

OFFSHORE-WIND S. 4
Der Einsatz auf hoher See erfordert ein intensives Spezialtraining

FRACHTABSCHLÜSSE S. 13
Panocean chartert die „Josco Runzhou“ für 10.500 Dollar am Tag

SHIPINX S. 16
Der Indikator für die Seeverkehrswirtschaft stieg auf 273,63 Punkte

SCHIFFSVERKÄUFE

2015 sind deutlich mehr Capesize-Bulker verschrottet worden als im Jahr zuvor. Die Zahl der Abbrüche stieg im Jahresvergleich von 24 auf 93 Einheiten. Die griechische Reederei Cyprus Sea Lines gibt jetzt den 171.978-tdw-Carrier „Cape Canada“ zu einem Schrottpreis von sechs Millionen Dollar ab. *Seite 14-15*

www.thb.info

MTU-Motorenpower für Rettungsschiff

Norwegische Seenotretter verfügen mit neuer „Idar Ulstein“ über ein Hochleistungsfahrzeug – In Schweden gebaut

Wenn es um die Rettung von Menschenleben auf hoher See geht, ist Hochleistungsschiffahrt gefordert.

Norwegens Seenotretter vertrauen hier auch auf Spitzenantriebstechnik aus dem Hause MTU. Kürzlich nahm die „Norwegian Society for Sea Rescue“ (RS) ihr neues Such- und Rettungsfahrzeug, die „Idar Ulstein“, in Betrieb. Die „RS“ ist das Pendant zur Deutschen Gesellschaft Schiffbrüchiger (DGzRS).

Das rund 22 Meter lange Boot entstand auf der schwedischen Werft Swede Ship Marine aus Fagerfjäll, gut 20 Kilometer nördlich von Göteborg. Der rund 120 Jahre alte Schiffbaubetrieb hat sich unter anderem auf die Fertigung von schnellen Rettungsschiffen



Schnell, wendig und sehr vielseitig: das neue Rettungsschiff für die norwegische RS. Die MTU-Motoren sind im Rumpf eingebaut.

fen und -booten sowie leichten Marine-Patrouillen-Fahrzeugen in Aluminium- und Verbundstoffbauweise spezialisiert. Die „Idar Ulstein“, be-

nannt nach dem 2012 verstorbenen Vorstandsvorsitzenden des Schiffdesigners Ulstein Group, zugleich Hauptsponsor des Schiffes, ist mit zwei

MTU-Motoren der Baureihe 12V 2000M84 sowie zwei A3-56-Rolls-Royce Waterjets ausgerüstet. Das Fahrzeug ist bis zu 38 Knoten schnell und kos-

tete rund 38 Millionen Norwegische Kronen (NOK). Es kann auch schleppen und hat einen Pfahlzug von gut zwölf Tonnen. *EHA*

„Schädliche Vertiefungen“

BUND und WWF sorgen sich um Wattenmeer-Zukunft

Die Umweltschutzorganisationen BUND und WWF haben erneut künstliche Eingriffe in die Flussmündungen kritisiert.

Zu den Kritikpunkten zählten beispielsweise die geplanten Fahrrinnenanpassungen. „Mit den Vertiefungen der Flussmündungen, mit Baggerungen und Verklappungen, aber auch mit Gaspipelines und Kabeltrassen für die Offshore-Windparks wird sehr stark in den Wattenmeerboden eingegriffen“, sagte jetzt Carl-Wilhelm Bodenstein-Dresler vom BUND bei einer Veranstaltung in Wilhelmshaven anlässlich des 30-jährigen Bestehens des „Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer“.

Auf diese Weise werde eine natürliche Entwicklung in großen Teilen des Nationalparks erheblich erschwert. Auch der biologische Teil der Unterwasserwelt sei kaum geschützt, ergänzte der Umweltschützer. Fast überall würden Krabben und Miesmuscheln gefischt, hob Hans-Ulrich Rösner vom WWF hervor. Deshalb gebe es dort auch keine Katzenhaie oder Rochen.

Die Verbände betonten aber auch positive Entwicklungen. „An der Küste kann man stolz sein auf den Nationalpark: Seehunde sind auf einen großen Bestand angewachsen, die einst im Wattenmeer ausgerotteten Kegelrobben kamen zurück, viele Salzwiesen sind ▶ *Seite 2*

Rotterdam und Amsterdam verlängern Hafenkooperation

Rahmenabkommen wurde bereits 2010 geschlossen – „Hoher Nutzen“

Die beiden größten niederländischen Seehäfen, Rotterdam und Amsterdam, wollen auf der Ebene der Hafenverwaltungen noch enger zusammenarbeiten.

Das vereinbarte das Hafenduo jetzt mit der Unterzeichnung und Verlängerung des bereits 2010 geschlossenen Rahmenvertrags. Er läuft nunmehr bis 2020, teilte Allard Castelein, CEO des Hafenbetriebs Rotterdam, und Dertje Meijer, CEO des Hafenbetriebs Amsterdam, jetzt mit. Bei der kleinen Zeremonie bekräftigten die beiden Hafen-Manager, dass die bisherige Koope-

ration bereits einigen Nutzen gestiftet habe, und zwar sowohl für die beiden Universalhäfen als auch für den Hafen- und Logistikstandort Niederlande. Auch die nationale und internationale Hafenkundschaft gehöre zu den Nutznießern dieses engen Schlußes, betonten Meijer und Castelein bei der Vertragsunterzeichnung.

Im Fokus des Rahmenabkommens steht das Erarbeiten von „strategischen

Zielen“ zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit. Ein anderes Ergebnis dieser Zusammenarbeit ist die gemeinsame Entwicklung eines leistungsstarken Hafen-Management-Systems, kurz „HAMIS“, das inzwischen in beiden Hafenbetrieben eingeführt wurde.

Auch über Amsterdam und Rotterdam hinaus setzen die niederländischen Häfen auf den Faktor „Kooperation“. So ist es seit Jahresbeginn möglich, dass in allen niederländischen Nordseehäfen Schiffsabfälle aus Plastik in unbegrenzter Menge kostenfrei in den Hä- ▶ *Seite 2*



A. Castelein

Foto: Havenbedrijf Rotterdam



„Nautische Zufahrten schnell ertüchtigen“

THB-Gespräch mit Dr. Christian Subklew, Ältermann der Lotsenbrüderschaft Wismar-Rostock-Stralsund

Die Lotsen in Mecklenburg-Vorpommern drängen einmal mehr darauf, dass die seewärtigen Zufahrten zu den wichtigen Häfen des Landes so ertüchtigt werden, dass mit der allgemeinen Schiffsgrößenentwicklung Schritt gehalten werden kann.

Das betonte Dr. Christian Subklew, Ältermann der Lotsenbrüderschaft Wismar/Rostock/Stralsund, im Gespräch mit dem THB. Im Fokus stehen für den erfahrenen Nautiker dabei die Fahrwege im größten Hafen des Landes, Rostock, sowie in Wismar, wo sich in den zurückliegenden Jahren ein Cluster der holzverarbeitenden Industrie etabliert hat (siehe auch Seite 3). „Ich hoffe, dass mit der nunmehr für März 2016 avisierten Vorlage des neuen Bundesverkehrswegeplans (THB 29. Dezember 2015) Klarheit darüber be-



Stets zu Diensten: Rostocker Lotsenversetzboot nimmt Kurs auf die offene See



Chr. Subklew

steht, welche nautischen Zufahrten mit Priorität ausgebaut werden“, sagte Subklew. So liege für die Rostocker Seekanal-Vertiefung bereits ein entsprechender Planfeststellungsbeschluss vor. Was jetzt noch fehle, seien die dafür benötigten Gelder. Subklew: „Rostock hat leider

durch das Ausbleiben der Seekanal-Anpassung bereits zahlreiche Schiffe und damit auch Ladung und entsprechende Wertschöpfung an Mitbewerber verloren.“ Auch 2015 hatten die 32 in der Lotsenbrüderschaft vereinten Nautiker reichlich Arbeit. Für das gesamte Lotsenrevier wurden im Berichtsjahr 7968 Lotsungen

durchgeführt, ein Zuwachs um rund 300 „Jobs“. Der mit Abstand aufkommensstärkste Bezirk ist und bleibt Rostock mit 4777 Lotsungen (plus 3,5 Prozent), gefolgt von Wismar mit 1638 Arbeitsvorgängen (Vorjahresniveau) und dem Bezirk Stralsund mit 1446 Schiffen (plus 150 Jobs). Subklew weiter: „Gerade in Rostock

spüren wir als Lotsen die sehr erfolgreiche Entwicklung des Hafens im Kreuzfahrtsegment.“ Zur Erinnerung: Rostock zählte in der abgeschlossenen Cruisesaison 175 Luxusschiffanläufe. In der neuen Saison, die am 28. April beginnt, werden 182 Kreuzfahrer an der Warnow erwartet. Die Lotsenbrüderschaft wird Anfang März auch personelle Verstärkung bekommen. Drei Neue kommen hinzu, so dass dann der Schifffahrt 35 erfahrene Nautiker zur Seite stehen. EHA

Wattenmeer seit 2009 UNESCO-Erbe

► von Seite 1

geschützt, und Millionen von Küstenvögeln finden mehr Ruhe zum Rasten und Brüten“, führte Rösner weiter aus.

Der Nationalpark wurde am 1. Januar 1986 gegründet. Die Schutzmaßnahmen der Wattenmeerstaaten Deutschland, Niederlande und Dänemark sowie die Bedeutung des Wattenmeeres führten 2009 zur Anerkennung des Gebietes als UNESCO-Weltnaturerbe. Neben Deutschland stellen auch die benachbarten Niederlande und Dänemark den Wattenmeerbereich in ihrem Hoheitsgebiet unter einen besonderen Schutz. Das Gesamt-Schutzgebiet für das Länder-Trio umfasst rund 10.000 Quadratkilometer an Wattflächen, Prielen und Flachwasser, Sandbänken und Dünen sowie den Salzwiesen. EHA

Hohe Investitionen in Öl-Sektor

Energiekonzerne wollen Rotterdams Drehscheiben-Funktion stärken



Bringt Umschlag und Wertschöpfung für Rotterdam: das Öl

► von Seite 1

fen abgegeben werden können. Das Angebot ist möglich dank des bereits 2014 in den Niederlanden durch das Ministerium für Verkehr und Umwelt auf den Weg gebrachten „Green Deal Scheepsafvalketen“. Neben Rotterdam und Amsterdam haben sich auch Zeeland Seaports, Groningen Sea-

ports, der Port of Den Helder, der Verband der Schiffsausrüster (NVVS), die Einrichtung ILLT und die „Stiftung Noordzee“ (Stichting De Noordzee) dieser Vereinbarung angeschlossen. Die kostenfreie Abgabe sei auch deshalb möglich, weil Plastikabfall inzwischen dank entsprechender Recycling-Aufbereitungsverfahren als

wertvoller Grundstoff gefragt sei.

Indes freut sich der Rotterdamer Hafen über die Stärkung seiner Funktion als ein führendes Zentrum der petrochemischen Industrie. Konzerne wie ExxonMobil, Shell und das Schweizer Unternehmen Gunvor kündigten Investitionen in Milliardenhöhe am Standort Rotterdam an. So will Shell seinen Raffinerie-Komplex um eine neue Produktionslinie ergänzen. ExxonMobil will im Maashafen seine Kapazitäten zur Erzeugung von niedrig-schwefeligen Treibstoffen hochfahren, die vor allem in der Schifffahrt gefragt sind. Das Unternehmen Gunvor verfolgt Expansionspläne mit der kürzlich vom kuwaitischen Konzern „Q8“ erworbenen Rotterdamer Raffinerie. EHA



Leser- und Abonennten-Service:
Tel: 0 40 - 237 14 - 260
Fax 0 40 - 237 14 - 243
leserservice@thb.info
www.thb.info

Impressum

THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung
DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Nordkanastraße 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: Wolthart Fabarius (fab), Peter Kleinort (pk)
THB-Ticker: Stefan Braun
Layout/Assistenz: Sarah Wandt
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.
Leder 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 Abonennten-Service:
Tel.: +49 40 23714-260 · Fax: +49 40 23714-243
· leserservice@thb.info
Erschelungswelse: 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. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, 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.
Abonnement: 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.
Einzelheft: 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

Magdeburg stärkt Partnerschaft mit Aken

Niedrigwasserprobleme der Elbe gehen zu Lasten der Wettbewerbsfähigkeit – Projektladung als Spezialität

Der Hafen Magdeburg bleibt auf Kooperationskurs. Dabei wird die bereits bestehende Zusammenarbeit mit dem Hafen Aken in Sachsen-Anhalt weiter vertieft, teilte die Transportwerk Magdeburger Hafen GmbH (MHG) jetzt mit.

Geprägt wird die neue Kooperationsvereinbarung künftig durch die ganzjährige Wasserstandsunabhängigkeit des Magdeburger Hafens.

MHG-Geschäftsführer Karl-Heinz Ehrhardt sagte dem THB: „Niedrige Wasserstände der Elbe, bedingt auch durch unterlassene Unterhaltung, stehen einer weiteren Expansion der Hafenbetriebe Aken GmbH im Wege. Deshalb sucht Aken die Kooperation mit zuverlässigen Partnern im Tiefwasserbereich.“

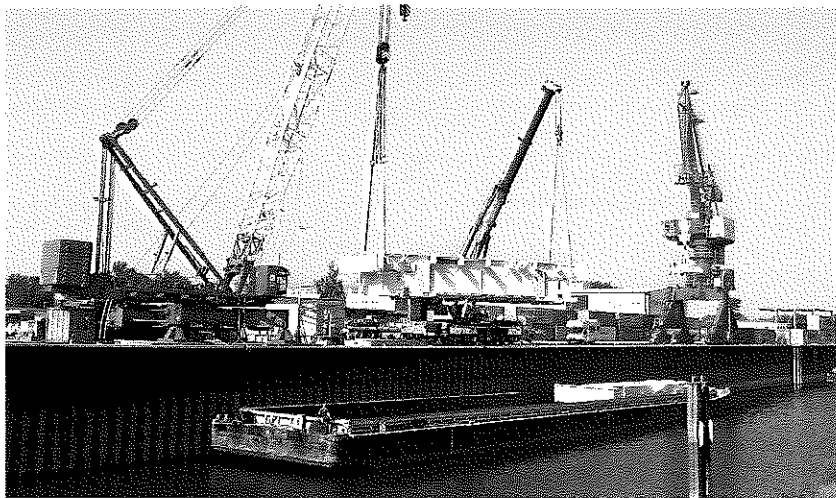


Foto: Hafen Aken

Die Abwicklung von Projekt- und Schwergutladung zählt zu den Spezialität im Hafen Aken

Aken erhalte künftig Ausweichmöglichkeiten für Binnenschiffstransporte bei kritischem Elbwasserstand, vor allem bei Niedrigwasser (Branchenfachbegriff: „Kleinwasser“). Im Bereich Schwergut- und Containertransporte kön-

nen der Hafen Aken künftig bei entsprechendem Bedarf auf die Umschlag- und Zwischenlagermöglichkeiten der MHG zurückzugreifen. Das gelte im Besonderen für zeitsensible Schwergut- und Anlagen-Kolli. Dabei können Aken „unter eigenem Fir-

mennamen an den Anlagen der MHG, einschließlich der Inanspruchnahme von ortsansässigem Fachpersonal, Umschlag- und Zwischenlagergeschäfte ausführen.

Die neue Vereinbarung sieht auch vor, dass die beiden

Nachbarhäfen künftig enger bei Nutzung von überdachten Lagerflächen kooperieren.

Erst kürzlich hatte die MHG angekündigt, mit dem Hamburger Hafendienstleister C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG eine engere Zusammenarbeit auszuloten (THB 12. November 2015). Die MHG beschäftigt gegenwärtig 77 Mitarbeiter und erwirtschaftet einen Umsatz von rund zehn Millionen Euro. Der Gewinn vor Steuern werde bei gut zwei Millionen Euro liegen. Der Güterumschlag der MHG beläuft sich auf rund 3,5 Millionen Tonnen über die Kaikante und weitere 1,3 Millionen Tonnen bei Bahntransporten im gesamten Magdeburger Hafen. Akens' Umsatz bewegt sich seit gut 15 Jahren in der Größenordnung von drei bis vier Millionen Euro pro Jahr. EHA

Hafen Wismar stärkt seine Vielseitigkeit

Der Ostseehafen Wismar setzt weiter auf Vielseitigkeit beim Seegüterumschlag.

Wie die Hafenverwaltungsgesellschaft jetzt mitteilte, liegt in diesem Jahr der Investitionsschwerpunkt auf dem zweiten Bauabschnitt des Großvorhabens „Hafenweiterung“. Dazu haben inzwischen vorbereitende Arbeiten zum Bau einer multifunktionalen Hafen-Operationsfläche begonnen. Sie wird rund 45.000 Quadratmeter umfassen und darüber hinaus über eine Kailänge von rund 300 Metern verfügen. Die Seehafen Wismar GmbH erwartet für 2016 einen weiteren Wachstumsimpuls für den Seegüterumschlag. Der fiel mit 3,7 Millionen Tonnen beim reinen seewärtigen Umschlag (THB 30. Dezember 2015) bereits um zehn Prozent höher aus als 2014. An der Hafen-gesellschaft sind die Stadt Wismar mit 90 Prozent und das Land Mecklenburg-Vorpommern mit 10 Prozent beteiligt. EHA

Bagger „Mangystau“ wird schon erwartet

Spezialfahrzeug vom Typ Damen CSD 650 für Van Oord-Gruppe – Einsatz im Kaspischen Meer

Am niederländischen Standort Nijkerk der Damen-Werft wurde jetzt der Schneidkopfbagger „Mangystau“ getauft. Bei diesem Neubau handelt es sich bereits um die zweite Einheit des Damen-Typs CSD 650, den das ebenfalls niederländische Wasserbauunternehmen Van Oord in Auftrag gegeben hat.

Die Ablieferung erfolgt noch im Januar. Wie die Werft jetzt mitteilte, stand vor allem der Bau und die Fertigstellung des Vorgängerschiffes „Ural River“ unter extremem Zeitdruck: Vor rund einem Jahr ging der Auftrag bei der Werft ein, nur sechs Wochen später sollte die Lieferung erfolgen, da Van Oord bereits einen Kontrakt für Baggerarbeiten im Kaspischen Meer geschlossen hatte. Damen konnte rechtzeitig liefern, da ein weitestgehend ausgerüsteter Schneidkopfbagger des benötigten Typs am Stand-



Foto: Damen Shipyard

Weiteres Erfolgsprodukt von Damen: Bagger-Typ CSD 650

ort Nijkerk lag. Hier ist der Geschäftsbereich „Damen Dredging Equipment“ angesiedelt. Im Zuge des Einsatzes der „Ural River“ wurde das Wasserbauprojekt im Kaspischen Meer ausgedehnt, so dass Van Oord einen weiteren Bagger vom Typ CSD 650 bei Damen orderte. Bei diesem Neubau, so berichtet Damen weiter, war die Vorlaufzeit jedoch wesentlich länger bemessen, so dass die „Mangystau“ gegenüber ihrem Schwesterschiff viel spezifischer für ihre Aufgaben

ausgerüstet werden konnte. So wurde die schiffbauliche Konstruktion so ausgelegt, dass die „Mangystau“ auch in Küstennähe operieren kann, was das mögliche Einsatzgebiet wesentlich ausdehnt. Hinzu kamen vergrößerte Tankkapazitäten sowie eine erweiterte Sicherheits- und Umweltausrüstung. Auf Basis der mit dem Vorgängerschiff gemachten Erfahrungen konnte der Treibstoffverbrauch bei gleichzeitiger Leistungsverbesserung gesenkt werden, ebenso konn-

te die Crewstärke reduziert werden.

„Der Erfolg des Schwesterschiffes ‚Ural River‘ legte die Basis für das neue Design der ‚Mangystau‘. Das Know-how der Werft in der Kombination mit unserer Erfahrung führte zu einem sehr vielseitigen Schiff“, freut sich der für die Region Europa zuständige Manager Govert van Oord.

„Wir setzen weiterhin auf Standardisierung unserer Schiffe und wollen damit eine gleichbleibende Qualität liefern“, erläutert Jeroen van Woerkum, Sales Manager bei Damen. „Das passte mit dem Anspruch von Van Oord gut zusammen, einen gleichen Baggertyp für das Wasserbauprojekt einzusetzen.“ So ergäben sich viele Vorteile – nicht nur bei der Konstruktion des Baggers, sondern auch beim späteren Betrieb. So könne beispielsweise die Ersatzteilversorgung für beide Schiffe vereinheitlicht werden. bo

Training für den Einsatz auf hoher See

„Rettung tut oftmals weh“ – Eine Reportage über Sicherheitsübungen für den Ernstfall bei Windkraftanlagen



Foto: Riffgat/Offshore-Windpark

Die Nutzung der Windkraft auf hoher See gewinnt für den Standort Deutschland zunehmend an Bedeutung

Die Offshore-Wind-Industrie boomt. Immer mehr Menschen arbeiten draußen auf dem Meer. Egal ob Servicetechniker, Vorstandsmitglied oder Koch – jeder, der einen Offshore-Windpark betreten will, muss zuvor Sicherheitstrainings absolvieren.

Etwas ungenau sieht es aus, wie die sieben Männer in den orangenen Überlebensanzügen über das Gelände gehen. Außer dem Gesicht steckt der ganze Körper in einer dicken Neoprenhülle, innen rinnt der Schweiß. Im Wasser offenbart der Anzug seine Vorteile: Man kann nicht untergehen, bleibt trocken und vor allem warm. Fast eine Stunde werden die Männer für die Praxis des Sea-Survival-Trainings in der Ostsee bleiben, ohne dass die einstelligen Wassertemperaturen durchdringen. Normales Schwimmen ist in den Anzügen kaum möglich, man liegt auf dem Rücken und paddelt sich mit den Armen nach hinten.

„Bewegt euch so wenig wie möglich“, ruft Trainerin Michaela Mayer, die seit zehn Jahren mit ihrer Firma INASEA Sicherheits- und Notfalltrainings anbietet. Aus dem Motorboot begleitet sie die Übungen, auf die sie die Männer zuvor theoretisch vorbereitet hat. Bis alle Mann beisammen sind, haken sie sich mit den Armen unter. Niemand bleibt einer allein. Mit dem letzten schließen sie den Kreis, Füße nach in-

nen. „Wenn die Retter zu sehen sind, strampelt ihr mit den Beinen.“ Die Männer schäumen das Wasser zu weit sichtbarer Gischt auf. Nun bilden sie eine lange Raupe, indem jeder seine Füße unter die Achseln des Nächsten klemmt. Gemeinsam rudern sie mit den Armen rückwärts zu der selbst-aufblasenden Rettungsinsel, die 50 Meter entfernt schwimmt – leider auf dem Kopf. Unter geschicktem Einsatz des Körpergewichts des schwersten Mannes drehen sie die Insel um. Das Klettern über die wackelige Bordkante war überraschend mühsam, weil die Füße keinen Halt zum Abstoßen finden. In der rettenden Insel klatzen die Männer sich ab.

Als nächstes steht die Bergung Schiffbrüchiger auf dem Lehrplan: Mit dem Jason's Cradle lässt sich jeder einmal passiv wie ein Bewusstloser liegend in ein Rettungsboot hieven, was durchaus schmerzhaft ist. „Retten tut oftmals weh“, lernen die Teilnehmer. Mit anderen Rettungsmitteln werden sie liegend, sitzend und stehend in große Höhen gekrant.

„Die Inhalte meiner Kurse decken alle Industriestandards ab“, so Michaela Mayer. „Damit könnt Ihr international auf allen Offshore-Anlagen arbeiten.“ Das ist insbesondere für kleine Spezialbetriebe vorteilhaft, die von der Windbranche ebenso angeheuert werden wie

von der Öl- und Gasbranche. Mayer hatte auch schon einen gestandenen Kapitän als Teilnehmer beim Trainingsmodul Sea Survival. Er war beruflich als Techniker auf eine Windfarm gewechselt, doch der Betreiber hat-

te sein bestehendes Sea-Survival-Training nicht anerkannt, obwohl es dem IMO-Standard entsprach.



Foto: dpa/Hans Wille

Die Teilnehmer des Sea-Survival-Trainings bereiten sich für den Offshore-Einsatz vor, hier beim Aussteigen aus einem ins Wasser gestürzten Hubschrauber

te sein bestehendes Sea-Survival-Training nicht anerkannt, obwohl es dem IMO-Standard entsprach.

Nach 1,5 Tagen Sea Survival, zu dem auch Alarme und Notsignale gehören, folgt am Nachmittag des zweiten Tages das Modul Fire Awareness. Die Männer schließen einen Feuerwehrschauch an den Hydranten an und lernen den starken Rückstoß eines Wasserstrahls zu beherrschen. Mit Schaum löschen sie einen brennenden Motor und öffnen vorsichtig einen brennenden Container, um den unbekanntem Brandherd mit CO₂ zu ersticken. Zum Abschluss krabbelt jeder durch die verwinkelten Schächte und Leitern eines stockdunklen Containers, um zu erfahren, was es

heißt, sich bei Generalalarm und Stromausfall aus einer unbekanntem Industrieanlage zu befreien. INASEA bietet seine Kurse flexibel an verschiedenen Standorten an; in diesem Fall in Kooperation mit der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule Travemünde. Insgesamt offerieren rund zwei Dutzend Betriebe in Deutschland solche Sicherheitstrainings an, darunter die dänisch-norwegische Firma Falck Safety Services in Bremerhaven, mit der INASEA beim Helikopter Underwater Escape Training (HUET) kooperiert. Dabei wird das Aussteigen aus einem ins Wasser gestürzten Hubschrauber trainiert. Zwölf Männer sind zu diesem Ein-Tageskurs gekommen. Sie tragen spezielle Überlebensanzüge für Flieger als sie in die hinten offene Kapsel steigen, die dem Inneren eines Helikopters ähnelt. Aufgehängt ist sie an einem Flaschenzug über einem Hallen-

schwimmbecken. Die Kapsel senkt sich auf das Wasser, die vier Mann Besatzung klettern durch die Tür in die Rettungsinsel, die sie zuvor ausgeworfen haben.

Bei den kommenden drei Durchgängen senkt sich die Kapsel komplett unter Wasser. Während der Wasserpegel schnell an den Beinen hochsteigt, atmet jeder noch einmal tief ein, aktiviert das Emergency Breathing System und atmet die Luft aus seiner Lunge über einen Schnorchel in den leeren Beutel vor seiner Brust. Diese Luft kann er nun bis zu zwei Minuten lang ein- und ausatmen, ehe sie verbraucht ist. Der Helikopter ist inzwischen ganz unter Wasser. Jetzt heißt es schnell und beherrscht, aber nicht hektisch die Liste im Kopf Schritt für Schritt abzuarbeiten: Das Fenster neben dem Sitz mit dem Ellenbogen nach außen drücken bis es abfällt, mit einer Hand oben an den leeren Fensterrahmen greifen, mit der anderen das Schloss des Sicherheitsgurtes öffnen, sich vorbeugen, mit dem Rücken zum Fenster drehen, die zweite Hand greift über Kopf auch an die obere Fensterkante und dann kann man sich wie schwerelos rückwärts aus dem Fensterloch schieben. Klingt kompliziert. Ist es auch.

Für die meisten Männer ist der erste Versuch mit viel Durcheinander verbunden. Zur Sicherheit hat jeder seinen persönlichen Trainer in der Kapsel. Vor jedem Absturz gehen die Zweierteams alle Handgriffe Schritt für Schritt durch, von Mal zu Mal wird der Ausstieg stressfreier. Verschärfter werden die letzten drei Durchgänge, dann dreht sich die Kapsel beim Eintreten ins Wasser über Kopf. Oben ist jetzt unten und unten oben. Das erfordert ein räumliches Umdenken. Am Ende des Tages erhält jeder Teilnehmer den entsprechenden Eintrag in seinem orangenen Sicherheitslogbuch, das er bei jedem Offshore-Einsatz vorzeigen muss. Ino|wil|fab

10.500-Dollar-Rate für „Josco Runzhou“

Panocean chartert 2011 gebauten 58.722-Tonnen-Bulker für Getreidetransport – „Densa Pelican“ bringt 7400 Dollar

DRY CARGO

160.000 t coal, Drummond - Rotterdam, „E.R. Bayern“, 5 \$ fio, 50.000 t shine load, 25.000 t shine discharge, January 9 - 18, „K“Line

TIME CHARTER

„Constantinos G.O.“, 87.447 tdw, blt 2011, delivery US Gulf January 1 - 10, redelivery China, trip via Cape of Good Hope, 10.000 \$ daily plus 110.000 \$ ballast bonus, Bunge

„Densa Pelican“, 82.744 tdw, blt 2012, delivery east coast South America spot, redelivery Singapore-Japan range, 7400 \$ daily plus 105.000 \$ ballast bonus, Louis Dreyfus

„Mastros Nikos“, 82.177 tdw, blt 2011, delivery east coast South America January 8 - 14, redelivery South Korea, about 7250 \$ daily



Foto: Hasenpusch

„Densa Pelican“ absolviert für 7400 Dollar pro Tag eine Reise von Südamerika nach Asien

plus 210.000 \$ ballast bonus, Vitol

„Kea“, 75.633 tdw, blt 2010, delivery passing Cape

of Good Hope end December, trip via east coast South America, redelivery Singapore-Japan range, 6250 \$

daily plus 110.000 \$ ballast bonus, HMM

„Renaissance“, 81.699 tdw, blt 2012, delivery pass-

ing Singapore spot, trip via Western Australia with ore, redelivery China, 3250 \$ daily, Panocean

„Josco Runzhou“, 58.722 tdw, blt 2011, delivery Southwest Pass January 5 - 12, trip with grain, redelivery Japan, 10.500 \$ daily, Panocean

TANKERS – DIRTY

265.000 t dirty, Ras Tanura - Mai Liao, „Sara“, WS 85, January 7, Formosa

270.000 t dirty, Persian Gulf - China, „Brightoil Gravity“, WS 86.5, January 6, Unipec

270.000 t dirty, Persian Gulf - Yosu, „Yuan Hua Hu“, WS 82.5, January 1, GS Caltex

135.000 t dirty, Ras Tanura - Sikka, „Eurohope“, WS 87.5, spot, BPCL

130.000 t dirty, Ras Tanura - Mundra, „Jag Lakshita“, WS 115, January 3, HMEL



YOUR OVERVIEW OF KNOWLEDGE

Ship & Offshore
Schiff & Hafen

DEUTSCHE SCHIFFFAHRTS-ZEITUNG
THB
TÄGLICHER HAFENBERICHT

quality media for
maritime experts


DVV Media Group

Abbrüche von Capesizern nehmen zu

Zahl der Verschrottungen hat sich 2015 fast vervierfacht – CMA CGM veräußert Postpanamax-Containerschiff

Die Schlagzahl bei den Verschrottungen großer Bulkcarrier hat sich im Verlauf des Jahres 2015 drastisch erhöht.

Zum Jahresende gab die griechische Reederei Cyprus Sea Lines den 171.978-tdw-Capesizer „Cape Canada“ ab. Abbrecher aus Indien zahlen einen Schrottpreis von sechs Millionen Dollar. Als Cyprus Sea Lines das 1996 gebaute Schiff vor vier Jahren von „K“ Line übernahm, zahlten die Griechen das Dreifache dieser Summe. Branchenweit wurden 2015 insgesamt 93 Capesizer verschrottet. Im Jahr zuvor waren es dagegen nur 24 Einheiten.

Das 2003 gebaute 170.578-tdw-Massengutschiff „Bulk Australia“ wechselt für 9,4 Millionen Dollar den Besitzer. International Shipholding aus den USA gibt den Carrier an New Shipping ab.

CMA CGM verkauft das Postpanamax-Schiff „CMA CGM Otello“ nach Brokerberichten für 50 Millionen Dollar. Der in Marseille registrierte Frachter entstand 2005 bei der koreanischen Hyundai-Werft. Die ehemalige „CMA CGM Quetzal“, zuletzt als „Dorikos“ für Dioryx Maritime unterwegs, geht nach rund 20 Jahren komplett aus dem Markt. fab

BULKARRIER

„Bulk Americas“ 58.729 tdw, 32.309 BRZ, IMO 9500663, registriert in Panama, vier 30-Tonnen-Krane, gebaut 2012 bei Tsuneishi Heavy Industries, Balamban (Philippinen). Von C Transport Maritime für 11,5 Mio. \$ an Shamrock Maritime

„Bulk Australia“ 170.578 tdw, 87.590 BRZ, IMO 9260641, registriert in Monrovia (Liberia), gebaut 2003 bei Sasebo Heavy Industries, Sasebo (Japan). Von International Shipholding (USA) für 9,4 Mio. \$ an New Shipping

„Furness Karamba“ 52.551 tdw, 29.885 BRZ, IMO 9238234, registriert in Panama, vier



Enterprise Shipping & Trading“ gibt die 1998 gebaute „Ghent Max“ nach Indonesien ab

Foto: Andreas



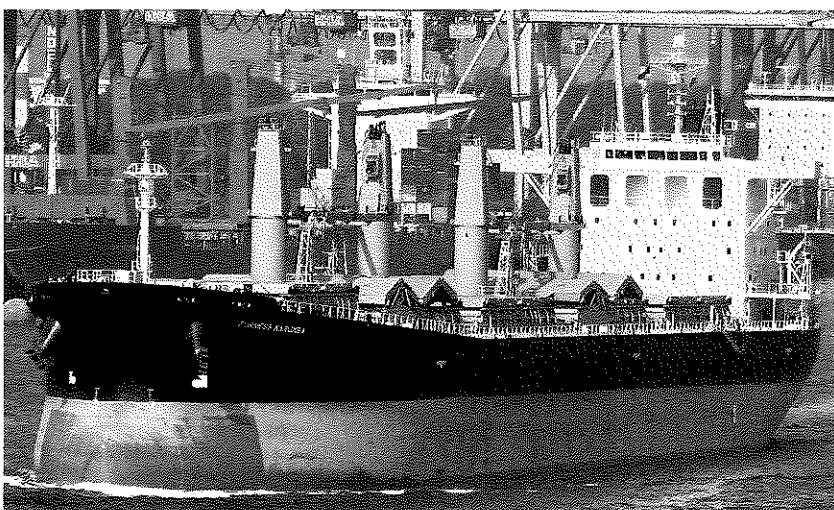
„CMA CGM Otello“ verlässt die Nummer 3 in der Containerschifffahrt für 50 Millionen Dollar

Foto: Andreas



Für die 2012 gebaute „Bulk Australia“ zahlt Shamrock 11,5 Millionen Dollar an C Transport

Foto: Andreas



„Furness Karamba“ entstand 2001 in Japan und ist mit vier 30,5-Tonnen-Kranen ausgestattet

Foto: Andreas

30,5-Tonnen-Krane, gebaut 2001 bei Shin Kurushima Onishi Shipyard, Imabari (Japan). Von Biko Kisen für 3,9 Mio. \$ an nicht genannten Käufer

„Ghent Max“ (ex „Bunga Saga Tujuh“) 73.220 tdw, 38.489 BRZ, IMO 9164641, registriert in Douglas (Isle of Man), gebaut 1998 bei Sumitomo Heavy Industries, Yokosuka (Japan). Von Enterprise Shipping & Trading für 3,5 Mio. \$ an indonesischen Käufer

„He Ming“ 73.541 tdw, 41.974 BRZ, IMO 9657105, registriert in Shanghai, gebaut 2012 bei Zhejiang Kaihang Shipbuilding Industry, Sanmen (China). Von Qingdao Marine Shipping für 10 Mio. \$ an chinesischen Käufer

„Kind Seas“ (ex „Miltiadis II“) 72.493 tdw, 37.689 BRZ, IMO 9205847, registriert in Majuro (Marshall-Inseln), gebaut 1998 bei Imabari Shipbuilding Marugame Yard, Marugame (Japan). Von Allseas Marine für 3,6 Mio. \$ an griechischen Käufer

CONTAINERFRACHTER

„CMA CGM Otello“ 8488 TEU, 101.430 tdw, 91.410 BRZ, IMO 9139919, registriert in Marseille (Frankreich), gebaut 2005 bei Hyundai Heavy Industries, Ulsan (Südkorea). Von CMA CGM für 50 Mio. \$ an nicht genannten Käufer

TANKER

„Lodestar Grace“ 14.298 tdw, 8263 BRZ, IMO 9276286, registriert in Singapur, gebaut 2002 bei Asakawa Shipbuilding, Imabari (Japan). Von Iino Shipping Asia für 11 Mio. \$ an Käufer in Singapur

„Mar Adriana“ 18.736 tdw, 11.377 BRZ, IMO 9182796, registriert in Valletta (Malta), gebaut 2002 bei Factorias Vulcano, Vigo (Spanien). Von Naviera Marot für 10 Mio. \$ an nicht genannten Käufer

„Sichem Contestar“ 19.822 tdw, 11.757 BRZ, IMO 9416020, registriert in Sin-

gapur, gebaut 2007 bei Fukuoka Shipbuilding, Fukuoka (Japan). Von Team Tankers International für 20,7 Mio. \$ an norwegischen Käufer

ABBRUCH

„African 4“ (ex „Kent Loyalist“) Mehrzweckfrachter, 23.442 tdw, 15.710 BRZ, IMO 7801324, registriert in Monrovia (Liberia), gebaut 1978 bei Shin Kurushima Onishi Shipyard, Imabari (Japan). Von Elmira Shipping & Trading für 275 \$/ldt an Abbrecher in Indien

„Bei Lun Hai 16“ (ex „Nep-tune Sheratan“) Bulker, 37.636 tdw, 22.385 BRZ, IMO 8103298, registriert in Shenzhen (China), gebaut 1983 bei JMU, Tokio (Japan). Von Longsheng Shipping für 270 \$/ldt an Abbrecher in Bangladesch

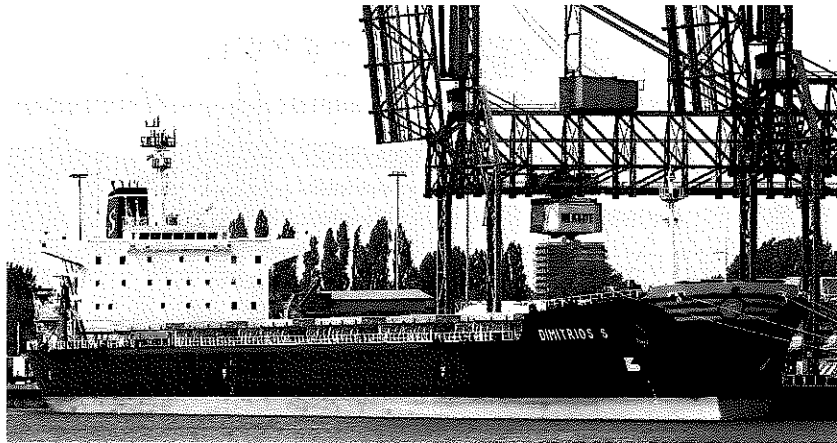
„Cape Canada“ (ex „Cape Wakaba“) Bulker, 171.978 tdw, 87.803 BRZ, IMO 9116565, registriert in Limassol (Zypern), gebaut 1996 bei Kawasaki Sakaide Works, Sakaide (Japan). Von Cyprus Sea Lines für 6 Mio. \$ an Abbrecher in Indien

„Collonges“ (ex „Montego II“) Bulker, 149.391 tdw, 77.214 BRZ, IMO 9032551, registriert in Panama, gebaut 1993 bei CSBC, Kaohsiung (Taiwan). Von Hanaro Shipping Seoul für 287 \$/ldt an Abbrecher in Bangladesch

„Courage“ (ex „Hsin Ho“) Bulker, 71.965 tdw, 37.745 BRZ, IMO 9134983, registriert in Panama, gebaut 1997 bei JMU, Tokio (Japan). Von Courage Maritime Technical für 257 \$/ldt an Abbrecher

„Dorikos“ (ex „CMA CGM Quetzal“) Containerfrachter, 1561 TEU, 24.457 tdw, 19.147 BRZ, IMO 9114191, registriert in Limassol (Zypern), drei 40-Tonnen-Krane, gebaut 1996 bei Hyundai Heavy Industries, Ulsan (Südkorea). Von Dioryx Maritime für 312 \$/ldt an Abbrecher in Indien

„Electronica“ (ex „Antonis G.Pappadakis“) Bulker, 73.538 tdw, 39.017 BRZ, IMO 9087271, registriert in Valletta (Malta), gebaut 1995 bei Hyundai Heavy Industries, Ulsan (Südkorea). Von Kassian Maritime Na-



Die 1990 gebaute „GNS Donghae“ (ex „Alwine Oldendorff“) geht auf ihre letzte Reise



Abbrecher in Indien übernehmen die 1998 gebaute „Pearl River“ (ex „Hugo Oldendorff“)



Dioryx veräußert das Feederschiff „Dorikos“ (ex „CMA CGM Quetzal“) zur Verschrottung



Der 19.822-tdw-Carrier „Sichern Conchester“ mit Baujahr 2007 verlässt Team Tankers

vigation für 281 \$/ldt an Abbrecher in Bangladesch

„Everglory“ (ex „Mass Wits“) Bulker, 69.355 tdw, 36.987 BRZ, IMO 8512889, registriert in Panama, gebaut 1988 bei Tsuneishi Shipbuilding, Fukuyama (Japan). Von Fujian Hengfeng Shipping für 278 \$/ldt an Abbrecher in Bangladesch

„GNS Donghae“ (ex „Alwine Oldendorff“) Bulker, 66.088 tdw, 35.350 BRZ, IMO 8807193, registriert in Jeju (Südkorea), gebaut 1990 bei Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, Geje (Südkorea). Von SW Shipping für 282 \$/ldt an Abbrecher in Indien

„Pearl River“ (ex „Hugo Oldendorff“) Bulker, 44.144 tdw, 25.791 BRZ, IMO 9135901, registriert in Monrovia (Liberia), vier 30-Tonnen-Krane, gebaut 1998 bei Guangzhou International Shipyard, Guangzhou (China). Von Ahrenkiel Steamship an Abbrecher in Indien

„Singapore“ (ex „OOCL Singapore“) Containerfrachter, 5390 TEU, 67.473 tdw, 66.086 BRZ, IMO 9143063, registriert in Hongkong, gebaut 1997 bei MHI Nagasaki Shipyard & Engine Works, Nagasaki (Japan). Von Technomar Shipping an Abbrecher

„Thermaikos“ (ex „CMA CGM Colibri“) Containerfrachter, 1610 TEU, 24.457 tdw, 19.147 BRZ, IMO 9114189, registriert in Limassol (Zypern), gebaut 1996 bei Hyundai Heavy Industries, Ulsan (Südkorea). Von Nireus Navigation für 312 \$/ldt an Abbrecher in Indien

„Toledo“ (ex „Rosanna“) Bulker, 19.509 tdw, 12.355 BRZ, IMO 7638557, registriert in Belize City (Belize), gebaut 1978 bei Onomichi Dockyard, Onomichi (Japan). Von International Shipping Group & Trading, Istanbul (Türkei) für 276 \$/ldt an Abbrecher in Indien

„Xin Shang“ (ex „Lady“) Bulker, 41.090 tdw, 24.111 BRZ, IMO 8307777, registriert in Panama, gebaut 1985 bei Oshima Shipbuilding, Saikai (Japan). Von Hong Kong Shun Xin Marine für 265 \$/ldt an Abbrecher in Bangladesch

Foto: Andreas

Foto: Andreas

Foto: Andreas

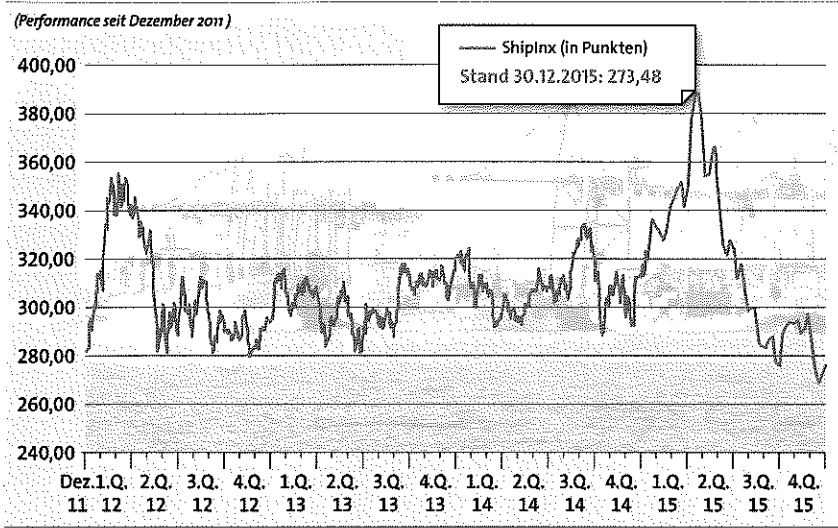
Foto: Andreas

Vattenfall baut Windsparte aus

Der schwedische Energiekonzern Vattenfall forciert den Ausbau seiner Windstromerzeugung. „Wir werden bis zum Jahr 2020 in die Windenergie 5,5 Milliarden Euro investieren“, sagte jetzt Vorstandsmitglied Gunnar Groebler. Das entspreche in etwa der Summe, die Vattenfall in den vergangenen zehn Jahren in Windkraft investiert habe. Die heute installierte Leistung der Vattenfall-Windkraftanlagen an Land und auf See würde damit auf rund 4000 Megawatt verdoppelt. Ein Unternehmenssprecher bestätigte, dass der Aufsichtsrat in Stockholm ein entsprechendes Programm beschlossen habe. Als Schwerpunkt des Engagements nannte Groebler die Länder Schweden, Dänemark, die Niederlande, Großbritannien und Deutschland. Der schwedische Staatskonzern will künftig keinen Strom mehr aus klimaschädlicher Braunkohle produzieren. *dpa/fab*

Der ShipInx-Weekly

Performance des Indikators für die internationale Seeverkehrswirtschaft



Der Shipinx ist in den vergangenen zwei Wochen um 2,94 Prozent gestiegen und schloss am 30. Dezember bei 273,49 Punkten.

Größte Gewinner waren Teekay Corp. (+35,49 Prozent), Tidewater Inc. (+12,98 Pro-

zent), Carnival Corp. (+9,27 Prozent), Royal Caribbean Cruises Ltd. (+9,24 Prozent), Genting Hong Kong Ltd. (+8,16 Prozent), D/S Norden (+7,97 Prozent), Mitsui Engineer. & Shipbuild. (+5,82 Prozent) und Kirby Corp. (+5,51 Prozent). Größte Verlierer der Woche waren Hyundai Mipo Dockyard (-5,44 Prozent), Dryships Inc. (-5,26 Prozent), Hanjin Heavy Indus. & Const. (-4,53 Prozent), Daewoo Shipbuilding & Marine (-3,06 Prozent) und Hyundai Heavy Industries (-2,77 Prozent). *fab*

Frachtcontor: Schön jetzt in Hamburg

Timo Schön, seit Sommer 2012 Niederlassungsleiter für den Standort Rostock des Schifffahrtsunternehmens Frachtcontor, hat neue Aufgaben in der Firmenzentrale in Hamburg übernommen. Der 39-jährige gebürtige Bremer kümmert sich fortan als kommerzieller Leiter um die Weiterentwicklung des global angelegten Frachtcontor-Netzwerks. Seine ehrenamtliche Mitarbeit beim Schiffs-maklerverband Mecklenburg-Vorpommern (Rostock) bleibt bestehen. Schön hatte die Frachtcontor-Leitungsfunktion in Rostock von Dietmar Velke übernommen, der im September 2012 in den Ruhestand ging (THB 11. September 2012). Neuer Filialchef für Rostock ist nunmehr Bernd Seemann. Das Frachtcontor-Netzwerk wurde zuletzt zum 1. Oktober 2015 um eine weitere Niederlassung in Panama-City ergänzt. Für das Gesamtunternehmen, dessen Wurzeln bis ins Jahr 1905 zurückreichen, arbeiten derzeit rund 100 Beschäftigte. Zum Kerngeschäft gehören die Segmente Dry Cargo, Tanker, Port Agencies sowie Schiffs-An- und Verkauf. *EHA*



Timo Schön

Stammtisch in Bremerhaven

Nautischer Verein lädt zum Jahresauftakt ein

Der Nautische Verein zu Bremerhaven startet gleich in der ersten Januarwoche mit einem Stammtisch ins neue Jahr. Für diesen Mittwoch, 6. Januar, lädt der Verein zum Stammtisch „BremerHaven Club“ um 17.30 Uhr im Seemannsheim in der Schifferstraße 51 ein. Das Motto der Veranstaltung lautet: „Wer

kann, der kommt! Wer nicht kann, bleibt weg! Wer mag, bringt Jemanden mit! Jeder zahlt die eigene Rechnung!“ Eine Vorankündigung bereits für den Herbst: Das „Nautische Essen 2016“ ist auf den 28. Oktober im t.i.m.e.Port II Bremerhaven in der Barkhausenstraße 2 terminiert. *fab*

Kruse beim NV Niederelbe

CDU-Politiker gibt Ausblick auf maritime Entwicklung

Der Nautische Verein Niederelbe lädt jetzt zu seiner letzten Veranstaltung des Winterprogramms 2015/16 ein. In langjähriger Tradition referieren Vertreter aus der Politik jeweils zu Jahresanfang, um einen Ausblick für die maritime Entwicklung aus Sicht des Bundes zu geben. Die Veranstaltung am

morgigen Dienstag, 5. Januar, beginnt um 19 Uhr. Referent ist in diesem Jahr Rüdiger Kruse, Mitglied des Bundestags und Beauftragter für maritime Wirtschaft der CDU/CSU Fraktion in Berlin. Veranstaltungsort ist das Clubhaus des Motor Yacht Clubs (MYC) in Stade, Butendiek 2. *fab*

Sperrung am NOK wieder aufgehoben

Die technische Störung an der Kleinen Nordschleuse in Brunsbüttel ist behoben worden. Wie die Wasser- und Schifffahrtsämter Brunsbüttel und Kiel jetzt mitteilen, stehen für die Schifffahrt somit beide großen Schleusenkammern wieder zur Verfügung, ebenso die beiden kleinen Schleusenkammern. Die Wasser- und Schifffahrtsämter waren zunächst davon ausgegangen, dass die Kleine Nordschleuse bis in den Januar hinein wegen technischer Probleme ausfallen wird (THB 30. Dezember 2015). *fab*

SHIPINX

Hamburg, 30. Dezember 2015	
Stand (16 Uhr)	272,52
Differenz zum Vortag (16 Uhr)	+ 0,21
Tageshoch	273,96
Tagestief	272,95
Jahreshoch	397,40
Jahrestief	259,05
Schlusskurs/Vortag	272,52

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

HOCH- UND NIEDRIGWASSER

	Hamburg	Cuxhaven	Bremen	Bremerhaven
04.01. HW	11.01/23.42	07.30/20.13	09.05/21.44	07.41/20.22
NW	05.37/18.17	01.40/14.19	03.37/16.16	01.10/13.48
05.01. HW	---/12.11	08.40/21.23	10.14/22.56	08.50/21.31
NW	06.45/19.28	02.49/15.31	04.43/17.27	02.16/14.59
06.01. HW	00.53/13.23	09.50/22.28	11.26/---	10.00/22.37
NW	08.01/20.39	04.06/16.42	06.00/18.41	03.33/16.11

AKTIENKURSE AUS DER SCHIFFFAHRT

Frankfurt, 30. Dezember 2015	Vortag	Veränderung	Kurs
Eurokai KGaA	29,99	- 0,30 %	29,90
HHLA	14,24	- 1,23 %	14,06
Hapag-Lloyd	20,65	- 2,49 %	20,14
Lloyd Fonds	1,55	- 2,59 %	1,51
MPC Capital	4,58	+ 1,09 %	4,63
TUI AG	16,88	- 0,56 %	16,79

Alle Angaben ohne Gewähr

DEISEN-KURSE

Hamburg, 30. Dezember 2015			
1 EURO =		Geld	Brief
Australien (AUD)	1,4976	1,4985	
Dänemark (DKK)	7,4623	7,4626	
Großbritannien (GBP)	0,7376	0,7379	
Hongkong (HKD)	8,4671	8,4691	
Japan (JPY)	131,6026	131,6704	
Kanada (CAD)	1,5154	1,5160	
Neuseeland (NZD)	1,5928	1,5940	
Norwegen (NOK)	9,5864	9,5916	
Polen (PLN)	4,2470	4,2490	
Schweden (SEK)	9,1715	9,1745	
Schweiz (CHF)	1,0821	1,0825	
Singapur (SGD)	1,5429	1,5439	
Südafrika (ZAR)	16,8297	16,8511	
Thailand (THB)	39,2972	39,3372	
Tschechien (CZK)	27,0070	27,0380	
USA (USD)	1,0925	1,0927	
SZR (Euro) (30.12.)	1.268310		
Baltic Dry Index (30.12.)	478		