

Oranienburger Straße 32
10117 Berlin

Phone 0049-30-282 41 90 ✦ Fax 0049-30-283 915 99

www.Makler-Kontor.De

Schiffsbeteiligungen:

Kehrtwendung im feindlichen Feuer!

Diese von Admiral Scheer geprägte Bezeichnung seiner beherzten und überraschenden Vorgehensweise zum Erhalt des Schlachtenglücks unter jäh umschlagenden Verhältnissen trifft in einem tieferen Doppelsinn unseren OFFENSIVEN LEITGEDANKEN, den wir hier gegen die aussichtslose Einigelung unternehmerischer Zielsuche hinter längst verfahrenen Linien entwickeln: Die von Reedern und anderen Schiffskäufern allenthalben im Hinblick auf neue Anschaffungen als so ungemütlich empfundene Hitze der VOLLDAMPF-MÄRKTE SEIT 2004 soll uns weder verschreckt in den Hafen bannen, ohnmächtig mit der steifen Brise auszulaufen, noch in das unwiederbringlich zerfließende Kielwasser ewig gestriger Nachzügler abdrängen auf andächtig verklärte Pilgerfahrt zu unsichtigen Fernen, sondern vielmehr gehörig wärmen und NÄHREN!

Der ENTSCHEIDENDE TAKTISCH-STRATEGISCHE SCHWENK soll uns befähigen, dem großartigen Aufschwung der weltweiten Handelsfahrt frohgemut und angriffslustig zu begegnen, den früh erwachten Bullenmarkt selbst in vorgerückter Mittagsglut noch mit sicherem Griff bei den Hörnern zu packen: Nämlich von seiner fürwahr prächtigen Fruchtfülle allemal tüchtig zu holen und zu ERNTEN so lange sie eben in ihrer reifen Sommerblüte steht - OHNE indes für die anspruchsvolle Zufahrt auf mittlerweile ausgedienten Strecken alsdenn unnötig und übermäßig zu bluten.

Solch schmerzhaften Zoll zu vermeiden, steht uns nun im Grunde bloß ein EINZIGER MIT VERNUNFT BESCHREITBARER WEG offen: So lange wir nicht gerade durch einen eher unwahrscheinlichen Zufall, bei einem Not-Verkauf oder einer Versteigerung, ein gutes Schiff gleichsam im Handstreich weit unter den gegenwärtigen Markt-Preisen ergattern können, vielleicht auch ein von der Menge verkanntes Kleinod entdecken, eine ungeschliffene oder entstellte Perle, die glanzlos und voreilig verschmäht vor sich hin darbt wie die verwunschene Königstochter, so lange sind wir trefflich beraten, unser Augenmerk auf wenigstens ZWANZIG JAHRE ALTE EINHEITEN zu richten, für die man nämlich von vorn herein HÖCHSTENS EIN DRITTEL oder gar nur VIERTEL DESSEN ZAHLT, was man für neuere Baujahre aufzubringen hätte – wodurch aber eben da, im gesetzten Zweitmarkt der wohlfeilen Twens, auch die heutigen Tags freilich nirgendwo mehr vermeidbaren ÜBERHÖHUNGEN JEGLICHER KAUFPREISE denn ERHEBLICH GERINGFÜGIGER zu Buche schlagen als bei den kostspieligen Neuwert-Frachtern.

Ein älterer Kauffahrer hat sich ja generell SCHON INNERHALB WENIGER JAHRE bereits voll zu rechnen und zu LOHNEN. Darüber hinaus erzielt er jedoch DERZEIT – und, soferne wir uns bei der Wahl des Fahrzeugs nur an gesunde, tragfähige Lebensadern der Seeverkehre halten, ebenso wohl auf MITTLERE SICHT der kommenden VIER BIS SECHS JAHRE – auch noch wesentlich HÖHERE RATEN als selbst ein Neubau in bloß DURCHSCHNITTlichen Märkten bekäme.

Folglich erschließt uns dieser HEBEL DES EINSCHNEIDEND VERKÜRZTEN KAPITAL-EINSATZES, wenn wir ihn nur mit rechtem Bedacht ansetzen, sogar noch BESSERE RÜCKFLÜSSE, zumal eine größere GEWINNSPANNE, als wir sie in gemäßigeren Zeiten vom immerhin auch dann stets schon äußerst einbringlichen Erwerb eines gebrauchten Frachters erwarten dürften.

Über unseren scharfen TAKTISCHEN KURS-WECHSEL halten wir also auf ein GRUNDSÄTZLICHES und INHALTLICHES DURCHBRECHEN LEIDIGER, dermalen just VERLORENER FRONTEN: Die von weidlich erfolgsverwöhnter – oder auch nur manövrierunfähig gemästeter – Erwartungshaltung nun ganz vergebens ALS FEINDLICH EMPFUNDENE Hitze des so überaus beuteträchtig entbrannten Gefechts in das FREUNDLICHE und WÄRMENDE HERDFEUER zu kehren, als das wir den LANGE ERSEHNTEN AUFSCHWUNG doch besser begrüßen sollten und recht eigentlich WOLLEN.

LAGEPEILUNG

In der Erkenntnis der ALLGEMEINEN WIRTSCHAFTLICHEN BEDINGUNGEN, auf die wir uns heute einzustellen haben, herrscht ja weitgehende Einhelligkeit:

Die GEGENWÄRTIGEN MARKT-PREISE liegen - und zwar für SCHIFFE JEDWEDEN ALTERS! - rund EIN VIERTEL bis oft EIN DRITTEL ÜBER DEM LANGJÄHRIGEN MITTEL; abgesehen noch von ganz dringend benötigten Ausführungen, die oft auch für das Doppelte ihrer früheren Bewertung weggehen. Von daher stellt sich die ALLES ENTSCHIEDENDE FRAGE, wie weit neuere Einheiten ihre gepfefferten ANSCHAFFUNGSKOSTEN JE WIEDER VERDIENEN können.

Das überragend hohe und noch stetig wachsende Seegüter-Aufkommen hauptsächlich im Zuge der sagenhaften wirtschaftlichen Aufrüstung Chinas, zunehmend auch Indiens, im Verein mit dem beflügelten Außen- und Binnenhandel der wieder gesunden und erstarkten Tiger-Staaten, flankiert noch von etlichen weiteren günstigen Umständen, hat seit 2003 den Bedarf an Schiffsraum und damit auch die Frachten und sonstigen Einnahmen in der Kauffahrt nachhaltig und in ganz gewaltigem Ausmaß gesteigert - samt der stets aus diesen operativen Einkünften zu tragenden und füglich auch verlangten und eben so bezahlten Kaufpreise für die benötigten Fahrzeuge!

Einige Gipfel der Frachtraten wurden bereits 2005 überschritten; ob es tatsächlich schon die letzten waren, läßt sich schwer sagen. Es wäre jedenfalls unklug, sich auf fernere Höhenflüge zu verlassen.

Eine ernste Talfahrt namentlich des überseeischen Güter-Umschlags und sohin der Fracht-Verkehre selber ist freilich kaum zu erwarten, da der einmal erwachte Hunger Asiens sich schwerlich so schnell wieder verflüchtigen dürfte. Schließlich wollen die entstandenen Märkte, vorneweg der unersättliche Zuliefer-Bedarf der errichteten Betriebe, Gewerke und Fertigungsstätten, keinesfalls friedlich wieder entschlaffen, sondern weiterhin zumindest dauerhaft erhalten und versorgt werden, vom hiermit fast schon untrennbar verzahnten weiteren Wachstum zunächst noch ganz zu schweigen. Dazu müssen China und seine Nachbarn aber gleichfalls ihre Ausfuhr, hauptsächlich von Container-Gütern, auf Gedeih und Verderb in Schwung halten und eher noch schüren, um nämlich die alleine schon zur Versorgung ihrer Binnenmärkte unentbehrliche Einfuhr riesiger Berge von Rohstoffen auch andauernd bezahlen zu können. Und selbtritt, im Zuge und

überhin als wesentliches Rückgrat dieser gerade so weit aus- wie auch tief eingreifenden Umwälzungen, verschlingt zudem bereits die tägliche **Versorgung und Anbindung der unzähligen Inseln**, auf die sich die Gebiete der fernöstlichen Völker ja überwiegend verteilen, recht erkleckliche und ständig noch zunehmende Mengen von Schiffsraum, ohne sie wohl je wieder entbehren zu können.

Derart finden wir die Weichen allseits und nahezu unabwendbar auf eine NACHHALTIGE SPEISUNG und FESTIGUNG und sogar einen FORTGESETZTEN ANSTIEG DER FRACHTSTRÖME hin gestellt. Die berauschte GESCHWINDIGKEIT, mit der Nachfrage und Ladungs-Mengen seit etlichen Jahren schon wachsen, mag wohl ALLMÄHLICH ABFLAUEN; selbst bis dahin dürften jedoch abermals ein paar Jährchen in's Land gehen. Eine echte SCHRUMPFUNG hingegen ist innerhalb des nächsten Jahrzehnts KAUM VORSTELLBAR so lange nicht gleichzeitig, oder eher zuvor noch, manch Schwerwiegendes schief läuft in der Welt und mächtige Volkswirtschaften ganz empfindlich in die Knie gehen.



Gleichwohl müssen wir uns mit dem Gedanken einrichten, daß in jedem Fall die üppigen FRACHTSÄTZE, von denen die heutigen SCHIFFSPREISE ja in ihre schwer erschwinglichen Höhen getrieben werden, sich über kurz oder lang wieder deutlich NÄHER AM BODEN DER TATSACHEN einpendeln werden, die da immer noch heißen: Nachfrage - UND ANGEBOT!



Eines haben wir nämlich KLAR ZU UNTERSCHIEDEN:

Wir mögen ja gut und gerne in einem NEUEN ZEITALTER DER SEEGÜTER-VERKEHRE angekommen sein, deren Umfang und Reichweite nun, während eines Jahrzehnts oder auch zweier, ähnlich folgschwer anwachsen sollten wie in den Fünfziger Jahren durch den Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg und das Aufschließen Japans in die vordere Riege der Industrie-Länder. KEINESFALLS aber dürfen wir davon eine wunderbare VERWANDLUNG DER MARKTWIRTSCHAFT und eine Aushebelung ihrer EHERNEN GESETZE erwarten!

Denn gerade wenn und so lange DIE SEEFAHRT ÜBERWÄLTIGENDE GEWINNE abwirft, weil der wachsende Welthandel nach mehr und mehr

Schiffsraum verlangt, so lange werden unweigerlich auch **MEHR UND MEHR SCHIFFE BESTELLT**, für die man nun notgedrungen ebenfalls ganz **ÜBERWÄLTIGENDE PREISE** bezahlt, um sich überhaupt noch in die randvollen Auftragsbücher drängen zu können.

Im nächsten Schritt aber läßt sich doch auch der SCHIFFSBAU nicht lange bitten, aus diesem Vollen zu schöpfen:

Nachdem inzwischen so gut wie sämtliche Werften bereits bis 2010 restlos ausgelastet sind, manche sogar schon weit in das Jahr 2012 hinein wacker zu tun haben, werden also Zug um Zug **neue errichtet**, vorhandene **erweitert** und entlang der Küstenlinien über viele Meilen hin **zusätzliche Bauplätze** geschaffen. So mag es wohl keine fünf Jahre mehr anstehen, bis der **allgegenwärtige Wettbewerb** zunächst die **Schiffspreise unerbittlich einholt**, und mit dem steigenden **Flotten-Wachstum** bald auch die Reeder wieder für **bescheidenere Raten** fahren müssen. Anders wird es kaum gehen, denn kein Wirtschaftszweig der Welt bleibt auf Dauer untätig wenn es in Hülle und Fülle abzusahnen gibt.

Die kitzlige Frage, der wir uns sogleich widmen werden, ist nur, WANN, WIE SCHNELL und WIE HEFTIG dann die große Wende eintritt.

Da dieser Ausgang allerdings von **zahlreichen schwer abschätzbaren Umständen** abhängt, sollte man sich hierzu keinesfalls auf das Hellsehen verlegen, vielmehr besser den **unliebsamsten aller möglichen Abläufe** scharf in's Auge fassen. Wenn es glimpflich kommt, dann dürfen wir gewiß noch auf eine **weiche Landung** hoffen. Nur bitte nicht darauf, daß man für die **heute bezahlten Neubau-Preise** auch **in zehn Jahren noch angemessene Raten** erwarten darf.

Das selbe gilt übrigens für die meisten **jüngeren Schiffe** im Alter bis zu etwa 15 Jahren, die man ja kaum billiger kriegt. Mitunter wird für eine 8 bis 10 Jahre alte Einheit sogar noch mehr bezahlt als für eine neu bestellte gleicher Größe und Eigenschaften. Und warum, bitte? Tja, weil man halt mit einem Fahrzeug, das erst 2011 vom Stapel läuft, offenbar doch nicht so sicher sein kann, jemals wieder derartige Raten erleben zu dürfen wie sie uns heute so bedenklich hitzig zu Kopfe steigen. Auf Eines bloß kann sich der heutige Auftraggeber in der Tat felsenfest verlassen: Daß er nämlich gerade in den kommenden **3 oder 4 Jahren Wartezeit bis zur Übernahme** seines stolzen Neu-Erwerbs **von den fetten Frachten des bereits handfest entfalteten Hochsommer-Markts** zunächst **keinen roten Heller mehr** zu sehen kriegt.

SICHTWEITE

Mit einem zielstrebigen **Aufschließen des Tonnage-Angebots zum immerfort noch wachsenden Ladungs-Aufkommen** ist unterdessen **keinesfalls heute oder morgen schon** zu rechnen, so einfach im Hand Umdrehen ist die zu erwartende Nachrüstung der Flotten ganz unmöglich zu bewältigen.

Gerade während jener bevorstehenden 3 BIS 4, je nach Schiffsgattung vielleicht auch noch 6 BIS 7 JAHRE sehen wir vielmehr ein durchaus triftiges ZEIT-FENSTER, das uns BIS ZUM ENDGÜLTIGEN GLEICHZIEHEN DES FLOTTEN-NACHSCHUBS mit der Fracht-Nachfrage noch offen stehen sollte.

Hintergrund dieser Erwägung ist zuvorderst die allseitige Beobachtung, daß im Schiffbau die echte **Sachkunde, Erfahrung** und insbesondere **Vertrauen** keinesfalls so flott zu vermehren gehen wie sich neue Werft-Anlagen aus der Flur stampfen lassen!

Den meisten der chinesischen, neuerdings auch vietnamesischen oder indonesischen Werften, die überall aus dem Boden schießen wie der Fußpilz auf der Tretmine, fehlt es ja unübersehbar an den erforderlichen Führungskräften, an ausreichend geschulten und erprobten Fachleuten, an ausgereifter Geschäftsgebarung und vor allem an der gebotenen **Sorgfalt und Zuverlässigkeit**, um es milde auszudrücken. Selbst die großen **Klassifikations-Gesellschaften** wie Germanischer Lloyd, Norske Veritas, Lloyd's Register, Bureau Veritas oder American Bureau of Shipping kriegen für die Bau-Aufsicht vor Ort nicht genügend befähigte Verantwortliche aus der eigenen Stamm-Besatzung, die Lust haben, sich selbst für eine Menge Heu auf längere Zeit nach Asien zu verpflichten; sodaß man **überwiegend einheimische Kräfte** einstellen muß, die ihren Beruf vielleicht sonstwo noch recht anständig erlernt haben, sich aber nach ehrwürdigem Landesbrauch nur zu willig schmieren lassen, um beim Einkauf fragwürdiger Bauteile, bei allerlei billigerer Ausführung, schlampiger Fertigung oder nachlässiger Prüfung geflissentlich weg zu sehen.

So bauen die chinesischen und benachbarten Werften aus dem zweiten und dritten Glied zwar unverdrossen Schiffe am laufenden Band, nur **haben** will sie trotz der verlockend windigen Preise kaum jemand, der in der weltweiten Frachtfahrt ein Bißchen heimisch ist. Man möchte sogar auf den Gedanken kommen, der größere Teil der Besteller der letzten Jahre hätte vom eigenen Geschäft oder vom Wirtschaftsleben allgemein nicht viel mehr Ahnung als von der Seetüchtigkeit chinesischer Blech-Dschunken: Denn seit Mitte 2005 überschwemmen dermaßen viele Angebote von **Wiederverkäufen** chinesischer

Neubauten den Markt, daß man sich ernsthaft fragen muß, wie viele der frohgemuten Auftraggeber denn ihre bestellten Schiffe schon nach dem ersten Abflauen alleine der blendendsten Schaumkronen auf der damaligen Bugwelle der goldenen Märkte überhaupt noch bezahlen können.

Etwas gewitztere Reeder lassen sich jedenfalls nur mit den **handverlesenen Vorzeige-Betrieben** des chinesischen Schiffbaus ein, die bereits einige gut bewährte Tiefwasserfahrer abgeliefert haben. Und sogar dort **überwachen** sie die Fertigung auch noch selber auf Schritt und Tritt, und zwar **zusammen** mit der Klassifikations-Gesellschaft ihres – allemal nicht grenzenlosen – Vertrauens. Uns wurde schon von mehreren Seiten versichert, daß man auf diesen immerhin recht kostspieligen Aufwand einzig deshalb nicht verzichtet, weil man dabei eben doch all zu oft den einen oder anderen Streich aufdeckt, den sonst wohl keiner vereitelt hätte.

Ein beträchtlicher Teil der von den fernöstlichen Nachwuchs-Werften beigesteuerten, überwiegend auch mit einheimischer Eigenbau-Technik bestückten Frachter wird soher in den nächsten Jahren **lediglich für asiatische Binnenverkehre** zu brauchen sein, wo sich die ansässigen Küstenschiffer damit vergnügen können. Das Aufgebot der weltweiten Hochseefahrt hingegen sollte zumindest von den ersten, mangelhaft geglückten Schwüngen der emsig gebrüteten Ersatz-Tonnage weitgehend verschont bleiben.

Sonach können wir uns zur Erfassung des ANSTEHENDEN FLOTTEN-WACHSTUMS bis zu einem sehr hohen Grad auf die in den Büchern der bestehenden Werften aufgeführten Angaben zu den vorliegenden Bestellungen verlassen. Die hierüber veröffentlichten Zahlen verzeichnen ja ohnehin schon SÄMTLICHE BEKANNTEN AUFTRÄGE, aufgerastert einzig nach Art und Klasse der Schiffe und OHNE ANSEHEN IHRER GÜTE, BRAUCHBARKEIT ODER AUFNAHME IM MARKT.

Demzufolge dürfte binnen der nächsten 4 bis 5 Jahre schwerlich weitere nennenswerte Tonnage aus irgend welchen bislang noch nicht gesichteten Quellen auftauchen, solange keine vertrauenswürdigen Ableger hinlänglich bewährter Unternehmen schneller in die Bresche sprängen als sie aber vom Himmel fallen könnten. Hingegen bleibt noch abzuwarten, welcher Anteil der heute verzeichneten Kiellegungen den Sprung in die vollwertige Welthandelsflotte und ihre Märkte am Ende wohl gar nicht schaffen wird, sondern bestenfalls einen mittelbaren Druck durch Verdrängung besserer Fahrzeuge aus volkstümlichen Fahrtgebieten zu üben vermöchte, sofern dort überhaupt jemals schon hochseetüchtige Einheiten kreuzten.

Die erläuterte Rücksicht gilt zudem **nicht nur** für die **Endfertigung** der Fahrzeuge:

Auch die Hersteller bewährter KERN-BAUTEILE wie Maschinen, Wellen, Schrauben, Ruder-Anlagen, Brücken-Ausstattungen oder auch Kräne können nicht hexen, schon jetzt erstrecken sich die ZULIEFER-ZEITEN ÜBER ETLICHE JAHRE. Dazu kommen noch handfeste Schwierigkeiten bei der Beschaffung mancher ROHSTOFFE, besonders hochwertiger Schiffbau-Stahl gilt längst als Mangelware.

Alsdenn finden wir die Triftigkeit der HEUTE BEKANNTEN ORDER-BÜCHER, die immerhin bereits bis in das Jahr 2010 reichen, sogar DOPPELT ERHÄRTET.



Viel mehr als **vielleicht 5 Jahre** wird es aber schwerlich brauchen, bis die großen Schiff- und Stahlbau-Gruppen gegebenen Falls mit neuen Niederlassungen in die Bresche springen, und dazu sicher noch genügend der rückständigen Standorte unter geschäftstüchtiger europäischer oder japanischer Führung zielstrebig umgekrepelt werden – oder auch selber ihr Handwerk und die im Umgang mit ernsthaften Kunden gebotenen Regeln und Pflichten so weit erlernt haben, daß man schließlich unter auch nur einigermaßen unglücklichen Umständen einen ziemlich schmerzhaften **Angebots-Überhang** doch **sehr ernstlich zu befürchten** hat.

Bis dahin sollten wir unsere Schiffe also tunlichst BEZAHLT und dazu auch einen ANNEHMBAREN GEWINN erwirtschaftet haben anstatt auf die weitere Geduld des Schicksals JENSEITS UNSERER HANDFESTEN SICHTWEITE zu hoffen.

Sollte aber das Wachstum des Seehandels **auch im nächsten Jahrzehnt noch ausreichenden Schwung** bewahren, um von den zu erwartenden Tonnage-Wellen nicht gerade überflutet zu werden, und damit auch die Hälse der wagemutigen Neubau-Spekulanten glimpflich zu retten: So können wir mit unseren günstig erstandenen Frachtern dann erst recht **noch viel mehr verdienen** als die über 10, 12 oder gar 15 Jahre mit Schulden belasteten Hochpreis-Schiffe. Im Unterschied zu jenen dürfen wir dann ganz **gelassen entscheiden, ob und wie sehr** sich eine weitere **Erneuerung der Klasse** auszahlt, oder ob wir uns lieber den unentgänglichen Schrottpreis holen wollen.



Der IM FOLGERICHTIG DURCHDACHTEN EINKAUF ERWIRTSCHAFTETE VORSPRUNG gewinnt einen weiteren NACHHALTIGEN FREIBORD noch aus der empfindlichen Abdrift der auch fürderhin IMMERFORT STEIGENDEN ROHSTOFF-KOSTEN:

Von Natur aus begrenzte Vorräte können ja niemals auf Dauer wirklich billiger werden, so lange nur ein ungeschmälerter Bedarf fortlebt und also nicht gerade die Nachfrage selber einbricht; denn das Angebot läßt sich eben keineswegs beliebig vermehren. Schon heute wurzelt eine maßgebliche Triebfeder der himmelhohen Neubau-Preise, zusätzlich zum starken Nachfrage-Druck und von diesem erst in weiterer Folge abermals angestachelt, in den unerhört anziehenden Ausgaben für brauchbaren **Schiffbau-Stahl**. Den bestechend niedrigen **Schiffspreisen der Vergangenheit** kann daher künftig wohl **kaum ein Anbieter je wieder das Wasser reichen**, sei es auch im Zwang einer noch so mißlichen Auftragslage, und selbst wenn man ihn mit äußerst draufgängerischen staatlichen Zuschüssen künstlich betanken sollte.

Auch für eines Tages vermutlich wieder spürbar billiger werdende Schiffsbauten ergibt sich hieraus doch eine unerbittliche **Kosten-Mauer im Rücken ihrer allhin darstellbaren Preise**, die darob mit ziemlicher Gewißheit **nie wieder so weit nachgeben können** wie noch vor wenigen Jahren: Um die Rohstoff-Märkte derart aus den Angeln zu hieven, daß die Handelswerte einzig im Erdschoß **geborener Mangelwaren** allen Ernstes, über zwischenzeitliche Entspannungen und Abkühlungen hinaus vermöchten, vollends entgegen ihrer notgedrungenen Erblast nach unten statt nach oben zu fallen, davor müßte immerhin erst ein beachtlicher Teil der tragenden Wirtschaftszweige, die auf fortwährenden Nachschub von Bodenschätzen oder allerlei daraus gefertigten Gütern stets angewiesen sind, schlechthin untergehen – was sich dermaßen, außer im Geleit ganz gewaltiger weltweiter Verheerungen, doch nur schwer annehmen läßt.

In der Folge werden nachkommende Fahrzeuge auch **schwerlich für niedrigere Raten** fahren können als die begnadeten Erben unbeschwerterer Baujahre, ohne dabei unter der Schuldenlast ihres späten Einkaufs umgehend abzusaufen.

Nicht zuletzt verkörpern unsere WOHLFEIL ERWORBENEN ALTBAU-FRACHTER damit auch einen grundlegend BEHARRLICHEREN ZEITWERT als er sich lediglich von FRÜHERER ERFAHRUNG kurzweg abgucken ließe:

Anders als ihre Vorläufer in vergangenen Jahrzehnten, segeln sie in die Gewässer der Zukunft nämlich vor einem stetigen, zugleich stets noch forthin ANSCHWELLENDE RÜCKENWIND im Kurs ihres MARKTWERTS wie auch ihrer EINNAHMEN, der sich äußerst verlässlich auf den SCHWER UMKEHRBAREN und ebenfalls weiter ZUNEHMENDEN FAHRT-WIDERSTAND stützt, gegen dessen bedenkliche Mehrkosten-Strömung die NACHGEBORENEN WETTBEWERBER in der sperrigen Haut ihrer VON BAUJAHR ZU BAUJAHR UNAUFHÖRLICH SCHWERER WERDENDEN AUSGABEN-BÜRDE immer anzukämpfen haben.

VON HARTNÄCKIGEN LANGZEIT-LASTEN WEITGEHEND GELEICHTERTE EINHEITEN wahren hierüber einen entgegen kommenden, im Wandel der Weltwirtschaft BESTÄNDIG VORGEHALTENEN AUFTRIEB durch den von der Nachschub-Seite her andauernd sich versteifenden Schiffsmarkt. Ihr Handelswert behauptet daher einen seefesten Freibord selbst und gerade dann, wenn dieser Markt insgesamt wieder flacher wird, weil im Sog eines verbreiterten Flotten-Angebots Preise und Raten allgemein sinken.

Ein EHERNER KERN DER WERTHALTIGKEIT alt gedienter Fahrzeuge wird obendrein aber UNBEFRISTET VERBÜRGT durch ihren BLEIBENDEN, sogar eher noch weiter STEIGENDEN SCHROTTWERT bei etwa einem DRITTEL DER EINGEBRACHTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN, den wir am Ende des Einsatzes in der Befrachtung ja ZUMINDEST WIEDER EINLÖSEN können.

Demnach können unsere Geldgeber, sobald nur ein Bank-Darlehen im üblichen Bereich um die 65% der Anschaffung nach wenigen Jahren schon entschuldet ist und ebenso der Schiffsbetrieb, wie geplant, bereits sattsame Erträge abgeworfen hat, alsdann selbst bei einem Verkauf zum nackten Schrottpreis noch eine **Schluß-Auszahlung in voller Höhe ihres anfänglich aufgewandten Eigenkapitals** erwarten.

STREIFLICHTER ZIELGEBIET

Bis hier haben wir von Seegüter-Aufkommen, Schiffbau und Marktgeschehen ganz allgemein berichtet, ohne noch näher auf die gewichtigen UNTERSCHIEDE der einzelnen GATTUNGEN, ABTEILUNGEN und KLASSEN einzugehen, in die sich Welthandelsflotte und Seeverkehre recht breit auffächern.

Der vorliegende **strategische Entwurf** will jene vielschichtigen Teil-Märkte auch gar nicht allesamt eingehend in Augenschein nehmen, sondern diese weiter führende Aufgabe besser **gesondert anzustellenden Untersuchungen** zuweisen. Es muß jedoch deutlich ausgesprochen werden, daß sich selbstverständlich **nicht alle Zweige der Schifffahrt** gleich gut für eine erfolgreiche Umsetzung unseres Vorhabens eignen.

- Ein **TRAGFÄHIGER, DAUERHAFTER und NACHHALTIG WACHSENDER BEDARF** ist und bleibt die oberste und **UNVERZICHTBARSTE VORAUSSETZUNG** für jedes Unterfangen im Seehandel genau wie auch in jedem anderen Wirtschaftsfeld.

Diese Beurteilung hat an den mannigfachen für das Aufkommen im überseeischen Fracht-Verkehr verantwortlichen Triebkräfte und Größen anzusetzen, wie sie allesamt die weltweite **logistische Arbeitsteilung** mit den hieraus erwachsenden **Bedürfnissen, Aufgaben und Fahrtgebieten** vorgeben, für welche die mehrfach gestaffelten Gruppen **unterschiedlich ausgelegter Fahrzeuge** sich jeweils in unterschiedlicher Weise wie auch in unterschiedlichem Grade eignen – und sonach eben **in unterschiedlichem Maße** gebraucht werden.

- Der Auslotung von Wertschöpfung und Nachfrage haben wir sodann die Erhebung des für die einzelnen Erfordernisse verfügbaren **ANGEBOTS AN TAUGLICHEN FAHRZEUGEN** gegenüber zu stellen.

Über **Stärke und Altersgruppen** der zahlreichen Flotten-Teile liegen uns ja Gottlob rundum **aussagekräftige Zahlen** vor, sodaß wir da keineswegs im Dunkeln zu tappen brauchen.

- Als dritte Quelle der Ziel-Erfassung hätten wir schließlich, zusammen mit dem bereits bestehenden Angebot an Schiffsraum, die noch **IN BAU BEFINDLICHEN** und eben so die schon **GEORDERTEN FAHRZEUGE** zu betrachten.

Auch hierzu genießen wir in der überseeischen Handelsfahrt den unbezahlbaren Vorzug, über den **laufenden Stand** der bei den Werften eingegangenen Bestellungen **fast vollständig unterrichtet** zu sein. Gegen Ende 2006 sind die Auftragsbücher immerhin schon bis in das Jahr 2010 hinein gefüllt, worob wir uns geflissentlich vor all jenen Markt-Abschnitten hüten können, in denen der Neubau-Zustrom bereits absehbar Überhand nimmt.

Von dieser Seite läßt sich also ein annähernd **fünfjähriges Zeit-Fenster** ausmachen und **weidlich sichten**, denn ein all zu plötzlicher **Umschwung** im Gefüge der Bestellungen bleibt innerhalb einer Spanne von wenigstens 3 bis 4 Jahren äußerst unwahrscheinlich, nachdem bis heute ja **kein triftiger Grund dafür** zu orten ist. Zudem wären auch die Werften ja nur bedingt in der Lage, sich über Nacht auf gänzlich andere Ausführungen einzustellen und ohne lange Vorbereitung die benötigten Fachkräfte dafür heran zu ziehen oder ihre Anlagen entsprechend umzurüsten.

Die ständige Verlagerung zu **immer größeren Einheiten** hin sowie die **zunehmende Arbeitsteilung** zwischen europäischen, japanischen, koreanischen und chinesischen Standorten sind hinlänglich bekannte Erscheinungen und werden sich auch künftig schwerlich umkehren.

Diese URSÄCHLICHEN WEICHENSTELLUNGEN gilt es nun für jede der einzelnen Schiffsgattungen und Fahrzeug-Größen gesondert auszuwerten.



Einige **stets und zunehmend benötigte**, zugleich nur **begrenzt verfügbare** und auch bloß **wenig gebaute** Fahrzeug-Klassen zeichnen sich insgesamt sehr deutlich ab:

- Vorzüglich sehen wir hier die **kleinen Massengut-Frachter** oder **Bulk Carrier** der **Handysize-Reihen**, mit besonderen Brennpunkten bei Tragfähigkeiten um 20.000 sowie bei 40.000 Tonnen, wo das **durchschnittliche Alter im Bereich von 20 Jahren** liegt und etliche Einheiten noch mit 40 ihren Dienst tun, während **kaum nennenswerter Ersatz** gebaut wird, weil die Werften an den einfach ausgelegten Schiffen nicht viel verdienen.

Die widerstandsfähigen und anspruchslosen Handysize-Bulker sind rund um den Erdball im Einsatz, versorgen sämtliche Küsten mit dem unentbehrlichen Nachschub an **Rohstoffen und Halbwaren**, die sie als loses **Schüttgut** in die Luken laden, manchmal auch verpackt in Säcken und Gebinden – namentlich solche Erzeugnisse, für die sich teure Container nicht rechnen: Getreide, Früchte, Zucker, Salze, Baustoffe, Erze, Roheisen, Dünger, Koks oder Schrott, dazu vielerlei Gerätschaften, Fahrzeuge oder Schienen, die sie ohne große Umstände als Einzelteile an Bord nehmen.

Ein **beträchtlicher Teil der Häfen sämtlicher Erdteile**, die man mit größeren Einheiten gar nicht anlaufen kann, ist darum **zwingend auf Handysize-**

Bulker angewiesen. Dazu zählt rund ein Drittel aller chinesischen Häfen, aber auch die Großen Seen und sogar etliche europäische Seestädte, von wo entlang der Ostsee-, Nordsee oder Mittelmeer-Küsten das nahe gelegene Binnenland versorgt wird, sodaß man zumeist ja auch keine übermäßigen Lademengen am selben Fleck brauchen kann.

- Ebenso einträglich und dringend gesucht sind mit starken Kränen ausgerüstete **Schwerlast-Fahrer unterschiedlicher Größen**, auf denen man teure **Projekt-Frachten** und **sperrige Riesen-Teile** hauptsächlich in die nach hochwertigen Fertigungs-Anlagen dürstenden Schwellenländer ausführt, von ganzen Fabrik-Bausätzen und Förder-Straßen über Hafен-Brücken, Hüttenwerke, Windräder samt Türmen oder allerhand Flugkörper bis hin zu überschweren Kabeltonnen, Meilern und Tunnel-Bohrern, nicht zu vergessen die gewaltigen Antriebs-Maschinen selbst der größten Seeschiffe wie sie von MAN, Sulzer oder Caterpillar angefertigt und dann in Asien bloß noch in die vor Ort gezimmerten Rümpfe eingebaut werden.
- Andere lohnenswerte Ziele finden wir bei den **Roll-on-Roll-off-Ausführungen**, den sogenannten **Ro-Ro-Frachtern**, besser noch bei beweglich einsetzbaren **Ro-Ro- oder Ro-Lo-Mehrzweckschiffen**, sowie bei sonstigen **Mehrzweckschiffen verschiedensten Zuschnitts**, die zugleich oder abwechselnd mit der Verladung von Schüttgütern, Stück-Ladung oder sonstiger vermischter Fracht auch im Container-Verkehr ihr Geld verdienen.
- **Container-Zubringer zwischen 600 und 1.300 TEU** werden bereits deutlich mehr gebaut als noch vor 5 Jahren; die **fortgesetzte Verstärkung der großen Haupt-Verbindungen** durch die in rauen Mengen vom Stapel laufenden und dazu noch fortweg weiter bestellten Langstrecken-Riesen sollte aber den für diese Verkehre **lebenswichtigen Bedarf an handlichen Zubringern und Verteilern** doch erheblich schneller antreiben als die Werften so bald hinterher kommen dürften.

Entgegen der allgemeinen Lage zuvorderst im Bereich der gewöhnlichen Trockengut-Frachter ist jedoch die **ganze Containerfahrt** bereits mit **äußerster Vorsicht** zu betrachten: Während und gerade weil die weltweite Container-Verschiffung von allen Zweigen der Seeverkehre nach wie vor am kräftigsten und nachhaltigsten zulegt, wurden schon seit 2005 derart viele Neubauten bestellt, daß darob das **Wachstum der Container-Flotten** spätestens seit Mitte 2006 den obzwar auch immerfort ungebremst zunehmenden Bedarf an Schiffsraum dennoch nicht bloß **mit Riesenschritten einholt**, sondern nachgerade auf dem nicht eben besten – wiewohl nun aber

kaum mehr abzubiegenden – Weg ist, den absehbaren Zuwachs der Nachfrage sogar **deutlich zu überflügeln**.

Auch diesen Lauf der Dinge, die da unaufhaltsam auf uns zukommen, vermag uns ein umsichtiger Blick durch das **klare Zeitfenster**, das uns die **Auftragsbücher der Werften** stets eröffnen, unmißverständlich zu erhellen und zu bezeugen. Freilich werden überwiegend große Langstrecken-Einheiten von 7.000, 9.000 und bald noch mehr Stellplätzen gebaut, doch auch die Panamax-, Subpanamax-, Handymax- und selbst Handysize-Auslegungen bis hinab zu 1.500 TEU erfreuen sich allseits regen Nachwuchses. Nicht zuletzt der sattsam bekannte, bereits im August 2005 veröffentlichte Ausblick „Container Ship Focus“ von Lloyd’s Register, der damals einen auffallenden **Mangel an Zubringern** anmahnte, der letztlich auch die notwendige Anbindung und sohin den ganzen Betrieb der Großfrachter auf den transkontinentalen Kern-Strecken in ernste Schwulitäten bringen kann, hat inzwischen selbst eine **vermehrte**, wenngleich hier **noch keinesfalls übertriebene Nachrüstung** auch dieser Bestände ausgelöst.

Während man indes unter dem Begriff **Zubringer** oder **Feeder** wie auch **Feedermax-Frachter** seit jeher die Fahrzeuge mit **höchstens noch 1.300 TEU** verstehen darf, wo alleine auch der besagte Mangel an Ersatz-Tonnage festzustellen war und ist, erdreistet sich in jüngster Zeit eine nicht geringe Anzahl deutscher Emissionshäuser, unter Anführung eben jenes Gutachtens nun so gut wie sämtliche Einheiten unter 6.000 TEU der staunenden Anlegerschaft glattweg als die so dringend benötigten Feeder anzupreisen, weil sie ja, im Verbund der weltumspannend vielfach gekoppelten Durchfracht-Verkehre, wo die meisten Container bis zum Ziel-Hafen schon drei- bis viermal umgeladen werden, die noch größeren Überriesen doch ebenfalls „feedern“. Eine derart gewissenlose Roßtäuscherei kann man denn nur noch als liederlich bezeichnen.

- **Kühlschiffe** werden langsam aber sicher zur **Mangelware**, da man, nach dem großen Durchhänger in Folge des allseitigen Vormarschs der Kühl-Container, ihren Bau bereits vor 15 Jahren schon so gut wie eingestellt hat. Mittlerweile hat jedoch, im Zuge des allgemeinen Wachstums der See-Verkehre, die Nachfrage nach kostengünstiger Verschiffung größerer Mengen unter genau geregelter Temperatur geführter Güter längst wieder aufgeholt, sodaß sich solch ein zumal noch **überaus langlebiges Fahrzeug** heute und künftig sogar trefflich rechnen kann.

An richtig **große Schiffe** von mehr als 80.000 oder jedenfalls **100.000 tdw** brauchen wir einfach wegen ihrer **allgemein kürzeren Lebensdauer** weniger ausführlich zu denken. Ein Panamax- oder gar Capesize-Riese ist mit 30 Jahren zumeist schrottreif; will man so ein Ungetüm dann für weitere 5 Jahre am Leben und unter anständiger Klasse erhalten, dann muß man dafür locker noch an die 2 Millionen Dollar hinein buttern. Mit dem entsprechenden Aufwand kann man ja fast alles wieder hin kriegen; die Frage ist bloß, ob es sich auch **auszahlt**, und die Antwort finden wir stets nur in den kehrtwendend zu erwartenden **Einnahmen**, auf die wir auch mit ausreichender Gewißheit bauen können.

Bei einem wirklich **gut erhaltenen** Frachter mag die Rechnung allemal deutlich günstiger aussehen, sodaß wir hiermit **keineswegs voreilig** über Wert oder Unwert einer jeden einzelnen Anschaffung entscheiden wollen. Zudem dürfen wir nicht übersehen, daß gerade die größeren Frachter, während sie im Verhältnis zur Ladefähigkeit grundsätzlich **stets billiger** sind als ihre kleinen Geschwister, dennoch alleine auf Grund der verbauten Stahl-Mengen sehr wohl einen ganz **erheblichen Schrottwert** besitzen, der namentlich bei den zu ihren **niedrigen Zeitwerten** gehandelten **älteren Einheiten** schon einen sehr **ansehnlichen Teil des Kaufpreises** gleich wieder wett machen kann.

Vor allem aber vermögen just die **größten Schiffe** in den hoch treibenden Märkten auch **am tüchtigsten abzuschöpfen**: Ihre völlig zu Recht allseits beschworenen **heftigen Markt-Schwankungen** beruhen nämlich in ganz erheblichem Grade auf ihrer **hohen Wirtschaftlichkeit**, die sie ja vorwiegend dem trefflichen Umstand verdanken, daß die täglichen **Betriebskosten** etwa eines Capesizers **nur wenig über denen kleinerer Einheiten** liegen – und demzufolge eben nur einen viel **geringeren Anteil der üblichen Einnahmen** verzehren, sodaß den Reedern dafür um so **fetttere Überschüsse** bleiben. Genau aus diesem Grunde können letztlich die **Charter-Raten** der Großfrachter in schwerer See schon auch leicht bis zu jener für den bloßen **Selbsterhalt notwendigen Wasserlinie** nachgeben. Die **höhere Gewinnspanne** läßt ihnen einfach **mehr Spielraum** bis hinab zum Einbringen der laufenden Kosten, ohne deren Bestreitung schließlich selbst in den magersten Märkten kein Dampfer auf die Reise geht. Ein teurer Neubau allerdings, der zunächst über ein Jahrzehnt lang seine beträchtlichen Darlehen und Zinsen abzustottern hat, kann in frostigen Jahren wesentlich schneller Schiffbruch erleiden als ein kleiner Handysize oder Zubringer, der halt stets viel ruhigere Gewässer befährt. Zumal ein **großer Massengut-Frachter** hingegen, wenn man ihn nur **für günstiges Geld gebraucht** erwerben kann, segelt ohne derartige Schuldenlast doch äußerst unbeschwert **genau auf der Sonnenseite** des gegenwärtigen Bullenmarkts.

G E G E N W I N D

Die bekannte Vorliebe nicht zuletzt unserer deutschen Reeder – zumal aber der Anbieter von Schiffsbeteiligungen und, wogleich dann vielmals erst in deren Schlepptau, ebenwohl auch ihrer Geldgeber – für NEUBAUTEN um fast jeden Preis hat mehrerlei Gründe und Wurzeln:

Bislang der beste Grund war zweifellos der lange von **Überangeboten geschwächte** und zwischendurch noch von einigen anderweitigen Schicksalsschlägen getroffene **Markt ab 1996 bis in das Jahr 2003 hinein**, der in der Tat **glänzende Möglichkeiten** eröffnete, bei den darbedenden Werften **erstklassige Ausführungen zu berücksichtigend niedrigen Preisen** zu ergattern. Von da gab es zumeist wenig Anlaß, sich mit gebrauchten Schiffen näher zu befassen – obwohl die damals sogar noch weit billiger zu haben waren als der Nachwuchs.

Und ein guter Neubau ist zunächst ja eher **pflegeleicht**, braucht kaum Ausbesserungen und kommt ohne größeren Aufwand durch die Klasse. Der glückliche Reeder hat damit **wenig Arbeit**, gemeinhin kürzere Werft-Zeiten sowie geringere Kosten, und kann zudem noch stolz auf das **niedrige Alter** seiner jugendlichen Flotte verweisen, was sein Ansehen in Fachkreisen wie auch bei den Kunden stets wohltuend hebt.

Nebstbei hatte man dafür aber leider das Ansehen sämtlicher älterer Fahrzeuge weidlich durch den Kakao gezogen, besonders indem man **Seeschiffen ganz allgemein eine äußerst kurze Lebenserwartung** nachredete. Dieser unschöne Zug entsproß ebenfalls **mehrfachen Beweggründen:**

Zum Einen sah man sich in den Jahrzehnten der erklecklichen Verlust-Zuweisungen zu Gunsten der Geldgeber allenthalben genötigt, vor dem Auge des Gesetzes eine möglichst **kurze Zeitspanne für die steuerliche Abschreibung** des angeschafften Betriebsvermögens auf den bloßen Schrottwert hin zu rechtfertigen. Ein Bestreben, das mit dem Übergang zur **reinen Tonnage-Besteuerung** ohne vorherigen Verlust-Ausgleich ja ohnedies **hinfällig** geworden ist.

Zum Anderen wurde aber auch, neben dem eigenen Ansehen, die **Marktstellung der angepriesenen Neubauten**, die man den Zeichnern von Schiffsbeteiligungen damit noch schmackhafter machen wollte, zusätzlich aufgewertet, indem man sämtlichen Flotten-Beständen mit einem Alter von bloß 20 Jahren schon eine Unzahl kurz bevorstehender Verschrottungen andichtete, um daraus einen entsprechend dringenden **Ersatz-Bedarf** her zu leiten. Daß unterdessen etwa die Geschwader der gewöhnlichen Stückgut-Schiffe, der Ro-Ro-Einheiten oder auch der kleinen Bulker allesamt längst ein Alter bei **20 Jahren im Schnitt** aufweisen,

demgemäß also etliche Frachter auch **noch mit 30, 40 und darüber hinaus anstandslos ihren Dienst tun**, wurde geflissentlich übergangen.

So finden wir auch in den überall verbreiteten Schaubildern zum **Altersgefüge von Handelsschiffen** regelmäßig sämtliche Einheiten von mehr als 20 oder zumindest 25 Jahren **zusammen in einem einzigen Block** gelistet, ohne hierin weitere Abstufungen zu unterscheiden. Die **seetüchtig und untadelig in Dienst stehenden Kauffahrer von 30, 35 oder 40 Jahren** bleiben darin allesamt **unsichtbar verborgen** innerhalb dieses angeblichen Schrott-Pulks, können derart also ihre **tatsächliche Lebensdauer** schwerlich bezeugen. Keine schöne Vorgehensweise, obschon wir zugeben müssen, daß über die einzelnen Baujahre innerhalb älterer Gruppen in der Tat nur mangelhafte Erhebungen vorliegen.



Wie auch immer, der LANGJÄHRIGE ERFOLG MIT DER ANSCHAFFUNG GÜNSTIGER NEUBAUTEN, der für die DAMALIGEN KÄUFER erst in den HEUTIGEN FRACHT-MÄRKTEN so richtig zum Tragen kommt, beruhte auf einem zur rechten Zeit ja durchaus sinnvollen Ansatz, den man im Wertpapier-Geschäft gemeinhin als VALUE-STRATEGIE kennt. Nur geht diese Rechnung für SCHIFFSKÄUFER UNTER HEUTIGEN BEDINGUNGEN einfach deshalb nicht mehr auf, weil nun eben der Wirt nicht länger mitspielt:

Die **fetten Jahre** der gewinnträchtigen **winterlichen Aussaat**, wo man treffliche Neubauten als langlebige und über kurz oder lang geradezu unausweichlich **ersprießliche Sachwert-Anlagen** für echte **Schnäppchen-Preise** abstauben konnte, währten etwa von 1997 bis 2003, von geringfügigen Schwankungen nur unwesentlich getrübt. Das waren nämlich genau die **mageren Jahre der Seefracht-Verkehre** und damit auch **der bedrängten Werften Leid**; Freud' und Goldgrube sohin für den **weitblickenden Einkäufer**, der **nunmehr**, als glücklicher Frachtfahrer oder auch lachender Verkäufer, seine reiche **Ernte** hält.

Spätestens seit Mitte 2004 hingegen verschlägt die Suche nach dem **hergebrachten maritimen Value-Investment** auf dem lange Zeit so ergiebig befahrenen Kurs vom Erfolg gesättigte, wenn nicht gar schon manövrierunfähige Emissionshäuser und die von den eingefahrenen Vertrieben gelotsten Anleger bloß noch an die Gestade des Traumlands. Auf ewig gestriger Irrfahrt landet man nun ganz schnell in der Falle des Selbstbetrugs, allerwege recht eintönig versüßt, zudem ja schlicht aus der Verlegenheit, irgend anderweitige Lockspeise auftischen zu können, mit dem Köder verbissen unsinkbarer **Hoffnungen auf**

andauernde Verdienste weit über dem Durchschnitt der letzten Jahre und Jahrzehnte.

Nicht wenige der in den landläufigen Beteiligungs-Angeboten letztlich als die entscheidende Meßlatte ihrer Schwimmfähigkeit aufgetragenen Vorhersagen künftiger Einnahmen und Ergebnisse sind geradezu haarsträubend und beängstigend. Nur all zu viele beinharte Positiv-Denker scheinen sich mit roher Gewalt darauf zu verlassen, irgend welche barmherzigen Charterer möchten ihnen bis an den jüngsten Tag noch die geschmalzenen Raten zahlen, die sie doch **einzig aus den gegenwärtigen Marktpreisen ableiten**, wie sie Eingangs, für die Anschaffung eines jugendfrischen Frachters **just zur Unzeit**, eben zu berappen waren. Und am besten sollte ein solcher Wohltäter noch genau dann in die Bresche springen, wenn der Markt vielleicht ohnedies schon einmal durchhängt und er es darum selber gerade nicht so dicke hat.



Noch frömmlicher fast stellen es diejenigen Schatztaucher an, die sich lauthals glücklich preisen, tatsächlich ein – obzwar meist ohnehin nur „**verhältnismäßig**“ – **billiges Schiff** gleichsam unter dem Heuhafen findig ergattert zu haben, dessen auffallend niedriger Preis sich jedoch beim näheren Hinsehen als keineswegs der haltlosen Geber-Laune oder Verkalkung des Verkäufers entsprungen entpuppt, auch eben so wenig den Adler-Augen oder Überredungskünsten des zauberkundigen Einkäufers zu danken ist, sondern alleine einer **entsprechend kargen Zeit-Charter**, an deren eherner Kette das arme Ding gleich für einige Jahre also **gerade von der einzig wirklich absehbaren Markt-Hochzeit ganz und gar ausgeschlossen** bleibt. Traurige Weihnachten!

Manche rühmen dazu noch, freilich wohl in Ermangelung jedweder sonstiger Tugenden solch durchdachter Unterfangen, die Zuverlässigkeit und Zahlungskraft ihres vorbildlichen Charterers, während sie es in Wahrheit doch gar nicht besser erraten könnten als ihn schnellstens wieder los zu werden, um beizeiten noch an die fetten Weidegründe des freien Markts zu können – wiewohl ohnedies eine vergebliche Hoffnung, auf solch wundersame Fügung zu sinnen: Selbst die schlafmützigsten Befrachter können sich heute mit einem billig eingecharterten Schiff noch eine goldene Nase verdienen und werden den Teufel tun, sich diese gebratene Gans je leichtsinnig durch die Lappen gehen zu lassen.

Mit derart vertracktem Handel kommt man zunächst, für die ganze Dauer der aufgehälsten Fron, unter vertraglicher Garantie auf keinen grünen Zweig; hat dafür aber die besten Aussichten, endlich nach verbüßter Haft, wenn sich der

Wind wahrscheinlich schon gedreht hat, den üppigsten Frachten bloß noch nachwinken zu können, sodaß dann die Einnahmen **hinten so wenig befriedigen wie vorne**. Wenngleich zwar keineswegs bereits zwingend ausgemacht ist, daß wir in 3 bis 4 Jahren wieder in ruhigeres Fahrwasser geraten, so wäre es doch vermessen, auf das Gegenteil zu **wetten** und sich dafür mit einer Menge Pinke über die Reling zu hängen, für die man sonst schon drei ältere Einheiten bekäme, die derweil aber bar jeder Hemmungen absahnen könnten was immer der Markt hergibt, während der junge Heißsporn unbewährt im Kittchen schmort und seine freudlose Erbsensuppe löffelt.



Wer indes **Zeichen und Züge der Zeit** richtig zu deuten weiß und in voller Tragweite **verstehen will**, kommt schwerlich umhin, einen ganz anderen, sämtlichen vormaligen Gewohnheiten und selbst noch so glänzenden, dieweil allemal **vergangenen** Erfolgen nachgerade **entgegengesetzten Kurs** zu steuern:

Es gilt jetzt, die Segel genau so zu stellen, daß wir uns **MIT den und just VERMÖGE DER STEIFEN BRISEN und übermächtigen Strömungen im Wirkungsfeld des chinesischen, indischen und sonstigen asiatischen Aufbruchs UMGEHEND EINNAHMEN IN DERART HOHEN SPANNEN an Bord hieven, daß sich HIERVON jeglicher mit der Anschaffung unvermeidlich übernommener Ballast SCHLEUNIGST WETT MACHEN UND GLEICH WEIDLICH ÜBERTREFFEN läßt, noch BEVOR die heiß wallenden Märkte vielleicht wieder empfindlich abkühlen. Damit dies aber gelingen kann, müssen wir VON BEGINN WEG die Zuladung an dem selben sonnigen Markt eben geschuldeten MEHRKOSTEN SO GERING ALS NUR MÖGLICH halten!**

Innerhalb unserer greifbaren Sichtweite von nur wenigen Jahren müssen wir so den **entscheidenden wirtschaftlichen Vorsprung schaffen**, daß er sich hurtigst zu einem **nachhaltigen Joker im Wettbewerb** ausbauen läßt; was eines Tages, zumal auf später gar leicht wieder einmal deutlich abflauenden Gewässern, gut und gerne auch **lebenswichtig** werden könnte: Läßt sich doch nie gänzlich ausschließen, daß selbst noch während der **absehbaren Aufschwung-Gezeiten** der eine oder andere **Rückschlag**, aus welcher Richtung auch immer, auf maßgebliche Volkswirtschaften und Welthandel zurollt. Wehe dem Schiffer aber, der dann seinen sündteuren Kahn derart mit Schulden überladen hat, daß er bei der leisesten Ebbe schon auf Grund sitzt. Und herzlichen Glückwunsch auch den pffiffigen Banken, die sich mit ihm in ein Boot gesetzt haben und dafür dann mit an die Pumpen müssen wenn es blubbert.

AUFKREUZEN

Anstatt also VERFLOSSENEN AUSSICHTEN auf langfristig lohnende VALUE-INVESTMENTS müßig nachzuhängen oder dem beharrlich spukenden Trugbild der selig Verblaßten gar noch einen bösen Zoll zu zahlen, ist jetzt eine entschiedene ABSOLUTE-RETURN-STRATEGIE angezeigt:

HANDFESTE RÜCKFLÜSSE gilt es **UNVERZÜGLICH EINZUFAHREN!**

Und des Behufs müssen wir die ungezügelten Kräfte der fortgesetzt weiter anbrandenden Nachfrage samt den hierüber so hoch schäumenden Frachtsätzen stehenden Fußes, zugleich aber mit achtsam **KNAPP GESCHNÜRTEM EINSATZ, ENTSCHLOSSEN ABSCHÖPFEN**; vor den durchaus **FRUCHTBAREN FLUTEN** hingegen verzagt auszukneifen, wäre ein wahrer Jammer im Angesicht der auf Schritt und Tritt sich aufdrängenden Gelegenheiten zu früher doch nie erträumten Abschlüssen.



Hierzu werden wir nun ganz **bestimmt nicht** übermäßige Mittel für den Erwerb **kaum erschwinglicher neuerer Einheiten** binden, deren Verkäufer heutzutage ja stets schon die wenig schwimmfähige Hoffnung auf einen endlosen Auftrieb der Frachten und Chartern tüchtig mit **einpreisen**, die sie dann auch gleich auf die **ganze lange Lebensdauer des jungen Fahrzeugs hoch rechnen**.

Wodurch eben die **heutigen Neubauten, und sämtliche anderen Frachter unter 15 Jahren** vielfach noch heftiger, dermaßen überteuert sind, daß sich die Anschaffungskosten bestenfalls dann klaglos einfahren lassen, **wenn** die Frachtenmärkte noch 10 oder 15 Jahre lang annähernd so bleiben wie jetzt. Eine ziemlich gewagte Hoffnung halt, von der sich leider der allergrößte Teil der im öffentlichen Beteiligungs-Markt zur Zeit angebotenen Schiffs-Investitionen nährt, um nicht zu sagen durch und durch hohl aufbläht.

In Folge der gleichen marktweit gebräuchlichen und im Grunde durchaus schlüssigen **Hochrechnung des Ertragswerts** aus den hinkünftig noch möglichen sowie allgemein erwarteten Überschüssen des Schiffsbetriebs, hält sich aber der **Aufpreis**, den der Besitzer eines **älteren Fahrzeugs** selbstverständlich ebenfalls verlangt, so lange er damit immerhin auch selber noch gutes Geld einfahren könnte, doch stets innerhalb einer **wesentlich bescheideneren Bandbreite**: Gibt der Verkäufer mit seinem Veteranen ja **bloß noch einige verbleibende Jahre** der

ihm nun entgehenden Einkünfte hin, womit also für die Verstrickung in ausschweifende Traum-Zahlen kaum noch Raum bleibt. Und nicht wenige der Anbieter trennen sich recht leichten Sinnes sogar **ziemlich großzügig** von ihren treuen Einnahme-Quellen, weil sie sonst nämlich die Raten für ihre eigenen vorwitzigen Neubau-Bestellungen nicht mehr berappen können.

Diese günstigere Bestimmung des **Ertragswerts** geht Hand in Hand auch mit der des **gewöhnlichen Zeitwerts**:

Was das Gros der altgedienten Fahrzeuge, einfach in Folge der KÜRZEREN NUTZUNGS-DAUER, die sie verkörpern, sonach ganz GRUNDSÄTZLICH auszeichnet, ist nämlich ihr im Verhältnis zu neueren Jahrgängen stets von vornherein schon erheblich GERINGERER SACHWERT, in guten wie in schlechten Zeiten.

Selbiger errechnet sich ja überschlägig aus dem Neubau-Preis abzüglich Schrottwert, mal Zeitspanne der Restnutzung genommen und geteilt durch die gesamte Lebensdauer, wonach dann der Schrottpreis wieder hinzu kommt:

$$(\text{Neubaupreis} - \text{Schrottwert}) \times \frac{\text{Jahre Restnutzung}}{\text{gesamte Lebensdauer}} + \text{Schrottpreis}$$

Indem derart ein überhöhter Neubau-Preis am Ende lediglich zu einem Drittel oder auch weniger zu Buche schlägt, bleiben uns vom darin steckenden **Marktaufschlag** eben so **zwei Drittel erspart** wie vom restlichen Sockel-Betrag, den wir als langjährigen Mittelwert einstufen können.

Die vom Nachfrage-Druck ausgelöste Verteuerung erscheint ja nirgendwo etwa als ein fester Betrag den man für alle Einheiten und Jahrgänge in gleicher Höhe nehmen könnte, sondern immer **bloß als anteilige Erhöhung** der üblichen, nach Altersklassen **abgestuften Zeitwerte**. Deren vorgegebenen Verhältnissen muß also der **gesamte Handelswert** eines jeden Frachters **durchwegs folgen**, selbst im heißesten Markt noch. Wenn die Schiffspreise allgemein um ein Drittel über dem annehmbaren Durchschnitt liegen, dann bewegt sich auch der eines alten Frachters bloß ein Drittel über seinem **gewohnten Zeitwert**.

So können wir in der vorstehenden Berechnung statt des **gegenwärtigen** Neubau-Preises genau so gut den **durchschnittlichen** einsetzen und besagtes Drittel erst am Ende wieder aufschlagen, ohne im Geringsten am Ergebnis zu kratzen: Auch ein im Marktwert enthaltener, von ungewöhnlicher Nachfrage getriebener **Aufschlag** kann sich den **altersbedingten Abschlägen** keineswegs entziehen.



Zugleich aber, und genau hier setzen wir den ENTSCHEIDENDEN HEBEL an, liegen die FÜR ÄLTERE SCHIFFE GEZAHLTEN RATEN nur SEHR WENIG UNTER DENEN VON NEUBAUTEN:

Ein 25 Jahre altes Schiff kriegt in der Regel gut 90% DERJENIGEN CHARTER die man für ein neues Fahrzeug zahlt, KOSTET aber in der Anschaffung, je nach Größe und Gattung, bestenfalls EIN DRITTEL ODER AUCH NUR EIN VIERTEL so viel!

Freilich muß man berücksichtigen, daß ein erheblicher Teil der Einnahmen immer für den **Schiffsbetrieb** benötigt wird. Für Besatzung, Vorräte, Versicherungen, Werften, Verwaltung und dergleichen sollte man bei älteren Einheiten schon gut 15% mehr zur Hand haben als bei Neubauten, um jederzeit ausreichend für allfällige Reparaturen und umfangreichere Aufwendungen zum Erhalt der Klasse gewappnet zu sein.

Je nach **Art und Größe des Fahrzeugs**, noch mehr aber in Abhängigkeit von der **marktbedingten Höhe der zu verdienenden Tages-Chartern**, bewegt sich der **Anteil der Betriebskosten** an letzteren, von denen er ja immer zu nehmen und zu rechnen ist, mitunter recht heftig **zwischen einem und drei Vierteln**.

Um die wesentliche Betrachtung nicht überflüssig aufzubauschen, gehen wir bei dieser groben Veranschaulichung der wirtschaftlichen Verhältnisse einfach von der **Zeit-Charter** aus, wie sie ein Schiffer gemeinhin für den **dauernden Einsatz** seines voll bemannten, ausgerüsteten und verwalteten Schiffs **im fortwährenden Dienst** eines besonderen Seefracht-Unternehmens nimmt. Dieser Befrachter berechnet dann zwar **seinen** Kunden, den Abladern der verschiedenen Seegüter, die Charter nicht nach Zeit, sondern verlangt **für die einzelnen Ladungen**, die er zu fahren hat, seine hauptsächlich nach Tonnen und Länge der See-Strecken gestaffelten **Fracht-Sätze** oder **Fracht-Raten**. Diese **Frachten** indes haben, neben den für das Fahrzeug zu zahlenden Charter-Raten und einem bescheidenen Gewinn, stets auch die **Reise-Kosten** zu decken, hauptsächlich die Ausgaben für Bunker, Häfen und Kanal-Passagen.

Danach veranschlagt man eben so für den Eigner, der sein Schiff **selbst befrachtet** - oder, um es bloß von der anderen Seite zu benennen: Für den Befrachter, der statt gecharterter seine **eigenen Fahrzeuge** einsetzt - eine **Vergleichs-Rate**, einen **Zeitcharter-Gegenwert**, der sich aus den eingenommenen Frachten nach **Abzug der Reise-Kosten** ergibt, und somit dem reinen **Reise-Überschuß** entspricht. Da

selbiger unterdessen auch für jeden Frachtfahrer, der gecharterte Schiffe einsetzt, ein annehmbares Zubrot abwerfen muß, liegen die marktüblichen Raten für die regelrechten Zeit-Chartern solcher Söldner-Schiffe stets etwas unter den Vergleichswerten mit denen der Befrachter zu rechnen hat.

Die Einschätzung des **Betriebskosten-Anteils** machen wir nun bewußt an dieser **vergleichsweisen Zeitcharter-Rate** fest, aus der sie nämlich stets zu bestreiten sind, während die Fracht-Sätze doch vorderhand ganz unterschiedliche Ausgaben obenauf berücksichtigen müssen, die maßgeblich von den Gebühren der Häfen abhängen und von den dort für Laden und Löschen je nach örtlichen Gegebenheiten erforderlichen Liegezeiten. Daß uns bei einer selbstständigen Beschäftigung unserer Schiffe im Spot-Markt mit jenem Zeitcharter-Gegenwert also, neben dem reinen Gegenwert der echten marktüblichen Zeitcharter-Rate wie wir sie sonst, bei Weggabe an einen anderen Befrachter, hätten aushandeln können, auch noch die Gewinne aus der Befrachtung bleiben, also der gesamte **Reise-Überschuß**, steht derweil auf einem ganz anderen Blatt. Der allzeit auch recht veränderliche Abstand zwischen den Tages-Verdiensten im Zeitcharter-Markt und denen in der freien Tramp-Fahrt spielt letztlich für eine übergreifende Erörterung des Gewichts der Betriebskosten auch keine bedeutende Rolle.

Während nun in weniger spannenden Zeiten dieser Kosten-Anteil leicht die **Hälfte der Reise-Überschüsse** aufzehrt, auf echten Durst-Strecken sogar schon manchem Schiffer gänzlich über den Kopf gewachsen ist, kommt bei den **heutigen Frachten** ein marktgängiger 30.000-Tonner mit **weniger als einem Drittel** bestens über die Runden ohne irgendwo zu knapsen.

Demnach schmilzt der **Rückfluß-Vorsprung älterer Kauffahrer** selbst unter sehr genauer und überaus vorsichtiger Erwägung sämtlicher Einzelheiten kaum nennenswert ab: Bleiben dem Neubau von seinen zu 100% angesetzten Reise-Überschüssen nach Abzug der laufenden Kosten noch etwa **70% als Betriebs-Überschuß** zur Befriedigung seiner Geldgeber, so hat selbst ein alter Recke, dessen Charter in der Tat bloß 90% der für jüngere Geschwister erzielbaren betragen mag, am Ende noch **wenigstens 55%** an Stelle jener 70% verdient, von diesem Netto-Überschuß gerechnet also gerade 20% weniger. Von den verbleibenden 80% Kasse hat er aber **kein Drittel jener Anschaffungskosten und Darlehen** zu bedienen, unter deren Joch der jugendliche Held noch lange vor der Zeit schon ganz schön alt aussehen kann.

Selbstverständlich wird man mit dem älteren Schiff diese wirkungsvoll gehebelten Überschüsse nicht unbedingt gleich wieder ausschütten, sondern tunlichst annähernd gleich viel für die Darlehen abzahlen wie es eine neuere

Einheit müßte, um derart lieber schon in einem **Drittel der Zeitspanne zu tilgen** und so auch noch ein erkleckliches Ende an **Zinsen zu sparen**.

Auf diese Weise vermag also ein gestandener Handelsfahrer im besten Alter vielfach, seine gesamten **Anschaffungskosten** selbst unter überaus streng und vorsichtig angesetzten Bedingungen **noch innerhalb der ersten paar Jahre wieder zu verdienen**: Womit man dann ein nicht bloß „vergleichsweise günstiges“, sondern **tatsächlich äußerst preiswertes** und ganz oder zumindest **größtenteils entschuldetes** Wirtschaftsgut besitzt.

AUSLESE

Wer ein gebrauchtes Schiff erwirbt, hat zuvorderst aber wie ein Luchs auf den TADELLOSEN ZUSTAND DES FAHRZEUGS zu achten. Es gilt, sich in allen Einzelheiten von seiner UNBEDINGTEN EINSATZBEREITSCHAFT zu überzeugen, die fortwährende sachkundige Durchführung aller denkbaren WARTUNGEN und Überholungen geflissentlich nachzuprüfen, und danach die WEITERE LEBENSERWARTUNG reiflich zu erwägen.

Hierüber ein zuverlässiges und vollständiges Bild zu gewinnen, braucht es eine gründliche, allenfalls **mehrtägige Begehung und Untersuchung** durch sattsam bewanderte und bewährte, mit allen Wassern gewaschene Fachleute, die sich zuerst noch sämtliche **Aufzeichnungen der Klasse-Gesellschaft** ausgiebig vorzunehmen haben. Wertvolle Erkenntnisse über Umfang und Kosten in den kommenden Jahren noch anstehender Ausbesserungen liefern in erster Linie die Aufzeichnungen der Ultraschall-Abtastungen der Außenhaut-Platten, wie man sie zur Bestimmung ihrer Stärke besonders im Unterschiff-Bereich durchführt, ebenso die Prüf-Berichte zur Verfassung der einzelnen Tanks und alle sonstigen bei Abnahmen und Dockungen gewonnenen Beobachtungen.

Derart kann man indes auch wieder bis zu einem beträchtlichen Grad auf die bereits getätigte **Erfahrung** eines seit vielen Jahren erprobten und beständig einsatztauglichen Handelsfahrers bauen. Bei einem 20 oder 30 Jahre alten Frachter läßt sich immerhin so gut wie ausschließen, daß er uns zu Lebzeiten noch mit irgend welchen bislang unentdeckten Gebrechen überraschen sollte, mit allerlei Schwachstellen des Entwurfs oder Mängeln in der Ausführung, wie sie ja einem nachlässig gefertigten Neubau zunächst vielleicht noch wohl verborgen in die Wiege gelegt sein könnten.

Ergänzend wäre auch die andauernde **befugte Verwendung** und **pflégliche Behandlung** zu hinterfragen, also die ganze **Geschichte** des Fahrzeugs nach seinem Stapellauf. Nicht zuletzt der fachliche Rang und Ruf des **Verkäufers** und die Güte der **bisherigen Bereederung** erlauben hier oftmals beachtenswerte Rückschlüsse.



Die Schifffahrt ist grundsätzlich KEIN GEFAHRLOSES GESCHÄFT!

Gegen die **Tücken der See** kann und muß man sich **ausreichend versichern**, eben so gegen die Folgen **menschlicher Fehlhandlungen**, gegen Verlust oder Beschädigung von Ladungen und selbst gegen verbrecherische Übergriffe und kriegerische Einwirkungen.

Letztlich lassen sich ja **sämtliche Bestandteile und Einbauten eines Schiffs jederzeit wieder richten oder auch ersetzen**, sobald sie nicht mehr einwandfrei ihren Dienst tun. Für Schäden durch Unfälle, fremdes Verschulden oder unsachgemäße Behandlung kommen in der Regel die Versicherer auf, für allerlei Ausfälle in Folge von gewöhnlichem **Verschleiß** oder übermäßiger Beanspruchung muß man einfach **das erforderliche Kleingeld stets auf der Seite haben**. Dies ist vorrangig eine Frage der vorausschauenden, gewissenhaften Veranschlagung und **lückenlosen Einrechnung** in die bereits **fest berücksichtigten Ausgaben**.

Wenn man diesen Pflichten von Beginn an rechtschaffen nachkommt, dann hat man sogar bessere Karten als ein Neubau-Reeder, der unter überhöhtem Kostendruck an allen Enden bei den erforderlichen Rücklagen spart, vielleicht auch noch an der Heuer für die Besatzung knausert was es geht. Dabei werden gut drei Viertel aller Schäden auf Handelsschiffen durch schlecht bezahlte und entsprechend nachlässige, unerfahrene oder mangelhaft ausgebildete Mannschaften und Offiziere verursacht: Vermeidbarer Verdruß, den man sich derart bloß zu Gunsten beschönigender Vorhersagen und Versprechungen einhandelt, wofür man dann im ernüchternden Schiffsbetrieb um so teurer zu büßen hat.

Soher kann man sich auf alle denkbaren SCHWIERIGKEITEN MIT DEM FAHRZEUG, ob alt oder neu, TREFFLICH EINSTELLEN, so weit sie sich nicht durch die gebotene Strenge bei Auswahl und Einkauf im Vorfeld bereits vermeiden lassen, und hat hauptsächlich dann das Nachsehen, wenn man die erforderlichen Vorkehrungen über Gebühr schleifen läßt.

Die größte UNWÄGBARKEIT hingegen, von der jeder einzelne Schiffer trotz äußerster Sorgfalt am Ende sogar recht empfindlich getroffen werden kann, ohne dann nämlich selber viel daran ändern zu können, ist der allzeit bewegte und oft sehr heftig schwankende MARKT. Diese Klippe ist es auch, woran von den zeitweilig oder sogar dauerhaft glücklosen Unternehmungen der weitaus größte Teil scheitert.

Gerade vom unsichtigen Fahrwasser noch weit voraus liegender Märkte bleibt uns jedoch der ÜBERWIEGENDE TEIL eben ERSPART, wenn wir die Erwirtschaftung unserer Gewinne von vornherein bloß auf 5 BIS 10 JAHRE ANSETZEN, und zudem die Fremdmittel schon innerhalb weniger Jahre zurückführen, sodaß uns dann immer noch das EHERNE FAUSTPFAND des bloßen Schrottwerts zumindest das eingesetzte Eigenkapital dauerhaft verbürgt, wenn nicht gar noch erheblich übersteigt.

Damit kappen wir nämlich genau das **möglicherweise dicke Ende** derjenigen weit entfernten Zeitspanne, die unseren **gegenwärtigen Gesichtskreis allmählich überschreitet** und sich darum einer zuverlässigen Beurteilung unglimpflich entzieht, besonders im Hinblick auf etwaige Verschiebungen in der Weltwirtschaft oder sonstige äußere Einflüsse. Die Fährnisse des **reinen Schiffsbetriebs** dagegen lassen sich mit der gebührenden Umsicht und dem gebotenen handwerklichen Können allemal in den Griff kriegen und **tatkräftig meistern**.



Die **ENTSCHEIDENDE ANTWORT**, ob sich ein bestimmtes, wiewohl schon auf Herz und Nieren gemustertes Fahrzeug für unser Vorhaben denn wirklich eignet und **RUNDUM LOHNT**, finden wir letztlich alleine in der genauen Nachprüfung, **WIE SCHNELL ES SICH IM ANSTEHENDEN EINSATZ TATSÄCHLICH BEZAHLT MACHT**.

Die Anschaffung muß sich auch mit **vorsichtig angesetzten**, deutlich **sinkenden Einnahmen zuverlässig rechnen**; dazu sind angemessene Klasse-Kosten sowie ausreichende Rückstellungen für allfällige Ausbesserungen und Ersatzteile sorglich einzulasten. Nur ein wasserdicht vorbereitetes, auf ausgeprägten Wirklichkeitssinn gegründetes Unterfangen kann gelingen. Zumal ein **beschlagerer Reeder** ist Not, der **mit älteren Einheiten bestens vertraut** ist und umfangreiche Erfahrungen und überzeugende Erfolge vorweisen kann, wie er die ihm anvertrauten Schiffe erstklassig in Schuß zu halten versteht. Eben so ein

sattelfester Befrachter, der ausreichend lange schon im Seehandel heimisch ist, ein gedeihliches, untadeliges Geschäft betreibt, mit beiden Beinen in den täglichen Märkten steht und über tragfähige Beziehungen verfügt.



Wenn all diese Voraussetzungen gegeben sind, die ermittelten Zahlen Hand und Fuß haben und auch noch etliche Abschläge vertragen, dann können wir gerade in den stürmischen Märkten der Gegenwart sogar ganz ausgezeichnet HART AM WIND SEGELN und dabei aber NACHHALTIG UND REICHLICH AN HÖHE GEWINNEN.

Berlin, im März 2007.

