

**UASC ordert zehn Großcontainerschiffe**

Die arabische Linienreederei UASC und der südkoreanische Werftkonzern Hyundai haben ihre Verhandlungen abgeschlossen: UASC hat fünf 18 000- und fünf 14 000-TEU-Neubauten bestellt. Die Reederei hatte die Order lange geprüft (THB 4. März 2013) und sich jetzt für den Einstieg in die neue Größenklasse entschieden. Der Auftrag umfasst 1,4 Milliarden Dollar, teilte Hyundai am Freitag mit. Die 18 000-TEU-Schiffe sollen ab Ende 2014 abgeliefert werden, die „kleineren“ ab 2015. Der Vertrag beinhaltet eine Option auf einen 18 000-TEU-Carrier und sechs zusätzliche 14 000-TEU-Schiffe.

Die koreanische Werftgruppe Daewoo (DSME) gab unterdessen bekannt, dass eine weitere Order für drei 18 000-TEU-Frachter eingegangen ist. Auftragswert: 421,5 Millionen Dollar. Als Auftraggeber wurde „ein asiatischer Eigner“ genannt. Bereits im Juli war ein identischer Auftrag platziert worden, dem Vernehmen nach von Hong Kong Asset Management, das die Schiffe an MSC verchartern soll. Neben Maersk mit 20 der 18 270-Schiffe hatte sich zuvor auch die Reederei CSCL für diesen Markt entschieden, mit einer Order für fünf 18 400-TEU-Frachter. mm

# Versteigerung: Lehmann greift zu

Zuschlag für drei MPP-Schiffe von Sugaraco und Buss – UniCredit sucht weitere Interessenten



Nach einem kurzen Werftaufenthalt gingen die drei Schiffe mit neuem Anstrich für die Lübecker Reederei in Fahrt

**Die Zwangsversteigerung einiger Mehrzweckfrachter mit deutschem Bezug (THB 19. März & 11. Juli 2013) sorgte für Aufsehen. Jetzt ist auch der Ausgang bekannt.**

Drei auf Antrag der UniCredit-Bank/HypoVereinsbank am 16. Juli in Rotterdam zwangsversteigerte Schiffe sind nach einem kurzen Werftaufenthalt Ende August für ihren neuen Eigentümer, die Lübecker Reederei Hans Lehmann, wieder in Fahrt gekommen. Die Schiffe „Skarpoe“ und „Storoe“, die sich bisher im Besitz des zyprischen Unternehmens Sugaraco – das dem

Leeraner Reeder Hermann Buss gehört – befanden, sowie die zuvor von der Reederei Hermann Buss GmbH beerederte „Värdö“ verkehren nun als „Siegfried Lehmann“, „Lisa Lehmann“ und „Alessandra Lehmann“ im Nord- und Ostseeraum. Dirk Faust, Geschäftsführer der Reederei Lehmann, bestätigte dem THB, dass „Lisa Lehmann“ und „Alessandra Lehmann“ anlässlich einer Dockung bei der HDR in Husum und „Siegfried Lehmann“ bei einer Rotterdamer Werft den Lehmann-typischen hellgrünen Rumpfanstrich erhalten haben. Bei der „Siegfried Leh-

mann“ war auch die Klasse zu erneuern, sie konnte als letzter der drei Neuzugänge am Freitag die erste Reise für den neuen Eigner antreten. Es handelt sich um in den Jahren 2004 und 2005 von der niederländischen Bodewes-Werft gelieferte 4500-Tonner mit der Eisklasse E2. Die 90 Meter langen und 5,25 Meter tiefgehenden Frachter haben ein Laderaumvolumen von 6392 Kubikmetern und können bei Bedarf 218 Container befördern. Weitere sechs bisher durch Medstar/Buss gemanagte Mehrzweckfrachter eines größeren Typs (rund 7000

Tonnen) wurden anlässlich der Zwangsversteigerung am 16. Juli zunächst durch eine Tochtergesellschaft der UniCredit/HVB übernommen. Für sie sollen zu einem späteren Zeitpunkt neue Reeder gefunden werden. Bis dahin werden „Gästrikland“, „Hälsingland“, „Kurland“, „Medaldan“, „Medarctic“ und „Uppland“ im Auftrag der Bank durch das Bremer Unternehmen Liberty One Shipmanagement GmbH & Co. KG bereedert. Diese Schiffe haben die neuen Namen „Bip Fighter“, „Bip Rocket“, „Bip Victory“, „Bip Hill“, „Bip Bond“ und „Bip Bull“. ed/mm

## Der New ConTex zeigt nur wenig Bewegung

4250-TEU-Klasse gibt nach – Trend zu längeren Charter-Perioden – Rund 140 Tramp-Schiffe ohne Beschäftigung

		New ConTex Development												
Vessel type	Evaluated Period	Today	Week-on-Week				Month-on-Month				Year-on-Year			
		29.08.13	22.08.13	Change	Change	30.07.13	Change	Change	28.08.12	Change	Change			
New ConTex*		374	376	-2	⇒ -0,5%	377	-3	-0,8%	383	-9	-2,3%			
New ConTex	1100 TEU	\$6.343	\$6.300	\$43	⇒ 0,7%	\$6.181	\$162	2,6%	\$5.465	878	16,1%			
	1700 TEU	\$7.619	\$7.589	\$30	⇒ 0,4%	\$7.445	\$174	2,3%	\$6.401	1.218	19,0%			
	2500 TEU	\$9.220	\$9.353	-\$133	⇒ -1,4%	\$9.412	-\$192	-2,0%	\$9.382	-162	-1,7%			
	2700 TEU	\$8.619	\$8.678	-\$59	⇒ -0,7%	\$8.708	-\$89	-1,0%	\$9.437	-818	-8,7%			
	3500 TEU	\$9.158	\$9.255	-\$97	⇒ -1,0%	\$9.341	-\$183	-2,0%	\$10.504	-1.346	-12,8%			
	4250 TEU	\$10.893	\$11.216	-\$323	⇒ -2,9%	\$11.792	-\$899	-7,6%	\$14.751	-3.858	-26,2%			
New ConTex	2500 TEU	\$7.873	\$7.842	\$31	⇒ 0,4%	\$7.897	-\$24	-0,3%	\$7.082	791	11,2%			
	2700 TEU	\$7.298	\$7.255	\$43	⇒ 0,6%	\$7.173	\$125	1,7%	\$6.867	431	6,3%			
	3500 TEU	\$7.286	\$7.213	\$73	⇒ 1,0%	\$7.189	\$97	1,3%	\$7.546	-260	-3,4%			
	4250 TEU	\$8.905	\$8.927	-\$22	⇒ -0,2%	\$8.999	-\$94	-1,0%	\$10.941	-2.036	-18,6%			

Einige Reeder haben den Optimismus für die nahe bis mittlere Zukunft gegen eine eher pragmatische Herangehensweise eingetauscht – nämlich sich Beschäftigung für zwölf oder 24 Monate zum aktuellen Marktniveau zu sichern und damit kein Risiko zu laufen, zwischen einzelnen Beschäftigungen Wartezeiten und/oder Positionierungsreisen akzeptieren zu müssen. Insgesamt ist eine Tendenz zu längeren Charter-Perioden zu beobachten. Die Zahl der unbeschäftigten Tramp-Schiffe ist immer noch auf einem relativ hohen Niveau (etwa 140 Schiffe mit etwa 280 000 TEU Kapazität laut Alphaliner). FBi

**Der New ConTex ist in der vergangenen Woche um 0,5 Prozent (zwei Punkte) auf 374 Punkte gesunken. Dieser Wert wurde zuletzt am 21. Mai berichtet.**

Seit vier Monaten tritt der Container Ship Time Char-

ter Assessment Index auf der Stelle und zeigt keine signifikanten Bewegungen, teilte die Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsgagenten weiter mit. Jedoch gab es in den vergangenen Wochen mehr langfristige Abschlüsse mit zwölf und 24

Monaten Dauer. Dadurch haben sich Korrekturen für die betroffenen großen Schiffsgruppen ergeben. Insbesondere 4250 TEU (Panamax) hat während der vergangenen drei Monate etwa 2000 US-Dollar an Wert verloren (24 Monate Dauer) und steht

jetzt bei 10 893 US-Dollar. Im Vergleich zum Vormonat waren es noch 11 792 US-Dollar (-7,6 Prozent beziehungsweise -899 US-Dollar). Das Segment 3500 TBU büßte in den vergangenen drei Monaten lediglich 300 US-Dollar an Marktwert ein.