

Vereinsblatt



Vorwort

Liebe Mitglieder des NVC,

wir hoffen, diese erste Ausgabe unseres Vereinsblatts im Jahr 2021 erreicht Sie alle gesund und munter. Im Laufe diesen Jahres wird sich mit fortschreitender Impfung aller Bevölkerungsschichten unser Leben wieder normalisieren. Vielleicht wird ein Sommerfest unter freiem Himmel oder sogar eine Weihnachtsfeier möglich sein. Unser traditionelles Schifffahrtssessen im Frühjahr wird natürlich nicht stattfinden können.

Zum Jahresende 2020 haben wir erstmalig in der Geschichte des NVC die Jahreshauptversammlung im schriftlichen Umlaufverfahren abgehalten. Das Protokoll der Jahreshauptversammlung erhalten Sie gemeinsam mit diesem Vereinsblatt. Ich möchte mich bei allen Mitgliedern und dem Vorstand für die Unterstützung und Teilnahme an der Jahreshauptversammlung herzlich bedanken!

Es gibt wieder viel zu berichten. Die Elbefähre fährt! Die WSV gründet ein neues Reedereizentrum in Cuxhaven für ihre neuen Mehrzweckschiffe. DFDS erhöht Abfahrtsfrequenz Richtung UK, da Trailerkunden nach BREXIT Cuxhaven favorisieren. Kein Winterschlaf an Bord von FS „ELBE 1“, die „KUGELBAKE“ von Otto Wulf als Ausbildungsbewerberschiff und vieles mehr. Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre!

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

Leuchtturmprojekt AquaVentus

Als emissionsfreie Alternative zu Erdöl ist Grüner Wasserstoff zentral für die Energiewende. Das Leuchtturmprojekt AquaVentus sieht vor, mit klimafreundlicher Wasserstofftechnologie weltweit Signale zu setzen. Mit Helgoland in der Deutschen Bucht verfügt es über ein optimales Reallabor, um die Ziele der deutschen und europäischen Wasserstoffstrategie nachhaltig zu erreichen.



Das visionäre Vorhaben von AquaVentus: 10 Gigawatt Erzeugungsleistung für Grünen Wasserstoff aus Offshore-Windenergie bis zum Jahr 2035 sowie dessen Transport an Land. Eine Million Tonnen Grüner Wasserstoff pro Jahr könnten schon bald von Helgoland bis in die Doggerbank gewonnen werden.

AquaVentus

Über den Ausbau der Erneuerbaren Energien zur Stromerzeugung hinaus, eröffnet AquaVentus Entwicklungschancen für die Energiewirtschaft, für eine CO₂-freie Industrie, den Anlagenbau, den maritimen Sektor, für Chemie, Mobilität und Logistik.

Getrieben wird das Pionierprojekt von einem starken Konsortium: Der Förderverein AquaVentus setzt sich zusammen aus hochinnovativen Organisationen und Forschungseinrichtungen sowie international führenden Unternehmen, die mit der Erzeugung von Grünem Wasserstoff auf See ein neues Zeitalter klimafreundlicher Energie ausrufen. Auch die Stadt Cuxhaven ist Teil dieses Konsortiums als Gründungsmitglied des Fördervereins Aqua Ventus e.V..

Die Vorteile dieser Mitgliedschaft liegen auf der Hand: Cuxhaven verfolgt konsequent das Thema Wasserstoff in seiner komplexen und themenreichen Vielfalt, adressiert aber auch gleichzeitig die Kernkompetenzen, die Cuxhaven seit Jahren auszeichnen - Hafenumschlag, Offshore-Kompetenz und den Anspruch sich immer wieder neu zu positionieren und der Wertschöpfung neue Impulse zu verleihen. Die Stadt Cuxhaven kann hier ganz klar Akzente für das Projekt Aqua Ventus setzen, sieht sich aber auch als Partner bei der Entwicklung von Projekten und dem Austausch von Ideen und Gedanken.



Das Projekt AquaVentus ist wiederum als logische Folge des Deutschen Offshore Industriezentrums (DOIZ) zu werten, gleichzeitig aber auch ergänzend zu dem Baustein „Wasserstoff“, der seit 2018 „Teil der DNA“ Cuxhavens ist und werden soll.

Mehr Informationen unter <https://www.aquaventus.org> und <https://www.offshore-basis.de/wasserstoff/>



MV "BELGIA SEAWAYS"

Flagge: Litauen [LT]

Typ: Ro-Ro Cargo

Brutto Tonnage: 21005

Länge: 183,4 m

Breite: 25,2 m

Baujahr: 2000

(Foto: Thomas Sassen, CN)

Winterruhe auf der Elbe 1? Von wegen!

Obwohl noch Winterruhe herrscht und neuerdings sogar eine Schneedecke alles schön zudeckt, wird an Bord des fahrenden Museumsfeuerschiffes Elbe 1 den ganzen Winter über tüchtig gearbeitet! Wir hoffen, ab Frühjahr 2021 in einer nur wenig beeinträchtigten Saison viele Reisen mit dem Feuerschiff machen zu können. Dazu muss natürlich alles tip-top sein!

Unter der Leitung des neuen 1. Vorsitzenden Bernd Petersen und unter Anleitung durch einen Bootsmann und einen Maschinisten sind drei Hilfskräfte im Einsatz: Knut, Sarah und Linus. Alle drei leisten gute und wertvolle Arbeit.

Knut ist im Rahmen einer Arbeitsförderungsmaßnahme des Job-Centers schon länger als Maler, seinem erlernten Beruf, an Bord tätig. Man kann von Ihm behaupten, dass es fast keinen Ort auf dem Schiff gibt, den er nicht schon gereinigt, konserviert oder gestrichen hat.

Sarah und Linus sind seit Herbst 2020 an Bord und machen ein Freiwilliges Soziales Jahr in der Denkmalpflege.



Sarah beim Putzen von Messing-
beschlägen im eiskalten Kabelgatt



Linus mit ausgebauten
Umformern



Knut beim Malen

Sie wohnen an Bord und erfüllen eine Vielzahl von Aufgaben. Neben Reinigungsarbeiten sind sie sehr fleißig in der Instandhaltung und Instandsetzung des betagten Schiffes. Nebenbei betreuen sie auch noch das Semaphor auf der Alten Liebe oder sie besuchen Seminare der IJGD in Stade.



Im vergangenen Herbst wurde eine neue Abwasserbehandlungsanlage installiert, welche den gegenwärtigen gesetzlichen Ansprüchen genügt; eine Auflage, die erfüllt werden musste, um das Schiff in unseren Fahrtgebieten weiter fahren zu dürfen.

Unter der Obhut unseres Maschinisten Eckhard Steinmetz arbeitet die neue Anlage bisher sehr gut. Auch die Hauptmaschine hat er wieder in top-Form gebracht.

Die FSJler sammeln viele Erfahrungen und kommen mit unterschiedlichsten Materialien in Berührung. Die Kammer des Leitenden Ingenieurs wurde in diesem Winter komplett entkernt. Die Wände und Schotten wurden konserviert, mit Dämmmaterial ausgekleidet und neu verschalt. Der Umformer-Raum ist entrümpelt worden, damit wir einen neuen Raum für die Sicherheitsausrüstung einrichten können.



Auch im Decksbereich wird schon kräftig gearbeitet! Die Zementfüllung wurde aus den Wassergräben entfernt und diese dann neu konserviert. Das Achterdeck war bisher immer von einer Holzgrating bedeckt. Als Bootsmann Jens Walter da mal drunter schaute, rührte ihn fast der Schlag. Hier musste dringend großflächig entrostet, dann grundiert und gemalt werden. Jens kann als Berufsseemann aus der

Hochseefischerei mit Rost umgehen! Es gibt überhaupt wenig, was er nicht kann. Unsere rote Lady profitiert sehr von seiner Festanstellung.



Man sieht also deutlich, dass unser Feuerschiff auf eine arbeitsreiche Saison vorbereitet wird. Es soll Tagesfahrten nach Helgoland geben, wann immer die Tide das zulässt. Mehrtagesfahrten sind geplant nach Hamburg, Büsum, Wilhelmshaven und Rendsburg. In Rendsburg z.B. findet der Schleswig-Holstein Ruder-Cup statt, zu dem das Feuerschiff zu Repräsentationszwecken gechartert wurde. Und dann wollen wir ja auch noch für 10 Tage mit 12 Pensionsgästen und zusätzlichen Tagesgästen für einige Etappen in die Ostsee fahren! Das alles natürlich nur, sofern Corona es zulässt.

E. Hewicker
2.Vorsitzender

Neuer StFA-Vorstand gewählt

Der Ständige Fachausschuss (StFA) des Deutschen Nautischen Vereins von 1868 (DNV) hat seit Dezember 2020 einen neuen Vorstand. Auf der in Form einer Videokonferenz abgehaltenen Tagung stimmten 42 teilnehmende Mitglieder einstimmig für Kapitän Ingo Berger (Vorsitzender) und Kapitänin Alexandra Pohl-Hempel (stellvertretende Vorsitzende). Sie treten die Nachfolge des Interimsvorsitzenden Carsten-Sönke Wibel an. Zuvor gab es eine Schweigeminute für den verstorbenen Kapitän Wolfgang Hintzsche, der den Verband Deutscher Reeder (VDR) viele Jahre im StFA vertreten hatte.

Alexandra Pohl-Hempel ist studierte Schiffsbetriebsoffizierin und somit Nautikerin und Schiffingenieurin (Befähigungszeugnis AG und CI). Nach mehrjährigen Seefahrtszeiten als nautische und technische Offizierin auf Containerschiffen, Fähren und Schleppern sowie Landeinsätzen, Referentin für Ausbildung und Seepersonal beim Verband Deutscher Reeder, als auch als Inspektorin bei der Bugsier-Reederei, ist sie nun bei der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr als Leiterin des Zeugnisools tätig. Pohl-Hempel ist langjähriges Mitglied im Nautischen Verein zu Hamburg und war lange Zeit Delegierte im StFA. Dort hat sie die Arbeit mit ihrer Expertise konstruktiv und zielführend begleitet.



Alexandra Pohl-Hempel, Foto: privat

Ingo Berger ist Nautiker (AG) und war bereits von 2003 bis 2011 Vorsitzender des StFA und Mitglied des DNV-Vorstands. Als langjähriges Vorstandsmitglied engagiert er sich zudem im Nautischen Verein zu Kiel. Beruflich ist Berger als Erster Polizeihauptkommissar bei der Wasserschutzpolizei Schleswig und seit Jahren in Führungspositionen und als Lehrbeauftragter an der Verwaltungsfachhochschule Altenholz für Schifffahrtsrecht tätig.



Ingo Berger, Foto: Arndt

Das neue Führungsduo hat das Ziel, gemeinsam mit den weiteren Mitgliedern des StFA und gestützt auf die maritime Fachkenntnis innerhalb der Nautischen Vereine auf aktuelle Schifffahrtsthemen fachlich fundiert und zeitnah zu reagieren und Politik, Verwaltung und die gesamte maritime Industrie mit der Expertise seiner zahlreichen Mitglieder aus der Wirtschaft, Seefahrt, Lehre und Verwaltung zu beraten.

(Quelle: THB, Ausgabe No.249, 18.12.2020)

Maritime Kurznachrichten

BSH: Neue Flächen für Windenergie

Bis 2026 könnten auf drei weiteren Flächen in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) in der Nordsee sowie der Ostsee neue Offshore-Windparks entstehen. Die Eignung der Flächen wurde mittels Rechtsverordnung am 15. Dezember 2020 festgestellt, meldete das BSH. Auf den drei Flächen in Nord- und Ostsee können rechnerisch Windparks mit einer Leistung von 958 Megawatt installiert werden.

Bedarf an Containerschiffen weiter hoch

Die weiter hohe Nachfrage nach Tonnage und der Mangel an freien Schiffen in allen Größenklassen lässt die Charraten steigen. Der Bedarf an Schiffen scheint erheblich zu sein, was die Position der Eigner stärkt. Diese können sich vor Anfragen kaum „retten“, heißt es beim Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler. Mangels anderer Ausgabemöglichkeiten bestellen die Verbraucher verstärkt Konsumgüter, was das globale Gütervolumen steigen lässt



Foto: Timo Jann

„Peking“ weltweit digital erkunden

110 Jahre nach ihrem Stapellauf bei Blohm+Voss am 25. Februar 1911 ist der Frachtsegler „Peking“ jetzt digital zu erleben. Möglich macht das die Plattform „Google Arts & Culture“, die auch Museen für Ausstellungsrundgänge nutzen. In Zusammenarbeit mit der Stiftung Historische Museen Hamburg (SHMH) als Eignerin der „Peking“ mit Google ist das Schiff nun für Menschen weltweit zugänglich. Unter: g.co/HafenmuseumHamburg kann die „Peking“ von sechs Einstiegspunkten aus digital

vom Oberdeck bis hinunter in den Frachtraum in ihrer faszinierenden Größe besichtigt werden.

Norwegen baut weltweit ersten Schiffstunnel

Das Verkehrsministerium von Norwegen hat der Küstenverwaltung grünes Licht für den Bau des weltweit ersten Schiffstunnels gegeben. Schon 2025 könnten Schiffe durch den 1,7 Kilometer langen Tunnel fahren. Mit einer befahrbaren Breite von 26,5 Meter wird er groß genug sein, dass ihn neben Frachtern auch kleinere Kreuzfahrtschiffe nutzen können. Das Projekt soll 300 Millionen Euro kosten. Für den Tunnel müssen aus der 300 Meter hohen Bergkette drei Millionen Kubikmeter Gestein, ungefähr acht Millionen Tonnen, entfernt werden.

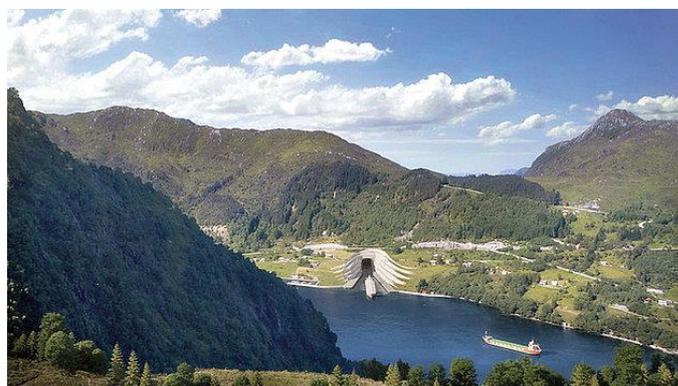


Foto: Kystverket

Umschlagminus in niedersächsischen Häfen

In den niedersächsischen Seehäfen sind im vergangenen Jahr rund 48,7 Millionen Tonnen und damit 9 Prozent weniger Güter als 2019 umgeschlagen worden. Im Bereich flüssiger Massengüter konnten die niedersächsischen Seehäfen 2020 einen Zuwachs von 2 Prozent auf 24,77 Millionen Tonnen verzeichnen. „In diesem Ladungssegment verzeichnete der Umschlag von Forstprodukten einen Zuwachs, während der Umschlag von Neufahrzeugen mit 1,5 Millionen Fahrzeugen unter dem hohen Niveau von 2019 lag.“ Noch deutlicher war der Einbruch beim Umschlag fester Massengüter: Ein Volumen von 12,23 Millionen Tonnen entspricht einem Minus von 22 Prozent. Bedingt durch den Kohleausstieg seien in diesem Segment im vergangenen Jahr weniger Mengen bewegt worden. Rückläufig entwickelte sich auch der Umschlag am Containerterminal Wilhelmshaven: Mit 423.243 TEU gingen ein Drittel weniger Boxen über die Kaje als 2019.

Rekordniveau bei Welthandelsflotte

100.000 Einheiten (vorher 70.000). Auf asiatische Unternehmen entfallen 46 Prozent der Flotte, dicht gefolgt

Unternehmensprofil der Harren & Partner Gruppe

Die Bremer Reedereigruppe wurde 1989 von Kapitän Peter Harren gegründet und beschäftigt heute rund 270 Mitarbeiter an Land sowie etwa 2900 reguläre Besatzungsmitglieder an Bord der Schiffe. Die Flotte zählt derzeit mehr als 90 Einheiten - bestehend aus Schwergutschiffen, Bulkern, Tankern, Dockschiffen, Container-Feedern, Schleppern, Barge und Offshore-Errichterschiffen. Das Ship Management der eigenen und externen Tonnage zählt dabei zu den Kernaktivitäten von Harren & Partner. Spezialisten-Teams für die jeweiligen Schiffstypen und eine starke Seefahrer-DNA, die seit jeher in der Unternehmenskultur fest verankert ist, garantieren höchste Qualitätsstandards - an Land wie auf See.



Dr. Martin Harren und Kapt. Peter Harren



HEAVY LIFT

Harren & Partner steht seit mehr als 30 Jahren für Erfahrung und Expertise in der sich ständig verändernden Welt der Schifffahrt und ist längst mehr als reiner Ship Manager. Vielmehr ist das familiengeführte Unternehmen heute eine breit aufgestellte Firmengruppe mit starken Marken: SAL Heavy Lift, SAL Engineering und Intermarine sind drei der weltweit führenden Unternehmen im Segment Seetransport von Schwergut- und Projektladung. Die Firma Combi Lift hat sich auf multimodale Door-to-door- und Bergungskonzepte spezialisiert. Harren Tankers und Harren Bulkern übernehmen die kommerzielle und technische Betreuung der Tanker- und Bulker-Flotte.

Als inhabergeführtes Unternehmen ist Harren & Partner auf langfristige Partnerschaften und Nachhaltigkeit bedacht statt auf die kurzfristige Verbesserung von Kennzahlen. Darüber hinaus profitiert H&P dabei von kurzen Entscheidungswegen und kann flexibel und dynamisch auf sich ändernde Marktsituationen oder Kundenwünsche reagieren. Dabei ist die Firmengruppe zukunftsorientiert ausgerichtet und baut auf innovative Schiffs- und Transportkonzepte.



RENEWABLES

Die aktuellste Entwicklung ist die Etablierung im zukunftssträchtigen Markt für erneuerbare Energien. Mit der Gründung der Tochterfirma SAL Renewables schickt Harren & Partner eine starke Marke für die Offshore-Windenergie-Branche ins Rennen. Die neue Firma ist spezialisiert auf die Installation und Wartung von Offshore-Windkraftanlagen und setzt dabei das Offshore-Schwergut- und Dockschiff Blue Giant sowie das Errichterschiff Wind Lift I ein, das derzeit in Cuxhaven liegt.



DP2-Errichterschiff Wind Lift I



Signifikant für die Vielseitigkeit des Leistungsportfolios von Harren & Partner ist die derzeitige Tätigkeit der Logistiktochter Combi Lift. Zusammen mit der norddeutschen Spezialfirma Höppner aus Winsen/Luhe ist Combi Lift mit den Aufräumarbeiten im Hafen von Beirut betraut, der durch die verheerende Explosion im August 2020 erheblichen Schaden genommen hat. Aus starkbeschädigten Containern laufen unbekannte, teils hochgiftige Flüssigkeiten. Diese werden unter Einhaltung umfangreicher Schutzmaßnahmen aufgenommen und in Spezialbehälter verladen, um sie zur Entsorgung nach Deutschland abzutransportieren. Das Erdreich der Hafenanlage ist durch die Explosion und die teilweise ätzenden Flüssigkeiten stark kontaminiert und weitflächig zerstört worden. Das erschwert die Arbeit, insbesondere den Einsatz von Fahrzeugen zusätzlich und wird einen stellenweise metertiefen Abtrag nötig machen, um die Hafenanlage zukünftig wieder aufbauen und nutzbar machen zu können.



Aufräumarbeiten im Hafen von Beirut



Erfolgreiche Infrastrukturprojekte wie der Bau von Hafenanlagen oder der Transport von ganzen Industrieanlagen zu Land oder auf Wasserwegen sind in den Referenzlisten der H&P-Tochterfirmen SAL Heavy Lift, SAL Engineering und Combi Lift vermehrt zu finden und somit ein integraler Bestandteil des vielseitigen Firmenprofils.

Jeweils Experten auf Ihrem Gebiet, kooperieren die spezialisierten Tochterfirmen, um das breite Leistungsspektrum der gesamten Firmengruppe aus einer Hand anzubieten. Kunden profitieren dabei von einem starken Partner, der auf die gesamten Ressourcen der Gruppe wie Schiffe, Manpower und Expertise zugreift. Ganzheitliche Ship Management-Lösungen, Transport- und Logistikkonzepte für sowohl kurze Reisechartern als auch für hochkomplexe Installationsprojekte sind die Zukunft der Firmengruppe.

Weitere Informationen unter www.harren-partner.de

TAT - Towing Assistance Team / Notschlepper-Assistenzteam

„Die TAT-Mitglieder sind erfahrene Seeleute, die sich mit Schleppeinsätzen auskennen. Durch regelmäßige Notschleppübungen des Havariekommandos [Cuxhaven] in der Nord- und Ostsee werden sie zusätzlich ausgebildet. Weiterhin gibt es interne Ausbildungen durch die ARGE Küstenschutz, von der der Bund die Notschlepper chartert. Die TATs arbeiten genauso mit den bundesweiten Mehrzweckschiffen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zusammen, die ebenfalls als Notschlepper eingesetzt werden. So ist ein effektives Zusammenspiel aller Einsatzkräfte in Schadenslagen möglich.“ Roland Müller, Havariekommando-Mitarbeiter im Fachbereich Schadstoff- und Schiffsunfallbekämpfung See, und

On Scene Coordinator (OSC) beim Einsatz SANTORINI.

(Quelle: Jahresbericht 2020 Havariekommando, S.24)



Aufbau der Schleppverbindung zwischen NORDIC und SANTORINI

Deutsche Seeschifffahrt optimistisch auf Kurs Zukunft

Bilanz 2020 und Ausblick / neue Dynamik in Schifffahrtsmärkten trotz Pandemie / größte Herausforderung Wettbewerbsfähigkeit und Klimaschutz / Impfungen für Seeleute

Fast ein Jahr nach Ausbruch der Corona-Pandemie schauen insbesondere viele der größeren deutschen Schifffahrtsunternehmen mittlerweile optimistisch in die Zukunft. „Wir haben die Krise, die uns seit 2009 beschäftigt hat, weitgehend hinter uns gelassen und sind in vielen Bereichen bislang auch erstaunlich unbeschadet durch die Pandemie gefahren“, sagte VDR Präsident Hartmann, ergänzte aber: „Niemand kann momentan voraussagen, ob der positive Trend insbesondere in der Containerschifffahrt weiter so anhalten wird.“ Die Schifffahrt habe jedoch gezeigt, welche bedeutende Rolle ihr bei Handel und Versorgung in der derzeitigen, weltweiten Ausnahmesituation zukomme: „Wir sind weitergefahren, wir haben geliefert, im wahrsten Sinne des Wortes“, so Hartmann.

Deutschland ist den Zahlen nach weiterhin die fünftgrößte Schifffahrtsnation der Welt mit einem Anteil von 4,5 Prozent an der Welthandelsflotte (-0,4 Prozentpunkte ggü. Vorjahr). Ende 2020 waren in deutschen Schiffsregistern insgesamt 2.001 Schiffe mit 48,7 Millionen BRZ registriert, 139 weniger als ein Jahr zuvor. Zu einem großen Teil (mittlerweile mehr als 45%) führen die Schiffe der deutschen Flotte heute die Flagge eines EU-Landes am Heck, insbesondere von Portugal, Zypern und Malta. Die Anzahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe hat sich bei 290 stabilisiert. Die Zahl der in Deutschland sozialversicherungspflichtig beschäftigten Seeleute ist, bedingt durch den Rückgang in der deutschen Handelsflotte, zuletzt etwas zurück gegangen auf 7.558, die Zahl der Neueinsteiger an Bord dagegen 2020 trotz Corona mit 409 in etwa gleichgeblieben.



Alfred Hartmann, VDR
Präsident

Seeleute in der Pandemie: VDR fordert bevorzugte Impfungen für Seeleute

Nach wie vor stellen Crewwechsel nicht nur für deutsche Reedereien ein großes Problem dar. Wie bei Waren muss dabei eine Logistikkette greifen: der Ein- und Ausstieg in einem Hafen muss erlaubt sein, es muss Flüge in und aus dem Heimatland geben und die Einreise in die jeweiligen Heimatländer muss möglich sein. „Wir sehen uns mit sich ständig verändernden Regelungen für Tests und Quarantäne konfrontiert, das erschwert die Aufgabe enorm“, sagt VDR-Präsident Hartmann. Nach wie vor sind geschätzt etwa 400.000 Seeleute weltweit von der Crewwechsel-Krise betroffen.

Zudem zeichne sich ab, dass bei den global laufenden Impfungen Seeleute bislang nicht ausreichend berücksichtigt würden. „Noch viel mehr Staaten müssen ihnen Keyworker-Status geben und sie bevorzugt impfen“, forderte der VDR-Präsident: „Wir dürfen nicht in eine Situation kommen, in der Seefahrer nicht an Bord kommen, weil sie noch nicht geimpft wurden.“ Dies würde die Crew-Wechsel-Problematik noch verschärfen, warnt Hartmann: „Es drohen Auswirkungen auf den weltweiten Warenhandel mit Folgen für uns alle.“

Klimaschutz: EU-Emissionshandel der falsche Weg, IMO sollte den Kurs bestimmen

Im Blick auf den Klimaschutz erneuerte der VDR seine Kritik an einem regional begrenzten Emissionshandelssystem, wie es die Europäische Union dieses Jahr vorschlagen will. „Schifffahrt ist wie wohl keine andere eine internationale Industrie, sie braucht deshalb internationale Regelungen“, sagt Präsidiumsmitglied Nagel. „Das geeignete Forum zur Regulierung ist die IMO, sie hat jüngst erst mit der verpflichtenden Umstellung auf schwefelärmere Brennstoffe bewiesen, dass sie Schifffahrt global regulieren kann.“ Man wolle als Industrie die Klimaziele der IMO erreichen oder wo möglich übertreffen. Das Präsidiumsmitglied abschließend: „Entscheidend ist: wir brauchen eine Energie-Revolution. Alle Effizienzmaßnahmen an Schiffen reichen nicht aus, es sind andere, marktfähige Brennstoffe nötig.“

(Quelle: Pressemitteilung VDR Hamburg, 23. Februar 2021)

Trailerkunden favorisieren Cuxhaven

Allgemeine Verunsicherung im Englandverkehr wirkt sich positiv für die DFDS in Cuxhaven aus / Ab heute sechs Abfahrten pro Woche

Ab dem 01.02.2021 bietet die dänische Reederei DFDS im Frachtlinienverkehr zwischen Cuxhaven und Immingham eine weitere Abfahrt an. Damit gibt es nun von Montag bis Sonnabend sechs wöchentliche Schiffsabfahrten vom Cuxport-Terminal aus. Zum Einsatz kommen dabei zunächst die beiden RoRo-Schiffe „Selandia Seaways“ und „Britannia Seaways“. Als Reserveschiff liegt die „Belgia Seaways“ derzeit noch an der Neuen Seebäderbrücke in Cuxhaven.

Der neue Fahrplan begann am Montag, den 01.02.2021 mit dem Einsatz der „Selandia Seaways“. Neben der zusätzlichen Abfahrt wird auch die Fahrplanstruktur angepasst. Die Überfahrtszeiten zwischen Cuxhaven und Immingham werden auf 19 Stunden reduziert. Außerdem werden alle Abfahrten auf die frühen Abendstunden terminiert.

Das bietet den Trailerkunden eine größere Regelmäßigkeit und eine Planbarkeit beim Einsatz der Lkw, erklärte der Niederlassungsleiter Marcus Braue, im Gespräch mit den Cuxhavener Nachrichten. Das habe nicht nur etwas mit den



Auswirkungen des Brexit und der nun notwendigen Zollabfertigung zu tun. Es gehe vor allem um den effizienten Einsatz der Lkw-Fahrer. Die Trailer-Operateure hätten aufgrund der Verladung via Cuxhaven die Möglichkeit, ihre Ladungen abends am Terminal von Cuxport abzuliefern, wo sie dann unbegleitet weiter verschifft werden können. Das heißt, das Zugfahrzeug mit dem Fahrer kann ohne größere Wartezeit wieder zurückfahren und einen neuen Auftrag abwickeln, während die Fracht auf dem Trailer im Hafen abgestellt und nach der Zollabfertigung mit hafeneigenem Gerät aufs Schiff gefahren wird. In Immingham auf der britischen Seite spielt sich das Prozedere in umgekehrter Reihenfolge ab. Das spart der Spedition wertvolle Zeit, denn Fahrer seien derzeit absolute „Mangelware“.

„Im Markt ist ein Trend zu unbegleiteten Verladungen zu erkennen und das ist auch der Grund, warum wir die Abfahrtszeiten den Kundenbedürfnissen angepasst haben“, erklärt Braue. Die Speditionen könnten so besser planen und es verringere sich das Risiko, dass Fahrer durch etwaige brexit-bedingte Zollkontrollen aufgehalten werden. Schließlich kosteten die zusätzlichen Formalitäten je Richtung mindestens einen Tag mehr Zeit. Falls die Papiere unvollständig seien, könnte sich die Wartezeit auch leicht auf bis zu eine Woche und mehr verlängern.

Längere Wartezeiten - Wenn der Transfer bisher in etwa drei Tagen erledigt war, dauere er jetzt mindestens einen Tag länger, manchmal aber auch insgesamt sechs Tage und länger. Die Mehrarbeit falle vor allem für die Zollagenten an, die die Papiere vorbereiten und dafür sorgen, dass bei der Kontrolle durch die Zollbeamten alles lückenlos vorhanden ist. In dem privaten Dienstleistungsbereich fehle es noch an ausreichend Personal was die Kunden aus der Industrie vor Probleme stellt, so Braue.

Die Zusammenarbeit mit der Zolldienststelle in Cuxhaven bezeichnet Braue dagegen als ausgezeichnet. „Diesbezüglich haben wir überhaupt keinen Grund zu klagen. Wir erhalten von den Beamten eine exzellente Unterstützung.“ Was die Ladungsmenge angeht, sehe es im Moment gut aus. Nachdem es am Jahresbeginn einen starken Einbruch gegeben hatte, laufe das Geschäft über Cuxport jetzt wieder erfreulich gut an. Ein Grund dafür könnte aus Sicht Braues sein, dass die Spediteure Angst vor unkalkulierbaren Wartezeiten auf den anderen Routen, zum Beispiel über Rotterdam, hätten. Am Ende könnte Cuxhaven als Nischenhafen also durchaus von der neuen Situation nach dem Brexit profitieren.

(Quelle: CN, Ausgabe 01.02.2021, S.9, Foto: „Britannia Seaways“, Oliver Fuhljahn, Cuxport)

Mit LNG-Antrieb auf dem Weg in die Zukunft

Im Auftrag der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung werden drei neue Mehrzweckschiffe, MZS, gebaut. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung stellte im Jahr 1982 das MZS „Scharhörn“ in Dienst, welches vorher vom Bohrinselforsorger zum Mehrzweckschiff umgebaut worden war. Damit ist sie das älteste der vier Mehrzweckschiffe des Bundes und der Prototyp für die weiteren Schiffe dieser Art. Das MZS „Mellum“ war der erste vollständige Eigenentwurf und wurde als zweites Schiff der Spezialflotte 1984 in Dienst gestellt, das MZS „Neuwerk“ als drittes Schiff 1998 und das MZS „Arkona“ als letztes und somit modernstes Schiff Ende 2004.



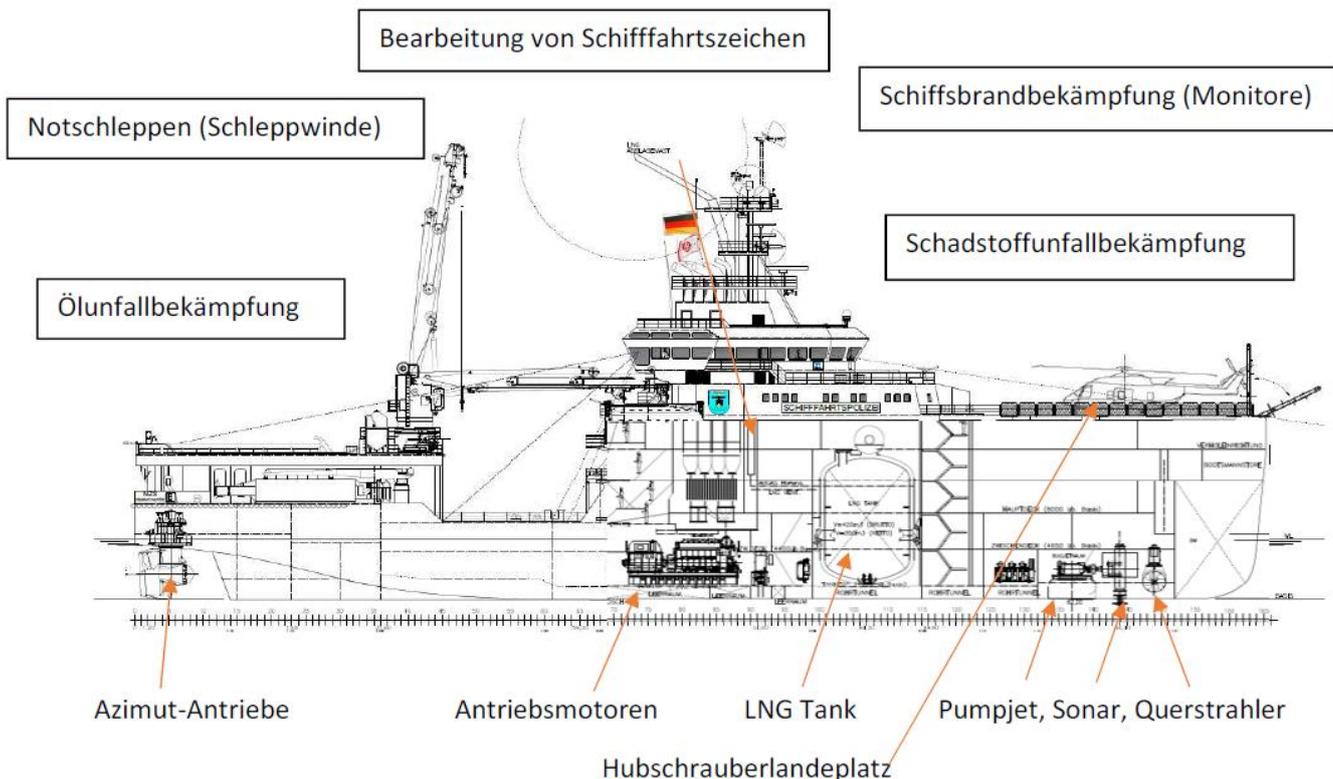
Die Mehrzweckschiffe des Bundes werden in der Hauptsache für die maritime Notfallvorsorge eingesetzt. Außerdem erfüllen sie schifffahrtspolizeiliche Aufgaben und viele weitere Tätigkeiten zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs (z.B. Wartungsarbeiten an schwimmenden Schiffsfahrtszeichen).

Aufgrund des zunehmenden Alters der Flotte und der damit einhergehenden Probleme mit vermehrten Ausfällen betriebswichtiger

Anlagen und schwieriger Ersatzteilversorgung beschloss der Bund, die Flotte der Mehrzweckschiffe sukzessive zu erneuern. Mit dem immer mehr zur Geltung kommenden Umweltgedanken entschied sich die Bundesregierung dazu, die Neubauten mit einem umweltfreundlichen LNG-Antriebssystem auszustatten.

Mit der Abeking & Rasmussen Schiffs- und Yachtwerft wurde nach einem mehrstufigen Vergabeverfahren ein kompetenter Auftragnehmer zum Bau der Mehrzweckschiffe gefunden. Im Januar 2020 begann die Projektierungsphase. Die Kiellegung des ersten Neubaus erfolgt im zweiten Halbjahr 2021, die Ablieferung der drei Neubauten ist für den Zeitraum 2023 bis 2025 avisiert.

Die Hauptfunktionalitäten und Baugruppen können der folgenden Darstellung entnommen werden:



Die Neubauten sind für eine Stammbesatzung von 16 Personen ausgelegt. Weitere Unterkünfte für Auszubildende sowie weiteres im Einsatzfall einzuschiffendes Personal sind vorgesehen.

Die folgenden Hauptdaten kennzeichnen die MZS-Neubauten:

- L ü.a. ca. 99 m ; B ü.a. ca. 20 m
- Leistung ca. 12.000 Kw mit 4 Antriebsaggregaten (Stromerzeuger mit elektrischen Fahrmotoren)
- Geschwindigkeit ca. 15 kn mit zwei Azimutantrieben
- LNG Tankinhalt ca. 350 cbm
- Pfahlzug Notschleppen ca. 145 to
- Ladetankkapazität für die Aufnahme von Schadstoffen ca. 1000 m³

Die Organisation der Bereederung dieses Schiffstyps bei der Wasserstrassen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wird künftig verändert. Die Gründung des Reedereizentrums der WSV, ReeZ-WSV, steht kurz bevor, ein Aufbaustab trifft derzeit alle Vorbereitungen für die rechtlich eigenverantwortliche neue Behörde. Das ReeZ wird in Cuxhaven angesiedelt, ihm werden alle Mehrzweckschiffe der WSV sowie weitere Schiffe der maritimen Notfallvorsorge zugeordnet. Damit wird die Verantwortung für diese Fahrzeuggruppe gebündelt und die Reedereiaufgabe optimiert.

Bewerberschiff - Hybrid auf Kurs!

Vom virtuellen Erstkontakt zum Ausbildungsberuf in der maritimen Branche

Das Konzept richtet sich zunächst an Bildungseinrichtungen und Arbeitgeber im maritimen Umfeld des Landkreises Cuxhaven. Es befasst sich mit dem Ausbildungsmarketing von Unternehmen, die in unterschiedlichen Berufen im maritimen Bereich ausbilden, in Zukunft eine Ausbildung planen oder ihr bereits bestehendes Engagement in diesem Bereich erweitern möchten.

Es wird ein Weg aufgezeigt, in dem es Schülern ermöglicht wird, sich im Rahmen live abgehaltener Videokonferenzen über unterschiedliche Berufe zu informieren. Ausbildungsbetriebe können Anreize für eine Bewerbung vermitteln und darauf aufbauend den persönlichen Kontakt in Präsenzformat einleiten (Hybrid Format).

Ab Januar 2022 ist im Rahmen eines beantragten Transferprojektes die überregionale Erweiterung des Formates „Bewerberschiff - Hybrid auf Kurs!“ mit Schwerpunkt auf Bundesländer mit hohem Anteil an Wirtschaftsbetrieben im maritimen Bereich beantragt. Es folgt damit dem Auftrag des JOBSTARTER plus-Projektes „Allianz zur Ausbildung“ (AzurA) www.azura-lk-cux.de der Volkshochschule Cuxhaven im Landkreis Cuxhaven e.V..



Spezialschiff „MV Kugelbake“- © Otto Wulf GmbH & Co. KG



Foto: Elbferry GmbH / Tor Arne Aasen_Samferdselsfoto

MS "GREENFERRY I"

Aus einer Serie von fünf zwischen 2005 und 2007 gebauten Einheiten, als "FANAFJORD" 2007 auf der Aker Yards AS mit dem Klassezeichen DnV- GL +1A1 Car Ferry A E0 Gas fuelled RP R3(nor) gebaut. Unter norwegischer Flagge auf der Route Sandvikvåg und Halhjem, im Selbjørnsfjord im südwestlichen Teil der norwegischen Provinz Vestland, bis 2018 im Einsatz. Ab März 2021 zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel im Einsatz.

Flagge: Deutschland, Heimathafen: Cuxhaven, Rufzeichen: DMEH

Länge: 129,8 m, Breite: 19,1 m

Bruttoraumzahl: 6904, DWT Sommer: 1025 t

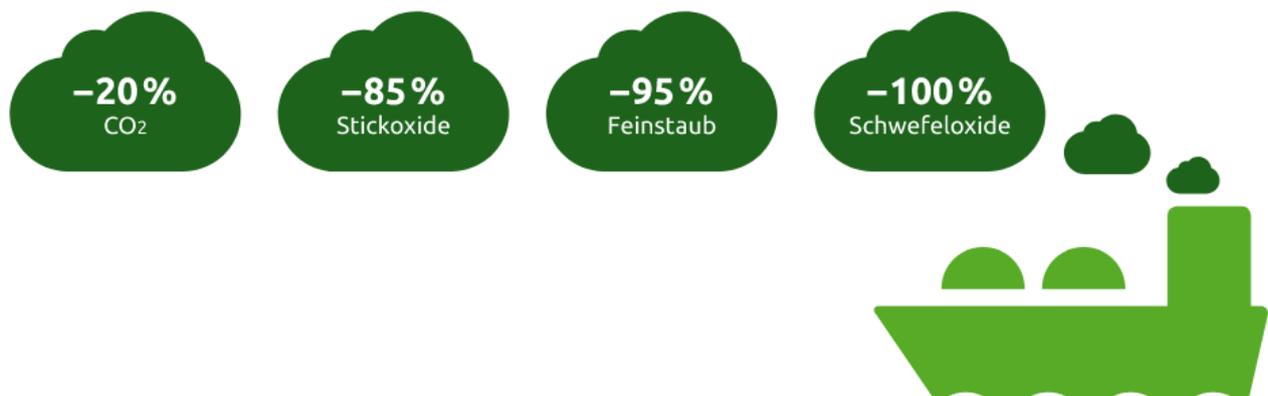
Geschwindigkeit: 21 Knoten, Antriebsleistung: bis zu 12,4 MW

4 Hauptmaschinen: 2 x Bergen KV16G4 + 2 x Bergen KV12G4 total 12 180 KW

Hilfsmaschinen: 3 x Scania each 450 KW, Propeller: 4 x Schottel SCD 2020

Kapazität: 212 PKWs // 150 PKWs und 28 LKWs, 600 Passagiere

Überfahrt: Cuxhaven - Brunsbüttel v.v. in 50-60 Minuten



Quelle: Wissenschaftlicher Dienst des deutschen Bundestages, Mai 2018

Mehr Informationen unter www.elbferry.com



Ölbekämpfungsschiffe bei einer Ölbekämpfungsübung im küstennahen Offshore-Windpark (Quelle: Jahresbericht 2020 Havariekommando, S.32)

Neuer mobiler Hafenkran LHM 600 für Blue Water BREB



Knapp fünf Millionen Euro investierte das Cuxhavener Umschlagsunternehmen Blue Water BREB in das Großgerät vom Typ LHM 600. Partner bei der Finanzierung ist die Stadtsparkasse Cuxhaven. Am Freitag, den 12.02.2021, war der rund 600 Tonnen schwere Mobilkran beim Hersteller in Rostock verladen worden. Der Seetransport erfolgte auf dem 72 Meter langen und 19 Meter breiten „Emsponton 7“. Für den Transport und die Ladungssicherung zeichnete die Firma Hanse Survey aus Emden verantwortlich. Keine leichte Aufgabe für den Schifffahrtssachverständigen Martin Scholz und seine Kollegen, die die teure Fracht mit Dutzenden schwerer Ketten und Drähten gegen ein Verrutschen auf dem schwimmenden Untersatz sicherten.

Notwendig geworden war die Anschaffung durch die steigenden Mengen an großen und schweren Komponenten für Windkraftanlagen, die seit etwa drei Jahren von Blue Water BREB in Cuxhaven für diverse Kunden, u.a. Siemens Gamesa und Vestas, umgeschlagen werden. Anlagen, die in Zukunft noch größer und schwerer ausfallen dürften, genauso wie die zur Beförderung eingesetzten Schiffe. Vorteile des Liebherr-Krans seien neben der enormen Hebeleistung von bis zu 208 Tonnen und der Auslage von bis zu 58 Meter die hohe Flexibilität im Einsatz.

Die Blue Water BREB Mitarbeiter gaben ihrem neuen Kollegen den Spitznamen „Big Bob“. Der Cuxhavener Künstler Jim Albrand hat dazu auch schon ein passendes Logo gezeichnet. Die feierliche „Taufzeremonie“ soll zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden.

Handelsschiffsanläufe Cuxhaven im Berichtszeitraum

Schiff	Flagge	Schiffstyp
Aasnes	Gibraltar	Minibulker
Angus	Marshall Inseln	Stückgutschiff
Annemieke	Antigua und Barbuda	Schwergutschiff
Anne-Sofie	Deutschland	Schwergutschiff
Arctic Rock	Niederlande	Stückgutschiff
Arctica Hav	Bahamas	Stückgutschiff
Belgia Seaways	Litauen	RoRo-Schiff
Bonacieux	Gibraltar	Küstenmotorschiff
Bremer Johanna	Portugal	Stückgutschiff
BREB Countess	Portugal	Stückgutschiff
Britannia Seaways	Dänemark	RoRo-Schiff
Danubegas	Deutschland	LPG Tanker
Eagle Frontier	Bahamas	Offshore-Versorgungsschiff
Eems Duisburg	Niederlande	Stückgutschiff
Eems River	Niederlande	Stückgutschiff
Eems Transporter	Niederlande	Stückgutschiff
Fria	Antigua und Barbuda	Stückgutschiff
Gerda	Lettland	Küstenmotorschiff
Hendrik S	Niederlande	Stückgutschiff
Hoegh Pusan	Singapur	RoRo-Autotransporter
Kamara	Malta	Tug/Supply Vessel
Louis	Antigua und Barbuda	Stückgutschiff
Magnolia Seaways	Dänemark	RoRo-Schiff
Malachite	Russland	Stückgutschiff
Nordic Erika	Niederlande	Stückgutschiff
O.T. Ideaal	Niederlande	Stückgutschiff
Prima	Norwegen	Stückgutschiff
Prometeheus Leader	Singapur	RoRo-Autotransporter
Rotra Vente	Niederlande	RoRo-Schwergutschiff
Scelveringhe	Niederlande	Trailing Suction Hopper Dredger
Sealandia Seaways	Dänemark	RoRo-Schiff
Sloman Discharger	Antigua und Barbuda	Stückgutschiff
Spauwer	Niederlande	Trailing Suction Hopper Dredger
Spica Leader	Singapur	RoRo-Autotransporter
Tian You	China	Stückgutschiff
Tertnes	Bahamas	Massengutfrachter
UHL Fortune	Portugal	Schwergutschiff
Viking Adventure	Singapur	RoRo-Autotransporter
Ville de Bordeaux	Frankreich	RoRo-Schwergutschiff
Vos Sugar	Niederlande	Offshore-Versorgungsschiff
Wilson Grip	Malta	Küstenmotorschiff
Wind Lift I	Deutschland	Offshore-Versorgungsschiff
Yashma	Russland	Stückgutschiff