

## AUSZUG AUS DER AKTUELLEN "MARITIME HOTLINE"

(Ausgabe 11 + 12/06). Mehr, insgesamt 20 Seiten finden sie im Original, d.h. der "Hard Copy"

# HOMEFRONT - DEUTSCHLAND

## Back to the Future - "E-Ship"

### Lindenau SY/ENERCON

**Oder sollte es besser heißen: BACK TO THE ROOTS?** So hat ENERCON GmbH (Energy For The World), nach eigenen Angaben deutscher Marktführer in der Entwicklung, Herstellung, Vertrieb und Service von (getriebelosen) Windenergieanlagen (Hauptstandort: Aurich), nun bei der Schiffswerft und Maschinenfabrik Lindenau GmbH den von uns vage in der "MarHot"-Ausgabe 09/06 angeführten Neubauftrag in Richtung Lieferung Ende 2008 auf den Weg gebracht.

**Bei dem Schiff handelt es sich um einen RoLo-Frachter (ca. Loa. 130 x 22,50m Br., geringer Tiefgang), der auf eine Tonnage von ca. 12.800 gt/10.000 dwt kommt und mit hoher Eisklasse (GL E3) für den Einsatz unter deutscher Flagge konzipiert, gerechnet und umgesetzt werden soll.** Der Neubau (Brücke auf der Back) wird ein Tweendecker (3 x Decks), der mit zwei an Stb.-Seite stehenden 80/120t Kranen (lange Ausleger) - und auch für "haarige" Gewässer ausgelegt, mit leistungsstarken Manövrierhilfen an Bug und Heck ausgerüstet wird. Der Antrieb soll sich durch bzw. aus einer kombinierten (innovativen) Diesel-Elektro-Anlage und (+) einem aus vier (4) Magnus-Rotoren (ENERCON Technology) bestehenden Wind-Zusatzantrieb zusammensetzen. Mit dem von der Idee, Technik und Aufgabe herausragenden Schiff, das auch an den Auftragnehmer einige Herausforderungen stellen dürfte, bezweckt ENERCON folgende Ideen:

**Erstens:** Kostenminimierung, was den Transport ihrer Windenergieanlagen betrifft, den man bis dato in erster Linie durch Eincharterung (Spaces) von was die Größe, Destinationen und das Beladungssystem (zuviel ungenutzter freier Raum/Lascharbeit) durch dafür nicht immer unbedingt prädestinierte Schiffstonnage abwickelte. **Zweitens:** Um der Allgemeinheit (Welt) einmal aufzuzeigen, dass man durch die auf dem in Kiel-Friedrichsort entstehenden Neubau auch zu Einsparungen konventioneller Ressourcen (angestrebte Kraftstoffersparnis: 30-50 % zu herkömmlichen Schiffen dieser Größe) immens der Zukunftsaufgabe in sich, beitragen kann. **Drittens:** Durch einen "maßgeschneiderten" Neubau, der die in "Kassetten" (Transportgestellen)

anzuliefernden und zu transportierenden Windenergieanlagenkomponenten sicher und "staugerecht" an Bord mittels Heckrampe und der Krane be- und entladen kann, im selben Moment so offen zu gestalten (no cell guides) ist, dass man auch Möglichkeiten hat, für die ansonsten (leere) Rückreise Ladung von Dritten zu akquirieren.

**Die Idee basiert auf Visionen, Entwicklungen, aber auch auf praktischen Umsetzungen.**

Diese wurden angeschoben durch den Entdecker Heinrich Gustav Magnus (1802 - 1870; "Phänomen der Strömungsmechanik"),- wie auch durch das diesen Magnus-Effekt ausnutzende System, das der Ingenieur Anton Flettner (Flettner-Rotoren) u.a. mit dem 1924 erstmalig mit diesem Antriebssystem in die Welt gesetzten Dreimastschoner-Rotorschiff "Buckau" auf den Weg brachte. Das System "Flettner Rotor" - es ist ein alternativer aerodynamischer Antrieb in Form eines der Windströmung ausgesetzten, rotierenden Zylinders - der den Magnus-Effekt ausnutzend wie ein Segel wirkt, kam damals nicht zu seinem eigentlich "natürlichen" Erfolg. Denn just, nachdem die "Buckau", später die "Baden-Baden" und - im Juli 1926 die "Barbara" in Dienst waren und sich gegenüber der herkömmlichen Segelschiffahrt bezüglich ihrer Antriebsart beweisen sollten, setzte etwas anderes ein.

**Die "maschinelle Aufrüstung" (Brennstoffantrieb) eroberte die Erdoberfläche und damit natürlich auch die Schifffahrt.** Dies hatte zur Folge, dass die Magnus/Flettner-Idee nicht zu ihrer wahren Geltung kam, aber - siehe aktuelle Brennstoffkosten (Bunker Reports) - jetzt wieder absolut aktuell sein dürfte, bzw. müsste.

**Daraufhin zielt die Idee/Vision von ENERCON, d.h. der Gegenbeweis, dass alles von "Früher" überholt ist.** Klar ist, dass natürlich der Lindenau/ENERCON-Neubau die class-notation "Green Ship" aufweist und das gesamte Projekt für die Auftraggeber, wie -nehmer, eine interessante technische und sicherlich auch zukunftsweisende Herausforderung darstellt. Wer den Neubau letztendlich finanziert und bereedert (managt), wird noch nicht preisgegeben, scheint aber die kleinere Frage darzustellen. Man ist nach wie vor am "Basteln"; d.h. einen verbindlichen GA-Plan, für dieses vorher auch einer anderen, in der näheren Umgebung von Aurich liegenden Werft, angedientes Neubauprojekt, gibt es noch nicht. **Es ist ein Kontrakt und eine Aufgabe, die von der technischen Seite her zu realisieren ist und hoffentlich auch neue Ohren und Augen aufmacht** (mehr demnächst) +++

## **Lloyd Fonds AG**

**Und die Jungs (Reedereimannschaft) legen los** ("MarHot" 09/06): Hier u.a. durch den Ankauf eines durch Reeder Erk Rickmers (E.R. Schifffahrt) am 16. Februar d.J. auf den Weg geschickten, d.h. in Fahrt gesetzten und von Hyundai Samho übernommenen 8.204 TEU Containerfrachters mit dem Namen "CMA CGM Parsival" (ex "E.R. Toulon"). Dieses rd. \$ 101 mio. kostende Schiff (inkl. einer 10-jährigen Charter bei den Franzosen; Rate \$ 35.500/per day),

wird LF mit einem Eigenkapitalvolumen von € 30 mio. (Übernahme in 2007 und Platzierung in 2006) bei sich aufs Kontor bringen.

E.R. Schifffahrt hat (bekanntlich) noch drei weitere und ebenfalls langfristig an CMA CGM vercharterte Nachbauten im Portofolio, die im Juni und August 2006 resp. Januar 2007 in Fahrt kommen sollen. LF bemüht sich,- so hörten wir das, auch um die Übernahme von einen, wenn nicht sogar weiteren dieser Schiffe.

**Das ist aber noch lange nicht alles, was LF (Jan Hagemann + Crew) inzwischen auf den Weg gebracht hat:** So war man auch - und im Gepäcknetz mit dabei, Reeder Roberto Echevarria (NSC Schifffahrtsgesellschaft mbH & Cie. KG) in Korea bei Hanjin Heavy Industries zu Gange. Hier für die Kontrahierung von vier 4.300 TEU Containerschiffen, die man (Standarddesign/große MAN B&W 8K 90-Hauptmaschine) bei der sich erst,- und da gibt es bekanntlich noch einige Vorort-Probleme, im Namen der Koreaner sich auf den Philippinen, genau in der Subic Bay (Cebu), zu errichtenden Großwerft festmachte. Diese also durch LF für NSC zu finanzierenden Neubauten sollen,- wenn alles klappt, ab September 2009 für die Deutschen zur Auslieferung kommen. Bekanntlich hat bei dieser neuen Werft vorher Jacques Saade (CMA CGM) vier Vorbauten zur Infahrtsetzung ab zweitem Halbjahr 2008 kontrahiert ("MarHot" 07/06). Darüber hinaus aber sich noch zwei Nachbauoptionen reserviert, an dessen Ein- bzw. Nichteinlösung es dann liegen wird, ob das Gespann LF/NSC wie obig beschrieben, dann auch ihr Quartett "just in time" erhalten kann. Letzteres ist übrigens ohne irgend einen vorliegenden Chartervertrag anberaumt worden - und dies zu einem Preis wohl unter \$ 60 mio. (each);- und nicht wie in der Branche berichtet wird, zu \$ 61,75 mio.! (**PS:** Als CMA CGM - und das ist nicht länger als 2,5 Monate her, bei Hanjin (Cebu) für seine vier (+ opt.) Vorbauten anklopfte, war noch von einem Kontraktpreis von \$ 59,0 mio. die Rede).

Weitere Neubauiden/Aktivitäten der Lloyd Fonds AG dürften folgen. So sind in den letzten Wochen im Hamburger Handelsregister über zwanzig neue (Vorrats)- LloFo Beteiligungsgesellschaften angemeldet worden ... (**con**)

### **CONTI (Putzbrunn)**

**Vielleicht kein schlechter Rückzug ...** CONTI (Putzbrunn) hat ja nun,- as reported, ihr Engagement in der Containerschifffahrt, worin man ja schon seit Jahrzehnten auf dem hiesigen Markt eine Größe (+ Garant) ist, ein erneutes Mal reduziert. Hier durch die Veräußerung von vier (4/6) schon vor längerer Zeit bei der chinesischen Werftgruppe Zhejiang Shipbuilding Co. Ltd. kontrahierte 4.250 TEU Containerschiffe. Damit haben dann die Bayern sechs (6) ihrer dort bestellten Frachter,- offenbar sich nach wie vor immer noch (schwerlich) im Aufbau befindenden und deshalb für die CONTI und dem Partner NSB viel zusätzliche Arbeit (+ wahrscheinlich Kosten) bescherenden Werft, abgegeben.

In diesem Falle an den auch in Putzbrunn sehr bekannten Partner MSC, der gelinde gesagt immer wieder (+ auch momentan) - und bekanntlich ist die "eigene" Flotte des Italieners nicht unbedingt die modernste - bei den Werften, aber auch bei den hiesigen Emissionshäusern, ganz schön laut "auf die Tube drückt". CONTI gab also die mit "delays" (etc.) behafteten Zhejiang-Neubauten, dessen Lieferdaten jetzt (irgendwie) auf 2008/09 lauten, weiter. Dies zu einem Preis von ca. \$ 58 mio. und damit nicht unbedingt eine "Schnitte" darstellend (**PS. - und vielleicht ganz interessant:** Im März letzten Jahres meldete noch eine offizielle chinesische Quelle,- es war die Zhejiang Provincial Authority, dass es der Zhejiang Shipbuilding Co. in Fenghua/Ningbo gelang, von Seiten der German CONTI einen Festauftrag für sechs (6) 4.250 TEU Containerfrachter with a gross cost of nearly \$ 400 mio. zu akquirieren ...).

**Vielleicht schade für die CONTI-Corona Mannschaft und so manchen seit X-Jahren auf Containerschiffe dort fixierten Kapitalanleger.** Wie aber auch aus dem Markt zu hören war, hat sich CONTI/NSB diesen "Abmarsch" nicht einfach gemacht. Sondern eher aus einer "technischen", d.h. keineswegs spekulativen Überlegung her, dieses Neubauquartett (Sextett),- an die bekanntlich noch mehrere Nachbauoptionen/Verträge verknüpft sein dürften, veräußert. **Übersetzt:** Die "Sache" mit der Zhejiang Shipbuilding Co. war und ist als eine etwas zu "positiv" angegangene Idee anzusehen.

Dieser CONTI-Rückzug, man nimmt damit also innerhalb weniger Wochen zwölf (12) "possible" Fonds-Kandidaten aus dem Markt,- wobei in Putzbrunn immer klar war, dass man die "Chinesen" erst bei absehbarer Auslieferung (+ gleichzeitiger lukrativ klingender Vercharterung) in den Vertrieb geben wird, gilt aber keineswegs für die weiteren in Deutschland (Aker MTW, 5 x 2.100 TEU), bei Daewoo in Okpo (4 x 9.700 TEU) - und vor allem in Richtung Rumänien (Daewoo Mangalia Shipyard),- letzteres zusammen mit dem befreundeten Mitbewerber GEBAB, initiierten 4.900 TEU Containerschiffs-Neubauten. Diese,- die Letzteren, gehen voran wie angesagt, d.h. die Koreaner haben und leisten in Mangalia gute "workmanship". Und was Okpo und die MeVo-Crew betrifft: Nun,- darüber müssen wir ja nun wirklich nicht diskutieren.**Durch den CONTI/MSC S&P-Deal könnte etwaig aber auch so etwas erreicht werden, dass das Segment kleinere "Großcontainerschiffe" wieder etwas mehr zu der Ruhe kommt, die sie benötigt ... +++**

### **Dr. Peters GmbH**

**Und Jürgen Salamon (Dr. Peters GmbH) setzt weiterhin auf Großtanker.** So erwarben die Dortmunder für einen noch nicht genannten Preis einen durch die griechische Gulf Marine Management S.A. (Pacific Star International Holding Corp.) im März 2004 bei Daewoo (DSME) unter der BauNr. 5264 bestellten 306.000 dwt VLCC. Der vom DnV zu klassifizierende, unter dem Projektnamen "Artemis Glory" und bei der IMO die Kennung 9315642 führende Tanker, soll

um ca. drei Monate vorgezogen, im August d.J. in Fahrt kommen. Dies für eine langfristige Charter durch die Saudis von VELA International Marine Ltd., mit denen der hinter Gulf Marine Management stehende Libanese Ghassan Ghandour schon eine geraume Zeit - und wohl recht erfolgreich - kooperiert.

Ghandour hat derzeit selbst zwölf (12) Großtanker bei Daewoo im Auftragsbuch stehen, wobei ein Teil davon jetzt jedoch in der Konfiguration 320.000 Tonnen Tragfähigkeit in Fahrt kommen wird ("MarHot" 08/06). Darüber hinaus aber noch zwei,- nein inzwischen vier 84.000 cbm LPG-Carrier in Okpo kontrahiert. Die seit 1980 vollkommen der saudischen Königsfamilie (Govt.) gehörende VELA dagegen,- hinter dieser von Dubai aus agierenden Firmierung steckt (bekanntlich) wiederum die Saudi Arabian Oil Co. (SAUDI ARAMCO), Ras Tanura, hat bei Daewoo selbst sechs (6) 318.000 dwt Öltanker in Auftrag.

**Aber das ist noch lange nicht das Ende der Story:** Denn für das Emissionshaus Dr. Peters sind die Saudi-Araber, aber vor allem Ghassan Ghandour, schon lange kein arabisches Abenteuer mehr. Vielmehr fahren bei Gulf Marine in Charter bzw. Management inzwischen fünf (5) durch die Dortmunder auf dem hiesigen Anlegermarkt platzierte Großtanker. Ob diese Schiffe "performen"? Nun, die Leistungsbilanz des Hauses haben Sie ja bestimmt zu Füßen. Es handelt sich hierbei um die Fonds-Tanker "Titan Glory" (DS-Rendite-Fonds Nr. 106), "Saturn Glory" (DS-Rendite-Fonds Nr. 109), "Neptune Glory" (DS-Rendite-Fonds Nr. 110), "Mercury Glory" (DS-Rendite-Fonds Nr. 112) und "Pluto Glory" (DS-Rendite-Fonds Nr. 113). **Nun denn: Jürgen Salamon hat sich wieder etwas Großes vorgenommen. Er wird dabei Hilfe benötigen, denn zu Mitte des Jahres wird Dr. Drießen das Amt als Geschäftsführer der Dr. Peters GmbH niederlegen ... .**

### **CSBC/P. Döhle**

**Die Peter Döhle Schifffahrts-KG hat ihre gegenüber CSBC (Kaohsiung) angedachte und als fest zu betrachtende Neubauorder etwas modifiziert** ("MarHot" 08/06, 10/06). So bestellte man nun nicht fünf, sondern sechs 6.300 TEU Containerfrachter. Des weiteren vier (+ 2 opt.) Einheiten der Kategorie 4.250 TEU. Die anfängliche Idee, auch in Schiffe der Kapazität 5.000 TEU zu investieren, scheint man dagegen fallen gelassen zu haben (**con**)

### **SSW/B. Sibum**

**Fact or Fiction?** Es heißt nur, dass die um Arbeit verlegene **SSW Fähr- und Spezialschiffbau GmbH (Bremerhaven)** bis zu 16 (!) Containerschiffe des neuen Typs "VC Feeder 1000" resp. "SSW Super 1000eco" bauen will. Für die ersten zwei (+ 2 opt.) Einheiten davon hat inzwischen die **Reederei Bernd Sibum GmbH & Co. KG (Haren/E.)** die Hand gehoben. Es geht um auf die Parameter 152,00 x 23,40 x 8,00m (Tfg.) kommende und mittels einer ca. 9.000 kW leistenden

Hauptmaschine von MaK des Typs 9M 43 eine Dienstgeschwindigkeit um die 19 Knoten laufende 1.036 TEU-Einheiten (740 TEU á 14ts homogen (!), die mit cell-guides und ca. 250 reefer plugs ausgerüstet, in ladegeschirrloser (alternativ zwei 45t Krane) Konfiguration, Pontondeckeln (alternativ Faltdeckel), mit hoher finnischer Eisklasse 1A zur Umsetzung gelangen sollen. Die erste Einheit soll im ersten Quartal 2007 als "Anne Sibum" an die Reederei übergeben werden, während der zweite Neubau ca. ein Jahr später folgen könnte. Was toll ist, die Schiffe sollen nach ersten Berechnungen komplett an der Weser gebaut werden (!).

Die Holländer von Vuyk Engineering Groningen, von denen das Design stammt, haben so konstruiert, dass die Rümpfe ohne großen Aufwand aufgeschnitten und z. Bsp. mit ein oder zwei zusätzlichen Laderaumsektionen verlängert werden können. Bei der Zulieferindustrie hat Bernd Sibum bereits schon nach Preisen, vor allem aber nach der Verfügbarkeit von Hauptmaschinen etc. nachgefragt. **Supplement:** Sibum wickelt derzeit bereits ein fünf Containerfrachter umfassendes Neubauprogramm ab. Dies bei der Zhoushan Shipyard, von wo er im Rahmen von "Resales" (ex H. Buss-Kontrakte) im Oktober 2004 die 672 TEU-Einheit "Maria Sibum" (z.Zt. "Susan Borchard") und im April d.J. den Nachbau "Katharina Sibum" (Chartername "BCL Iwona") übernahm. Zwischen Oktober d.J. und April 2007 sollen dann noch drei 957 TEU/11.500-Tonner folgen, wobei für das gesamte Neubauprogramm sich HCI Capital um das Eigen- + Anlegerkapital kümmert.

### **Neuer Wall AG/UK-Consult AG**

**Wegen Reichtum geschlossen?** Laut Eigenankündigung, stellt die Beteiligungsgesellschaft Neuer Wall AG (Hamburg), die sich bislang in der Schiffsfinanzierungsbranche ja nicht schlecht gehalten hatte, ihre Geschäftsaktivitäten zum 30. Juni d.J. ein. **Ähnliches war von Peter Sissovcis, d.h. der UK-Consult AG (Heilbronn) zu hören.**

## **NEWSROUND - WELTWEIT**

### **AUSTRALIEN**

#### **Austal Ships/Sultanate of Oman**

**Das Sultanat Oman hat für ihre derzeit im großen Stil auszubauende Tourismusindustrie bei Austal Ships zwei jeweils ca. 65m lange und 203 pass./54 Pkw Platz bietende Schnellfähren-Katamarane kontrahiert.** Offizieller Auftraggeber dieser ca. 50 Knoten schnellen Fahrzeuge (4 x 6500 kW MTU Diesel der Serie 20V 1163 TB73L/KaMeWa-Arrangement), ist das der Regierung unterstehende Department Directorate General of Water, Ministry of Housing, Electricity & Water. Die beiden zur Lieferung zweites Halbjahr 2007 und Frühjahr 2008 anstehenden und von DnV zu klassifizierenden Neubauten, sollen nicht nur für touristische Zwecke, sondern auch für

Sicherheitsaspekte des Landes parat stehen. (**PS.** das Sultanate of Oman hat bekanntlich erst vor kurzem auch fünf wavepiercing catamarans bei den Italienern von Rodriquez Cantieri Navali geordert; "MarHot" 09/06) - (**con**)

### **INCAT/Trasmed**

**INCAT-Boss Robert Clifford hat nun wohl inzwischen doch einen anderen Abnehmer für den sich seit einiger Zeit "on yard account" in Bau befindenden Fährkatamaran mit der BauNr. 062 (ca. 900 pass./267 Pkw) gefunden.** Vor kurzem hieß es noch, dass dieser schon zu gut 85 % angearbeitete Neubau (97,22 x 26,60m; approx. 725ts. + 1 Schwesterschiff) in Hände ungenannter Japaner gehen sollte ("MarHot" 07/06). Abnehmer der 062 (Abl. August 2006) werden aber nun die Spanier der Acciona Trasmediterranea (Compania Trasmediterranea S.A. (Trasmed) sein, die in ihrer Flotte schon über drei andere INCAT-wavepierces verfügt. Es sind dies die Einheiten "Alboran" (BauNr. 052), "Milenium" (056) und "Milenium Dos" (058) - (**con**)

**Supplement:** Im selbigen Moment kam aber auch - und das als aktuelle Ergänzung - die Information "herüber", wonach hinter obig genannten Japanern eine Gesellschaft mit dem Namen Libera Corp. stehen soll, der wiederum "close links" zur Gesellschaft **Higashi Nippon Ferry Co. Ltd.** (Hakodate) nachgesagt werden. Die Japaner erhalten bekanntlich zwei größere INCAT-Katamarane (122m), die in Hobart unter den BauNr. 064 (project "Evolution One 12") und 065 in der Projektierung, wenn nicht sogar schon in der Fertigung sind.

### **VOLKSREPUBLIK CHINA**

#### **Jinling SY/Nordic Terminal AB**

**Die offiziell in Glasgow registrierte schwedische Gesellschaft Nordic Terminal AB (E. Ellingsen); man nennt sich auch Norbulk Shipping UK Ltd., hat laut Industrie bei der Jinling Shipyard in Nanjing nachgefasst.** Hier für zwei weitere RoRo-Trailerschiffe (3.800 lane m/10.300 dwt), d.h. für Nachbauten der von dieser Werft mit doch einiger Verzögerung im April und Mai 2002 ausgelieferten und mit hoher Eisklasse (+ techn. Vorgaben) gefertigten Schiffe "Finnmill" und "Finnpulp". Diesen beiden unter englischer Flagge fahrenden und auf dem Chartermarkt sehr gefragten Frachter;- ihre Parameter lauten 184,80 x 26,53 x 15,65m (Sh.; drei Wagendecks), waren gut ein Jahr früher die etwas kleineren und damals die Werft von den Anforderungen her doch etwas in Bedrängnis gebrachten Einheiten "Finnkraft" und "Finnhawk" vorangegangen. Das gesamte Quartett wurde mit einer direkt aus Augsburg zugelieferten MAN B&W Doppelmaschinenanlage ausgerüstet. Bei dieser erneuten Norbulk-Kontrahierung;- eine Bestätigung - und hier in diesem Fall von unseren "Schweden", liegt uns noch nicht vor, dürfte es sich um die Einlösung von (alten) Optionen handeln. Jinling SY wird somit dann vier dieser

RoRo-Tweendecker für die englischen Schweden bauen können ("MarHot" 08/05). Die beiden Neuen sind zur Übergabe August und Oktober 2008 angedacht. **Dass Jinling zwischendurch aber auch noch MR-size Tanker bauen wird, sollte man noch als skeptisch betrachten.** Denn die Werft hat dafür eigentlich keine Kapazitäten frei, geschweige denn Know-how ... **(con)**

### **New Century/Seaarland**

**Reeder A. Zacchello (Seaarland Ship Management B.V.), bekanntlich ein verdammt umtriebiger Entrepreneur - und dies auch gerade in Richtung der Werft New Century Shipbuilding Co. (New Times SY), hat nach Aussagen der Industrie inzwischen dort "wirklich" ein weiteres Mal nachgefasst.** Hier durch die Erklärung von (irgendwelchen) Optionen, die den Bau von zwei weiteren 73.500 dwt Produktentanker angehen (Abl. 2009). **Darüber hinaus** hat der Italiener bei der Werft für drei 105.000 dwt (non coated) Aframax-Tanker votiert (ebenso Abl. 2009). Wir werden der Sache weiterhin hinterher gehen, da wir noch einige Ungereimtheiten - und dies von Seiten unserer Chinesen vermuten ... **(noc)**

### **SWS/SNS**

**Die als relativ jung anzusehende Gesellschaft Shanghai North Sea Shipping Co. (SNS);- sie ist ein Joint Venture zwischen Sinochem, CNOOC, CSG und einer "Briefkastentochter" in Hong Kong, hat nach unbestätigten Maklerinformationen bei Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding (SWS) zwei 105.000 dwt Öltanker geordert.** Dies zur Lieferung November und Dezember 2008. SNS investiert momentan auffallend stark in den Ankauf von älterer aber auch absolut neuer Aframax-Tonnage, und hat darüber hinaus (-as reported) bei Bohai Shipbuilding Heavy Industry Co. einen 46.000 dwt Produktentanker bestellt, der eigentlich schon längst in Fahrt hätte sein sollen, aber offensichtlich auf "oberen Geheiß" von seinem ursprünglichen Infahrtsetzungstermin nach hinten verschoben wurde **(con)**

### **Tsuneishi Zhoushan/Tsakos Group**

**Zwei (von vier) vor einigen Monaten durch Kambara Kisen Co. Ltd. (Tokio) bei Tsuneishi Shipbuilding Co. - und hier zunächst den Standort Numakuma betreffend - unter den BauNr. 1372-75 eingeloggte 82.295 dwt Kamsarmax-Bulkcarrier, sind unlängst an die griechische Tsakos Shipping & Trading S.A. übergegangen.** Es sind Einheiten, die zur Lieferung März und Mai 2008 bestimmt sind und keinesfalls - und wie bis dato immer angenommen - auf einen der beiden japanischen Tsuneishi-Standorte Numakuma und Tadotsu entstehen, sondern bei der bis dato weniger als Neubauwerft in Erscheinung getretenen Chinesen-Tochter in Zhoushan resp. Zhenjiang gefertigt werden.



**Tsuneishi (Group) unterhält seit gut zwei Jahren in China drei Gewerke:** In Zhoushan nämlich die Departments Marine & Development Inc. und Hull-Body Production Inc. In Zhenjiang dagegen eine Tochter mit dem Namen Tsuneishi (Zhenjiang) Steel Structure Co. Ltd. Von keiner der drei genannten Firmierungen, sind nach unserer Information bislang "fertige" Schiffe zur Übergabe gelangt. **Übersetzt:** Die beiden bzw. vier "Kamsarmax", die angeblich den Griechen jeweils \$ 38 mio. gekostet haben sollen, dürften also die ersten "kompletten" Neubauten dieser Tsuneishi-Subsidiary sein **(con)**

### **Yanzhou Kejin SY/Semua Shipping**

**Grosser Gott, schon wieder eine neue Chinesenwerft!** Sie nennt sich Yanzhou Kejin Shipyard und liegt an einem von uns noch nicht georteten Platz. Jene soll im Auftrag der in Miri (Sarawak/Malaysia) ansässigen Firmierung **Semua Shipping Sdn. Bhd.** zwei auf eine Tragfähigkeit von ca. 8.000 Tonnen kommende Produktentanker fertigen. Dies zu den Terminen Dezember 2007 und März 2008. Es dürften die ersten (größeren) Neubauten dieser Werft sein und sollen (angeblich) jeweils \$ 11,6 mio. kosten. Semua Shipping selbst ist laut unseren Unterlagen seit dem Jahr 1985 existent und disponiert derzeit über sechs kleinere Produktentanker und über den 1990 bei Shin Kurushima Dockyard gebauten und 2004 angekauften Chemikalentanker "Miri Cahaya" (13.925 dwt). Der Reederei jüngstes Schiff ist momentan die im Jahr 2000 bei der koreanischen Haedong Shipbuilding Co. entstandene Einheit "Jasa Ketiga" (4.999 dwt), der rd. 19 Monate vorher die Schwester "Jasa Maju 1" vorausgegangen war. Wir werden bezüglich der neuen Werft weitere Informationen liefern ... **(con)**

### **FINNLAND**

#### **Rettig Group Ltd./Bror Hussel/Bore**

**Die Finnen haben sich nun definitiv dazu entschieden, auch ihre drei RoRo-Papierfrachter "Serenaden", "Heralden" und "Seagard" ähnlich wie es im vergangenen Jahr mit der Einheit "Transgard" in Polen bei dem Betrieb Stocznia Remontowa "Nauta" S.A. erfolgte, in Richtung Autofrachter umzubauen.** Bei den zwei erstgenannten Schiffen handelt es sich um Schwestern der 1996 bei Umoe Sterkoder A/S mit hoher Eisklasse gebauten "Transgard", die rd. 20 Knoten schnell ist und durch den zusätzlichen Deckshausaufbau (Garage) 1.400 - 1.500 Pkw transportieren kann. Bei der "Seagard" (10.488 gt/7.226 dwt) handelt es sich dagegen um einen 1999 bei J.J. Sietas gebauten "Roller" des Designs "163". Idee ist - und dafür gibt es bereits eine langfristige Beschäftigungsgarantie,- so unsere Skandinavier, von Seiten des Short Sea Car-Carriers UECC. So sollen alle drei (4) Rettig/Bore-Schiffe ausgehend - und wie gehabt, Papierprodukte abfahren; rückgehend jedoch Pkw - und dies in/aus der Ostsee - "verteilen". Die Idee "Transgard" scheint bis dato aufzugehen. Für den Umbau der drei obig

genannten (neuen) Schiffe tendert man demnächst - und dieses wohl (nur) innerhalb Europas ...  
(con)

## **INDONESIEN**

### **P.T. PAL/Nav. Mediterranea**

Die italienische Gesellschaft **Mediterranea di Navigazione SpA (Ravenna)**, die seit einiger Zeit in Richtung Tankerneubauten in der Türkei unterwegs ist, aber auch erst vor kurzem durchblicken ließ, dass man wegen der dortigen Preise, Qualität/Ablieferungsverzögerungen etc. für weitere Neubauvorhaben nicht unbedingt wieder einkehren würde, hat nun bei **P.T. PAL (Surabaya)** für den Bau eines (+ 1 opt.) **6.000 dwt Chemikalientankers** votiert. Dieses Schiff wird von seiner Größe (+ Anforderung) für die Werft die erste Einheit sein, die in stainless steel Konfiguration entstehen soll. Die Ablieferung ist für das erste Halbjahr 2008 avanciert (con)

## **JAPAN**

### **Imabari Zosen/"K" Line**

**Nachtrag:** Der japanische Carrier "K" Line, der bei Imabari Zosen derzeit mit Aufträgen für (jetzt) acht 1.700 TEU Containerschiffen zu Gange ist, orderte unlängst bei dem Betrieb in Marugame fünf 6.400 TEU Containerschiffe, die zwischen Januar und Juli 2010 - und das ist die Weitsicht - zur Übergabe kommen sollen. "K" Line erhält - und das dürfte bekannt sein, von IHI Marine im Zeitraum November 2006 und Februar 2009 darüber hinaus acht (8) 8.120 TEU Containerschiffe. **Übersetzt:** Die Reederei hat,- dies eher still und leise, inzwischen das Orderbuch in Kure (IHI) von anfänglich fünf Aufträgen ausgehend, nun auf acht aufgestockt (con)

## **Shin Kochi/PIL**

**Pacific International Lines (Pte.) Ltd. (PIL), Singapore**, hat ein weiteres Mal bei der zur **Kurushima-Gruppe** gehörenden **Shin Kochi Shipyard** ihr Orderbuch aufgestockt. Dies erneut für zwei geschirrlose 938 TEU/13.212 dwt Feeder-Frachter, von den aus Kochi kommend seit September letzten Jahres (Typschiff war die "Kota Rajin") schon vier Einheiten an PIL ausgeliefert wurden. Die Singapornesen werden somit dann - und dies allesamt im Jahr 2008, vier weitere, dieser mit einem von Mitsui in Lizenz gebauten und 6.150 kW leistenden MAN B&W Diesel des Typs 6S 24MC-C ausgerüsteten Containerschiffe erhalten (con)

## **KROATIEN**

### **"Viktor Lenac" SY/Hays Maritime**

Der schon lange Zeit von der englisch-dänischen Firmierung **Hays Ships Ltd.** angedachte Umbau, der seit 1997 außer Dienst gestellten, zunächst in Rødby, später in Nakskov aufgelegten **Scandlines-Fähre "Karl"** (ex "Karl Carstens") in ein Offshore-

**Konstruktionsschiff, soll nun endlich stattfinden** ("MarHot" 16/00). Dies bei der Werft "Viktor Lenac", über die man seit Monaten ja nichts anderes hörte, als dass sie pleite sei und verkauft werden soll. Der "Knackpunkt", warum man sich nun an dieses 1986 bei HDW in Kiel gebaute und damals von Seiten seiner Besatzung "todkonservierte" Schiff wieder besinnt, ist die anhaltende Nachfrage in der Offshorebranche, wie auch die damals hochwertige Verarbeitung (+ Pflegezustand) der Fähre. Vor allem aber die mittschiffs liegende Diesel-Elektro-Antriebsanlage. Vor gut fünf Jahren hieß es einmal, dass an dem offiziell der Gesellschaft "Rømø A/S" gehörendem Schiff, bis zu 9.000 Tonnen an Stahl neu verbaut werden würden. Dies vor allem in Richtung einer Verbreiterung des Rumpfes, während ein Teil des achterlichen Deckshauses entfernt werden soll, um dann dort u.a. einen auf eine Hebekapazität von ca. 2.000 Tonnen kommenden Drehkran installieren und eine freie Decksfläche (ca. 2.800 qm) zur Aufnahme von großen Stahlkonstruktionen etc. schaffen zu können.

Hays Ships Ltd. dürfte diesen (gewaltigen) Umbauftrag letztendlich jetzt wirklich angeschoben haben, nachdem man eine längerfristige Beschäftigung (den Background kennen wir nicht ...) für das dann unter dem Namen "Kommandor 5000" wieder in Fahrt zu kommende Spezialschiff in den Händen hält. Kurzum: Die "Karl" ist bereits als Anhang eines Schleppers auf den Weg nach Rijeka. Über die "wahre" Auftragsaufgabe- und das Volumen, wie auch den Liefertermin, wurde noch nichts weiteres bekannt **(con)**

## **NIEDERLANDE**

### **Breko B.V./Clearwater Group**

**Die Clearwater Group (Alblasserdam) ist ein weiteres Mal auf den Ausrüstungsbetrieb Breko Nieubouw B.V. (Machinefabrik (Shipbuilding & Repairs) Breko B.V.), Papendrecht, zurück gekommen.** Hier für den Bau eines von seinen Parametern noch nicht beschriebenen Chemikaliertankers (tbn. "Coolwater"), der zur Lieferung Mitte 2007 entstehen soll, wobei diesem Festauftrag noch eine Nachbauoption anhängig ist. Es ist davon auszugehen, dass auch dieser Neubau mittels Kaskozulieferung aus dem Ausland entstehen wird, wie es schon einige Male im Namen der Clearwater Group (Th. Joosten) bei Breko umgesetzt wurde. **In diesem Zusammenhang wurde aber auch bekannt, dass die Holländer von einer türkischen Werft in Tuzla einen 5.850 dwt Chemikaliertanker als "Yard Resale" erworben haben.** Es handelt sich hierbei um eine 99,98m lange, ca. 16m breite - und mit 13 Tanks ausgerüstete Einheit, die im Juli d.J. unter dem Namen "Cobaltwater" in Fahrt kommen soll **(con)**

**Supplement:** Bekanntlich arbeitet Reeder Th. Joosten aus Hendrik Ido Ambacht auch sehr eng mit der Duisburg/Hamburger-Firmierung **GEFO Gesellschaft für Oeltransporte mbH & Co.** zusammen, die - und wie in "MarHot" 08/06 berichtet - derzeit ja auch in der Türkei für den Bau von vier hochwertigen 6.800 dwt Edelstahltankern unterwegs ist **(con)**

## **NORWEGEN**

### **BMV Laksevåg/Ellen Forlands Rederi**

Nach der Bestellung des seismischen Forschungsschiffes "Geo Celtic", das im Juli 2007 abgeliefert werden soll ("MarHot" 22 + 23/05), orderte die Ellen Forlands Rederi (Bergen) nun ein offshore construction vessel bei der Bergen Mekaniske Verksted (BMV), dessen Ablieferung im Februar 2008 geplant ist. Der Nkr 500 mio. kostende D-E-Neubau (tbn. "Fugro Saltire"), wird im Prinzip auf den selben Parametern (111m Länge/12.215 gt) wie die "Geo Celtic" kommen und ebenso im Namen der holländisch-norwegischen Gesellschaft Fugro-Geoteam fahren. Dies in einer zehnjährigen Charter (5/+ 5 years opt.). Es ist davon auszugehen, dass auch der jüngste Neubauftrag unter großer Mithilfe einer anderen Werft (Kasko) entstehen wird, da BMV mit simplen Stahlarbeiten im eigentlichen Sinne nichts mehr am Hut hat, d.h. seit Jahren nur noch als Um- und Ausrüster fungiert **(con)**

## **PHILIPPINEN**

### **Tsuneishi Cebu**

Die zwei,- sagen wir mal eher doch spekulativ durch die japanischen Firmierungen FJ Lines Inc. und Fukujin Kisen K.K. vor einigen Monaten - und von uns erst nachträglich "entdeckten" und in der "MarHot"-Ausgabe 04 + 05/06 aufgeführten Typ "TESS 58" Bulkcarrier (BauNr. SC-074 + 075), sind zwischenzeitlich für jeweils rd. \$ 29,9 mio. an bis dato noch nicht genannte Interessenten weitergegeben worden. Es handelt sich um 57.980 dwt-Bulker, deren anfängliche Lieferdaten Februar und Juli 2007 lauteten,- jetzt aber vorgezogen, bereits auf Dezember 2006 (BauNr. SC-074) und Juni 2007 (SC-075) datiert sind **(con)**

## **POLEN**

### **SSN/FESCO**

Die Russen der Far Eastern Shipping Co. (FESCO) haben offenbar bei der Werft Stocznia Szczecinska Nowa S.A. (SSN) eine ihrer beiden noch gehaltenen Optionen eingelöst ("MarHot" 15/05). Hier für einen dritten 3.091 TEU/41.850 dwt Containerfrachter des Designs "B178-I", den man mehr oder weniger ebenso wohl als einen ehemaligen P. Döhle-Auftrag ansehen sollte. Für diesen Neubau dürfte ein Lieferzeitpunkt im Frühjahr 2009 anzupeilen sein, obwohl der Branche,- wie wahrscheinlich auch der Werft selbst, nicht ganz so klar zu sein scheint, welche Aufträge man wirklich definitiv (noch) vorliegen hat bzw. welche als wirklich "reell" anzusehen sind **(noc)**

## **SPANIEN**

### **Navantina/Rosneft**

**Und tatsächlich, es geht los:** So erfolgte am 2. Mai die offizielle Kiellegung für den ersten von zwei, eventuell sogar drei 27.000 dwt Shuttle-Tankern, dessen Bestellung die Russen von

Rosneft im Zusammenhang mit einem Staatsbesuch von Präsident Vladimir Putin den Spaniern in die Hände gegeben hatte ("MarHot" 04 + 05/06). Der Navantina-Betrieb San Fernando-Puerto Real wird somit im Unterauftrag der Werft Factorias Vulcano S.A. die Rümpfe für die zwei (3) Chemikalien-tanker fertigen, die dann bei der um die Ecke liegenden Vulcano Werft zu den Terminen Dezember 2007 und Juni 2008 komplettiert werden sollen. Navantina selbst will die beiden Rümpfe im Mai resp September 2007 fertig haben.

## **SÜDKOREA**

### **Hanjin Heavy + Öltanker**

**Hanjin Heavy Industries, die für alles andere bekannt ist als für große und einfache Öltanker, hat aber offensichtlich so etwas derzeit auf dem Zettel.** Es geht (angeblich) um vier "reine" 115.000 dwt Cruder, für die ein nicht genannter Interessent aus dem Mittleren Osten nachfragt. Dies zu den Lieferterminen Februar, Mai, Juli und August 2009 - und dann sogar noch auf dem Standort Pusan umzusetzen **(noc)**

### **HMD/Grieg Billabong**

**Die norwegische Reederfamilie Grieg (Grieg Billabong A/S) hat für einen Einsatz im Star Shipping-Pool bei Hyundai Mipo (HMD) vier open-hatch 49.000 dwt (Panamax-Breite) Bulkkarrier zur Lieferung zwischen August 2009 und Februar 2010 kontrahiert.** Der für die Werft eher unübliche Auftrag (Schiffstyp),- HMD war die letzten Jahre fast ausschließlich nur in der Fertigung von Containerschiffen und MR-size Tanker involviert, soll einen Bestellwert von umgerechnet ca. \$ 258 mio. haben (what a huge price) - **(con)**

### **Nok-Bong Industrial/Dong Lim Shipping**

**Ein weiterer dieser durch die Griechen von Ancora Investment Trust Inc. (Petroleum Marine Co.) mit Sicherheit auch zum Teil spekulativ bestellten (einfachen) 8.000 dwt Produktentanker, hat offenbar einen neuen Abnehmer.** Es ist uns eine unter diesem Namen bislang nicht bekannte koreanische Dong Lim Shipping Co., die im Laufe kommenden Jahres einen der vier durch Ancora bei der Nok-Bong Industrial Ltd. (Koja) nachgefassten Tanker erhalten soll ("MarHot" 08/06) - **(noc)**

### **21c Shipbuilding/Eitzen + Perosea**

**Reeder Camillo Eitzen, wie auch die Griechen von Perosea Shipping Co. S.A. haben bei dem Betrieb 21c Shipbuilding Co. Ltd. jeweils Optionen für zwei weitere 12.800 dwt Chemikalien-tanker wahrgenommen ("MarHot" 09/04, 05/05).** Das neue (zusätzliche) Quartett soll ab November 2007 in Fahrt kommen **(con)**

## **TÜRKEI**

### **Turkter SY/Unknown**

Für noch nicht genannte Auftraggeber;- es kann sich hierbei auch ohne weiteres um "Eigenkontrakte" handeln, soll die bis dato noch nicht allzu groß in Richtung Export- und Tankschiffbau in Erscheinung getretene Turkter Shipyard (Turkter Tersanesi ve Deniz Isletmeciligi A.S., Tuzla) zwei auf eine Tragfähigkeit von ca. 17.000 Tonnen kommende Chemikalientanker in die Hand nehmen. Dies zur Lieferung ab Ende 2007 (onwards). Der Betrieb "kämpft" (Ablieferungsverzögerung) derzeit mit einem 8.500 dwt Chemikalientanker, der unter der BauNr. 19 für die holländische Gesellschaft Lauranne Shipping B.V. bestimmt ist und eigentlich schon seit mindestens zwei Monaten in Fahrt sein sollte. Die Werft ist in unseren Gefilden u.a. durch die beiden 40t bollard pull Schlepper "Arkad I" und "Arkad II" bekannt geworden, die man im Herbst 2002 an Oldendorff Carriers übergab **(con)**

**Supplement:** Die beiden Tanker sollen auf die in der Tuzla Bay bekannten Standardmasse 144,05 x 23,00 x 12,40 x 8,40m kommen, wobei in diesem Falle noch nicht klar ist, wer hierbei als Hauptmotorenzulieferer auserkoren ist.

### **Admarin SY/VBG Holding**

Die zur Kadayifcioglu-Familie gehörende VBG Holding, man ist - wie man es eigentlich aus der Türkei generell so kennt, in vielerlei Produktions- und Handelsaktivitäten involviert, hat nach eigenen Aussagen bei einer uns unter diesem Namen bislang nicht bekannten Werft,- man nennt sich Admarin Shipyard - und liegt im Kocaeli Industrial Park (KOSBAS), zwei (+ 2 opt.) 20.000 dwt Chemikalientanker auf den Weg gebracht. Konkrete Lieferzeitpunkte nannte man bis dato noch nicht (**PS:** Wir können noch nicht beurteilen, ob diese aufgezählten Neubaufträge sich nicht etwaig mit anderen, z.B. bei der Torgem Shipbuilding Industry and Trade Co., angesagte Kontrakte "deckeln" ("MarHot" 07/06). Deshalb **(noc)**