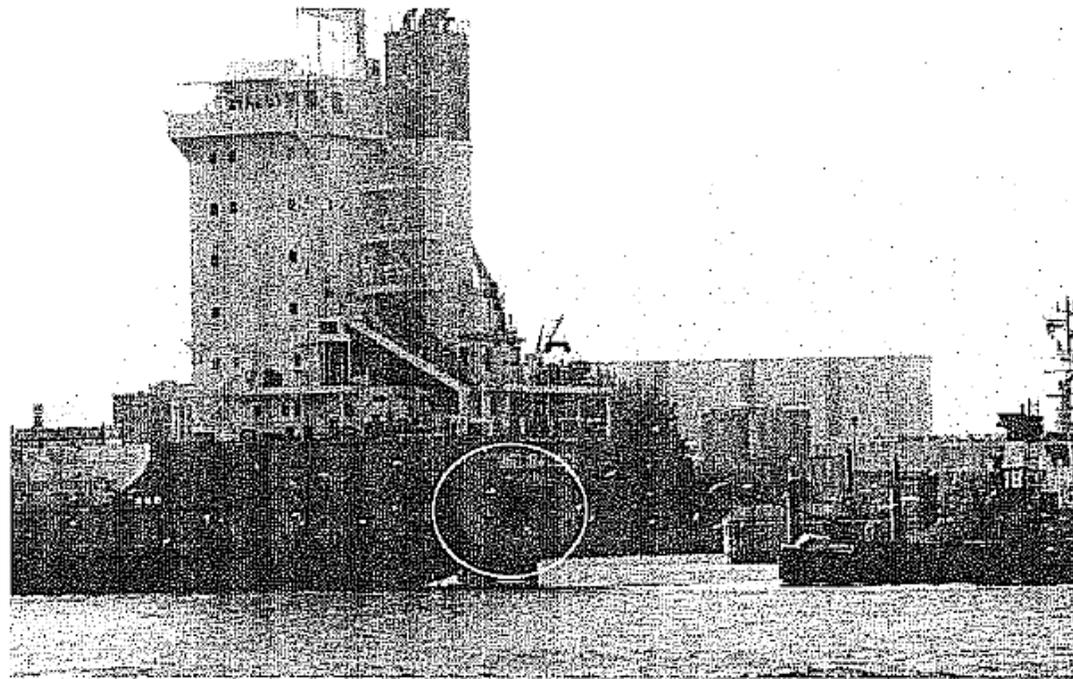


# „Charlotta“ rammt „Hanse Confidence“

Thode-Frachter nach Kollision stabilisiert und zur Norderwerft geschleppt – Malchow kritisiert „Feeder-Wahnsinn“

Der Hamburger Feuerwehr gelang es am Montagabend, den nach einer Kollision im Waltershofer Hafen vom Sinken bedrohten Frachter „Hanse Confidence“ zu stabilisieren.

Gestern Vormittag konnte das von Johs. Thode in Hamburg bereederte, 140 Meter lange 830-TEU-Containerschiff zur Norderwerft geschleppt werden. Voraussichtlich heute werden die nach der Havarie zunächst an Bord verbliebenen 82 Container gelöscht, und dann erfolgt hier die mehrwöchige Reparatur mit etwa einwöchigem Dockaufenthalt. Die „Hanse Confidence“ lag am Montag gegen 17 Uhr am Predöhlkai 2, als sie von dem vom Burchardkai kommenden und für den Liegeplatz hinter der „Hanse Confidence“ bestimmten Containerfrachter „Charlotta“ – nach ersten Ermittlungen der Wasserschutzpolizei wahrscheinlich aufgrund eines technischen Defektes am



Hamburger Hafenschlepper brachten die „Hanse Confidence“ gestern zur Norderwerft

Verstellpropeller – achtern gerammt und erheblich beschädigt wurde. Es drangen große Wassermengen ein. An Bord beider Schiffe waren nach Angaben der Feuerwehr glücklicherweise keine Verletzten zu beklagen. Die Feuerwehr brachte ein Lecksiegel an der „Hanse Confidence“ an und war dann mit rund 70 Einsatzkräften und

dem Technischen Hilfswerk noch bis Mitternacht damit beschäftigt, das Wasser abzupumpen. Für die „Charlotta“, einen 168 Meter langen 1421-TEU-Frachter der Reederei Bartels (Neu-Wulmsdorf), ist voraussichtlich keine Dockung erforderlich. Sie soll zur Reparatur vom Eurogate-Terminal an den Schuppen 74 verholten. Beide Ein-

heiten waren für den Zeitcharterer CMA CGM im Einsatz: „Hanse Confidence“ im Dienst nach Riga und Klaipėda, „Charlotta“ im Verkehr mit Helsinki/ Rauma.

„Die Kollision zwischen den Feederschiffen hat drastisch vor Augen geführt, dass die Abwicklung der Feederkehre im Hamburger Hafen alles andere als optimal ist.

Jedes dieser Schiffe muss im Durchschnitt vier verschiedene Terminals anlaufen. Aus den entsprechenden Verholmanövern resultieren erhebliche Schiffsbewegungen, die heute zu dem Unfall geführt haben“, sagte Dr. Ulrich Malchow, Geschäftsführer der Port Feeder Barge GmbH, gestern dem THB. Schon vor zwei Jahren sei auf den „Feeder-Wahnsinn“ hingewiesen worden. Bekanntlich gebe es Konzepte, die Feeder-Abfertigung effizienter zu gestalten. Neben ihren weiteren Funktionen könnte zum Beispiel eine „Port Feeder Barge“ die Sammlung und Verteilung eines Großteils der Feeder-Container übernehmen, so dass die Schiffe weniger verholten müssten. Leider werde das „Port Feeder Barge“-Projekt noch von der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) blockiert, kritisierte Malchow. Der Rest des Hafens stehe dem Vorhaben aber ausgesprochen positiv gegenüber. ed/FBi