch in den frühen Morgenstunden, das Schiff in tieferes Wasser zu bringen, war erfolglos, hieß es weiter. Das Kommando und A.P. Moeller-Maersk arbeiten zusammen, um einen Rettungsplan zu entwickeln. In einem Tweet sagte Maersk, dass alle Besatzungsmitglieder in Sicherheit sind, dass es keine Verschmutzung gibt und dass es keine Anzeichen für einen Riss im Schiffsrumpf gibt: "Das Schiff liegt auf einem flachen Fleck auf dem Grund und die Einfahrt zum Hafen ist nicht blockiert", hieß es. Quelle: Marketwatch
Die MUMBAI MAERSK wurde bei einem HW von 3,65 m von den Boskalis-Schiffen AHT SOVEREIGN und NEUWERK sowie sechs Hilfsschleppern wieder flott gemacht. Ab 0315 UTC bewegte sich die Karawane langsam in nördliche Richtung, wahrscheinlich in Richtung Außenankerplatz, um das riesige Schiff für Unterwasseruntersuchungen zu verankern. Bisher keine Berichte über Schäden.





Name	Bollard Pull [MT]
1 SOVEREIGN	180
2 NEUWERK	110
3 BUGSIER 7	92
4 PIONEER	82
5 BUGSIER 3	65
6 BUGSIER 30	90
7 FAIRPLAY 25	65
8 RT EVOLUTION	82

Seeverkehr vor russischen Häfen um 54 % gesunken

Der Seefrachtverkehr in der Nähe russischer Häfen ist seit der Verhängung der weltweiten Sanktionen gegen das Land Ende Februar erheblich zurückgegangen und es wird erwartet, dass weitere Unterbrechungen der Fahrpläne in den kommenden Monaten zu einer Verlangsamung der weltweiten Lieferketten führen werden, so ein kürzlich veröffentlichter Bericht des Logistiksoftwareanbieters project44.

Das Unternehmen verzeichnete zwischen dem 1. Februar und dem 4. März einen 54-%igen Rückgang des Schiffsverkehrs innerhalb von 50 Seemeilen um russische Häfen, was auf die Aussetzung von Buchungen nach Russland aufgrund der Verschärfung der Invasion in der Ukraine zurückzuführen ist. Seit dem 1. März haben die Reedereien MSC und Maersk alle Frachtbuchungen von und nach Russland ausgesetzt, einschließlich aller Zufahrtsgebiete in der Nähe der Ostsee, des Schwarzen Meeres und des russischen Fernen Ostens. Der französische Schifffahrtsriese CMA CGM, die deutschen Reedereien Hapag-Lloyd und Hamburg Süd sowie einige andere große Reedereien haben seither ebenfalls Buchungen in der Region ausgesetzt.
Der Bericht, der sich auf Daten des Supply Chain Crisis Tracker des Unternehmens stützt, zeigt einen steilen Rückgang der in russischen Häfen ankommenden Seefracht; das tägliche Spitzenvolumen an TEU-Schiffen ging zwischen dem 1. Februar und dem 3. März um mehr als 40 Prozent zurück. Fachleute aus der gesamten Logistikbranche sind sich einig, dass die Situation unmittelbare und langfristige Auswirkungen auf die Lieferketten haben wird, vor allem durch den Abbau von Kapazitäten und den Anstieg der Energiepreise. Die offensichtlichste Veränderung ist der Schock bei den Kraftstoffpreisen. Da die Sanktionen gegen Russland verschärft werden, könnten die Preise weiter steigen, was die Transport- und Lagerkosten in die Höhe treiben könnte.

Helgoländer Windpark Kaskasi

Vor der Küste der deutschen Insel Helgoland schreitet der Offshore-Bau des Windparks Kaskasi stetig voran: Das Umspannwerk - das Herzstück des Windparks - ist erfolgreich installiert worden. Gleichzeitig wird daran gearbeitet, die Fundamente der jeweils bis zu 740 Tonnen schweren Windkraftanlagen in 18 bis 25 Metern Tiefe in den Meeresboden einzubringen.

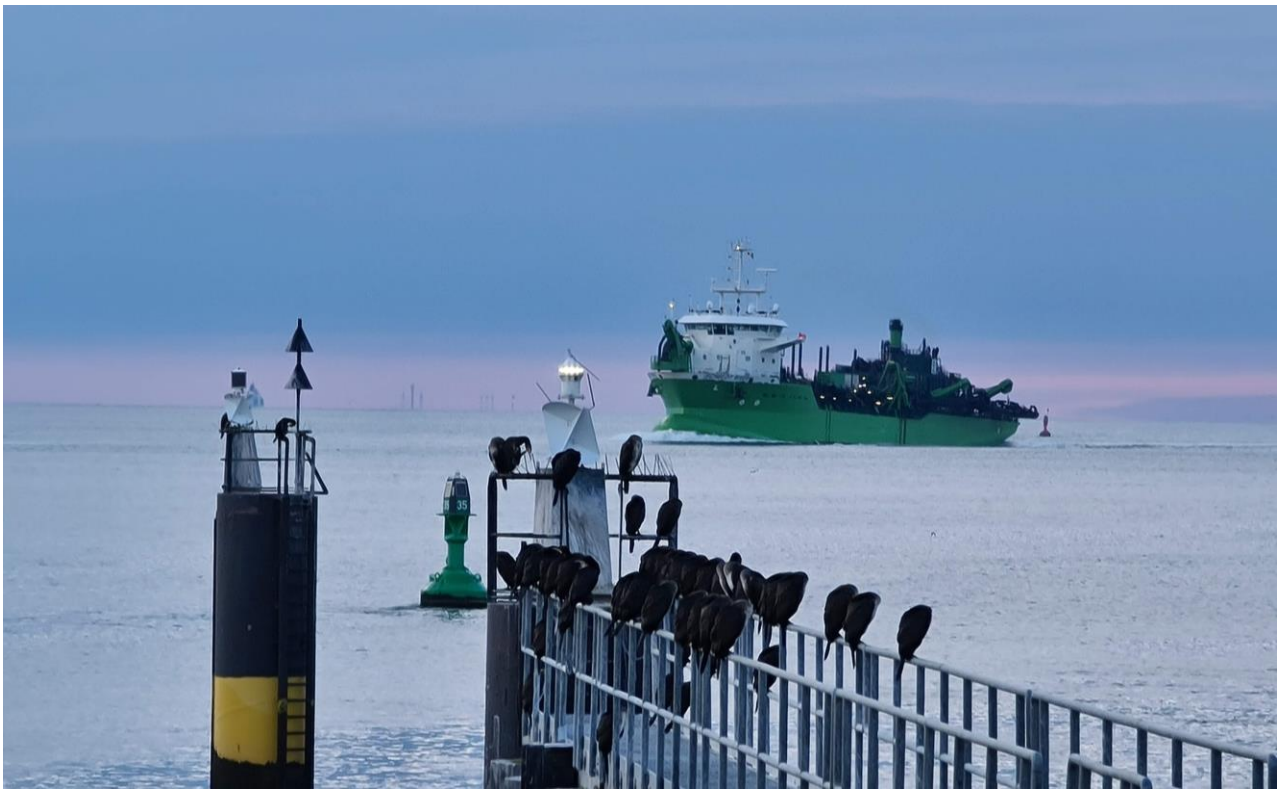
Im Rahmen dieses Projekts werden neue Technologien angewand, wie zum Beispiel die Vibro-Methode, für bestimmte Teile der Fundamente. Mit dieser Methode kann der Unterwasserlärm erheblich reduziert werden, was den Unterwassserbewohnern zugute kommt.

Darüber hinaus werden innovative Gründungslösungen getestet und erstmals recycelbare Rotorblätter eingesetzt. Eine großartige Entwicklung, an der gemeinsam mit dem Partner Siemens Gamesa gearbeitet wird. Die Fundamente und Übergangsstücke, hergestellt von Bladt Industries A/S, werden vor Verschiffung zur Offshore-Baustelle in Eemshaven gelagert. Der 342-Megawatt-Windpark soll bis Ende 2022 in Betrieb genommen werden.

Der Aufbau eines in der deutschen Bucht gelegenen Windparks koordiniert und vorgelagert in einem niederländischen Hafen, zeigt exemplarisch, was passieren wird, wenn sich der Ausbau des Cuxhavener Hafens weiter verzögert und die dringend benötigten Flächen nicht zur Verfügung stehen, um wettbewerbsfähig zu bleiben.

Wachstum des Weltseehandelsvolumens um 3,4 % für dieses Jahr prognostiziert

Laut neuen Daten und Prognosen von Clarkson Research Services hat das weltweite Seehandelsvolumen wieder das Niveau von vor der Pandemie erreicht und wird in diesem Jahr um 3,4 % wachsen. Die Menge der auf dem Seeweg verschifften Waren ist im vergangenen Jahr sowohl in Tonnen als auch in Tonnenmeilen um 3,4 % gestiegen. Mit einem Gesamtvolumen von 12 Mrd. Tonnen wurde das Niveau von 2019 wieder erreicht und die 400 Mio. Tonnen Seehandelsvolumen wiedergewonnen, die 2020 aufgrund der Auswirkungen der Pandemie "verloren" gingen, heißt es im jüngsten Wochenbericht von Clarkson. Die jüngste Prognose des britischen Maklers sieht für 2022 ein weiteres Wachstum des Seehandels um 3,4 % (3,9 % in Tonnenmeilen) vor, wobei die Trends bei den einzelnen Rohstoffen unterschiedlich ausfallen werden.
Nicht alle Rohstoffe haben sich erholt, wie die nachstehende Grafik von Clarksons zeigt. Zu den wichtigsten Rohstoffen, die noch weit davon entfernt sind, das Niveau von vor der Pandemie zu erreichen, gehört Rohöl. Nach Angaben von Poten & Partner ist die Nachfrage nach Tonnenmeilen im vergangenen Jahr gegenüber 2020 um weitere 5,3 % zurückgegangen, zusätzlich zu dem Rückgang von 5,5 % im Vorjahr. Als Erklärung für die Flaute auf dem Tankermarkt im Jahr 2021 verweist Poten in seinem jüngsten Wochenbericht auf den Rückgang der Tonnenmeilennachfrage in Verbindung mit einer wachsenden Flotte.



©NPorts

Seegüterumschlag 2021: 288,7 Millionen Tonnen

Die deutschen Seehafenbetriebe haben im vergangenen Jahr 288,7 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen, also 4,7 Prozent mehr als im Jahr 2020. Das geht aus den aktuell veröffentlichten Zahlen des Statistischen Bundesamtes hervor. Allerdings bleibt der Gesamtgüterumschlag weiterhin deutlich hinter den Vorkrisenjahren zurück. Auch im Zehnjahresrückblick ist die Gesamtentwicklung rückläufig.
Der Umschlag von Energieträgern wie Kohle, rohes Erdöl und Erdgas stieg im vergangenen Jahr um 9,7 Prozent, jener von landwirtschaftlichen Produkten sank um - 2,2 Prozent. Der Umschlag von Fahrzeugen auf Autoterminals stieg um 4,4 Prozent und von Maschinen und Ausrüstungen um 42,9 Prozent. Das Rohstoffsegment Erze, Steine und Erden stieg um 9,3 Prozent.
Der Containerumschlag insgesamt stieg nach Menge der transportierten Güter um 2,4 Prozent von 118,4 Mio. Tonnen auf 121,3 Mio. Tonnen und nach Anzahl von Standardcontainern um 5,9 Prozent, von 14,0 Mio. TEU auf 14,8 Mio. TEU. Der Güterumschlag für die Region Europa ist gegenüber dem Vorjahr um 7,5

Prozent gestiegen, ebenso die Region Amerika mit 4,1 Prozent. Mit Asien sind die Güterverkehre im Gegensatz um - 7,1 Prozent gesunken.
Für die Ein- und Ausladeregion Russland lag der Umschlag in deutschen Seehäfen im vergangenen Jahr bei 26,7 Mio. Tonnen, 13,5 Prozent mehr als im Jahr 2020.
Die Anzahl der Schiffsbewegungen stieg im Zeitraum Januar bis Dezember 2021 um 1,1 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Bewegungen von Containerschiffen, die den höchsten Anteil an der Ladungsmenge ausmachen, stiegen um 0,9 Prozent; jene von Stückgutschiffen sanken um - 4,8 Prozent. Die Anzahl von Bewegungen von Kreuzfahrtschiffen stieg um 105,5 Prozent, von 145 auf 298. Die Anzahl von Bewegungen von Ro-Ro-Schiffen stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, um 3,3 Prozent.
Im Jahr 2011 lag der Gesamtumschlag in deutschen Seehäfen bei 299,9 Mio. Tonnen, im Rekordjahr 2014 bei 304,1 Mio. Tonnen, und im Vorkrisenjahr 2019 bei 294,7 Mio. Tonnen. Auffällig sind dabei die rückläufigen Mengen nicht nur bei den Energieträgern Kohle, rohes Erdöl und Erdgas, sondern auch bei chemischen Erzeugnissen und Fahrzeugen. Der Containerumschlag lag im Jahr 2011 bei 15,3 Mio. TEU, im Jahr 2014 bei 15,9 Mio. TEU und im Jahr 2019 bei 15,1 Mio. TEU.
Das Passagieraufkommen in deutschen Seehäfen, darunter auch Inselversorgungshäfen wie Dagebüll und Norderney, stieg im Zeitraum Januar bis Dezember 2021 um 18,9 Prozent gegenüber dem schon von der Corona-Pandemie geprägten Vorjahreszeitraum, von 16,4 Mio. auf 19,5 Mio. Passagiere. Bezogen nur auf Passagiere, die im Ausland ein- oder aussteigen, und somit Inselverkehre ausklammernd, stieg das Passagieraufkommen in deutschen Seehäfen um 27,2 Prozent.
Nach einer leichten Erholung im vergangenen Jahr bleibt der Ausblick angesichts des russischen Überfalls auf die Ukraine und den damit verbundenen wirtschaftlichen Veränderungen sowie angesichts der fortbestehenden COVID-19-Pandemie ungewiss.

Quelle: ZDS Monitor 02/2022 - 15. März 2022

mv BREB COURAGEOUS Ankunft in Cuxhaven ©BREB

Ukrainische Seeleute stehen vor neuen Herausforderungen beim Besatzungswechsel

Danica Crewing Specialists, eine der führenden Crewing-Agenturen für ukrainische und russische Seeleute, hat ein Büro in Odessa mit mehr als 50 Mitarbeitern. Sie vermittelt rund 1.500 ukrainische und 300 russische Seeleute an die internationale Schifffahrt.
In den frühen Morgenstunden wurden das Hafengebiet von Odessa und nahe gelegene Militäreinrichtungen von den russischen Streitkräften während des ersten Angriffs auf die Ukraine beschossen. Auch einige zivile Wohngebiete wurden in Mitleidenschaft gezogen.

"Es ist schwer zu glauben, dass wir im Jahr 2022 einen Krieg in Europa erleben werden. Meine Gedanken sind bei den unschuldigen Menschen in der Ukraine, und wir hoffen, dass die Feindseligkeiten so bald wie möglich aufhören", sagte Henrik Jensen, Geschäftsführer von Danica Crewing Specialists. "Alle unsere Büroangestellten, Seeleute und ihre Familien sind in Sicherheit. Obwohl wir nicht damit gerechnet haben, dass dies heute passiert, haben wir Notfallpläne aufgestellt, einschließlich Notfallkommunikation, und wir bieten unseren Reedern und Seeleuten Unterstützung an".
Obwohl das Büro in Odessa geschlossen ist, arbeitet Danica so gut wie möglich nach seinen Notfallplänen weiter. Telefon und Internet funktionieren weiterhin. Die Büroangestellten arbeiten weiterhin von zu Hause aus, wenn sie sich nicht in Schutzräumen aufhalten und sind über E-Mails und Mobiltelefone erreichbar. Die anderen Büros des Unternehmens sind voll funktionsfähig, einschließlich der Standorte in Hamburg und Riga.
Da der Wechsel der Besatzung jetzt schwierig ist, wird erwartet, dass einige Besatzungsmitglieder für längere Einsätze an Bord bleiben werden, wie sie es auf dem Höhepunkt der Covid-19-Pandemie getan haben. Da alle Flughäfen in der Ukraine weiterhin geschlossen sind, rät Danica seinen Kunden, wenn möglich die ukrainische "due-off" Besatzung an Bord zu behalten.
Das Unternehmen hatte, als die Flughäfen geschlossen wurden, einige Besatzungsmitglieder "in der Luft", und in den kommenden Tagen werden weitere Besatzungsmitglieder in die Ukraine zurückkehren. Danica hat für sie ein Zentrum in Warschau/Polen eingerichtet, das von der polnischen Reederei SMT Shipping unterstützt wird. Es ist geplant, dass die Besatzung gemeinsam in einem Wohnheim untergebracht wird, bis sich die Situation geklärt hat und das Unternehmen sie per Bus in ihre Heimat zurückbringen kann. Danica bietet auch anderen Besatzungsagenturen oder Besatzungen an, sie auf diese Weise zu unterstützen.
Ukrainische Besatzungsmitglieder, die sich noch in der Ukraine aufhalten, können nicht zu ihren Schiffen zurückkehren. Derzeit ist es Männern zwischen 18 und 60 Jahren nicht gestattet, das Land zu verlassen, obwohl Danica Berichte vorliegen, wonach es einigen Besatzungsmitgliedern und ihren Familien dies gelungen ist.
Auch die Bezahlung der Besatzung könnte eine Herausforderung darstellen. "Derzeit wurde uns mitgeteilt, dass die Zahlungen an die einzelnen Besatzungsmitglieder möglich sind, so dass wir davon ausgehen, dass die Gehaltsabrechnungen für diesen Monat nicht beeinträchtigt werden. Da die Sanktionen zunehmen, sind wir auch mit unserer Bank in Deutschland in Kontakt, um zu klären, welche Auswirkungen die gegen Russland verhängten Sanktionen auf die Überweisung von Zuteilungen an russische Seeleute haben werden. Wir halten unsere Reeder und Besatzungsmitglieder über diese Fragen auf dem Laufenden", sagte Jensen.

mv MAERSK PATRAS am Steubenhöft ©NPorts

Maersk forciert Dekarbonisierung

Der dänische Schifffahrts- und Logistikkonzern A.P. Møller-Møller-Mærsk will schon im Jahr 2040 sein Ziel der Netto-Null-Treibhausgasemissionen erreichen – und damit ein Jahrzehnt früher als ursprünglich geplant. „Als globaler Anbieter von End-to-End-Logistikdienstleistungen über alle Verkehrsträger hinweg ist es für uns ein strategischer Imperativ, unsere Netto-Null-Ziele auf den gesamten Fußabdruck des Unternehmens auszuweiten“, teilt Søren Skou, CEO von A.P. Møller-Mærsk, mit.
Alle Maßnahmen ständen im Einklang mit den Net-Zero-Kriterien der Science Based Targets Initiative (SBTi), um die globale Erwärmung auf 1,5 °C zu begrenzen. Die jetzt definierten Ziele gingen über die bisherigen Bemühungen zur Reduzierung der Emissionen im Zusammenhang mit der Hochseeflotte hinaus, da sie nun auch alle direkten und indirekten Emissionen im gesamten Maersk-Geschäft abdecken würden, betont Skou. Hintergrund: Die Abdeckung der indirekten Emissionen bedeutet, dass dafür auch Drittanbieter, wie beispielsweise Straßentransporteure oder Schiffswerften, betrachtet werden. Dafür sind jedoch umfangreiche Datenkenntnisse und eine enge Zusammenarbeit mit Lieferanten von Produkten und Dienstleistungen im gesamten Geschäftsbereich erforderlich.
Wie von der SBTi empfohlen, will Maersk im Laufe dieses Jahrzehnts in den Aufbau eines Portfolios natürlicher Klimalösungen investieren, die bis 2030 zu jährlichen CO2-Einsparungen von rund fünf Millionen Tonnen führen sollen.

AAL erweitert MPV-Flotte erneut

Die auf Schwergutprojekte spezialisierte Reederei AAL Shipping (AAL) mit Sitz in Singapur hat jetzt den Neubau von zwei zusätzlichen Mehrzweckfrachtern, oder auch „Multipurpose Vessels“ (MPV), der „Super-B-Klasse“ mit einer Tragfähigkeit von jeweils 32.000 Tonnen bekannt gegeben. Bei der Entwicklung dieser Schiffe arbeiteten die technischen und kaufmännischen Teams von AAL mit dem zyprischen Schwesterunternehmen Columbia Shipmanagement (CSM) zusammen. Die Oberdecks der sechs insgesamt 180 Meter langen Einheiten werden rund 146 Meter lang und 26 Meter breit sein.

„Amrumbank“ wieder auf der Werft

Fast vier Monate nachdem Unbekannte Löcher in den Rumpf bohrten, ist das Emder Feuerschiff „Amrumbank/Deutsche Bucht“ in die Werft gebracht worden. Zwei Schlepper zogen das vor 106 Jahren gebaute Traditionsschiff von seinem Liegeplatz am Ratsdelft zur Reparatur in die Emder Werft und Dock GmbH (EWD). Dort soll das Schiff nun kontrolliert in Schräglage gebracht werden, um die Bohrlöcher von außen wieder zu verschließen, teilte der Vorsitzende des Feuerschiff-Museumsvereins, Heinz-Günther Buß, mit. Außerdem sollen die durch den Wassereinbruch geschädigten Maschinen im Inneren überholt werden. Wie lang die Reparatur dauert, ist noch nicht klar.

Unbekannte hatten sich Mitte Juni 2021 Zugang zu dem frisch sanierten Feuerschiff in der Innenstadt verschafft und vier Löcher in den Rumpf gebohrt. Rund 18 Kubikmeter Wasser liefen in den Maschinenraum. Ein Mitglied des Museumsvereins, dem das Schiff gehört, hatte den Einbruch rechtzeitig bemerkt und Schlimmeres verhindert. Die Polizei ermittelt wegen gemeinschädlicher Sachbeschädigung. Der Schaden liegt bei rund 100.000 Euro, so Buß. Erst im vergangenen Dezember war das denkmalgeschützte Feuerschiff nach umfangreichen Sanierungsarbeiten zurück an den Liegeplatz am Ratsdelft geschleppt worden. Die Gesamtkosten der Sanierung lagen damals bei knapp fünf Millionen Euro.

„Fortschritte im Alleingang unmöglich“

Der Technologiekonzern Wärtsilä arbeitet an zwei neuen Treibstoffkonzepten für die maritime Branche: So soll 2023 ein bestehendes Offshore-Versorgungsschiff, das derzeit mit LNG-Wärtsilä-Doppelmotoren betrieben wird, für die Verwendung von Ammoniak als Treibstoff umgebaut werden.

Im Bereich Wasserstoff arbeitet Wärtsilä mit dem australischen Energietransportunternehmen Global Energy Ventures (GEV) an einem Prototyp, der bis zum Jahr 2025 die Kommerzialisierung von grünem Wasserstoff im Seeverkehr vorantreiben soll.
Und so möchte Wärtsilä-CEO Håkan Agnevall seinen Technologiekonzern als „natürlichen Partner“ für eine Industrie und Gesellschaft positionieren, die ihre Klimaziele in die Realität umsetzen wollen. Wärtsilä beschäftigt 18.000 Menschen an 200 Standorten. Der CEO sieht sinnvolle Fortschritte im Alleingang als „unmöglich“ an und betont stattdessen, dass eine Zusammenarbeit von zentraler Bedeutung ist, um eine umweltfreundlichere, profitablere Zukunft zu ermöglichen.
„Wir haben immer in die Entwicklung investiert und werden das Tempo beibehalten. Wir erfinden das Rad nicht neu, sondern nutzen Technologien und Lösungen, mit denen wir uns bestens auskennen“, so der CEO abschließend.

Selbstbewusst in die Zukunft: Cuxhavener Hafen auf dem Weg zum Flaggschiff der deutschen Küste

Wer seinen Blick entlang des Küstengebietes schweifen lässt, wird schnell feststellen, dass sich ein Hafenstandort immer weiter in den Fokus arbeitet: Cuxhaven. Vom unscheinbaren Städtchen auf der Landkarte zum florierenden Umschlags- und Entwicklungszentrum innerhalb weniger Jahre an der Nordsee und Elbe. Eine Erfolgsgeschichte, die angesichts starker und lokaler Branchenpartner sowie eines exzellenten Netzwerkes langfristig auf dem regionalen und überregionalen Wirtschaftsmarkt fortgeschrieben werden soll.
Dass Cuxhaven auch zukünftig im Bereich Hafenwirtschaft, -logistik und Entwicklung der Infrastruktur eine Schlüsselrolle am Markt einnehmen wird, ist neben dem wirtschaftlichen Engagement auch der geografischen Lage zu verdanken. Autobahn, Bundesstraße und Bahnnetz führen direkt bis zur Waterkant - und sorgen so für eine in Europa einzigartige Anbindung des Hafens. Vorteile, von denen weltweite Marktführer durch die Ansiedlung am Ort und hiesige Konzerne durch Erweiterungen der Flächen jüngst profitieren.
Im Fokus aller Unternehmen stehen dabei die Klimaschutzziele der Bundesregierung. Der Weg in ein neues Energiezeitalter kann mit Cuxhaven und dem ansässigen Deutschen Offshore-Industriezentrum (DOIZ) gelingen. Dafür wurde an Deutschlands größtem Hauptumschlagsplatz für Windenergie die Basis geschaffen: Siemens Gamesa Renewable Energies produziert inzwischen die größte Serien-Turbine der Welt für Offshore-Windparks in der Nordsee und weltweit. Die Produktion der neuen 11-MW-Anlagen startete im Herbst 2021. Vom nördlichsten Punkt Niedersachsens in die Welt - „made in Cuxhaven“ - greift in diesem Prozess ein Rad ins andere: Durch Siemens Gamesa RE und die benachbarte Produktionsstätte von TITAN Wind werden Synergieeffekte genutzt, um Turbine und Fundament für eine Offshore-Windanlage CO_2-arm zu produzieren.
Kurze Wege in der Produktion, kurze Distanz beim Transport: diese Faktoren zeichnen den Cuxhavener Hafen aus: Von der Produktionsstätte zur Kaikante sind es meist nur wenige Meter. Dass die Logistikleistungen am Terminal dort reibungslos vonstattengehen und die Zahlen steigen, dafür trägt die Blue Water BREB GmbH ihren Teil bei. Denn inzwischen laufen mehr als 200 Schiffe jährlich das DOIZ an und löschen oder laden über 3.500 Großkomponenten wie Turmsektionen, Rotorblätter und Getriebehäuser aller namhafter Hersteller für die Windenergiebranche.

Neben der Infrastruktur bietet die Küstenregion auch ideale Rahmenbedingungen zur Entwicklung der Wasserstoffwirtschaft. Die enorme Anzahl und Dichte an Windkraftanlagen bedeutet großes Potenzial zur Erzeugung von „Grünem Wasserstoff“ (Power to Gas; Power to X). Als Partner im Förderpool für Wasserstoff gehört Cuxhaven unter anderem auch als Gründungsmitglied den Projekten „Hyways for Future“ und „AquaVentus“ an, um langfristig die Nachhaltigkeit zu erreichen. Erste Erfolge wurden bereits verzeichnet. In naher Zukunft wird es mit Unterstützung der turneo.GmbH die erste Wasserstoff-Tankstelle im Hafengebiet geben, wie aber auch eigens produzierter Wasserstoff für die maritime Anwendung. Cuxhaven ist sich seiner Verantwortung gegenüber der nächsten Generationen sehr wohl bewusst und arbeitet intensiv am Prädikat klimafreundliche Stadt.

Für den Erfolg eines Standortes benötigt es neben den neuen Energien auch die Gründerväter am Markt und Standort. Seit inzwischen 25 Jahren ist die Rhenus Cuxport GmbH nicht mehr aus dem Cuxhavener Hafengebiet wegzudenken. Trotz der anhaltenden Corona-Pandemie und den damit verbundenen Auswirkungen auf den weltweiten Wirtschaftsmarkt wurden in Cuxhaven im vergangenen Jahr rund 2,45 Millionen Tonnen Güter im Seeverkehr umgeschlagen. Dies entspricht einem Plus von 13 Prozent zum Vorjahr. Mit 295.644 umgeschlagenen Fahrzeugen im Jahr 2021 liegt das Volumen im Neufahrzeugumschlag zwar rund zwei Prozent unter dem Vorjahr, zeigt aber auch auf, dass Rhenus Cuxport trotz der widrigen Bedingungen durch die Pandemie ein fundamentales Konstrukt über das Vierteljahrhundert errichtet hat. Steigende Zahlen verbuchen sie beim seeseitigen Umschlag von Stückgütern. Hier kommt der Standort auf ein Volumen von rund 0,94 Millionen Tonnen und somit zu einer Zunahme von zehn Prozent. Den größten Erfolgssprung verzeichnet Rhenus Cuxport aber im Segment der festen Massengüter. Mit 653.919 Tonnen konnte das Vorjahresergebnis um stolze 34 Prozent gesteigert werden.

Damit die hiesigen Unternehmen auch langfristig wachsen können, gilt es für Niedersachsen Ports (NPorts) und die Stadt Cuxhaven, Flächen frühzeitig zu realisieren. Mit den geplanten Liegeplätzen 5 bis 7 soll auf einer Gesamtlänge von rund 3,6 Kilometern direkt an der Kaimauer weiteres Potenzial geschaffen werden. Dafür wurde mit dem Flächennutzungsplan bereits eine entscheidende Hürde gemeistert, sodass die Voraussetzungen für den Ausbau des Cuxhavener Hafens zum Flaggschiff an der deutschen Küste geschaffen wurden.

Claudia Müller koordiniert jetzt das Maritime

Deutschland hat eine neue Maritime Koordinatorin. Die aus Mecklenburg-Vorpommern stammende Grünen-Bundestagsabgeordnete Claudia Müller wurde im März im zuständigen Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz offiziell durch Minister Robert Habeck (Grüne) in ihr Amt eingeführt. Müller (Jahrgang 1981) folgt auf Norbert Brackmann von der CDU. Der aus Schleswig-Holstein stammende Bundestagsabgeordnete gehört dem neuen Bundestag nicht mehr an. Nach Überzeugung der Präsidentin des Verbands Deutscher Reeder (VDR), Dr. Gaby Bornheim, hat Minister Habeck mit seiner Personal entscheidung ein wichtiges Zeichen gesetzt. „Jetzt geht es darum, dass wir gemeinsam mit ihr und ihrem

Haus den Kurs einer klimaneutralen Schifffahrt von einem wettbewerbsfähigen Standort Deutschland aus abstecken“, so Bornheim. Für Daniel Friedrich, Bezirksleiter IG Metall Küste, erwarten die neue Amtsträgerin „große Aufgaben“. Dazu gehört für ihn aktuell, sich dafür einzusetzen, „die Zukunft der Werften in ihrer Heimat in Mecklenburg-Vorpommern zu sichern“, so Friedrich weiter.

Der NVC freut sich mitteilen zu dürfen, dass Frau Müller als diesjährige Festrednerin für das Schifffahrtsessen am Freitag, den 17. Juni 2022 in den Hapag-Hallen zugesagt hat.

Claudia Müller, Foto: Ministerium

Versuche mit Biokraftstoff

Der erste Versuch mit Biokraftstoff der Spliethoff-Gruppe fand zwischen Juni und November letzten Jahres auf dem HTV BIGLIFT BAFFIN von BigLift Shipping statt. Das Schiff wurde mit einer Mischung aus 50 % Biokraftstoff auf FAME-Basis - einem Biokraftstoff der zweiten Generation, der aus Abfallströmen hergestellt wird - und 50 % herkömmlichem HFO betankt. Ziel dieses Versuchs war es, zu testen, ob sich Biokraftstoff für die Verwendung in Kombination mit HFO eignet und ob der Biokraftstoff in einem Bunkertank über einen längeren Zeitraum gelagert werden kann, bevor er verwendet wird.

Da die Ergebnisse dieses Versuchs in beiden Punkten positiv ausfielen, bestand der nächste Schritt darin, die Verwendung von 100 % Biokraftstoff zu testen. Dieser Schritt begann am 13. Dezember in Amsterdam, als das MPP-Schiff Flevogracht von Spliethoff mit 100 % Biokraftstoff auf FAME-Basis gebunkert wurde.

Quelle: https://www.bigliftshipping.com/en/news/latest/trials-using-biofuels-on-spliethoff-group-vessels

MV "BIGLIFT BAFFIN“ (IMO 9758557)

Flagge: Niederlande [NL]	Länge: 173 m
Typ: Heavy Load Carrier	Breite: 42 m
Brutto Tonnage: 23134	Baujahr: 2016

Handelsschiffsanläufe Cuxhaven im Berichtszeitraum		
Schiff	**Flagge**	**Schiffstyp**
Aasfjell	Norway	Stückgutschiff
Aasvik	Madeira	Stückgutschiff
AL UDEID	Panama	Stückgutschiff
Aldebaran	Deutsch	Binnenschiff
Anarfell	Faeroe	Containerschiff
Arctic Ocean	Libera	Massengutfrachter
Auto ECO	Madeira	Autotransporter
Autoprestige	Madeira	Autotransporter
BBC Marmara	Madeira	Stückgutschiff
BBC Romania	Gibraltar	Stückgutschiff
Bonacieux	Gibraltar	Stückgutschiff
Boulder	Denmark	Offshore Schlepper
BREB Courageous	Madeira	Stückgutschiff
Britannia Seaways	Denmark	RoRo-Schiff
Corelli	Cyprus	Tanker
Danubegas	Deutsch	LPG Tanker
Eems Coast	Niederlande	Stückgutschiff
Elbe Highway	Bahamas	Autotransporter
Ems Highway	Cyprus	Autotransporter
Enough Talk	Finland	Schwergutschiff
Fortuna Gracht	Netherlands	Stückgutschiff
Hadeland	Antigua&Barbuda	Stückgutschiff
Haithabu	Cyprus	Stückgutschiff
Helgafell	Faeroe	Containerschiff
Hohe Bank	Gibraltar	Stückgutschiff
Hollum	Madeira	Stückgutschiff
Ibis VII	Deutsch	Binnenschiff
Iguazu	Netherlands	Schlepper
Mersey	Netherlands	Trailig Suction Hopper Dredger
ML Freya	Italy	RoRo-Schiff
Neckar Highway	Cyprus	Autotransporter
Peak Bilbao	Netherlands	Stückgutschiff
Pelicana	Norway	Stückgutschiff
Posidana	Norway	Stückgutschiff
Richelieu	France	Stückgutschiff
Rimini	Netherlands	Stückgutschiff
Rolldock Star	Netherlands	Schwergutschiff
Rotra Vente	Netherlands	Trailig Suction Hopper Dredger
Royal I	Panama	Stückgutschiff
Scelveringhe	Netherlands	Trailig Suction Hopper Dredger
Selandia Seaways	Denmark	RoRo-Schiff
Sofie	Deutsch	Stückgutschiff
Standard Supplier	Cyprus	Offshore Schlepper
TCLC Luzhou	Hong Kong	Massengutfrachter
Thames Highway	Bahamas	Autotransporter
Timberland	UK	Stückgutschiff
Umoe Firmus	Denmark	Massengutfrachter

Schiff	Flagge	Schiffstyp
VB Bremerhaven	Deutsch	Schlepper
VB Prompt	Deutsch	Schlepper
Walter Hammann	Deutsch	Stückgutschiff
Weser Highway	Panama	Autotransporter
YM Everest	Malta	Stückgutschiff
ZP Bear	Deutsch	Schlepper

Der Vorstand des NVC und die Redaktion des Vereinsblattes wünschen allen Mitgliedern und Freunden des Nautischen Vereins Cuxhaven e.V.

Frohe Ostern!

Anstehende Termine

29. April 2022 - 30. Niedersächsische Hafentag in Emden (https://www.seaports.de/events/)

17. Juni 2022 - Schifffahrtsessen in den Hapag-Hallen

09. September 2022 - Mitgliederversammlung und Sommerfest am DOIZ Cuxhaven

Die Termine der **Vortragsabende** entnehmen Sie bitte unserer Homepage (https://nautischer-verein-cuxhaven.de/veranstaltungen), diese können Coronabedingt kurzfristig abweichen.