

Vereinsblatt



Vorwort

Liebe Mitglieder des NVC,

mit der zweiten Ausgabe unseres Vereinsblatts in 2021 wollen wir Sie wieder einmal über die laufenden Entwicklungen in der deutschen und internationalen Schifffahrt und dem Hafen Cuxhaven informieren.

Der internationale Gütertransport über See hat seine herausragende Bedeutung für die weltweite Warenversorgung in der Corona-Krise einmal mehr unter Beweis gestellt. Spätestens mit der Blockade des Suez-Kanals durch die „EVER GIVEN“ hat der letzte Quiddje (= Bewohner der Bickbeerenschweiz = Binnenländer) begriffen, was es bedeutet, 90% der weltweiten Waren zu transportieren. Diese Aufgabe haben Seeleute aller Nationen in der Pandemie pflichtbewusst erfüllt. Trotz dieser für uns alle so wichtigen Aufgabe wurden Seeleute international weder priorisiert geimpft, noch bei der Repatriierung unterstützt, so dass viele weit über das erträgliche Maß an Bord bleiben mussten. Zu groß war die Angst vieler Länder auf dem Globus und zu einfach war es, sich auf „Hein Seemann“ und seine sprichwörtliche Leidensfähigkeit zu verlassen.

Seit dieser Woche fährt die „EVER GIVEN“ wieder. Die allgemein gewonnene Erkenntnis über die unersetzliche Bedeutung der Schifffahrt spiegelt sich in steigenden Frachtraten und Schiffspreisen wider. Nach 12 Jahren Schifffahrtskrise wurde das auch allerhöchste Zeit! Sonst hätte gerade in Europa und Deutschland auf allen Ebenen ein noch größerer Verlust an maritimem Know-How gedroht.

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

Aus der Redaktion: Ihre Meinung ist uns wichtig. Wenn Sie Anregungen, eigene Beiträge, Geschichten oder Bildmaterial aus dem Hafen haben, kontaktieren Sie uns gerne unter post@nvcux.de. Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldungen!



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

Schiffsrecycling - „Die teils dunkle Seite der Schifffahrt“

An den Stränden Asiens werden jährlich hunderte Schiffe unter unwürdigen Bedingungen von Hand zerlegt. Die Auswirkungen für die Umwelt sind sogar auf Satellitenbildern zu erkennen: Schweröl und andere Schadstoffe laufen ungehindert in den Boden oder direkt ins Meer. Kunststoffe werden an Ort und Stelle verbrannt. Nicht selten kommt es zu tödlichen Unfällen. Seit einigen Jahren mehrt sich der gesellschaftliche Druck, diese halb-illegale Form der Entsorgung von Schiffen nicht länger zu dulden.

Karsten Schumacher (links) und Simeon Hiertz (rechts), zwei Bremer Schiffbauingenieure, sind nun angetreten, nachhaltiges Recycling von Schiffen im industriellen Maßstab in Deutschland umzusetzen. Simeon Hiertz und Karsten Schumacher haben dazu 2020 die Leviathan Technologies GbR gegründet. Der Fokus liegt darin, einen Betrieb aufzubauen, welcher sauberes Schiffsrecycling unter Einhaltung aller Umweltauflagen ermöglichen soll. Dazu haben sie sich während ihrer Tätigkeit als Sachverständige für Schiffe schon immer wieder Gedanken gemacht und nach innovativen Lösungen Ausschau gehalten. In über 10 Jahren wurde bei Gesprächen am Grill und bei gelegentlichen Bier an der Idee gefeilt, nun wird sie in die Tat umgesetzt.



„Was auf den ersten Blick gewagt klingt, ist durch Einsatz modernster Schneidtechnik per Wasserstrahl und weitgehender Automatisierung durchaus realistisch“, erzählt Simeon Hiertz. „Eigene Versuche an Testobjekten zeigten, dass eine saubere Schneidtechnik den CO₂-Ausstoß in der Zerlegung um den Faktor 300 reduzieren kann. Auch die Arbeitsprozesse können derart mechanisiert werden, dass die sichere und wirtschaftliche Verwertung von Schiffen im industriellen Maßstab möglich ist.“

Die beiden Gründer beabsichtigen eine international konkurrenzfähige Anlage zum Recycling von Schiffen zu errichten. „Die Standortsuche für ein solches Vorhaben ist nicht ganz einfach“, so Karsten Schumacher, „aber durch das hervorragende Zusammenspiel von Politik und Wirtschaft bietet uns Cuxhaven aktuell sehr gute Chancen.“ Die besonders günstige geographische Lage direkt an den Hauptschifffahrtrouten ist hierbei auch ein erheblicher Vorteil. So könnten, wenn das Konzept umgesetzt wird, bis zu 100 zukunftssichere und krisenfeste Arbeitsplätze am Standort entstehen.

Sobald der finale Standort in Cuxhaven gefunden ist, soll Leviathan die Zulassung für das Recycling von Schiffen gemäß EU-Verordnung 1257 erhalten. Dazu führen die beiden bereits konstruktive Gespräche mit dem niedersächsischen Umweltministerium als Verfahrensgebende Institution bei dieser Zulassung.

Ein weiterer Aspekt ist, dass die europäische Stahlindustrie vor der Mammutaufgabe steht, den CO₂-Ausstoß ihrer Produktion zu senken. Hier spielt der Einsatz von Recyclingstahl eine Schlüsselrolle und die schiere Menge an Stahlschrott im Konzept der Leviathan könnte zur gleichen CO₂-Einsparung führen wie 2000 Windkraftanlagen der letzten Generation (4-7 MW-Anlagen).

Schumacher: „Der Nachhaltigkeitsgedanke ist in Deutschland angekommen, jetzt ist es an der Zeit diesen in der maritimen Wirtschaft zu verankern.“

Unsere Mission ist es, dieses Thema mit maximaler Transparenz und Öffentlichkeit anzugehen. Daher werden wir regelmäßig auf unserer Website (www.leviathan.eu) über die Entwicklung und Umsetzung des Konzepts berichten.“

Die Stadt Cuxhaven und die Wirtschaftsförderung der Stadt Cuxhaven war und ist von den Gedanken und anstehenden Aktivitäten derart überzeugt, so dass es die logische Konsequenz die ersten Schritte der Leviathan am Standort Cuxhaven entsprechend begleitet zu haben. Auch die Kontakte in Richtung der Landeshauptstadt und die durchaus positive Rückmeldung der unterschiedlichen Ministerien, war und ist ein starker Impuls für Cuxhaven. Es sei auch erwähnt, dass das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) kein unerheblicher Impulsgeber für die anstehenden Aktivitäten war (Kontaktvermittlung in Richtung Cuxhaven, aber auch der Ministerien).

Es sei auch kurz erwähnt, dass Bremerhaven die Idee zum nachhaltigen Schiffsrecycling durch die Leviathan zunächst nicht aufgegriffen hatte und konstruktiv begleiten wollte. Hier zeigt es sich erneut, dass Cuxhaven sich Themen der maritimen Wirtschaft annimmt und sich auch möglicherweise neuen Wegen immer wieder aufgeschlossen zeigt.

Neues Reedereizentrum in Cuxhaven: Bund konzentriert die Kompetenzen

Mitte August wird das neu gegründete (Bundes-)Reedereizentrum für Nord- und Ostsee den bis dahin grundrenovierten Radarturm neben der Alten Liebe in Cuxhaven beziehen. Was wird sich ändern?

Von den Mitarbeitern an den 16 Arbeitsplätzen wird in Zukunft die gesamte Notfallflotte der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), besonders die großen Mehrzweckschiffe und Notschlepper, gemanagt. Damit entstehe die größte Reederei Cuxhavens, bemerkte der Vorsitzende Arne Ehlers im Rahmen einer Video-Vortragsveranstaltung des Nautischen Vereins, die viele Interessierte am heimischen Bildschirm verfolgten.

Der Leiter der neuen Behörde, Michael Heidbrink (57) und der nautische Inspektor Alexander Kunz (34) stellten die neue Behörde und deren künftige Flotte vor.

Die dem Bundesverkehrsministerium unterstellte WSV bündelt in der neuen Behörde zum ersten Mal alle Kompetenzen zum Betrieb der eigenen Flotte, die sowohl die großen Mehrzweckschiffe "Neuwerk", "Mellum", "Scharhörn" und "Arkona" als auch die eingecharterten Notschlepper "Nordic", "Baltic" und "Bremen Fighter" umfasst. Zur Flotte gehören außerdem zwei Ölaufangschiffe. Es ginge weniger darum, die Schnelligkeit zum Beispiel bei Noteinsätzen und größeren Gefahrenlagen zu erhöhen, sagte Heidbrink. Ziel sei es vielmehr, durch die künftig zentrale Aufgabensteuerung Kosten zu sparen und die Einsatzbereitschaft der Spezialschiffe im Alltag aber auch bei besonderen Schadenslagen zu erhöhen.



Arne Ehlers, Michael Heidbrink, Alexander Kunz und Andreas Schoon(v.l.)

Denn die Bereederung allein der vier großen Spezialschiffe, die verschiedene Aufgaben von Notschleppen über Brand- und Ölbekämpfung bis zu Eisbrechen wahrnehmen können, sei eine komplexe Angelegenheit. Außerdem wolle der Bund in Zukunft drei eigene Notschlepper bauen, die dann auch von seiner Behörde in Cuxhaven bereedert würden. Und noch eine Besonderheit: Alle drei geplanten typengleichen Neubauten von Mehrzweckschiffen würden mit LNG-Antrieb (Flüssiggas) ausgerüstet. Das sei eine politische Vorgabe, so Heidbrink, mit der der Bund seiner Vorreiterrolle beim Klimaschutz Rechnung trage. Als die Schiffe geplant worden seien, habe man im Bereich LNG die Zukunft gesehen, Wasserstoffantrieb sei damals noch nicht auf dem Schirm gewesen. Eventuell würde die Planung daher noch einmal angepasst.

Bislang wurden die Schiffe durch die drei Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter Weser-Jade-Nordsee, Elbe-Nordsee und Ostsee bereedert. Zum neuen Reedereizentrum der WSV zählen aktuell rund 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die in den Fachbereichen Nautik, Technik und Administration arbeiten. Hinzu kommt das Bordpersonal mit gut 200 Beschäftigten.

Um auch die geplanten Notschlepper-Neubauten (Abeking & Rasmussen) mit eigenem Personal besetzen zu können, werde man die Personalstärke in Zukunft deutlich ausbauen. Und um das bestehende Nachwuchsproblem insbesondere bei Nautikern und Deckspersonal in den Griff zu bekommen, denken Heidbrink und Kunz über eigene Ausbildungsgänge nach, die in Zusammenarbeit mit hiesigen Seefahrtsschulen realisiert werden sollen. Die Anforderungen an das Schiffspersonal seien aufgrund der Aufgabenvielfalt und des Sicherheitsstandards sehr hoch, so Kunz. Das erste der neuen Spezialschiffe wird 2023 den Betrieb aufnehmen, das zweite ein Jahr später und das dritte Schiff im Jahr 2025. Gleichzeitig werden die bisherigen Mehrzweckschiffe "Scharhörn" (Baujahr 1974), "Mellum" (1984), und "Neuwerk" (1998) nacheinander ersetzt. Die "Arkona" (2004) wird noch bis 2030 weiter fahren.

Was hat sich geändert?

- Die vier Mehrzweckschiffe der drei Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter an Nord- und Ostsee und die Notfallschlepper werden erstmals von einer neu geschaffenen Behörde in technischen und personellen Belangen zentral gemanagt.
- Die neue Behörde heißt Reedereizentrum des Bundes.
- Sitz ist Cuxhaven.
- Aufwuchs ab August 2021 im ehemaligen Radarturm Cuxhaven.
- Mitarbeiter: 30 in der Administration in Cuxhaven und an anderen Einsatzstellen.
- Zusätzlich gut 200 auf den Mehrzweckschiffen.
- Geplant sind drei Notschlepperneubauten ab 2028. Bis dahin Charterverträge für sechs Jahre.

(Quelle: Thomas Sassen | CN, 30.06.2021)

Die Carl Büttner Unternehmensgruppe

Die in Bremen ansässige Carl Büttner Gruppe ist eine namhafte, traditionsreiche Reederei mit langer Geschichte. Am 09. März 2021 konnte die Reederei Carl Büttner ihr 165-jähriges Bestehen „feiern“, was aufgrund der Corona-Pandemie aber ausfiel.

Die Gründung der Reederei erfolgte am 09. März 1856 in Leer, durch den erst 25-jährigen Carl Diedrich Büttner, der dort die Spedition und Schifffahrtsagentur Carl Büttner aufbaute. Am 01. Januar 1892 wurde eine Niederlassung in Bremen gegründet, um die Geschäfte in Richtung Königsberg und Ostseeanrainer zu verbessern.

Im Jahre 1933 entschloss man sich, Spedition und Reederei zu trennen und das Reedereigeschäft nach Bremen zu verlagern. Die Niederlassung Bremen wurde rechtlich und wirtschaftlich eigenständig.

Das Kerngeschäft besteht aus den klassischen Reedereiaktivitäten, dem Betreiben und dem Management von Öl-/Produkten- und Chemikalien-Tankern.

Die Carl Büttner GmbH & Co. KG (CB KG) ist die operative Einheit und für den Einsatz, die Beschäftigung (Vercharterung) der Schiffe sowie als Vertragsreeder für das Shipmanagement zuständig.

Carl Büttner wurde seit 1965 - als der erste Küstentanker MT „HUMMEL“ in Dienst gestellt wurde - zu einem bekannten Markennamen; die Anzahl der Schiffe und die Schiffgrößen wuchsen kontinuierlich an. Höchste Sicherheits-, Qualitäts- und Umweltschutzstandards sowie das Bestreben nach der Entwicklung von sicheren Tankern charakterisierten stets die Reederei Carl Büttner.



Büttner gilt als einer der Pioniere für die Konstruktion von Tankern mit Doppelhülle. Bereits seit 1980 wurden alle Schiffe mit Doppelboden und seit 1984 nur noch mit Doppelhülle gebaut. In Anerkennung der Einführung diverser technischer Neuerungen wurden viele Schiffe mit dem Prädikat „Ship of the Year“ ausgezeichnet.

Bereits 1995 wurde die Reederei gemäß den Standards nach ISO 9002 akkreditiert, so dass die Zertifizierung nach den Anforderungen des International Safety Management Code im Jahr 1998 keinerlei Probleme bereitete.

Im Jahr 2001 wurde CB Maritime d.o.o. in Rijeka/Kroatien gegründet, die für Carl Büttner Shipmanagement GmbH (CBS) als Crewing-Agentur tätig ist.

Mit Wirkung vom 01. Februar 2003 wurde das Management im Unterauftrag für die gesamte Flotte von der CB KG auf die neu gegründete Carl Büttner Shipmanagement GmbH (CBS) übertragen, die unter derselben Adresse ansässig ist. Die CBS ist verantwortlich für den sicheren Betrieb der Schiffe der CB KG einschließlich des Managements für Sicherheit und Qualität, für das Seepersonal (Crewing), für die Nautische und Technische Inspektion sowie für die Versicherung der Flotte und den Einkauf.



Im Jahre 2013 wird das erste Schiff, MT „LEVANA“, mit der Scrubber-Technologie zur Reduzierung der SO₂ Emissionen ausgerüstet.

Mit MT „AURELIA“ folgt 2016 der zweite Tanker.

Um den in der Finanzkrise 2008/2009 entstandenen neuen Anforderungen der finanzierenden Banken gerecht zu werden, erfolgte in 2017 die Umstrukturierung der Gruppe in eine „Corporate Structure“ als

Konzern mit der Carl Büttner Holding GmbH & Co. KG als Finanzholding und Hauptgesellschafter aller Einzelgesellschaften zu Land und zu Wasser.

Die Carl Büttner Holding GmbH & Co. KG hat ebenfalls ihren Sitz an gleicher Adresse in Bremen und ist als Konzernmutter für die Unternehmenssteuerung und Neubauprojekte verantwortlich.

Mit dieser Umstrukturierung wurden die Voraussetzungen für das größte Investitionsprogramm in der über 165jährigen Geschichte des Unternehmens geschaffen: Zur Modernisierung der Flotte und um den zukünftigen Anforderungen des Chartermarktes noch besser zu entsprechen, gab die Reederei 2017 den Bau von vier modernen, mit hoher qualitativer Spezifikation versehenen 38.000 tdw IMO 2 Produkten/Chemikaliertankern bei der chinesischen Werft New Hantong in Auftrag.



Der erste Tanker der Neubauserie, MT „CB ADRIATIC“, wurde am 28. Oktober 2019 abgeliefert, der zweite, MT „CB BALTIC“, am 13. Januar 2020, der MT „CB CARIBIC“ am 22. April 2020 und der MT „CB PACIFIC“ wurde am 09. Juli 2020 erfolgreich in Fahrt gesetzt.

Bei einer Flotte von zehn Produkten-/Chemikaliertankern in den Größenklassen 38.000, 24.000 und 15.000 tdw beschäftigt die Unternehmensgruppe 35 Mitarbeiter in Bremen und Rijeka, Kroatien, sowie ca. 300 Seeleute an Bord der Schiffe.



Büttner ist auch heute noch ein Familienunternehmen, mittlerweile in 5. Generation den Geschwistern Maike und Jörn Büttner gehörend, die als Gesellschafter und im Beirat mit der Firma eng verbunden sind; die Geschäftsführung liegt bereits seit 2002 in der Verantwortung Familienexterner.

Geschäftsführer der Reederei-Unternehmensgruppe ist seit 2015 Thorsten Mackenthun.

Die Unternehmensgruppe ist auf diese 165 Jahre stolz und hat diesen Zeitpunkt zum Anlass genommen, ihr Erscheinungsbild zu modernisieren.

bisheriges Logo



zukünftiges Logo



bisheriger Funnel



zukünftiger Funnel



Die Büttner-Unternehmensgruppe und ihre Flotte sind bekannt als „Anerkannt - Zuverlässig - Leistungsfähig“ (Reputable - Reliable - Performing); diese drei Attribute machen die Marke „Carl Büttner“ nach dem Namen des Unternehmensgründers aus. Marke und Design haben sich modernisiert. Immer noch eng am traditionellen Ursprung orientiert, ist das Design der Marke „Carl Büttner“ nun für die Zukunft gestaltet; es ist moderner, leichter, internationaler, dynamischer und symbolisiert unsere zukünftigen Ambitionen.





Bergung des 30t Ankers der Edith Maersk

Der Anker des fast 400 Meter langen Containerriesen "Edith Maersk", mit einem Einzelgewicht von 29 Tonnen, sowie die 20 Meter Kette wurden im März in der Nordsee geborgen. "Es ist der schwerste Anker, den wir jemals geborgen haben. Und das sind schon eine ganze Menge", freut sich Geschäftsführer der Cuxhavener Schlepp- und Bergungsreederei Otto Wulf, Sören Wulf, über den Erfolg.

(Foto ©Lisa Sonntag)

Maritime Kurznachrichten

Kleine Flüsse sorgen für den meisten Müll

Bisher war vermutet worden, dass nur sehr wenige Flüsse für den Müll-Anteil in den Meeren verantwortlich sind. Eine neue Studie zeigt nun, dass es um die 1500 Flüsse sind. Sie sind zusammen für etwa 80 Prozent der Plastikverunreinigung in den Ozeanen verantwortlich und schwimmen laut den Forschungsergebnissen zwischen 0,8 und 2,7 Millionen Tonnen pro Jahr ins Meer. Viele liegen in Südostasien, zum Beispiel auf den Philippinen, in Malaysia und China. Auf Platz 1 der traurigen Top-10-Müll-Produktliste stehen jedoch keine Plastikflaschen, sondern: Zigarettenstummel.

Seefahrendes Personal schneller impfen

Die Berufsgenossenschaft Verkehr (BG Verkehr) drängt auf ein forciertes Impfen der Beschäftigten in der deutschen Verkehrs- und Logistikwirtschaft, der Post-Logistik sowie der Telekommunikation.



Indien: Noch 56 Vermisste

Nach der Havarie Offshoreversorgers „Coromandel Supporter 9“ (IMO 7505528) im Wirbelsturm „Tauktae“ vor der Küste Indiens hat die Marine bisher 22 Tote geborgen. 56 Menschen gelten als vermisst. Während des Sturms war die Einheit auf Felsen vor der Küste geschleudert worden. Trotz schwieriger Rettungsarbeiten wegen hoher Wellen seien mit drei Schiffen und Helikoptern 186 Menschen gerettet worden, die auf dem von einer staatlichen Ölfirma betriebenen Schiff waren, heißt es.

EU und Großbritannien einigen sich auf Fischereiquoten

Die EU und Großbritannien haben einen langwierigen Streit im Brexitprozess beigelegt. Sie einigten sich auf Fangquoten in gemeinsam bewirtschafteten Gewässern - die Regelung gilt aber nur für das laufende Jahr.

Kampf gegen Piraterie im Golf Guinea forcieren

Der Nautische Verein Cuxhaven hat die „Golf von Guinea Erklärung“ der BIMCO (Baltic and International Maritime Council) unterzeichnet. Im Kern der von mittlerweile 340 Verbänden, Reedereien, Flaggenstaaten, Versicherern, weltweit unterstützten Erklärung heißt es: *„Wir, die Unterzeichner der Golf von Guinea*

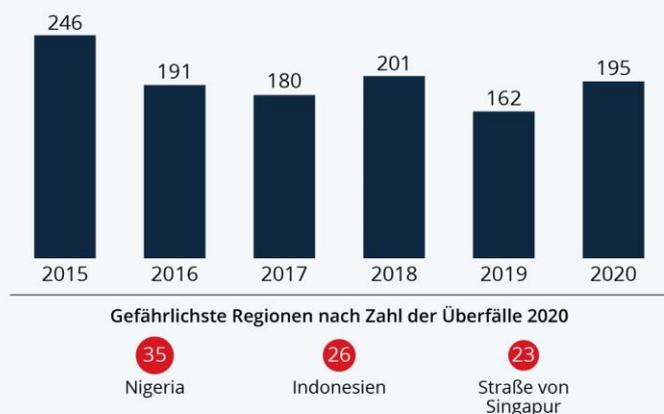
Erklärung zur Eindämmung der Piraterie, verlangen, dass kein Besatzungsmitglied den lebensbedrohlichen Risiken der Entführung und Gewaltanwendung beim Gütertransport über See, bei Offshore-Arbeiten oder der Fischerei im Golf von Guinea ausgesetzt wird.“

„Wir stehen vor einem akuten Sicherheitsproblem im Golf von Guinea“, sagt Anne H. Steffensen, CEO von Danish Shipping, dem Verband dänischer Reeder. „Die internationale Gemeinschaft muss handeln, wenn wir die Zahl der Angriffe auf die Handelsmarine und die Entführung von Seeleuten in diesem Gebiet reduzieren wollen. Dänemark wird einen sehr großen Beitrag leisten, indem es im Herbst eine Fregatte dorthin schickt, aber wir brauchen noch die gleiche spürbare Unterstützung von anderen Ländern.“ (thb.info 17. März 2021)

Die Piratenangriffe in dieser Region Westafrikas sollen bis Ende 2023 um mindestens 80 Prozent reduziert werden. Das jedenfalls ist das konkrete und ehrgeizige Ziel in einer neuen Erklärung der internationalen Schifffahrtsindustrie, die jetzt veröffentlicht wurde. Die Initiative, der sich auch Danish Shipping angeschlossen hat, wird von der Bimco koordiniert.

Wieder mehr Piratenüberfälle in 2020

Anzahl der Übergriffe durch Piraten auf Seeschiffe weltweit



„Ob Sie nun eine Reederei vertreten, ein Kunde, eine Behörde oder eine sonstige Organisation sind, die mit der Schifffahrt im Golf von Guinea zu tun hat: Ich möchte Sie ermutigen, diese Erklärung zu unterstützen“, fordert Steffensen. „Wir müssen ein größtmögliches internationales Bewusstsein für die Probleme im Golf von Guinea schaffen, um die größtmögliche Sicherheit für unsere Seeleute zu erreichen. Das sind wir ihnen schuldig.“

Hintergrund: Die Angriffe finden vor allem im Gebiet südlich von Nigeria statt. Die Bimco geht davon aus, dass bereits zwei Fregatten mit Hubschraubern und einem Flugzeug die notwendige Patrouille sicherstellen können. Nach Angaben des internationalen Reederverbandes haben sich mehr als 95 Prozent aller Entführungen auf See im vergangenen Jahr im Golf von Guinea abgespielt. Diese 121 Fälle bildeten die höchste Zahl, die jemals in diesem Gebiet verzeichnet wurde.

(Quelle: NVC, BREB, THB, No. 101, 31.05.2021, S. 1 / <https://www.bimco.org/GoGDeclaration>)

„Total loss“ der „X-Press Pearl“ erwartet



im Vorschiffsbereich gestauten Container ausgebrochen ist.

Medienberichten zufolge befanden sich in verschiedenen Containern leicht brennbare Chemikalien. Bekannt wurde inzwischen auch, dass sich das Feuer langsam ausbreitete und bereits in der vergangenen Woche durch die Besatzung während des Seetransits entdeckt und bekämpft wurde. Schließlich geriet der Brand außer Kontrolle. Flugzeuge der Küstenwache und Luftwaffe von Sri Lanka dokumentierten die Brandentwicklung systematisch.

Das vor der Westküste Sri Lankas mittlerweile in voller Länge brennende Containerschiff „X-Press Pearl“ (IMO 9875343) könnte als „total loss“ enden.

Zu dieser Einschätzung kommt Tim Hartnoll, Geschäftsführer von Sea Consortium Pte Ltd. Diesem Unternehmen gehört das in China gebaute und erst vor gut drei Monaten in Dienst gestellte Containerschiff (2700 TEU). Der Frachter ist nach Angaben von Hartnoll beim London P&I Club versichert. Der Reederei-Manager geht davon aus, dass das Feuer in einem der

Die zum Teil auf Youtube veröffentlichten Filme zeigen, dass sich das Feuer vom Vorschiffsbereich mit hoher Geschwindigkeit in Richtung Brückenaufbau zuarbeitete und diesen schließlich vollständig erfasste.

Reederei-Manager Hartnoll ist erleichtert, dass die 25-köpfige Besatzung des unter singapurischer Flagge fahrenden Frachters rechtzeitig das vor dem Hafen Colombo vor Anker auf Reede liegende Schiff verlassen hatte. Lediglich zwei Crewmitglieder wurden mit leichteren Verletzungen ins Krankenhaus gebracht.

Neben der Luftwaffe von Sri Lanka hilft auch die indische Küstenwache bei der Brandbekämpfung mit. Zudem ist der Fokus der Beteiligten darauf gerichtet, die inzwischen von dem Havaristen ausgehende Umweltverschmutzung zu dokumentieren.

Die Lagemeldungen sind zugleich eine wichtige Grundlage für entsprechende Warnungen an die Bevölkerung. Neben einer kilometerweit sichtbaren hochgiftigen Rauchwolke wurden inzwischen durch den verheerenden Schiffsbrand auch zahlreiche Container über Bord gespült. Zudem sind größere Mengen Bunkertreibstoff ausgetreten, die nun auf die Küste zutreiben. Mehrere Boxen, die durch die enorme Hitzeentwicklung vollständig deformiert wurden, erreichten inzwischen den Küstensaum.

Der 186 Meter lange Feeder hatte am 15. Mai den Hafen von Hazira in Indien verlassen. Zielhafen sollte Port Kelang in Malaysia sein.

In den zurückliegenden Jahren kam es gerade im Fahrtgebiet Indischer Ozean wiederholt zu Bränden auf Containerfrachtern. Die Ursache war immer wieder, dass Ladung bewusst falsch deklariert und/oder auch falsch gestaut war und es zur Selbstentzündung kam.

(Quelle: THB, No. 99, 27.05.2021, S. 3)

12. Nationale Maritime Konferenz 2021 in Rostock

Die Corona-Pandemie hat große Teile der maritimen Wirtschaft in eine Krise versetzt. Auf einer digitalen Konferenz im Mai diskutierte die Branche über Wege aus der Krise - und über einen mächtigen Konkurrenten.

«Wir haben außerhalb von Europa zum Teil eine Wettbewerbssituation, die das Reagieren der Europäischen Union notwendig macht», sagte der CDU-Politiker am Montag in Rostock zum Auftakt der Veranstaltung. «Es gibt Länder, die in sehr eindeutiger und manchmal auch aggressiver Form versuchen, Teile des zivilen Schiffbaus zu monopolisieren oder zu dominieren, und deshalb werden wir diese Entwicklung nicht einfach tatenlos geschehen lassen.»

Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) forderte auf der Konferenz die maritime Branche auf, die Potenziale der Schifffahrt für eine klima- und umweltfreundlichere Zukunft zu nutzen. «Mit den deutschen und europäischen Kompetenzen im Schiffbau haben wir die Chance, Europa zum Leitmarkt für klimaschonende, ressourcen- und kostensparende Technologien zu machen», sagte Merkel. Wie Altmaier betonte sie die Rolle Europas bei den internationalen Herausforderungen. Es gelte, sich auf dem stark umkämpften Weltmarkt zu behaupten. «Wir haben es schließlich nicht nur mit Partnern, sondern auch mit Wettbewerbern oder besser gesagt mit Konkurrenten zu tun.»



Bei der Maritimen Konferenz in Rostock waren 1200 Teilnehmer dabei. Rostocks Oberbürgermeister Claus Ruhe Madsen (parteilos) konnte zu seinem Bedauern coronabedingt aber nur einige ausgewählte Besucher persönlich begrüßen. Die Inbetriebnahme von Europas größter Landstromanlage am Passagierkai in Warnemünde bot die Gelegenheit, die Hansestadt an der Ostsee in strahlendem Sonnenschein vorzustellen.

(Quelle: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Dossier/nationale-maritime-konferenz-2021.html>, Stand 07.06.2021)

Dänemark baut Energie-Insel für 28 Milliarden Euro

Es ist das größte Bauprojekt in der Geschichte des Landes: Die Energieinsel in der Nordsee soll Dänemark helfen, klimaneutral zu werden. Und grünen Strom für Millionen Haushalte in Europa liefern.



Eine breite politische Mehrheit sei sich nun über Bau und Eigentumsverhältnisse einig geworden, um die Energie-Insel rund 80 Kilometer vor der Küste Jütlands zu errichten, teilte das dänische Klima- und Energieministerium mit. «Dänemark wird um eine Insel reicher», erklärte das Ministerium.

Mit geschätzten Gesamtkosten in Höhe von etwa 210 Milliarden Kronen (28,2 Milliarden Euro) handelt es sich um das größte Bauprojekt der dänischen Geschichte, wie Klima- und Energieminister Dan Jørgensen erklärte. Der Energie-Hub werde die Stromproduktion aus erneuerbaren Energien steigern, die notwendig sei für das EU-Ziel, bis 2050 klimaneutral zu werden. Dänemark wolle letztlich auch seine europäischen Nachbarn mit einer großen Menge an erneuerbarer Energie versorgen.

Wann mit dem Bau begonnen werden soll, ist noch unklar.

Die Energie-Insel soll als ein Offshore-Kraftwerk dienen, auf dem der Strom aus Hunderten von umliegenden Windturbinen zusammenfließt und verteilt wird. Angefangen werden soll in der ersten Projektphase mit knapp 200 Windturbinen und einer Kapazität von drei Gigawatt, womit nach Regierungsangaben etwa drei Millionen Haushalte in Europa versorgt werden können. Diese Kapazitäten sollen letztlich auf zehn Gigawatt gesteigert werden, womit das Projekt eines Tages den Energieverbrauch von zehn Millionen europäischen Haushalten decken könnte.

Der dänische Staat wird die Mehrheit an der Insel besitzen, aber auch private Unternehmen sind beteiligt. Bereits im Mai 2020 hatte die dänische Regierung angekündigt, bis 2030 die ihren Angaben zufolge ersten Energie-Inseln der Erde aufbauen zu wollen. Als zweiter und kleinerer Hub soll dabei die Ostsee-Insel Bornholm dienen. Die Energie soll direkt genutzt, über die sogenannte Power-to-X-Technologie aber auch umgewandelt und anderweitig verwendet werden können, etwa in Bussen und Autos.

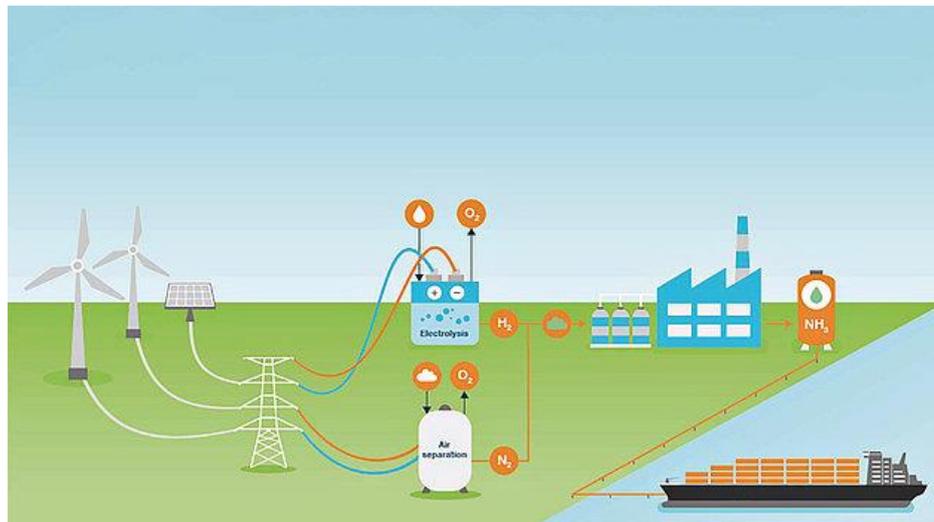
Für die dänische Regierung ist das Ganze auch ein Prestigeprojekt. Sie strebt an, die dänischen CO₂-Emissionen bis 2030 um 70 Prozent im Vergleich zum Niveau des Jahres 1990 zu verringern.

(Quelle: dpa-infocom)

Dreierbündnis für Ammoniak

Das Chemieunternehmen OCI, der Motorenbauer MAN Energy Solutions und Hartmann Gas Carriers Germany haben eine Absichtserklärung für den Einsatz von Schiffen, die mit Ammoniak betrieben werden sollen, unterzeichnet.

Für Brian Østergaard Sørensen, Vice President und Head of R&D, Two-Stroke Business bei MAN, ist das neue Projekt ein wichtiges Element der eigenen Strategie, mit externen Partnern zusammenzuarbeiten, um nachhaltige Technologien zu entwickeln. „Methanol und Ammoniak sind sehr interessante Kandidaten als kohlenstofffreie Kraftstoffe“, betont der Motorenexperte. „Tatsächlich haben wir bereits einen mit Methanol betriebenen Zweitaktmotor eingeführt, während wir den ersten mit Ammoniak betriebenen Motor für 2024 erwarten.“



Aus erneuerbaren Energien hergestelltes Ammoniak kann als kohlenstofffreier Schiffskraftstoff dienen,

Grafik: MAN Energy Solutions

Ahmed El-Hoshy, Chief Executive Officer von OCI N.V., sagt: „Ammoniak und Methanol sind die Kraftstoffe der Zukunft.“

„Um diese Ziele zu erreichen, müssen nicht nur neu gebaute Schiffe, sondern auch Motoren von konventionellem Kraftstoff auf Methanol und Ammoniak umgestellt werden“, fordert El-Hoshy.

Ammoniak gilt als weitverbreitet und auch einfach zu lagern, da es bereits eine umfangreiche globale Vertriebs- und Lagerinfrastruktur gibt. Allerdings würde die Umstellung des gesamten Treibstoffbedarfs für die Hochseeschifffahrt auf Ammoniak bis 2050 jährlich etwa 750 bis 900 Millionen Tonnen Ammoniak erfordern. Das entspricht dem Vier- bis Fünffachen der derzeitigen globalen Gesamtproduktion von Ammoniak. Dennoch sind Ammoniak und Methanol für El-Hoshy „die logischste Alternative zu herkömmlichen Kraftstoffen“.

(Quelle: THB, No. 71, 15.04.2021, S. 3)

Großprojekt „Elbvertiefung“ abgeschlossen

Das im Juli 2019 gestartete Projekt der Elbvertiefung wurde nun, im Mai 2021, fertig gestellt. Im zweiten Halbjahr könne also die nationale und internationale Schifffahrt die neuen Tiefgänge von 13,50 Metern unabhängig von Ebbe und Flut nutzen.

„Eine Mammutaufgabe ist geschafft, eines der wichtigsten Verkehrsprojekte steht vor dem Abschluss“, erklärte der Präsident der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), Hans-Heinrich Witte.

Die im Bündnis „Lebendige Tideelbe“ zusammengeschlossenen Umweltverbände BUND, Nabu und WWF erwarten, dass es technisch nicht gelingen wird, die Fahrrinne der Elbe dauerhaft auf der planfestgestellten Tiefe zu halten. Grund hierfür sei ein hoher Sedimenteintrag. Das Bündnis sprach von einer katastrophalen Bilanz für ein unverantwortliches Großprojekt.

Zudem kritisierten die Umweltverbände den wirtschaftlichen Nutzen der Fahrinnenanpassung. Laut „Lebendige Tiedeelbe“ ist von dem zu Beginn der Elbvertiefungsplanung erwarteten Umschlag von jährlich 25 Millionen TEU im Hamburger Hafen nicht mehr viel übrig. So seien dort im vergangenen Jahr nur 8,5 Millionen Container über die Kaikanten gegangen - Tendenz geringfügig steigend.

Tideabhängig soll die Elbe für Schiffe mit einem Tiefgang von maximal 14,50 Metern passierbar sein. Daneben wurde die Elbe an einigen Stellen auch verbreitert, sodass auch sehr breite Seeschiffe aneinander vorbeifahren können. Die Kosten für die Elbvertiefung werden auf rund 800 Millionen Euro geschätzt.

BSH Präsidentin: „Wir müssen die Faszination der Seefahrt wieder sichtbar machen“

Als Gefahren für den Verlust maritimen Wissens sieht die Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Dr. Karin Kammann-Klippstein, den Ausverkauf maritimer Unternehmen, Direktinvestitionen ausländischer Staatsunternehmen oder stark subventionierter Unternehmen in strategisch wichtige maritime Bereiche, den fehlenden Nachwuchs in der Schifffahrt und die mangelnde Wahrnehmung der Bedeutung der maritimen Branche für Deutschland.

Im Rahmen einer Vortagsveranstaltung des Deutschen Maritimen Zentrums wies sie darauf hin, dass mit der Übernahme eines Unternehmens durch einen ausländischen Konzern unweigerlich ein Verlust von Know-How in Deutschland verbunden ist. Ein weiteres großes Problem sieht sie in dem fehlenden Nachwuchs für Schiffsbesatzungen. Ein Grund dafür sei die geringe Anzahl von deutschen Schiffen unter deutscher Flagge, auf denen deutscher Nachwuchs ausgebildet wird. Nahezu alle von der Branche kritisierten bürokratischen Hindernisse, die dem Führen der deutschen Flagge entgegenstehen, seien inzwischen abgebaut. Dennoch fuhren Ende 2020 von den 1.844 deutschen Handelsschiffen lediglich 290 Schiffe unter deutscher Flagge.

Das BSH ist die zentrale maritime Behörde Deutschlands. An den beiden Dienstsitzen in Hamburg und Rostock sowie auf 5 Schiffen arbeiten rund 1.000 Beschäftigte aus über 100 Berufen. Im Mittelpunkt der Aufgaben stehen u.a. die Förderung, Sicherheit und Überwachung der Seeschifffahrt, Forschung und Erhebung langer Datenreihen im Bereich der Ozeanographie und Meereschemie, der Wasserstandsvorhersagedienst sowie die nautische Hydrographie, im Rahmen derer amtliche Seekarten erstellt werden. Ein in letzter Zeit stetig anwachsender Bereich ist die Zuständigkeit als Genehmigungs- und Überwachungsbehörde für Offshore-Windenergieanlagen. Als deutsche Flaggenstaatsverwaltung und Dienstleister unterstützt das BSH die maritime Wirtschaft mit Genehmigungen, Haftungsbescheinigungen, Produktprüfungen, Zulassungen und Bereitstellung von Daten.

(Quelle: https://www.bsh.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/Text_html/html_2021/Pressemitteilung-2021-03-25.html, Stand 26.03.2021)



Verholen des Schwimmdocks zum neuen Lentzkai am 12.04.21. Grund: Die Dockgrube wird ausgebaggert. (Foto ©Lisa Sonntag)

WSA Elbe-Nordsee

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Elbe-Nordsee ist eine der Unterbörden der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Deren Aufgabe ist es, für alle Schutz und größtmögliche Sicherheit auf den Bundeswasserstraßen zu gewährleisten.

Wie auf Straßen gibt es auch auf Wasserstraßen Verkehrsregeln, die von allen beachtet werden müssen. Mit Hilfe von Schifffahrtszeichen, den Verkehrszentralen, dem Schleusenbetriebsdienst, dem Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice ELWIS oder durch den Einsatz von Telematik (z. B. AIS-Transponder) sorgen sie dafür, dass die Berufs- und Freizeitschifffahrt unsere Bundeswasserstraßen sicher befahren können.

Die Zuständigkeit des WSA erstreckt sich von der Landesgrenze Hamburgs über die Reviere Elbe mit Nebenflüssen, Eider und der Nordsee nördlich der Verkehrstrennungsgebiete bis zur dänischen Grenze und die Ausschließliche Wirtschaftszone.

Die gesetzlichen Aufgaben werden zusammen mit zahlreichen Außenbereichen des WSA einschließlich eigener Schiffe durch knapp 700 Beschäftigte wahrgenommen.

Bild links: Radarturn Newwerk



(Quelle: https://www.wsa-elbe-nordsee.wsv.de/Webs/WSA/Elbe-Nordsee/DE/0_Startseite/startseite_node.html, Stand: 02.06.2021)

A.P. Moller - Maersk wird Mitglied im Methanol Institute

Das Methanol Institute (MI) gab heute A.P. Moller - Maersk als neuestes Mitgliedsunternehmen der Vereinigung bekannt.

Das erste kohlenstoffneutrale Schiff von Maersk wird ein Methanol-Dual-Fuel-Schiff sein. Es wird eine Kapazität von rund 2000 TEU haben und in einem der intraregionalen Netzwerke eingesetzt werden. Während das Schiff mit Standard-VLSFO betrieben werden kann, ist geplant, das Schiff vom ersten Tag an mit klimaneutralem E-Methanol oder nachhaltigem Bio-Methanol zu betreiben.

Gregory Dolan, CEO von MI, sagte: "MI freut sich, Maersk als unser neuestes Mitglied begrüßen zu dürfen. Die Entscheidung von Maersk für Methanol als Treibstoff für sein erstes Dual-Fuel-Schiff sendet ein starkes Signal an die Schifffahrtsindustrie, dass Methanol ein Schiffskraftstoff für heute und morgen ist."

Maersk kündigte an, das weltweit erste Linienschiff, das mit kohlenstoffneutralem Methanol betrieben wird, im Jahr 2023 in Betrieb zu nehmen - sieben Jahre vor dem ursprünglichen Ziel für 2030. Darüber hinaus werden alle zukünftigen Maersk-eigenen Neubauten mit einer Dual-Fuel-Technologie ausgestattet sein, die sowohl den klimaneutralen Betrieb als auch den Betrieb mit Standard-Heizöl mit sehr niedrigem Schwefelgehalt (VLSFO) ermöglicht.



"Bei der Einführung dieser Technologie wird es eine große Herausforderung sein, innerhalb des von uns gesetzten Zeitrahmens eine ausreichende Menge an kohlenstoffneutralem Methanol zu beschaffen", sagte Berit Hinnemann, Senior Innovation Project Manager, A.P. Moller - Maersk. "Wir haben noch viel Arbeit vor uns, um die Projekte zu finden, die wirklich skalierbar und kohlenstoffneutral sind und die strengen Kriterien der

Lebenszyklusanalyse erfüllen können. Maersk ist sehr erfreut, dem Methanol Institute beizutreten und freut sich auf die weitere Zusammenarbeit mit grünen Methanollieferanten, um die Einführung von kohlenstoffneutralem Methanol in der globalen Schifffahrt voranzutreiben."

Im Dezember 2018 gab Maersk sein Ziel bekannt, bis 2050 netto null CO₂-Emissionen zu erreichen, und hat seitdem als primäre Kraftstoffkandidaten kohlenstoffneutrales Methanol (Bio-Methanol und E-Methanol), Alkohol-Lignin-Mischungen und kohlenstoffneutrales Ammoniak sowie die Verwendung von Biokraftstoffen identifiziert.

(Quelle: <https://www.maersk.com/news/articles/2021/03/24/ap-moller-maersk-joins-methanol-institute>, Stand 03.05.2021)

Neue TKMS U-Boote für Norwegen

Norwegen will nach Angaben des Verteidigungsministeriums bei Thyssenkrupp vier U-Boote im Gesamtwert von 45 Milliarden norwegischen Kronen (rund 4,4 Milliarden Euro) bestellen. Das Verteidigungsministerium in Oslo erklärte Dienstagabend, die deutsche Marine wolle zwei weitere U-Boote bei Thyssenkrupp ordern. Der Vertrag solle im Sommer unterzeichnet und das erste U-Boot 2029 ausgeliefert werden.

Auch das Bundesverteidigungsministerium bestätigte eine Einigung. Das Projekt „Klasse 212 CD“ trage zur Stärkung der Sicherheits- und Verteidigungsindustrie im Bereich der Schlüsseltechnologie Marineschiffbau in Deutschland bei. Zudem würden in Kiel und Umgebung bis in die Mitte des nächsten Jahrzehnts zahlreiche hochwertige Arbeitsplätze gesichert.

Die Boote des modifizierten Typs 212 CD sollen künftig über eine deutlich größere Reichweite, höhere Geschwindigkeit und damit eine längere Stehzeit in See haben.



© NPorts



MV "TUFTY"

Flagge: Zypern [CY]

Typ: Bulk Carrier

Länge: 185,14 m

Breite: 23,99 m

Brutto Tonnage:

19814

Baujahr: 2009

(Anlegen an der Neuen Seebäderbrücke in strömendem Regen.
Foto ©Lisa Sonntag)

Deutlicher Umschlagsrückgang unterstreicht Handlungsbedarf

Umschlagsrückgang in deutschen Seehäfen von - 6,4 Prozent im Corona-Jahr 2020

Die im März 2021 veröffentlichten Zahlen des Statistischen Bundesamtes zeigen, dass der Gesamtumschlag im Jahr 2020 um - 6,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr zurückging. Von Januar bis Dezember 2020 wurden 275,7 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen, das sind rund 18,8 Mio. Tonnen weniger als 2019. Zum Vergleich: In den vergangenen Jahren schwankte der Umschlag um weniger als ein Prozent und lag bei rund 300 Mio. Tonnen pro Jahr.

Der Containerumschlag ist 2020 mit 14 Mio. TEU um - 6,9 Prozent gefallen. Der Umschlag von Fahrzeugen fiel um - 22,6 Prozent, bei Kohle, rohem Erdöl und Erdgas gab es einen Rückgang von - 20,7 Prozent. Besonders stark sind die Rückgänge auch im Passagierbereich, da aufgrund der Corona-Pandemie Insel- und Fährverkehre stark abnahmen und der Kreuzfahrtbetrieb fast komplett eingestellt wurde. Das Passagieraufkommen in deutschen Häfen fiel demnach im Jahr 2020 von 31,3 Mio. auf 16,4 Mio. Passagiere - das ist ein Rückgang um - 47,7 Prozent. Der Passagierverkehr, bei dem die Passagiere im Ausland ein- oder ausgestiegen sind, ging sogar um - 65,1 Prozent zurück. Schiffsbewegungen von Kreuzfahrtschiffen in deutschen Häfen fielen um - 82,3 Prozent.

Die Rückgänge in den Umschlag- und Abfertigungszahlen haben sich auf die Betriebsergebnisse und damit auch auf die Investitionsfähigkeit der Hafenunternehmen negativ ausgewirkt.

Daniel Hosseus, Hauptgeschäftsführer des ZDS: „Die durch die Corona-Krise verursachten Verluste treffen auf ein ohnehin schon schwieriges Umfeld: Der globale Wettbewerb wird immer schärfer. Gleichzeitig müssen sich die Seehafenbetriebe den Anforderungen der fortschreitenden Digitalisierung und der für den Klimaschutz notwendigen Maßnahmen stellen. Wir benötigen den weiteren Abbau von Standortnachteilen und nachhaltige Innovationsförderung, damit die Unternehmen diesen Herausforderungen begegnen können.“

(Quelle: <https://zds-seehaefen.de/2021/03/16/hafenwirtschaft-deutlicher-umschlagsruckgang-unterstreicht-handlungsbedarf/>, Stand 17.03.2021)

Handelsschiffsanläufe Cuxhaven im Berichtszeitraum

Schiff	Flagge	Schiffstyp
Aasfjord	Gibraltar	Selbstlöscher
Aasnes	Gibraltar	Selbstlöscher
Amoenitas	Antigua Barbuda	Schwergutschiff
Anne Sofie	Deutsch	Schwergutschiff
Annika B	Cyprus	Stückgutschiff
BBC America	Cyprus	Stückgutschiff
BBC Lima	Portugal	Stückgutschiff
BBC Lisbon	Antigua Barbuda	Stückgutschiff
BBC Rainbow	Hong Kong	Stückgutschiff
Birgit	Antigua Barbuda	Stückgutschiff
Biryuza	Russland	Stückgutschiff
Bonacieux	Gibraltar	Stückgutschiff
BREB Courageous	Portugal	Stückgutschiff
BREB Courtesy	Portugal	Stückgutschiff
BREB Cuxhaven	Portugal	Stückgutschiff
Bremer Johanna	Portugal	Stückgutschiff
Britannia Seaways	Dänemark	Ro-Ro-Schiff
Constance	Gibraltar	Stückgutschiff
Drait	Niederlande	Stückgutschiff
Eems Duisburg	Niederlande	Stückgutschiff
Eems Exe	Gibraltar	Stückgutschiff
Eemslift Nelli	Niederlande	Stückgutschiff
Eems Traveller	Niederlande	Stückgutschiff
Fria	Antigua Barbuda	Stückgutschiff
Hagland Borg	Norwegen	Stückgutschiff
Hanna	Portugal	Schwergutschiff
Hardanger	Singapur	Breakbulkcarrier
Hendrik S	Niederlande	Stückgutschiff
Hohe Bank	Gibraltar	Stückgutschiff
Ijzerborg	Niederlande	Stückgutschiff
Imke	Niederlande	Stückgutschiff
Klara	Portugal	Stückgutschiff
Liamare	Niederlande	Stückgutschiff
Lisa	Portugal	Schwergutschiff
Milady	Gibraltar	Stückgutschiff
Monza Express	Gibraltar	RoRo-Autotransporter
Nina B	Cyprus	Stückgutschiff
Okiana	United Kingdom	Breakbulkcarrier
Onego Traveller	Liberia	Stückgutschiff
Ostbense	Antigua Barbuda	Stückgutschiff
Peak Belfast	Niederlande	Stückgutschiff
Peak Bergen	Niederlande	Stückgutschiff
Prometeheus Leader	Singapur	RoRo-Autotransporter
Rix Eleonora	Portugal	Stückgutschiff
Rix Pacific	Zypern	Stückgutschiff
Rix Star	Zypern	Stückgutschiff
Rotra Vente	Niederlande	RoRo-Heavy Load Carrier
Schillig	Gibraltar	Stückgutschiff
Schokland	Niederlande	Stückgutschiff
Selandia Seaways	Dänemark	Ro-Ro-Schiff
Spauwer	Niederlande	Trailing Suction Hopper Dredger

Spica Leader
 Splittnes
 Tasmanic Winter
 Topaz-Chu
 Tufty
 Trina
 Tian You
 UHL Faith
 UHL Falcon
 UHL Fortune
 UHL Frontier
 UHL Partner
 Viking Amber
 Vos Start
 Wilson Alicante
 Wilson Aveiro
 Wilson Aviles
 Wilson Brugge
 Wilson Dusavik
 Wilson Hook

Singapur
 Antigua Barbuda
 Liberia
 Russland
 Cyprus
 Deutschland
 China
 Portugal
 Portugal
 Portugal
 Portugal
 Portugal
 Singapur
 Niederlande
 Luxemburg
 Barbados
 Luxemburg
 Malta
 Antigua Barbuda
 Norwegen

RoRo-Autotransporter
 Selbstlöcher
 Schwergutschiff
 Deck Carrier
 Massegutschiff
 Schwergutschiff
 Stückgutschiff
 Schwergutschiff
 Schwergutschiff
 Schwergutschiff
 Schwergutschiff
 Schwergutschiff
 RoRo-Autotransporter
 Offshore Supply Ship
 Stückgutschiff
 Stückgutschiff
 Stückgutschiff
 Stückgutschiff
 Stückgutschiff
 Stückgutschiff



MV "OKIANA"

Flagge: United Kingdom [GB]

Länge: 212,5 m

Typ: Cargo / Containership

Breite: 32,31 m

Brutto Tonnage: 38910

Baujahr: 2004