

OW BUNKER S. 2

Die Insolvenz des Treibstoff-Zulieferers hat ein juristisches Nachspiel

FRACHTABSCHLÜSSE S. 13

Charterer zahlt 15.000-Dollar-Rate für 2007 gebauten Capesize-Bulker

SHIPINX S. 16

Der Indikator für die Seeverkehrswirtschaft fiel auf 278,39 Punkte

SCHIFFSVERKÄUFE

Teekay Tankers übernimmt von Principal Maritime Management ein Paket mit zwölf Carriern. Für die Tankschiffe mit Tragfähigkeiten von 150.000 bis 160.000 Tonnen zahlt Teekay insgesamt 682 Millionen Dollar. Unterdessen trennt sich die Offen Reederei vom Containerschiff „Santa Giordina“.

Seite 14-15

www.thb.info

Erster Bulk-Carrier für Hamburger Lloyd

2011 in China gebauten Handysizer aus der Flotte der Vega Reederei übernommen – Jetzt als „RHL Novare“ in Fahrt

Die Reederei Hamburger Lloyd hat ihren ersten Bulker übernommen.

Der bisher von der Vega Reederei betriebene Handysize-Carrier „Vega Venus“ (IMO 9497426) fährt nun als „RHL Novare“, teilte der Hamburger Lloyd jetzt mit.

Die „RHL Novare“ ist 177,5 Meter lang und 28,2 Meter breit. Das Schiff erreicht voll beladen mit 31.754 Tonnen einen Tiefgang von zehn Metern. Ein 6300 Kilowatt leistender Mitsubishi-Motor des Typs 6UEC 43LS II ermöglicht dem Bulk-Carrier eine Reisegeschwindigkeit von 13,7 Knoten. Das Schiff ist mit vier 30-Tonnen-Kranen ausgestattet. Zunächst hatte die Vega Reederei das Massengutschiff



Foto: Hamburger Lloyd

Die 2011 gebaute „RHL Novare“ war bei der Vega Reederei als „Vega Venus“ unterwegs

im August 2008 als Direktinvestment mit einem Investitionsvolumen von 28,5 Millionen Euro ins Publikums-geschäft eingebracht. Der Kaufpreis inklusive Neben-

kosten für das 2011 von der chinesischen Werft Fujian Mawei Shipbuilding in Mawei abgelieferte Schiff belief sich damals auf 24,5 Millionen Euro.

Die Flotte des Hamburger Lloyd umfasst derzeit neben dem neu erworbenen Bulker 15 Containerschiffe, dazu 12 Chemikaliertanker mit Tragfähigkeiten von jeweils

8200 tdw. Jüngstes Schiff der Flotte ist der 4620-TEU-Frachter „RHL Calliditas“ (IMO 9495777), der 2013 bei der chinesischen Jiangnan Changxing Shipbuilding entstand. „RHL Fiducia“ (IMO 9426817) und „RHL Fidelitas“ (IMO 9426805) sind mit jeweils 5100 TEU die größten Containerschiff-Einheiten des Hamburger Lloyd.

Das Unternehmen entstand durch den operativen Zusammenschluss aus der 2002 gegründeten Wappen Reederei und der 2007 gegründeten Reederei Hamburger Lloyd GmbH & Co. KG. Zu den Hauptaufgaben der Reederei zählen das technische Management, die Befrachtung und die operative Betreuung der Flotte. *fab*

Navy berechnet Piratengefahr

Simulation berücksichtigt auch Umweltbedingungen

Piratenübergriffe nehmen vor allem in Südostasien, vor Nigeria und in südamerikanischen Gewässern wieder zu. Wissenschaftler der US-Marine haben jetzt eine Art Frühwarnsystem entwickelt, mit dem Reedereien und Besatzungen von Frachtschiffen das Gefährdungspotenzial in einzelnen Seegebieten besser einschätzen können. In das Modell des Marine Research Laboratorys (NRL) fließt eine Kombination aus Wetter- und Wellenanalyse und den Verhaltensprofilen bei bisher bekannten Piratenüberfällen ein.

Die Verhaltensprofile basieren auf der Art der Schiffe, die in der Regel von Piraten genutzt werden, ihrer Angriffsgeschwindigkeit und



Foto: US Navy

J. W. Greenert

der Geschwindigkeit, mit der sie zu ihren Mutterschiffen oder Landbasen zurückkehren. Unter der Annahme, dass Piraten meistens kleine und schnelle Boote nutzen, die sehr anfällig für starke Winde und raue See sind, analysiert das System auch die Wind- und Wellendaten der Fahrtgebiete, um das Gefährdungspotenzial zu berechnen.

„Der menschliche Faktor bleibt natürlich unberechenbar“, sagte Admiral Jonathan W. Greenert, Chef der Marineoperationen und *► Seite 4*

Frühindikatoren deuten weltweite Rezession an

Frachtraten auf Strecken von Asien nach Europa brechen ein

Schlittert die Schifffahrtsbranche in eine Dauerkrise? Einige Frühindikatoren deuten darauf hin, dass der Konjunktüreinbruch in Asien auf die gesamte Branche durchschlägt.

Reeder, Investoren, Finanzfachleute und Marktteilnehmer äußern sich beim Blick auf die Frachtraten-Entwicklung derzeit ausgesprochen pessimistisch. Das größte Rätselraten verursacht derzeit im Tankersegment der Baltic Dry Index – einer der Schlüsselindikatoren für die Weltwirtschaft. Trotz sinkender Rohstoffpreise pendelte der Index konstant um

die 1100-Punkte-Marke und hat seit Juli sogar trotz des Verfalls der Preise an den chinesischen Rohstoffmärkten und des Platzens der Finanzblase in China angezogen. Erste Kursverluste deuten aber nun auf den Beginn einer massiven Talfahrt hin. Die Containerfrachtraten von Asien nach Europa sanken seit Anfang August um rund 20 Prozent. Dies gilt als Alarmsignal, denn eigentlich steigen um diese Zeit die Handelsvolumina wieder erheblich an. Der SCFI-Index für Strecken von Shanghai nach Nordeuropa brach innerhalb von nur fünf Tagen um 23 Prozent ein.

Auch in den USA zeichnet sich eine Rezession ab. Der New York State Manufacturing Index verlor 14,9 Prozent und steht jetzt auf dem tiefsten Stand seit der Lehman-Pleite 2007/2008. Es ist der bisher größte Monatsverlust dieses Index. Die Ordertätigkeit bei den Werften ist derzeit so gering wie nie (siehe Beitrag auf Seite 4). Und eine Besserung ist nicht abzusehen. Die erwartete Leitzinsanhebung in den USA, das 13-Jahres-Tief des Bloomberg-Rohstoffindex und der Einbruch des MSCI für die BRICS-Staaten dämpft die Stimmung zusätzlich. *pk*

