

Weniger Umschlag im Nordosten

In den Häfen Mecklenburg-Vorpommerns sind in den ersten fünf Monaten dieses Jahres deutlich weniger Güter umgeschlagen worden als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Das Statistische Landesamt bezifferte das Minus Ende vergangener Woche in Schwerin mit 10,8 Prozent. Insgesamt gingen 10,4 Millionen Tonnen Güter über die Kaikanten, hieß es. Der Chef des Rostocker Hafens, Ulrich Bauermeister, hatte jüngst die stagnierende Wirtschaft für Rückgänge auch im größten Hafen des Landes verantwortlich gemacht (THB 14. August 2012).

Im Passagierverkehr konnten Mecklenburg-Vorpommerns Häfen das Niveau des Vorjahreszeitraums halten. Getragen wurde das Plus von 0,1 Prozent auf 879 513 Personen jedoch allein vom Rostocker Hafen, der zwei Prozent mehr Fahrgäste beförderte. Sassnitz, Ueckermünde und die Usedomer Häfen mussten dem Statistikamt zufolge Rückgänge hinnehmen. ili/mm

Zuwachs für die Lehmann-Flotte

Lübecker Reederei nimmt sechs Minibulker von Wilfried Waller (Hemmoor) in Zeitcharter



Foto: W. Meyer

MS „Grachtborg“ wird nach Beendigung der Wagenborg-Charter „Lehmann Sound“ heißen

Die Lübecker Reederei Lehmann hat mit der Eincharterung von weiteren vier, jeweils rund 4 000 Tonnen tragenden, Minibulkern ihre Flottenpräsenz deutlich verstärkt.

Damit fahren für Lehmann künftig neben den zurzeit sieben reedereieigenen Schiffen zusätzlich sechs Einheiten in

Zeitcharter. Diese stammen ausschließlich von der Reederei W. Waller in Hemmoor. Dabei handelt es sich um die 4100-tdw-Schwester „Griftborg“, „Giessenborg“, „Gaatborg“, „Grachtborg“ und „Gooteborg“ sowie die etwas kleinere „Osteborg“ (3000 Tonnen). Die bis September zu übernehmenden Charterschiffe, die zuvor bei

Wagenborg beschäftigt waren, erhalten neue Namen: „Lehmann Fjord“, „Lehmann Baltic“, „Lehmann Belt“, „Lehmann Sound“, „Lehmann Bay“ beziehungsweise „Lehmann Sprinter“. Mit der „Lehmann Bay“ ex „Gooteborg“ ist am 16. August in Hamburg bereits die erste Umbenennung erfolgt. „Schwierige Zeiten erfordern

zuweilen auch ungewöhnliche Maßnahmen. Wir gehen dabei in dem zurzeit schwachen Markt ganz bewusst diesen Weg, der freilich eine nicht unerhebliche Risikobereitschaft bedingt“, sagt Dierk Faust, Geschäftsführer der Reederei Lehmann. Das Unternehmen wolle dem großen Kundestamm mit einer nun stark vergrößerten, dabei aber sehr homogenen Flotte ein Höchstmaß an Schnelligkeit, Sicherheit und Flexibilität bieten. Faust: „Wir richten unsere Angebote heute für die Zukunft aus und hoffen dabei natürlich auch auf sich mittel- bis langfristig verbessernde Rahmenbedingungen im Ladungsmarkt. Insgesamt betreibt die Reederei nun drei 3000-Tonner, acht 4000-Tonner sowie zwei 11 000-Tonner. Die Befrachtung erfolgt am Stammsitz des Unternehmens in Lübeck, wo Lehmann auch einen Hafenbetrieb unterhält und im Mineralöl- und Baustoffhandel aktiv ist. ed

„Salome“ auf Jungferreise

Wallenius-Neubau aus Japan stellte sich beim BLG-Autoterminal vor

Auf seiner Jungferreise hat sich jetzt einer der weltgrößten und modernsten RoRo-Frachter, die erst Anfang Juli in Dienst gestellte „Salome“ der schwedischen Wallenius Lines, am Bremerhavener BLG-Autoterminal vorgestellt.

Die Reise führte von der Mitsubishi-Werft in Nagasaki über die US-Westküste und den Panamakanal zur Weser. Im Nordhafen löschte das Schiff 792 Pkw und 123 Traktoren aus den USA und übernahm anschließend 1145 Pkw sowie 90 Baumaschinen und Traktoren aus deutscher Fertigung für Nordamerika und Australien.

Bei der „Salome“ handelt es sich um das vierte von fünf baugleichen RoRo-Schiffen der „Mark V“-Klasse für die Reedereien Wilh. Wil-



Foto: Scherer

Die 265 Meter lange „Salome“ machte im Nordhafen fest

helmsen und Wallenius zum Einsatz in den weltweiten RoRo-Diensten des Gemeinschaftsunternehmens Wallenius Wilhelmsen Logistics. Die „Salome“ und ihre Schwestern „Tönsberg“, „Tysla“ und „Parsifal“ sind 265 Meter lang und 32,26 Meter breit und weisen bei einer Bruttoreaumzahl von 74 662 eine Tragfähigkeit

von 41 554 Tonnen auf. Die Gesamtdeckfläche auf den neun Decks, von denen drei in der Höhe verstellbar sind, beträgt 50 335 Quadratmeter. Mit einer Breite von zwölf Metern und einer Tragfähigkeit von 505 Tonnen bietet die große Heckrampe optimale Ladebedingungen. Die lichte Höhe des Hauptdecks beträgt 7,10 Meter. CE/ed

Planungssicherheit schaffen

Horch: Schifffahrtsbeihilfen verlässlich bereitstellen

► von Seite 1

Hamburgs Hafen- und Wirtschaftssenator Frank Horch lobte ausdrücklich das Einstehen Hapag-Lloyds für eine starke Handelsschifffahrt unter Schwarz-Rot-Gold. Dabei seien die Schiffe nur die eine Seite der Medaille. Die andere stellten die Mitarbeiter dar. Aktuell würden um die 120 junge Leute eine Top-Ausbildung an Bord bekommen. Damit sichere die Reederei nicht nur ihren eigenen Personalbedarf langfristig ab. Horch sprach sich dafür aus, dass das Maritime Bündnis in jedem Fall erhalten und weiter gestärkt werde. Eine wichtige Rolle spielte dabei auch, dass die nationalen Schifffahrtsbeihilfen für die deutschen Reeder verlässlich weitergewährt werden. Denn nur so könnten die Unternehmen sicher planen. Er werde sich dafür

jedenfalls – gemeinsam mit anderen Mitstreitern – einsetzen, versicherte Horch. Hapag-Lloyd-Vorstandsmitglied Ulrich Kranich, verantwortlich für das globale Schifffahrtsgeschäft, betonte, dass die zehn Neubauten der „Hamburg Express“-Klasse keinesfalls bedeuten, „dass 132 000 TEU zusätzliche Kapazität“ in den Markt drängten. Vielmehr würden für die Neubauten „an anderer Stelle Charterschiffe zurückgegeben“. Die neue Schiffsklasse zeichne sich durch Top-Wirtschaftlichkeit aus. Zum konstruktionsbedingt „sehr niedrigen Brennstoffverbrauch“, seien „flexible Fahrplangeschwindigkeit“ und die technisch uneingeschränkte Fähigkeit zum Slow-Steaming die herausragenden Leistungsmerkmale dieser Schiffe, betonte Kranich. EHA