

TONNAGETAUSCH S. 3

Die chinesisch-polnische Reederei Chipolbrot setzt auf Erneuerung

FRACHTABSCHLÜSSE S. 13

Bulker „E.R. Boston“ wird für 3000 Dollar/Tag aus dem Markt genommen

SHIPINX S. 16

Der Indikator für die Seeverkehrswirtschaft fiel auf 258,81 Punkte

EHRUNG DER BESTEN

Für ihre hervorragende Abschlussprüfung im Berufsbild Schifffahrtskaufmann wurde jetzt die ehemalige Hapag-Lloyd-Auszubildende Saskia Boljahn in Berlin geehrt. Sie gehörte zu den 230 Jahrgangsbesten der unterschiedlichen Ausbildungsberufe. Boljahns Erfolgsrezept: Freude und Fleiß. *Seite 14*

Großfeuer zerstört zwei Luxusyachten

„Barbie“ und bei der Bremer Lürssen-Werft gebaute „The One“ in Marina am Golf von Marmaris ausgebrannt

An der türkischen Südküste in Marmaris sind zwei Luxusyachten von einem Großfeuer zerstört worden.

Erst brach ein Brand auf der portugiesischen Luxusyacht „The One“ (853 BRZ/IMO 1001142) aus. Dann breiteten sich die Flammen am 4. Januar auch auf den Nachbarlieger aus. Dabei handelte es sich um die unter Marshall-Islands-Flagge registrierte Luxusyacht

„Barbie“ (625 BRZ/IMO 1005708). Die alarmierte Feuerwehr brauchte vier Stunden, um die Flammen auf den beiden Schiffen unter anderem mit Hilfe eines Löschbootes unter Kontrolle zu bekommen. Gleichzeitig pumpten die Einsatzkräfte kontinuierlich Löschwasser ab, um den drohenden Untergang der Schiffe zu verhindern.

Andere Yachten in der Marina konnten diese noch rechtzeitig verlassen. Die „Barbie“ und „The One“ wurden weitgehend zerstört. Die Kombination von Flammen, Hitze, Rauch und Wasser ließ vom Interieur, den Maschinen und der Ausrüstung nur wenig übrig. So muss mit einem Totalverlust gerechnet werden. Die 50,82 Meter lange und zehn Meter breite „Barbie“ mit einem Tiefgang von 2,3 Metern lag mit ausgeglühten Aufbauten am nächsten Morgen mit Backbordschlagseite und von Ölsperren umgeben an der Pier, die Aufbauten der „The



Erst brannte die 73 Meter lange „The One“ (großes Foto). Dann griffen die Flammen auf die daneben liegende Luxusyacht „Barbie“ (kleines Bild) über

scheidung ten Gerichtshofs könnte er brand in der Marmaris-Ma-
des italiener aber weiterhin der Eigner sein. rina ist auf www.thb.info zu
schen Obers- Ein Video zu dem Groß- sehen. *FBi/its*

One“ waren ebenfalls völlig ausgebrannt. Der Wert der 2006/8 bei der Swedish Egyptian Shipbuilding in Al Jadaf/Suez gebauten und von Romeo Design ausgestatteten „Barbie“ des Ex-Präsidenten des FC Galatasaray Istanbul, Unal Aysal, wird auf knapp 15 Millionen Euro geschätzt, die „The One“ auf 22 bis 40 Millionen Euro. Die 73 Meter lange und 9,09 Meter breite Yacht mit einem Tiefgang von 2,59 Metern war einst von Designer-Ikone Jon Bannenberg in London entworfen worden und entstand 1973 bei der Lürssen-Werft in Bremen als „Carrinthia VI“. Unter diesem Namen fuhr das Schiff bis 2007. Die Yacht hatte einen starken, bis heute andauernden Einfluss auf die späteren Megacruiser. Sie gehörte bis 2013 dem italienischen Bauunternehmer Francesco Bellavista Caltagirone. Als gegen ihn wegen Steuerhinterziehung ermittelt wurde, beschlagnahmten die Behörden das Boot. Nach einer Ent-

Werteverfall bei Schiffen dauert ungebremst an

Raten-Einbruch setzt Containerfrachter und Bulk-Carrier unter Druck

Die Frachtraten auf den Haupttrouten im weltweiten Ost-West-Verkehr sind im vierten Quartal 2015 erneut zurückgegangen, berichtet jetzt das Beratungsunternehmen Drewry.

Danach reduzierten sich die Raten auf den Transpazifik-Routen und im Asien-Europa-Verkehr von August bis November 2015 um durchschnittlich fünf Prozent. Als Begründung nennen die Analysten eine Kombination aus niedrigen Kosten für Treibstoff, einem Überangebot an Kapazitäten und heftigem Wettbewerb zwischen den Linien. Mit dem erneuten Einbruch der Fracht- und Charraten in der Container- und Bulk-Schiffahrt

wächst der Druck auf Reedereien und Schiffsfinanzierer, weitere Wertberichtigungen auf Schiffe vorzunehmen. Das war auch Thema einer Veranstaltung des Vereins zur Förderung des Long Term Asset Value (LTAV) im Dezember in Hamburg, berichtet die THB-Schwesterpublikation DVZ. Mit dem Ertragswertverfahren ließen sich in den vergangenen Jahren Buchwerte für Schiffe rechtfertigen, die über den gesunkenen Marktpreisen lagen, sofern es eine langfristige Perspektive gibt. Beim LTAV werden die Schiffswerte durch Kapitalisierung der zu erwartenden Chartererträge ermittelt und nicht durch Vergleich von aktuellen An- und Verkaufstrans-

aktionen, die häufig aus einer Zwangslage heraus getätigt werden. Mit zunehmender Dauer der Raten-Baisse sinken allerdings die historischen Durchschnittsraten, die beim LTAV zugrunde gelegt werden. So stellte Wirtschaftsprüfer Robin Arp von Hansa Partner fest, „dass wir uns mit dem Ertragswertverfahren inzwischen fast exakt auf Marktpreisniveau bewegen“. Für Bulker sind die Marktpreise 2015 um mehr als 30 Prozent eingebrochen. Höhere Bewertungen ließen sich für bestimmte Schiffsklassen nur plausibel machen, wenn man die historischen Raten durch ein Prognosemodell für die zu erwartende Flottenauslastung ersetze, so Arp. *mph/sr/fab*