

Bodewes Shipyards liefert Neubau 770 ab

Mehrzweckfrachter „Alesia“ für Reederei Erwin Strahlmann ist größer und schneller als im Bauvertrag vereinbart

Bodewes Shipyards BV (Hoogezand) hat am 27. Juni in Delfzijl den ersten von vierzehn bis zum Jahr 2011 beim Betrieb Jachtwijk für die deutsche Reederei Erwin Strahlmann zu fertigenden Mehrzweckfrachtern abgeliefert.

Die „Alesia“ – sie wird in St. Petersburg ihre erste Ladung Roheisen für Ghent übernehmen – ist die erste von sechs Einheiten des von Herman Bodewes und seinem Team neu entwickelten Typs „Trader 7400“ für den im vergangenen Jahr neu gewonnenen Kunden aus dem schleswig-holsteinischen Marne. Mitte November soll „Belizia“ folgen, anschließend werden „Cecilia“, „Damina“, „Insarra“ und „Fangha“ gebaut. Daran schließen sich die modifizierten Nachbauten „Galanto“, „Hanno“, „Ileno“ und „Jalino“ mit jeweils zwei



Der Strahlmann-Neubau „Alesia“ bei der Überführung von der Bodewes-Werft in Hoogezand nach Delfzijl

60-Tonnen-Kranen des Herstellers Neuenfelder Maschinenfabrik sowie einem rund einen Meter höheren Lukenstül und entsprechend größerem Laderaumvolumen von 380 000 Kubikfuß an. Bei der unter der Flagge von Antigua in Fahrt kommenden „Alesia“ (Baunummer 770), klassifiziert von Lloyd's Register, handelt es sich um einen

eventuelle Ausrüstung mit Ladegeschirr noch nicht entschieden ist. Bei Infahrtsetzung ohne Krane kämen diese Schiffe auf eine Tragfähigkeit von 8400 Tonnen. Bei der unter der Flagge von Antigua in Fahrt kommenden „Alesia“ (Baunummer 770), klassifiziert von Lloyd's Register, handelt es sich um einen

116,08 Meter langen, 15,80 Meter breiten, 8,90 Meter bis zum Hauptdeck seitenhohen und maximal 7,65 Meter tiefgehenden 4732-BRZ-Frachter mit der hohen Eisklasse 1A und einem Laderaumvolumen von 335 000 Kubikfuß. Die „Alesia“ kommt auf eine Tragfähigkeit von 7574 Tonnen und ist damit 174 Tonnen

größer geworden als im Bauvertrag vereinbart – eine „kostenlose Zugabe“ der Werft. Die Containerkapazität im Laderaum wird mit 177 TEU angegeben. Eine 2999 kW leistende MaK-Maschine Typ 6M32 ermöglicht der „Alesia“ eine Geschwindigkeit von 14,25 Knoten. Gefordert waren nur 13,5 Knoten. ed

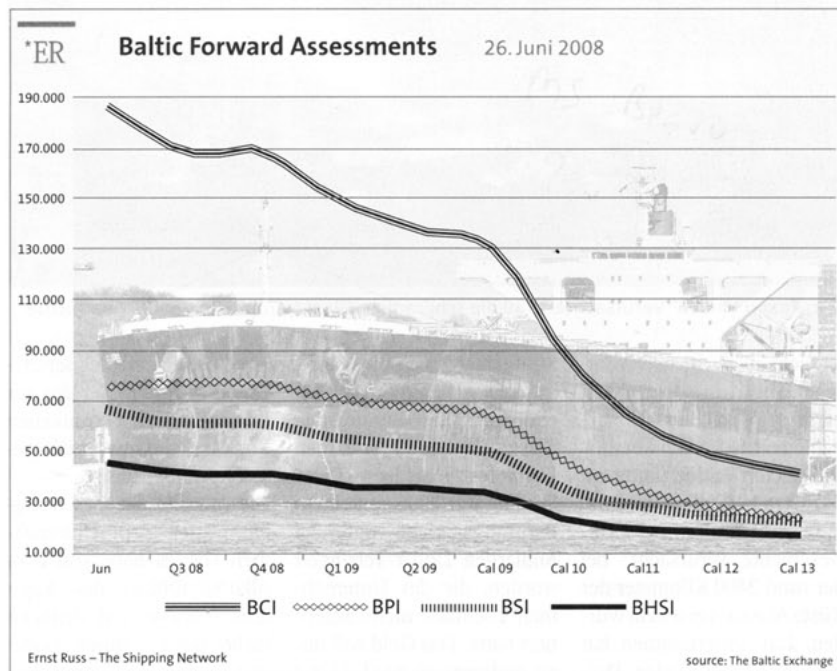
FFA-Markt: Hohes Handelsvolumen

Starke Punktesprünge bei den Indizes ließen auch die Frachtderivatenpreise ansteigen

Die FFA-Preise befanden sich in der vergangenen Woche in einer Aufwärtsbewegung, die aber zum Ende der Woche etwas moderater verlief.

Schon zum Wochenbeginn hatten die FFA-Preise an Fahrt gewonnen und den Trend nach oben angesetzt. Dieser Entwicklung folgten, im Gegensatz zum BPI, der BDI und der BCI erst am Mittwoch. Die zum Teil starken Punktesprünge bei den Indizes ließen auch die Frachtderivatenpreise höher notieren.

Cape Q3, noch am letzten Montag innerhalb von 151 000 bis 154 250 Dollar notierend, erreichte später zeitweise 170 000 Dollar. Cal09 notierte am 24. Juni bei 125 000 Dollar im Vergleich zu 131 000 Dollar am Donnerstag. Pmx Q3 erreichte 71 500 Dollar am 23.



Juni und notierte am Donnerstag bei 78 250 Dollar. Cal09 lag wurde am 23. Juni bei 60 500 Dollar und am 27.

Juni bei 63 250 Dollar gehandelt. Smx Q3 wurde innerhalb von 56 000 bis 61 500 Dollar gehandelt. Das Han-

delsvolumen war am Anfang der Berichtswoche relativ hoch, gab jedoch zum Ende der Woche nach. bojed

Gesunkene Fähre hatte Gift an Bord

An Bord der philippinischen Unglücksfähre „Princess of the Stars“ waren zehn Tonnen hochgiftiger Pestizide. Die Taucher, die seit Montag versuchen, Opfer aus dem Wrack zu bergen, bewegten sich tagelang unwissentlich in Lebensgefahr. Die Bergungsarbeiten wurden gestoppt. Im Wrack werden noch hunderte Opfer vermutet. Behörden und Angehörige der Opfer sind empört, dass die Reederei nicht früher über die brisante Fracht informiert hat. Die Fähre war am 21. Juni mit 682 Menschen an Bord in einem Taifun gesunken, nur 56 wurden gerettet. Die Reederei Sulpicio wusste nach eigenen Angaben nicht, was sich in dem Container-Lkw befand. Vizepräsident De Castro: „Wir hätten die Taucher wegen der Gesundheitsgefahr nicht ins Wasser gelassen.“ „Auf den Frachtpapieren stand nur Endosulfan. Da stand nicht drauf, dass das giftig ist“, so ein Reedereisprecher. gl/FBi