

TECHNOLOGIE S. 4

ThyssenKrupp Marine Systems erprobt Lenkflugkörper für U-Boote

FRACHTABSCHLÜSSE S. 13

Windrose zahlt für den Bulk-Carrier „Angelic Grace“ 7000 Dollar/Tag

SHIPINX S. 16

Der Indikator für die Seeverkehrswirtschaft stieg auf 249,91 Punkte

SCHIFFSVERKÄUFE

Der Großtanker „Front Vanguard“ erzielt den höchsten Preis der aktuellen Verkaufsliste. Golden Seaway bekommt für den 1998 gebauten 300.058-tdw-Carrier nach Brokerberichten 26 Millionen Dollar. Aus den Flotten deutscher Reedereien gehen jetzt vier Containerfrachter an Abbrecher. *Seite 14-15*

„Cloudbreak“ bereit für erste Weltreise

Abeking & Rasmussen liefert bis zu 15 Knoten schnelle, 72,5 Meter lange Explorer-Yacht fristgerecht ab

Die beiden einzigen Yachtneubauten dieses Jahres von Abeking & Rasmussen haben die Werft in Lemwerder innerhalb einer Woche verlassen.

Nach der 25 Meter langen SWATH-Yacht „Al Makher“ wurde jetzt die 72,5 Meter lange Explorer-Yacht „Cloudbreak“ fristgerecht abgeliefert. Die „Cloudbreak“, benannt nach einem Surf-Spot auf den Fidschi-Inseln, verließ die Unterweser mit vorläufigem Ziel Kristiansand im südlichen Norwegen.

Für den Neubau mit einem Stahlrumpf und Alumini-umaufbauten steht demnächst eine Weltreise an. Dann wird die unter der Flagge der Cayman-Inseln fahrende Yacht zunächst Kurs auf Is-



Foto: Eckardt

Auf der Explorer-Yacht „Cloudbreak“ findet auch ein Helikopter für Erkundungsflüge Platz

land nehmen, bevor es in die USA, durch den Panamakanal nach Alaska, Südamerika und Australien geht. Auf den einzelnen Etappen kann die „Cloudbreak“ gechartert wer-

den. Die Charraten sind in verschiedenen Internetportalen mit rund 750.000 Euro pro Woche veranschlagt.

Für das Design des Schiffes war das Büro Espen Oeino

verantwortlich, die Innenausstattung stammt vom Pariser Interiordesigner Christian Liaigre, die Möbel-Auswahl verantwortet das Architektur-Büro PH.D. aus

Moskau. Die Agentur „SuperYachts Monaco“ hat das Projekt und den Bau begleitet.

Die bis zu 15 Knoten schnelle „Cloudbreak“, ausgerüstet mit Zero-Speed-Stabilisatoren, ist für insgesamt zwölf Gäste in sieben Kabinen ausgelegt und führt eine 22-köpfige Crew mit. An Bord stehen den Gästen ein Fitnessraum und ein Pool zur Verfügung, auf dem Oberdeck findet ein Helikopter für Erkundungsflüge Platz.

Abeking & Rasmussen arbeitet in der neuen Schiffbauhalle am bislang größten Yachtprojekt der Unternehmensgeschichte mit einer Länge von rund 100 Metern (THB 29. April 2016). Die Ablieferung soll im nächsten Jahr erfolgen. *CE|fab*

Landstrom fließt aus der Dose

Anlage am CC 2 in Altona jetzt offiziell verfügbar

Ein gutes Jahr später als ursprünglich geplant steht im Hamburger Hafen ein weiteres System für eine umweltfreundliche Versorgung von Seeschiffen mit Landstrom zur Verfügung.

Mit einem symbolischen Steckeranschluss wurde die fest installierte Landstromanlage am Kreuzfahrtterminal Altona (CC 2) am Freitag im Rahmen eines kleinen Festaktes in Betrieb genommen. Daran wirkten neben Hamburgs Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) auch Bundesumweltministerin Dr. Barbara Hendricks (SPD), HPA-Geschäftsführer Jens Meier, Dr. Monika Griefahn, Direktorin für Umwelt und Gesellschaft bei AIDA Cruises, Michael Westhagemann, Leiter der

Siemens-Niederlassung und Vorsitzender des Clusters Erneuerbare Energien in Hamburg, und Andreas Boschen, Leiter INEA CEF (Connecting Europe Facility) mit.

Scholz betonte, dass durch „die Landstromversorgung für Kreuzfahrtschiffe die Nachhaltigkeit des Hamburger Hafens weiter gefördert wird“. Hamburg sei damit für die Schifffahrtsindustrie so etwas wie ein Trendsetter. Es sei jetzt aber wichtig, dass das Prinzip einer Stromversorgung für Schiffe während der Hafentiegezeiten auch von anderen Häfen aufgenommen und umgesetzt werde. Denn nur durch eine entsprechende Breitenwirkung würden sich zum Beispiel Investitionen in ▶ *Seite 3*

UASC-Aktionäre billigen Fusion mit Hapag-Lloyd

Kontroverse Diskussionen – Vorstand muss jetzt entscheiden

Es ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Neuordnung der Reederei-Szene. UASC widersetzt sich einer Fusion mit Hapag-Lloyd offenbar nicht.

Auf einer außerordentlichen Hauptversammlung in Dubai billigten die Aktionäre von UASC nach kontroversen Diskussionen den Zusammenschluss mit dem deutschen Reedereikonzerne. Die entsprechende Abstimmung war mehrfach verschoben worden.

„Die Anteilseigner haben auf der außerordentlichen Hauptversammlung Vor- und Nachteile eines Zusam-

menschlusses lange diskutiert und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass die langfristigen Entwicklungschancen überwiegen“, sagte ein Unternehmenssprecher. „Das Vorhaben wird gebilligt, und die Unternehmensleitung ermächtigt, die Verhandlungen mit Hapag-Lloyd zu führen.“

Die Pläne sehen vor, dass Hapag-Lloyd die gesamte Flotte von UASC übernimmt, wozu UASC mit 28 Pro-



Foto: UASC

Al-Zaabi

zent der größte Anteilseigner von Hapag-Lloyd wird. Sollte die Übernahme zustande kommen, dürfte Analysten zufolge ein Unternehmenswert zwischen sieben und acht Milliarden Euro entstehen. Im Zuge der aktuellen Neuordnung der Allianzen-Landschaft bei den Containerreedereien würde dies die Position von Hapag-Lloyd erheblich stärken.

Ein eindeutiges Votum des UASC-Vorstandes steht noch aus. Während CEO Jørn Hinge dem Zusammenschluss offen gegenübersteht, hängt nun viel vom Verhalten des Chairmans Saleem Ali al-Zaabi ab. *rtr|pk*

LNG: Richtige Voraussetzungen schaffen

Gastbeitrag der Grünen-Bundestagsabgeordneten Dr. Valerie Wilms – „Die Schifffahrt ist zu schmutzig“

Die Seeschifffahrt tut sich als Verkehrsmittel erfahrungsgemäß relativ schwer, neue Treibstoffe einzuführen.

Doch der Weg vom dreckigen Schweröl hin zu alternativen Antrieben muss aus zwei Gründen schnellstens gegangen werden. Erstens: Die Schifffahrt ist zu schmutzig. Durch das Verbrennen von Schweröl sterben Anwohner an den Küsten verfrüht, und die Meere werden sauer. Zweitens: Alle Verkehrsträger – auch die Schifffahrt – müssen dazu beitragen, die Klimaschutzziele



Fotos: Arndt (1), Die Grünen/Rainer Kurzeiler (1)

Die LNG Barge „Hummel“ versorgt in ihrer zweiten Saison Luxusliner in Hamburg mit Strom

von Paris umzusetzen. Beides geht mittel- bis langfristig nur über die Einführung von verflüssigtem Erdgas (LNG) als Schiffstreibstoff. Trotz mancher Leuchtturmprojekte in der Fähr- und Kreuzschifffahrt ist jedoch LNG weit von einem Masseneinsatz entfernt. Es gibt weiterhin zu viele Hürden, die einen zügigeren Einsatz ausbremsen oder gar verhindern. Auch gibt es im Bereich LNG vonseiten der Behörden keine Hilfestellung, um innovative Projekte zu fördern. Als Beispiel sei hier die LNG Hybrid Barge „Hummel“ im Hamburger Hafen genannt. Wir müssen daher zuerst unsere vielschichtigen Regularien deutlich harmonisieren und vereinheitlichen. Die oft verworrenen Zuständigkeiten und manchmal übertriebenen Ängste sind nicht nachvollziehbar. Hier müssen alle Beteiligten an einen Tisch, bevor sich der Flickenteppich an Regelungen über die ganze Republik zieht. Wer, wenn nicht der Maritime Koordinator der Bundesregierung wäre hier die richtige Stelle, um alle Seiten zusammenzubringen. Aber zu hören ist von ihm, wie von der Bundesregierung nicht wirklich viel. Wichtig wäre eine echte Mobilitätsstrategie der Regierung, die klare Ziele für die zukünftigen Mobilitätsanforderungen aufstellt – aber es wird lieber im „weiter so“ verharrt. Es muss ja nicht in jedem Hafen das Rad neu erfunden werden. Man sollte vielmehr

auf best-practice-Beispiele setzen und diese weiter verfolgen – und vor allem auch Muster-Risikobewertungen durchführen, statt immer vom größtmöglichen unwahrscheinlichen Ernstfall auszugehen. Das würde eine einheitliche Vorgehensweise sicherstellen, die Kosten der für LNG erforderlichen Infrastruktur senken und auch das Engagement der Betreiber erhöhen, LNG wirklich einzusetzen. Wenn risikobereite Unternehmer trotz sinnvoller Projekte dauernd nur Hürden in den Weg gelegt bekommen, ist das nicht zielführend.

Die Voraussetzungen für LNG müssen jetzt endlich geschaffen werden, von den Unter-

nehmen und vor allem von den Aufsichtsbehörden. Dadurch würde LNG als zukunftsfähiger Treibstoff in der Seeschifffahrt durchgängig einsatzfähig werden und einen Beitrag zu Luftreinhaltung und Klimaschutz leisten.

Parlamentarischer Abend zu Flüssiggas

Die maritimen Verbände VDR, VSM, ZDR und die Maritime LNG Plattform veranstalten heute in Berlin ihren gemeinsamen Parlamentarischen Abend. Die Veranstaltung beschäftigt sich mit dem Thema LNG (Liquefied Natural Gas, Flüssigerdgas) als Alternativkraftstoff für die Schifffahrt. Namhafte Ver-

treter aus dem maritimen Sektor und der Politik werden über aktuelle und zukünftige LNG-Projekte im Hinblick auf Schifffahrt, Schiffbau und Seehäfen informieren und die Anforderungen an die politischen Rahmenbedingungen erläutern. Michael Thamm, CEO der Reederei Costa Crociere, die die zurzeit weltweit größte Neubauinvestition in LNG-getriebene Schiffe in Deutschland realisiert, wird den Eröffnungsvortrag halten. **FBI**

ZUR PERSON



THB-Gastautorin **Valerie Wilms** ist Diplom-Ingenieurin. Die 64-Jährige gehört seit 2009 dem Deutschen Bundestag an. Sie wurde in Hannover geboren und machte 1972 ihr Abitur in Hameln. Im Anschluss studierte sie Maschinenbau an der TU Hannover. 1981 promovierte Wilms im Fachbereich Maschinenbau an der Universität der Bundeswehr in Hamburg. Dort war sie auch als Wissenschaftliche Mitarbeiterin tätig. Zwischen 1983 und 2006 war Wilms als Technische Aufsichtsbeamtin bei der Berufsgenossenschaft Bahnen tätig. 2004 wurde sie Lehrbeauftragte an der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Dresden und begann 2006, als freiberufliche Ingenieurin zu arbeiten. 2005 trat die Mutter von zwei Kindern dem Bündnis 90/Die Grünen bei. **FBI**

Rendsburg: Verkehr leidet

Große Protestaktion des UV Nord – Wirtschaft in Sorge

Der Wirtschaftsraum Rendsburg sorgt sich um seine dauerhafte Erreichbarkeit sowie steigende Mobilitätskosten und -defizite als Folge verschiedener Dauerprobleme in der lokalen und regionalen Infrastruktur. Auf Initiative des Unternehmensverbandes Nord (UV Nord) fand daher am Freitag eine groß angelegte Protestaktion mit einem Fahrzeugkorso statt, an der verschiedene Unternehmen mitwirkten. Es war das erste Mal, dass der Verband in seiner 111-jährigen Geschichte zu einer solch massiven Protestaktion aufgerufen hatte.

Und das sind aus Sicht der Wirtschaft die zentralen Brennpunkte. Erstens: Die Sanierung des Rendsburger Tunnels unter dem NOK zieht sich in die Länge; vom Abschluss bis 2019 ist die Rede. Zweitens: Für die durch eine Schiffskollision zerstörte Schwebefähre gibt es weiterhin keinen Ersatz. Und drittens: Die Rader Hochbrücke im Zuge der A 7 ist für den Lkw-Verkehr mit einem hohen Zeitaufwand zu passieren. Zudem ist derzeit noch nicht absehbar, wie es um den Ersatzbau für die rund 40 Jahre alte Brücke steht. **EHA**

DEUTSCHE SCHIFFFAHRTS ZEITUNG
THB
TÄGLICHE HAFENBERICHT
Leser- und Abonnenten-Service:
Tel: 0 40 - 2 37 14 - 2 60
Fax 0 40 - 2 37 14 - 2 43
leserservice@thb.info
www.thb.info

Impressum

THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung
DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Nordkanalstraße 36, D-20097 Hamburg
Tel.: +49 40 23714-0
Geschäftsführer: Martin Weber
Verlagsleiter: Oliver Detje
Redaktion: Tel.: +49 40 23714-121
Fax: +49 40 23714-145 · redaktion@thb.info
Chefredakteur: Frank Binder (FBI)
Stellvertretender Chefredakteur: Eckhard-Herbert Arndt (EHA)
Redakteure: Wolfrat Fabarius (fab), Peter Kleinort (pk)
THB-Ticker: Stefan Braun
Layout/Assistenz: Sarah Wendt
Gesamtanzeigenleitung: Tilman Kummer
Tel.: + 49 40 23714-175 · tilman.kummer@dvvmedia.com
Anzeigenleitung: Nadine Querfurth
Tel.: + 49 40 23714-295 · nadine.querfurth@dvvmedia.com
Anzeigenverkauf: John-Christoph Pernitt
Tel.: + 49 40 23714-248 · john-christoph.bernt@dvvmedia.com
Anzeigentechnik: Patrick Schröter
Tel.: + 49 40 23714-127 · patrick.schroeter@dvvmedia.com
Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 52 vom 1. Januar 2015.
Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk
Tel.: +49 40 23714-291 · markus.kukuk@dvvmedia.com
Unternehmenslizenzen Digital/Print:
Oliver Brandt · Tel.: +49 8191 3055039 · oliver.brandt@dvvmedia.com
Leser- und Abonnentenservice:
Tel.: +49 40 23714-260 · Fax: +49 40 23714-243 · leserservice@thb.info
Erscheinungsweise: Täglich montags bis freitags
Bezugsbedingungen:
Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer), mindestens jedoch 6 Monate. Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraumes gekündigt werden. Die Kündigung kann nur schriftlich erfolgen. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Zusätzliche digitale Abonnements: Bezug auf Anfrage, gültig ist die Vertriebspreisliste vom 01.01.2016.
Abonnements: Inland jährlich 1.426 EUR inkl. Porto zzgl. MwSt. · Ausland mit VAT-Nr. jährlich 1.801 EUR inkl. Porto, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt.
Das Abonnement beinhaltet die jeweiligen Ausgaben gedruckt oder als E-Paper, den Zugang zur Website www.thb.info, die THB-App, den Zugang zum Archiv sowie den regelmäßigen THB-Newsletter.
Einzelhefte: 6,20 EUR inkl. MwSt.
Druck: Albert Bauer Companies GmbH & Co. KG
Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 2190-8753

„Jetzt müssen andere Häfen nachziehen“

Landstrom-Einrichtung kostete rund zehn Millionen Euro – Bund und EU beteiligten sich an den Kosten

► von Seite 1

die dazugehörige Bordtechnik, die Reedereien vornehmen müssten, auch lohnen. Gleiches gelte für die Refinanzierungsfähigkeit entsprechender Einrichtungen in den Häfen. Der SPD-Politiker stellte in Aussicht, dass die Anlage in Altona auch dazu dienen werde, Erfahrungen für die Versorgung von anderen Schiffstypen mit umweltfreundlichem Landstrom zu sammeln. Das gelte beispielsweise für Containerschiffe.

Ausdrücklich lobte Scholz die Bereitschaft sowohl der EU als auch des Bundes, diese Landstrom-Einrichtung finanziell zu fördern. Sie sei die erste dieser Art für Kreuzfahrtschiffe in Europa.

„Wir freuen uns, diese in ihrer Dimensionierung bisher in Europa einzigartige Landstromanlage heute einzuweihen“, sagte HPA-Chef Meier. Künftig werde es „nur wenige Minuten dauern, bis die externe Stromversorgung dank des automatisier-



Strom-Lieferanten unter sich (v.l.): Olaf Scholz, Barbara Hendricks, Jens Meier, Andreas Boschen und Monika Griefahn

ten Zuführungssystems der Anlage steht und die Kreuzfahrtschiffe während ihrer Liegezeit in Altona nahezu alle Motoren ausstellen können“, führte Meier aus. Dadurch werde nicht nur der Ausstoß von Luftschadstoffen, wie Stick-, Schwefeloxiden und Feinstaub sowie Kohlendioxid gesenkt,

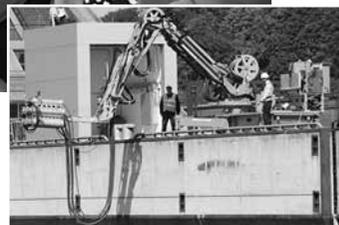
sondern auch die Schallemissionen. Denn gerade am CC 2 mit seiner großen Nähe zur Wohnbebauung bedeute das einen „Gewinn für die Anwohner, aber natürlich auch für Besatzung und Passagiere“.

Bundesumweltministerin Hendricks betonte, dass die neue, auch durch ihr Haus

te sich von der Anlage überzeugt. Michael Westhagemann von Siemens freute sich darüber, dass „wir hier eine nach internationalen technischen Standards und für alle gängigen Bordsysteme und Schiffsgrößen ausgelegte Lösung geschaffen haben. Es wäre wünschenswert, wenn weitere Hafenstädte diesem Beispiel folgten“. Die Hamburger Anlage wurde von Siemens gebaut und kostete rund zehn

Millionen Euro. Die EU und der Bund beteiligten sich mit 3,5 und 3,7 Millionen Euro an dem Gesamtvorhaben.

Am Freitag bezog das Kreuzfahrtschiff „AIDA-sol“ der zum Carnival-Konzern ge-



Hightech: das Übergabesystem

finanziell geförderte Anlage mit eingebettet sei in das Bestreben ihres Ministeriums, die vom Verkehr generell ausgehende Umweltbelastung zu reduzieren. Auch INEA-Chef Boschen zeig-

hörenden Reederei AIDA Cruises den Landstrom. Dieses Schiff spielt auch im Zusammenhang mit der Nutzung der Power Barge „Hummel“ eine wichtige Rolle. EHA/dpa

Port Package III in der Kritik

WHV spricht sich gegen Einbeziehung privater Häfen aus

Die Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung (WHV e.V.) hat den jetzt vom EU-Parlament angenommenen Entwurf für das Port Package III (PP III) kritisiert.

Bei dem wichtigen Thema Ausbaggerungen bestünden noch Unklarheiten. Außerdem wolle die EU-Kommission Miet- und Pachtverträge auf eine Laufzeit von maximal 30 Jahren beschränken und auch wieder die Privathäfen unisono mit einbeziehen. „Diese leidige, nicht zielführende Diskussion hatten wir bereits bei PP I und PP II und haben sie damals mit vereinten Kräften erfolgreich beendet“, sagte WHV-Präsident John Niemann. Der WHV bezieht sich auch auf eine Stellungnahme des Bundesrats zu PP III (THB



Vorstand Heiner Holzhausen (l.) mit Präsident John Niemann

18. Mai 2016). Darin spreche sich das Gremium gegen nicht zielführende Einschränkungen des europäischen Wettbewerbsrechts, insbesondere auch gegen die Einrichtung bürokratischer Gremien aus. Außerdem fordere der Bundesrat, Häfen in privater Trägerschaft und Häfen außerhalb des TEN-Kernnetzes aus der

Verordnung herauszunehmen. „Wir appellieren an die politischen Entscheidungsträger im Bund und der EU, PP III zu einer sinnvoll praktikablen Verordnung zu entwickeln und nicht zu einem bürokratischen, monströsen Gebilde“, so WHV-Vorstand Heiner Holzhausen. Dazu gehöre auch, die Privathäfen nicht mit einzubinden. fab

Rostock und Kiel skeptisch

Landstrom an beiden Standorten vorerst kein Thema

Die Landstromversorgung von Kreuzfahrtschiffen ist aus Sicht des Seehafens Rostock aus ökonomischer und ökologischer Sicht keine praktikable und langfristige Lösung. Sie würde in der Gesamtbilanz nicht zur Senkung der Schiffsemissionen beitragen, sagte jetzt Hafensprecher Christian Hardt. Die Summe aus dem Verbrauch von Ressourcen für den Bau einer Landstromanlage, der Zusammensetzung des Strommixes in Europa und der seltenen Nutzung dieser Technologie falle negativ aus. Sollte sich jedoch eine Kreuzfahrtreederei dazu entschließen, in eine Landstromanlage zu investieren, um die Emission ihrer Schiffe im Hafenbetrieb zu reduzieren, werde sich der Hafen konstruktiv damit auseinandersetzen.

Der Hafen Rostock beschäftige sich dagegen seit einiger Zeit mit der Bebungung alternativer Schiffstreibstoffe wie Flüssiggas. Ende Februar war das erste Frachtschiff im Rostocker Überseehafen mit LNG versorgt worden. Landstrom dagegen ist auch im Kieler Hafen derzeit nicht relevant. Das Thema sei bei allen Anlagen geprüft worden, sagte Seehafensprecher Ulf Jahnke. Es sei aber noch keine Wirtschaftlichkeit gegeben. „Wir würden uns deshalb wünschen, dass Landstrom von der EEG-Umlage befreit werden würde“, so Jahnke. Reedereien würden sich eher mit dem Einsatz von LNG beschäftigen. „Mit Tankladungen könnten wir sofort Schiffe mit Flüssiggas beliefern.“ Interessanter seien langfristig aber Hausgas-Anschlüsse. Inofab

Boskalis baut an Fehmarnbeltquerung

Der niederländische Spezialist für das Seebaggergeschäft, Boskalis, wird zusammen mit dem ebenfalls niederländischen Wasserbauunternehmen Van Oord für die Landanschlüsse und weitere wasserbautechnische Dienstleistungen der geplanten Fehmarnbeltquerung in Rødby und Puttgarden verantwortlich sein. Ein entsprechender Vertrag wurde jetzt zwischen dem dänischen Baukonsortium Femern A/S und den beiden Unternehmen unterzeichnet. Das Vertragsvolumen beläuft sich nach Angaben aus Verhandlungskreisen auf rund 300 Millionen Euro. Die Vereinbarung steht noch unter dem Vorbehalt der wasser- und umweltrechtlichen Genehmigungen durch deutsche Behörden im Rahmen des deutschen Planfeststellungsverfahrens. Boskalis und Van Oord sollen über 16 der insgesamt 18 Kilometer langen Strecke das Bett für die Tunnelröhre ausheben. Mit dem Aushubmaterial soll auf dänischer Seite die Landanbindung und ein Naherholungsgebiet aufgeschüttet werden. **pk**

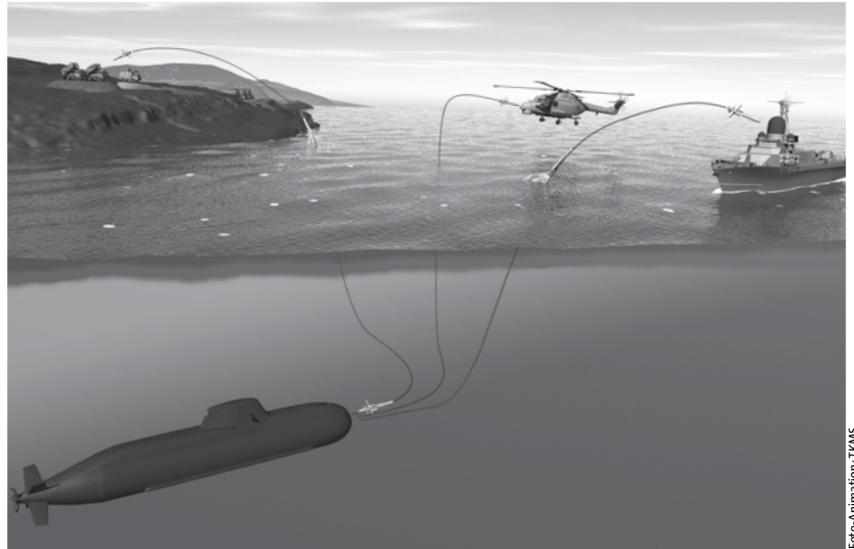
Norweger testen TKMS-Flugkörper

Projekt bis 2017 – Abschuss des IDAS-Systems von U-Boot – Auch Türkei erprobt Torpedo

An die Einsatzfähigkeit von U-Booten werden durch die aktuellen Bedrohlagen neue Anforderungen gestellt. Ein deutsches Rüstungskonsortium testete nun einen Flugkörper von einem norwegischen U-Boot aus.

IDAS – Interactive Defence an Attack System for Submarines – soll die Selbstverteidigungsfähigkeiten getauchter U-Boote gegen See-, Luft- und Landziele verbessern. Entwickelt wurde das System von Diehl BGT Defence aus Überlingen zusammen mit ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS) und der norwegischen Firma Kongsberg.

Erstmals wurde nun ein IDAS-Flugkörper von einem norwegischen U-Boot getestet, der „Uredd“. Ziel war es, einen Abschuss unter Realbedingungen zu untersuchen. Hierbei wurde das IDAS-System aus dem Torpedorohr der „Uredd“ abgefeuert, um nach einer anfänglichen Unterwasserphase Testziele an Land und aus



Mit IDAS können See-, Luft- und Landziele von getauchten U-Booten aus bekämpft werden

See zu erreichen. Der Test war Teil der sogenannten industriefinanzierten Entwicklungsphase, die mit einem weiteren Abschusstest von einem norwegischen U-Boot im Frühjahr 2017 abgeschlossen werden soll. IDAS ist ein glasfasergelenkter Leichtgewichts-Lenkflugkörper mit Feststoffantrieb und einer Reichweite von rund 20 Kilometern. Gesteuert

wird die Lenkwaffe über einen Lichtwellenleiter. Der Zielsuche dient ein von dem Luft-Luft-Lenkflugkörper IRIS-T übernommener Infrarot-Bild-Suchkopf. Unterdessen gab die türkische Marine bekannt, dass auch sie einen Lenkkörper von einem U-Boot aus getestet hat. Der ähnlich konfigurierte Torpedo vom Typ DM2A4 „Seehecht“ wurde

von Atlas Elektronik aus Wedel (Holstein) entwickelt. Er kann sowohl von Überwasserschiffen als auch von U-Booten aus eingesetzt werden. Das NATO-Land Türkei testete diesen Torpedo an der unbemannten türkischen Fregatte „Zafer“ (ex „Thomas C. Hart“), die nach dem Treffer auseinanderbrach und im Zielgebiet im Mittelmeer versank. **pk**

Verlegung ins Mittelmeer verbessert Raten

New ConTex verharrt auf niedrigem Niveau – Marktberreinigung durch mehr Verschrottungen

Vessel type		Evaluated Period	New ConTex Development											
			Today			Week-on-Week			Month-on-Month			Year-on-Year		
			02.06.16	26.05.16	Change	Change	03.05.16	Change	Change	02.06.15	Change	Change		
New ConTex*			336	337	-1	→ -0,3%	340	-4	-1,2%	567	-231	-40,7%		
New ConTex	1100 TEU	12 mos	\$7.291	\$7.310	-\$19	→ -0,3%	\$7.322	-\$31	-0,4%	\$8.567	-1.276	-14,9%		
	1700 TEU		\$7.425	\$7.456	-\$31	→ -0,4%	\$7.450	-\$25	-0,3%	\$11.690	-4.265	-36,5%		
	2500 TEU	24 mos	\$7.458	\$7.491	-\$33	→ -0,4%	\$7.582	-\$124	-1,6%	\$13.742	-6.284	-45,7%		
	2700 TEU		\$7.495	\$7.515	-\$20	→ -0,3%	\$7.654	-\$159	-2,1%	\$14.427	-6.932	-48,0%		
	3500 TEU		\$7.399	\$7.406	-\$7	→ -0,1%	\$7.489	-\$90	-1,2%	\$14.672	-7.273	-49,6%		
	4250 TEU		\$7.357	\$7.353	\$4	→ 0,1%	\$7.604	-\$247	-3,2%	\$15.430	-8.073	-52,3%		
	2500 TEU	12 mos	\$6.065	\$6.083	-\$18	→ -0,3%	\$6.136	-\$71	-1,2%	\$12.410	-6.345	-51,1%		
	2700 TEU		\$6.131	\$6.143	-\$12	→ -0,2%	\$6.180	-\$49	-0,8%	\$13.286	-7.155	-53,9%		
	3500 TEU		\$5.688	\$5.714	-\$26	→ -0,5%	\$5.768	-\$80	-1,4%	\$13.513	-7.825	-57,9%		
	4250 TEU		\$5.195	\$5.230	-\$35	→ -0,7%	\$5.295	-\$100	-1,9%	\$14.006	-8.811	-62,9%		

Während sich das Wetter wechselhaft zeigte, setzte das Frachtratenbarometer New ConTex seine zögerliche Seitwärtsbewegung fort. Durch eine hohe Zahl von Verschrottungen könnte sich die Situation aber ändern.

Der Index verlor einen Punkt und schloss bei 336 Zählern.

In den erfassten Schiffsklassen waren nur kleine Schwankungen zu beobachten, so dass der Chartermarkt insgesamt als stabil bezeichnet werden kann, teilte die Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffagenten (VHSS) mit. Im 1100-TEU-Bereich gab es nur drei Abschlüsse für das Mittelmeer. Das 1700-TEU-

Segment war aktiver, insbesondere in Asien, allerdings lagen die Laufzeiten höchstens bei sechs Monaten. Für die größeren Schiffe mit Ladegeschirr (2500 TEU) wurden Abschlüsse zwischen 6000 und 6500 US-Dollar berichtet, mit Laufzeiten bis zu elf Monaten. Bei mehreren Schiffen brachte die Verlegung von Asien in das Mit-

telmeer höhere Raten und längere Laufzeiten. Positiv ist die hohe Zahl von Verschrottungen. Bis jetzt haben in diesem Jahr 90 Schiffe mit einer Kapazität von 200.000 TEU den Weg zum Abwracker gefunden. Die VHSS erwartet, dass bis Jahresende eine Gesamtkapazität von 500.000 TEU vom Markt verschwinden wird. **pk**

Joint Venture für Aframax-Tanker

Die Tankreederei Euronav mit Sitz in Antwerpen hat zusammen mit den Reedereien Frontline und Diamond S Management ein Joint Venture gegründet. Mit der neuen Gesellschaft namens „Suezmax Chartering“ verfolgen die Partner das Ziel, dass Ladungseigentümer für die insgesamt 43 Suezmax-Einheiten der Unternehmen nur noch eine Kontaktstelle anlaufen müssen, teilte Euronav am Freitag mit. Dadurch werde mehr Flexibilität erreicht. Außerdem lasse sich die Zahl der Reisen reduzieren. Euronav hatte 2015 das beste Firmenergebnis seit sieben Jahren erzielt. Der Nettogewinn lag bei 350 Millionen Dollar. Im Vorjahr stand noch ein Verlust von 48 Millionen Dollar in den Büchern. **fab**

Windrose übernimmt „Angelic Grace“

Panamax-Bulker erzielt eine Tagesrate von 7000 Dollar – „Yiangos“ transportiert 260.000 Tonnen Rohöl

DRY CARGO

170.000 t ore, Port Hedland - Qingdao, „Pacific Vista“, 4,24 \$ fio, scale load, 30.000 t shinc discharge, June 08 - 13, EdF

160.000 t ore, Port Hedland - Qingdao, „Hebei King“, 4,20 \$ fio, scale load, 30.000 t shinc discharge, June 07 - 10, FMG

TIME CHARTER

„Hispanic G“, 93.237 tdw, blt 2010, delivery Immingham spot, two laden legs, first leg via Port Cartier and US Gulf, redelivery Skaw-Cape Passero range, 5950 \$ daily, Cargill

„Star Moira“, 82.295 tdw, blt 2006, delivery East Coast South America June 01 - 10, redelivery Singapore-Japan range, 7550 \$ daily plus 255.000 \$ ballast bonus, CJ International

„Panther Max“, 81.283 tdw, blt 2012, delivery Ponta da Madeira June 05 - 10, redelivery US East Coast with pig iron, 8500 \$ daily, ABT

„Shun Ying“, 81.108 tdw, blt 2012, delivery East Coast South America spot, redelivery Southeast Asia, 7000 \$ daily plus 200.000 \$ ballast bonus, ADMI

„Angelic Grace“, 74.750 tdw, blt 2001, delivery East Coast South America spot,



Der Bulk-Carrier „Angelic Grace“ verkehrt für Windrose zwischen Südamerika und Asien



Der 2010 gebaute Postpanamax-Bulker „Hispanic G“ fährt zu einer Tagesrate von 5950 Dollar

redelivery Singapore-Japan range, 7000 \$ daily plus 200.000 \$ ballast bonus, Windrose

„Nefeli“, 76.759 tdw, blt 2004, delivery Haldia retro-active May 05, trip via East Coast South America, re-

delivery Singapore-Japan range, 5000 \$ daily, Cargill
„Navios Primavera“, 53.464 tdw, blt 2007, delive-

ry US East Coast spot, redelivery East Mediterranean with scrap, 10.000 \$ daily, XO Shipping

TANKERS DIRTY

130.000 t dirty, West Africa - Mediterranean, „Poetic“, WS 65, spot, ExxonMobil

130.000 t dirty, West Africa - Mediterranean, „Minerva Vera“, WS 62,5, spot, ExxonMobil

260.000 t dirty, Girassol - Paradip, „Yiangos“, 3,60 Mio lumpsum, June 18, IOC

134.000 t dirty, Ras Tanura - Sikka, „Front Ardenne“, WS 60, prompt, BORL

270.000 t dirty, Persian Gulf - Singapore, „FPMC C Melody“, WS 60, spot, ExxonMobil

130.000 t dirty, Ras Tanura - Mundra, „Nautic“, WS 70, spot, HMEL

140.000 t dirty, Basrah Oil Terminal - Mediterranean, „Tonos“, WS 32,5, June 09, Petroineos

140.000 t dirty, Kharg Island - Mediterranean, „Eurospirit“, WS 37,5, June 11, Saras

80.000 t dirty, Ceyhan Terminal - Mediterranean, „Uraga Princess“, WS 95, spot, Socar

80.000 t dirty, Bandar Mahshahr - Singapore, „Eurostrength“, WS 95, spot, ST Shipping

Fotos: Hasenpuch



Kontakt Kompakt

Adressen aus der Logistikbranche in Hamburg und Schleswig-Holstein

- ▶ mit Ansprechpartnern, ihren Funktionen, Telefondurchwahlen und privaten Kommunikationsdaten
- ▶ übersichtlich gegliedert und in handlichem Format
- ▶ aktuell und sorgfältig recherchiert
- ▶ preiswerte Alternative zu aufwändiger Recherche

Jetzt bestellen:
www.thb.info/qst16
Telefon 040/237 14-440

Quer durch Hamburg/Schleswig-Holstein – Spedition und Transport 2016
Vorbestellpreis € 32,80 gültig bis 24.09.2016, inkl. MwSt., zzgl. Versand

mitreden · einordnen · entscheiden

DVZ

„Front Vanguard“ verlässt Golden Seaway

18-jähriger VLCC erzielt Kaufpreis von 26 Millionen Dollar – Vier Containerschiffe deutscher Reeder zum Abbruch

Der Großtanker „Front Vanguard“ (ex „New Vanguard“) erzielt den höchsten Preis der aktuellen Verkaufsliste.

26 Millionen Dollar zahlt nach Brokerberichten ein nicht genannter Käufer für den 300.058-tdw-Carrier von Golden Seaway. Das Schiff unter Flagge der Marshall-Inseln entstand 1998 bei Hitachi Zosen in Japan.

Hansa Treuhand bestätigt den Verkauf der beiden Containerschiffe „Champion“ und „HS Master“. Die beiden 1997 und 1998 gebauten 2080-TEU-Einheiten gehen laut Brokern für etwas mehr als 300 Dollar pro Tonne an Abbrecher.

Mit „Conti Helsinki“ und „Conti Melbourne“ treten zwei weitere Frachter ihre letzte Fahrt an. Die „Conti Helsinki“ mit 5551 TEU war 2002 von Hyundai Heavy Industries abgeliefert worden. Die „Conti Melbourne“ mit 6078 TEU entstand 2000 bei der ebenfalls in Korea ansässigen Hanjin-Werft. fab/br

BULKCARRIER

„Kenanga“ (ex „New Concord“) 27.259 tdw, 16.498 BRZ, IMO 9117856, registriert in Panama, gebaut 1996 bei Hanjin Heavy Industries, Ulsan (Südkorea). Von PT Meranti Maritime für 1,7 Mio. \$ an nicht genannten Käufer

„Nordweser“ (ex „Weser“) 75.321 tdw, 40.605 BRZ, IMO 9212709, registriert in Limassol (Zypern), gebaut 2001 bei Hyundai Samho Shipyard Mokpo (Südkorea). Von Reederei Nord für 4,4 Mio. \$ an Erasmus Shipinvest
„Sa Altius“ 171.480 tdw, 87.542 BRZ, IMO 9221205, registriert in Nassau (Bahamas), gebaut 2001 bei Hyundai Heavy Industries, Ulsan (Südkorea). Von Abacus Maritime für 7,75 Mio. \$ an chinesisches Käufer

CONTAINERFRACHTER

„Alice“ 1043 TEU, 12.827 tdw, 9590 BRZ, IMO 9322231, registriert in Saint



Der 2442-TEU-Frachter „Isolde“ (ex „Cap Delgado“) entstand 2000 bei den Nordseewerken



4,4 Millionen Dollar zahlt Erasmus Shipinvest für den Bulker „Nordweser“ (ex „Weser“)



Der 19.776-tdw-Tanker „Fairchem Bronco“ geht für 20,5 Millionen Dollar an Tufton Oceanic



Newton Ship gibt den 2005 in Japan gebauten Tanker „Signal Maya“ (ex „High Light“) ab

John's (Antigua & Barbuda), gebaut 2005 bei Dae Sun Shipbuilding & Engineering, Busan (Südkorea). Von Reederei Harmstorf & Meier-Hedde für 8 Mio. \$ an SITC (Hongkong)

„Isolde“ (ex „Cap Delgado“) 2442 TEU, 34.026 tdw, 25.535 BRZ, IMO 9187875, registriert in Monrovia (Liberia), gebaut 2000 bei Thyssen Nordseewerke, Emden. Von Martime für 3 Mio. \$ an Käufer aus Nahost

MEHRZWECKFRACHTER

„Arklow Rose“ 5005 tdw, 2999 BRZ, IMO 9238399, registriert in Rotterdam (Niederlande), gebaut 2002 bei Barkmeijer Stroobos, Stroobos (Niederlande). Von Arklow Shipping Nederland für 2,7 Mio. \$ an nicht genannten Käufer

„Voruta“ (ex „Theodor Oldendorff“) 17.789 tdw, 12.192 BRZ, IMO 9145645, registriert in Klaipeda (Litauen), gebaut 1998 bei PT PAL Indonesia, Surabaya (Indonesien). Von AB Lietuvos Juru Laivininkyste en bloc mit „Romuva“ (IMO 9121912) für jeweils 2,9 Mio. \$ an nicht genannten Käufer

TANKER

„Fairchem Bronco“ 19.776 tdw, 11.647 BRZ, IMO 9360960, registriert in Majuro (Marshall-Inseln), gebaut 2007 bei Fukuoka Shipbuilding, Nagasaki (Japan). Von HSL Bronco Shipping für 20,5 Mio. \$ an Tufton Oceanic

„Freja Maersk“ (ex „Bro Provider“) 31.632 tdw, 21.516 BRZ, IMO 9219276, registriert in Kopenhagen (Dänemark), gebaut 2001 bei Hanjin Heavy Industries & Construction, Busan (Südkorea). Von Maersk Tankers für 11,5 Mio. \$ an nicht genannten Käufer

„Front Vanguard“ (ex „New Vanguard“) 300.058 tdw, 159.423 BRZ, IMO 9153513, registriert in Majuro (Marshall-Inseln), gebaut 1998 bei Hitachi Zosen, Nagasau, Japan. Von Golden Seaway für 26 Mio. \$ an nicht genannten Käufer

„Golden Crest“ 12.898 tdw, 8503 BRZ, IMO 9332432, registriert in Panama, gebaut 2008 bei Samho Shipbuilding, Tongyeong (Südkorea). Von Hanjin Shipping en bloc mit „Golden Dominance“ (IMO 9346043) für jeweils 12,8 Mio. \$ an südkoreanischen Käufer

„Signal Maya“ (ex „High Light“) 46.843 tdw, 28.245 BRZ, IMO 9308223, registriert in Valletta (Malta), gebaut 2005 bei Naikai Zosen, Onomichi (Japan). Von Newton Ship Holding für 15,5 Mio. \$ an nicht genannten Käufer

„Stavanger Eagle“ 45.898 tdw, 28.059 BRZ, IMO 9284726, registriert in Stavanger (Norwegen), gebaut 2004 bei Shin Kurushima Dockyard, Imabari (Japan). Von DSD Shipping für 16 Mio. \$ an Shenlong Maritime

ABBRUCH

„Arwad Tower“ (ex „Stefania I“) Bulkcarrier, 28.269 tdw, 16.775 BRZ, IMO 8406925, registriert in Belize City (Belize), gebaut 1985 bei Naikai Shipbuilding & Engineering, Onomichi (Japan). Von White Tower Shipping für 290 \$/ldt an Abbrecher in Pakistan

„Champion“ (ex „CMA CGM Acaju“) Containerfrachter, 2078 TEU, 30.407 tdw, IMO 9134610, registriert in Saint John's (Antigua & Barbuda), gebaut 1998 bei Gdynia Shipyard, Gdynia (Polen). Von Hansa Shipping für 306 \$/ldt an Abbrecher

„Conti Helsinki“ (ex „Helsinki“) Containerfrachter, 5551 TEU, 68.070 tdw, 65.131 BRZ, IMO 9235098, registriert in Madeira (Portugal), gebaut 2002 bei Hyundai Heavy Industries, Ulsan (Südkorea). Von Conti Holding für 320 \$/ldt an Abbrecher in Bangladesch

„Conti Melbourne“ (ex „Hanjin Ottawa“) Containerfrachter, 6078 TEU, 68.834 tdw, 66.278 BRZ, IMO 9200718, registriert in Madeira (Portugal), gebaut 2000 bei Hanjin Heavy Industries, Busan (Südkorea). Von Conti Holding für 320 \$/ldt an Abbrecher in Bangladesch

„HS Master“ (ex „Maruba Imperator“) Container-



Die 1997 gebaute „Maersk Georgia“ (ex „Gudrun Maersk“) geht auf ihre letzte Reise

Foto: Hasenpüsch



Die „Conti Helsinki“ (ex „Helsinki“) entstand 2002 und geht jetzt ebenso an Abbrecher ...

Foto: Andreas



... wie die zwei Jahre ältere „Conti Melbourne“ (ex „Hanjin Ottawa“) mit 6078 TEU

Foto: Andreas



Die „Tolmi“ (ex „Pisces Venturer“) verlässt den Markt und geht an Abbrecher in Pakistan

Foto: Hasenpüsch

frachter, 2080 TEU, 30.416 tdw, 23.897 BRZ, IMO 9134608, registriert in Monrovia (Liberia), gebaut 1997 bei Gdynia Shipyard, Gdynia (Polen). Von Hansa Shipping für 302 \$/ldt an Abbrecher

„Hua Tai“ (ex „Hua Xin“) Bulkcarrier, 26.720 tdw, 17.836 BRZ, IMO 8316572, registriert in Panama, gebaut 1984 bei Usuki Iron Works, Saiki (Japan). Von Hua Tai Shipping für 285 \$/ldt an Abbrecher in Bangladesch

„Hua Xiang“ (ex „Pan Leader“) Bulkcarrier, 26.695 tdw, 15.742 BRZ, IMO 8604905, registriert in Malakal Harbour (Palau), gebaut 1986 bei Hakodate Dock, Hakodate (Japan). Von Vastfield für 265 \$/ldt an Abbrecher in Bangladesch

„Maersk Georgia“ (ex „Gudrun Maersk“) Containerfrachter, 4824 TEU, 62.242 tdw, 50.698 BRZ, IMO 9155119, registriert in Hongkong, gebaut 1997 bei Hyundai Heavy Industries, Ulsan (Südkorea). Von Maersk Line an Abbrecher in Indien

„MSC Lieselotte“ (ex „Aveiro“) Containerfrachter, 1438 TEU, 21.370 tdw, 21.586 BRZ, IMO 8201674, registriert in Panama, gebaut 1983 bei VEB Warnowwerft, Rostock. Von MSC Mediterranean Shipping für 307 \$/ldt an Abbrecher in Indien

„Rui Fu“ (ex „Starford 9“) Bulkcarrier, 25.759 tdw, 14.868 BRZ, IMO 8507755, registriert in Panama, gebaut 1985 bei Imabari Shipbuilding, Imabari (Japan). Von Robust Yields für 265 \$/ldt an Abbrecher in Bangladesch

„Taurus“ (ex „CMA CGM Castilla“) Containerfrachter, 1835 TEU, 29.260 tdw, 23.722 BRZ, IMO 9134593, registriert in Majuro (Marshall-Inseln), gebaut 1998 bei Stocznia Gdynia, Gdynia (Polen). Von Alpha Shipmanagement für 280 \$/ldt an Abbrecher

„Tolmi“ (ex „Pisces Venturer“) Bulkcarrier, 29.094 tdw, 21.305 BRZ, IMO 8117615, registriert in Piräus (Griechenland), gebaut 1989 bei Stocznia Gdanska, Danzig (Polen). Von Doil Steamship für 295 \$/ldt an Abbrecher in Pakistan

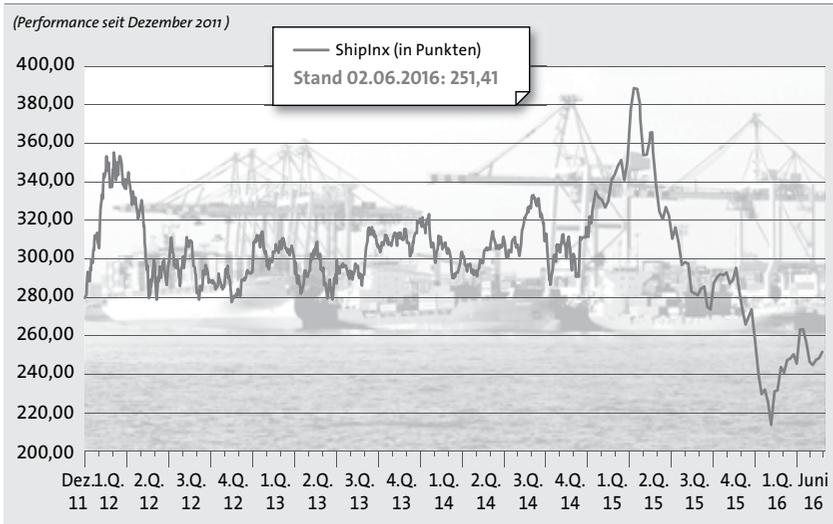
BSU verschiebt weiteren Bericht

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) hat erneut einen Abschlussbericht über eine Havarie verschoben. In dem aktuellen Fall geht es um die Kollision der Fähre „Frisia V“ mit der Kaianlage in Norddeich. Der Unfall ereignete sich am 16. Juni 2015. Das Schiff hatte zunächst einen an der Kaikante befindlichen Holzdauben gerammt, bevor der Bug unterhalb der Wasserlinie auf die Pier traf. Dadurch wurde der Bug stark eingeebult, jedoch nicht aufgerissen. Durch den Aufprall wurden mehrere Passagiere verletzt.

In ihrem am Freitag veröffentlichten Zwischenbericht teilt die BSU mit, dass die Untersuchung dieses Zwischenfalls bislang für die Bearbeitung anderer Unfälle zurückgestellt worden sei. Zuletzt hatte die BSU bereits den Abschlussbericht für die „Purple Beach“ verschoben (THB 26. Mai 2016). *fab*

Der ShipInx-Weekly

Performance des Indikators für die internationale Seeverkehrswirtschaft



Streit um Betriebsrat erreicht Belegschaft

Die Streitigkeiten um den Betriebsrat der Meyer Werft haben die Belegschaft erreicht. Das Arbeitnehmergremium veröffentlichte jetzt ein Flugblatt, mit dem es eine Mitarbeiter-Initiative angriff, die Neuwahlen für den Betriebsrat fordert. Eigenen Angaben zufolge hat diese Initiative Unterschriften von rund 1200 Mitarbeitern des Schiffbauers gesammelt, die eine Neuwahl fordern. Der Betriebsrat zog diese Angaben in Zweifel: Die Zahl der Namen auf der Unterschriftenliste sei um ein Drittel geringer als behauptet, und es befänden sich auch Fremdfirmen auf der Liste. Außerdem habe der Personalleiter der Werft unterschrieben, der in dieser Frage neutral bleiben müsse, hieß es in dem Aushang.

Vor wenigen Wochen hatte der stellvertretende Betriebsratschef Günter Geerdes seinen Rücktritt aus der Arbeitnehmervertretung der Werft erklärt. Im Anschluss hatten weitere Betriebsratsmitglieder ihr Mandat niedergelegt. Sie stehen hinter der Neuwahlen-Initiative. Seit September versucht die Geschäftsführung, dem Betriebsratschef Ibrahim Ergin zu kündigen, weil er Auszubildende zum Eintritt in die IG Metall genötigt haben soll. Die Staatsanwaltschaft Osnabrück hat den Betriebsratsvorsitzenden mittlerweile wegen angeblicher Nötigung in fünf Fällen angeklagt. *lmvfab*

Der ShipInx hat in der vergangenen Woche 1,32 Prozent zugelegt und schloss am 2. Juni bei 251,41 Punkten.

Größter Gewinner waren die Aktien von Hyundai Merchant Marine mit einem Plus von

34,43 Prozent im Wochenvergleich. Aktionäre und Schuldner hatten am Donnerstag einem Schuldenschnitt zugestimmt und damit den Weg für eine umfassende Restrukturierung der finanziell schwer angeschlagenen Reederei frei gemacht. Auf der

anderen Seite des Kurszettels standen die Anteilsscheine von Mitsui Engineering & Shipbuilding mit einem Verlust von 5,78 Prozent im Vergleich zur Vorwoche. Vor allem japanische Werften litten stark unter der jüngsten Yen-Aufwertung. *pk*

Stolte neuer Geschäftsführer

Karl Borkes beim Hafenvorstand DeltaPort abgelöst

Andreas Stolte ist seit dem 1. Juni neuer Geschäftsführer des Hafenvorstandes DeltaPort. Der gelernte Speditionskaufmann übernahm das Ruder von Interimsgeschäftsführer Karl Borkes. Stolte kommt von der Neska-Gruppe. Die Hafenkooperation DeltaPort ist aus dem Zusammenschluss der drei Standorte in Emmelsum, Rhein-Lip-



Andreas Stolte

pe-Hafen und Stadthafen Wechsel hervorgegangen. Nun werde man sich unter anderem auf die Gestaltung der insgesamt 86 Hektar großen Entwicklungsfäche fokussieren. *flu*

Schiff vor Kreta gekentert

Erneut Hunderte Menschen in Seenot – Große Suchaktion

Im Mittelmeer südlich von Kreta hat sich erneut ein Flüchtlingsdrama abgespielt. Wie die griechische Küstenwache mitteilte, ist am Freitag ein Schiff mit Hunderten Menschen an Bord rund 75 Seemeilen vor der Insel gekentert. Reporter des Staatsfernsehens (ERT) berichteten, es seien drei Tote geborgen wor-

den. Nach Angaben griechischer Medien könnten 700 Menschen an Bord gewesen sein. Mehrere vorbeifahrende Schiffe, Rettungsboote und zwei Hubschrauber der griechischen Küstenwache und Marine nahmen an der Suchaktion teil. Das gekenterte Schiff soll von Ägypten nach Italien unterwegs gewesen sein. *flu/fab/dpa*

Kabelverlegung für Ostsee-Windparks

Der Stromnetzbetreiber 50Hertz hat östlich von Rügen mit der Verlegung des Seekabels für die beiden neuen Windparks „Wikinger“ und „Arkona“ begonnen. Über das Kabel soll der Strom zum Hochspannungsnetz an Land geleitet werden. Die Offshore-Stromtrasse „Ostwind 1“ komme weiter voran, sagte 50Hertz-Projektleiter Wolfgang Thießen am Freitag. Der Netzanschluss soll bis Ende 2019 hergestellt sein. *lmvfab*

SHIPINX

Hamburg, 3. Juni 2016

Stand (16 Uhr)	249,91
Differenz zum Vortag (16 Uhr)	- 0,97
Tageshoch	252,68
Tagestief	249,87
Jahreshoch	346,24
Jahrestief	211,14
Schlusskurs/Vortag	251,41

Der ShipInx bildet die wichtigsten 30 Unternehmen der internationalen Seeverkehrswirtschaft ab. Alle Angaben ohne Gewähr.

HOCH- UND NIEDRIGWASSER

	Hamburg	Cuxhaven	Bremen	Bremerhaven
06.06. HW	06.00/18.24	02.23/14.47	04.33/16.56	02.45/15.09
NW	01.00/13.21	09.21/21.47	11.41/-/-	09.05/21.31
07.06. HW	06.48/19.07	03.12/15.32	05.21/17.39	03.35/15.51
NW	01.48/14.04	10.05/22.33	00.07/12.25	09.50/22.17
08.06. HW	07.37/19.52	04.01/16.18	06.08/18.23	04.24/16.34
NW	02.34/14.47	10.48/23.21	00.52/13.07	10.34/23.04

AKTIENKURSE AUS DER SCHIFFFAHRT

Frankfurt, 3. Juni 2016	Vortag	Veränderung	Kurs
Eurokai KGaA	34,38	- 1,11 %	34,00
HHLA	15,18	+ 0,03 %	15,19
Hapag-Lloyd	19,98	+ 0,05 %	19,99
Lloyd Fonds	1,74	+ 3,74 %	1,80
MPC Capital	7,80	+ 1,50 %	7,92
TUI AG	13,48	+ 0,85 %	13,59

Alle Angaben ohne Gewähr

DEVISEN-KURSE

Hamburg, 3. Juni 2016

1 EURO =	Geld	Brief
Australien (AUD)	1,5390	1,5400
Dänemark (DKK)	7,4379	7,4383
Großbritannien (GBP)	0,7730	0,7734
Hongkong (HKD)	8,6563	8,6592
Japan (JPY)	121,6260	121,3921
Kanada (CAD)	1,4585	1,4593
Neuseeland (NZD)	1,6261	1,6278
Norwegen (NOK)	9,2792	9,2833
Polen (PLN)	4,3872	4,3893
Schweden (SEK)	9,2548	9,2582
Schweiz (CHF)	1,1046	1,1050
Singapur (SGD)	1,5334	1,5345
Südafrika (ZAR)	17,3772	17,3962
Thailand (THB)	39,6771	39,7101
Tschechien (CZK)	27,0100	27,0400
USA (USD)	1,1139	1,1142

SZR (Euro) (3.6.) 1.257160
Baltic Dry Index (3.6.) 610