

WERFTEN-HILFE S. 2

Innovationsförderung wird vom Bund um eine Million Euro aufgestockt

FRACHTABSCHLÜSSE S. 13

„K“ Line nimmt den Großfrachter „Anangel Fortune“ aus dem Markt

SHIPINX S. 16

Der Indikator für die Seeverkehrswirtschaft fiel auf 287,99 Punkte

ZWEI NEUE FILME AUF DER THB-HOMEPAGE

Auf www.thb.info ist ab heute der aktuell größte Containerfrachter der Welt, die „CMA CGM Marco Polo“ (16 020 TEU), zu sehen. Das zweite Video zeigt eine Zusammenfassung des ersten Schleswig-Holsteinischen Hafentages in Lübeck.

www.thb.info

Erste Reise für „halbe“ deutsche Fregatte

Bugsektion des Neubaus „Baden-Württemberg“ zu Blohm + Voss nach Hamburg überführt – 650 Millionen Euro Baukosten

Der Bau der größten deutschen Fregatte „Baden-Württemberg“ geht in die Endphase.

Am Wochenende wurde das Vorschiff für das Typschiff der Klasse 125 von Bremen nach Hamburg überführt. Im Schwimmdock der Hamburger Werft Blohm + Voss wird es in den kommenden Monaten mit den anderen Sektionen zu einem fast 150 Meter langen Rumpf verschweißt. Die Überführung des Vorschiffs übernahm die Cuxhavener Reederei Taucher Otto Wulf, die bereits seit Jahren als Partner der Bundeswehr Sektionen für Marineschiffe überführt.

Mit fast 7000 Tonnen Einsatzverdrängung wird die „Baden-Württemberg“ das größte seit



Von der Bremer Lürssen Werft wurde die Bugsektion zu Blohm + Voss geschleppt

dem Zweiten Weltkrieg für die Deutsche Marine gebaute Kampfschiff. Der Baupreis liegt mit 650 Millionen Euro ebenfalls so hoch wie bei keiner anderen Fregatte vorher.

Im November 2011 war nach fast zehn Jahren Planung im Schwimmdock der Hamburger Werft der Neubau auf Kiel gelegt worden. Der Auftrag zum Bau war im Juni 2007

von der Bundesanstalt für Wehrtechnik und Beschaffung an eine Arbeitsgemeinschaft der Werften Blohm + Voss und Friedrich Lürssen vergeben worden. Die Bremer

Lürssen Werft fertigt für insgesamt vier Fregatten jeweils die Bugsektionen. Mit einem Auftragsvolumen von 2,6 Milliarden Euro ist es bislang eines der teuersten Neubauprojekte in der Geschichte der Deutschen Marine.

Die „Baden-Württemberg“ wird zusammen mit ihren Schwestern „Nordrhein-Westfalen“, „Sachsen-Anhalt“ und „Rheinland-Pfalz“ bis Dezember 2018 in Wilhelmshaven stationiert. Wenn der Zeitplan eingehalten wird, haben Planung, Bau und Erprobung für diese Schiffe fast 16 Jahre Zeit benötigt.

Bei den Schiffen der Klasse 125 wird der Betrieb weitestgehend automatisiert, so dass die Besatzung auf 120 Soldaten reduziert werden kann. Auf den ▶ Seite 4

Neues Einsatzzentrum

Einrichtung in Cuxhaven für maritime Sicherheitskräfte

Beim Untergang des Holzfrachters „Pallas“ 1998 vor Amrum waren die Behörden wegen schlechter Koordination überfordert. Havariekommando und Maritimes Sicherheitszentrum wurden in der Folge gegründet. Bald sollen alle Beteiligten in einem neuen Gebäude zusammenarbeiten.

Aus dem Untergang der brennenden „Pallas“ haben Politik und Verwaltung Konsequenzen gezogen. Das Schiff war im Herbst 1998 auf einer Sandbank vor der nordfriesischen Insel Amrum gestrandet und hatte große Umweltschäden verursacht. Daraufhin nahm im Jahr 2003 das Havariekommando seine Arbeit auf, 2007 kam das Maritime Sicherheitszen-



Ferlemann

trum hinzu. Jetzt sollen alle zuständigen Behörden des Bundes und der norddeutschen Küstenländer in einem neuen und gut 21 Millionen Euro teuren Gebäude zusammengefasst werden. Dazu setzen Niedersachsens Ministerpräsident David McAllister und der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, (beide CDU), gestern in Cuxhaven den ersten Spatenstich.

Ferlemann erinnerte an den Umgang mit dem teilweise ausgebrannten Containerschiff „MSC Flaminia“, ▶ Seite 3

Geringere Nachfrage in der Containerschifffahrt

Wachstum schwächer als erwartet – Prognose nach unten korrigiert

Während Anfang des Jahres noch von einem Nachfragewachstum nach Containerschiffstonnage von 7,7 Prozent für 2012 ausgegangen wurde, ist diese Prognose mittlerweile auf 4,8 Prozent deutlich nach unten korrigiert worden.

Grund hierfür ist das hinter den Erwartungen zurückgebliebene Welthandelswachstum, heißt es in dem aktuellen Marktbericht des Hamburger Emissionshauses Hesse Newman Zweitmarkt AG. Ursächlich dafür ist insbesondere die Eurokrise, deren Auswirkungen sich im bisherigen Jahresverlauf stär-

ker als erwartet niederschlugen. Im Zuge der Eurokrise ist der Warenaustausch zwischen Europa und den Entwicklungsländern deutlich zurückgegangen. Auf den Strecken zwischen Asien und Europa war zwischen Ende August 2011 und Ende August 2012 beispielsweise ein Nachfragerückgang von 3,9 Prozent zu beobachten. Insgesamt wird auf den Hauptstrecken der Containerschifffahrt für das Jahr 2012 nur noch von einem Nachfragewachstum von einem Prozent ausgegangen.

Im Gegensatz dazu hat sich die Prognose für das Angebotswachstum nur geringfü-

gig verändert. Ging Clarkson Research Anfang 2012 von einem Wachstum der Containerschiffsflotte auf eine Tragfähigkeit von 18 676 000 TEU aus, sagt die neueste Vorhersage eine Containertransportkapazität von 18 624 000 TEU am Ende des Jahres voraus. In Prozent ausgedrückt entspricht dies, wie Anfang des Jahres bereits erwartet, 6,7 Prozent Angebotswachstum.

Im Zuge der nach unten korrigierten kurzfristigen Prognosen (2012–2013) für die Wachstumsrate des Welthandels hat Clarkson Research auch die Prognose für das Nachfragewachstum ▶ Seite 13



Große Verzögerung bei Fregatten-Bau

► von Seite 1

Vorgängerschiffen sind bis zu 250 Besatzungsmitglieder nötig. Zusätzlich hat jede der neuen Fregatten Platz für bis zu 50 weitere Soldaten, die bei Spezialeinsätzen mit Booten an Land gebracht werden. Die Fregatten der Klasse 125 sind auch für amphibische Operationen sowie für Überwachungseinsätze und als Plattform für die Koordinierung von Hilfseinsätzen ausgelegt. Hubschrauber, Landungsboote und auch Drohnen stehen auf der Ausrüstungsliste für die Neubauten.

Das Projekt „F 125“ ist auch eines der bislang langwierigsten Projekte. Ursprünglich sollten die Schiffe der Klasse 125 bereits ab 2010 die Fregatten der Klasse 122 („Bremen“-Klasse) ablösen. Durch die Verzögerungen bei der Planung und Finanzierung geriet dieses Rüstungsprojekt jedoch in Verzug. Die Ausmusterung der Vorgängerkategorie hat aber bereits begonnen. Im Sommer wurde die Fregatte „Köln“ außer Dienst gestellt. **FB**

„Braemar“ steuert Lloyd Werft an

Fred. Olsen Cruises erteilt zwei Aufträge – Klassearbeiten auch an der „Balmoral“



Foto: ECKHART

Ein umfangreiches Wartungsprogramm steht für die „Braemar“ in den kommenden Tagen an

Zwei Aufträge für die britische Kreuzfahrtreederei Fred. Olsen Cruises hat die Bremerhavener Lloyd Werft in den kommenden Wochen abzuarbeiten.

Als erste Einheit traf am vergangenen Sonntag das 1993 bei Union Naval de Levante erbaute Kreuzfahrtschiff „Braemar“ ein. Bis zum 22. November werden im

Schwimmdock II der Werft Klassearbeiten an dem 929 Passagiere fassenden, 195,92 Meter langen und 22,5 Meter breiten Cruiselinier ausgeführt. Weiterhin stehen Arbeiten an den Rettungsbooten und Davitanlagen sowie Konservierungsarbeiten am gesamten Schiff auf dem Programm. Auch die Stabilisatoren, die Bugstrahlruder sowie die Wellen und Ruder

werden überholt. Laut Aussage der Werft stehen auch Stahlarbeiten an den Tanks an. Nach Abschluss der Werkzeit nimmt der weiße, unter Bahamas-Flagge fahrende Kreuzliner dann Kurs auf Southampton, wo am 23. November eine dreitägige Kreuzfahrt nach Frankreich startet. Am 4. Dezember wird dann die 1988 auf der Papen-

burger Meyer Werft erbaute „Balmoral“ in Bremerhaven erwartet. Hier erfolgen neben Klassearbeiten auch Überholungsarbeiten in gleichem Umfang wie bei der „Braemar“, die am 12. Dezember abgeschlossen werden. Anschließend nimmt die „Balmoral“ Kurs auf Southampton. Hier startet einen Tag später eine Weihnachtsmärktekreuzfahrt, in deren Verlauf die „Balmoral“ am 19. Dezember auch Hamburg und am 20. Dezember Bremerhaven ansteuern wird.

Fred. Olsen Cruises ist ein relativ neuer Kunde bei der Lloyd Werft. Erst im vergangenen Jahr machte die „Black Watch“ für umfangreiche Reparatur- und Umbauarbeiten bei der Werft fest.

Die „Braemar“ wurde 2008 bei Blohm + Voss Repair GmbH um eine 31,20 Meter lange Mittschiffssektion verlängert, die seinerzeit von der Bremerhavener Schichau Seebeck Shipyard gefertigt wurde. **CE**

Kotug stockt Flotte auf

„ZP Bulldog“ und „ZP Boxer“ nehmen in Hamburg ihren Dienst auf



Foto: Dammann

Die Schlepper besitzen einen Trossenzug von 70 Tonnen

Zwei Schlepper des niederländisch-deutschen Unternehmens Kotug haben ihren Dienst im Hamburger Hafen aufgenommen.

Die „ZP Bulldog“ und die „ZP Boxer“ wurden bei der niederländischen Damen Shipyard gebaut. Bestellt wurden die beiden Schlepper von der in Malta ansässigen

Elisabeth Ltd., die sie an die Schleppreederei Kotug vermietet hat. Beide sind 24 Meter lang, 12 Meter breit und besitzen jeweils einen Trossenzug von 70 Tonnen. Bereits im Sommer 2012 hatte Kotug seine Flotte in Hamburg ausgebaut. Die „SD Ranger“ war der bislang letzte Schlepper des Unternehmens, der in der Hanse-

stadt in Dienst gestellt wurde (THB 15. Juni 2012).

Außer in Hamburg bietet Kotug auch Schlepperdienstleistungen in Rotterdam, Bremerhaven, in westafrikanischen Häfen und in Australien an. Mit der kürzlich erfolgten Eröffnung des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven kam auch dieser Hafenstandort zum Portfolio dazu. Aufgrund der Angebotsausweitung habe die Schlepperflotte erweitert werden müssen, so Kotug in einer Mitteilung.

Damen Shipyards hatte die beiden Schlepper vom Typ „Azimuth Tractor“ in Vietnam bauen und anschließend zu Erprobungsfahrten nach Rotterdam transportieren lassen. Anfang November erfolgten dann die Übergabe an Kotug und der Transport nach Hamburg. pk

Erster Mehrzweck-Neubau

Taucher Knoth (Nachf.) tauft Arbeitsschiff „TK 1“

Der Hamburger Hafendienstleister Taucher Knoth (Nachf.) hat sein erstes neu gebautes Mehrzweck-Arbeitsschiff in Dienst gestellt. Ende vergangener Woche wurde die „TK 1“ anlässlich des zehnjährigen Bestehens des Unternehmens getauft. „Das Besondere ist, dass das Schiff in drei Teile zerlegbar ist und so auch auf der Straße an entferntere Einsatzorte transportiert werden kann“, sagte Geschäftsführer Ralf Kröger. Nach Vor-

gaben von Taucher Knoth war das Schiff bei der Lauenburger Hitzler Werft gebaut worden. Es ist für Tauchereinsätze, Transporte, Bergungs- und Pfahlzieharbeiten ausgestattet. „TK 1“ sei technisch ausgewogen und entspreche den Anforderungen von Taucher Knoth, so Kröger. Dadurch, dass das die Mittelsektion herausnehmbar ist, können auch schmalere Gewässer, etwa hinter der Tiefstackschleuse, befahren werden. **mm**



Foto: M. Meyer

Die „TK 1“ wurde bei der Hitzler Werft in Lauenburg gebaut