

Für fünf Jahre an Transfield verchartert

Das neue Vogemann-Flaggschiff „Vogerunner“ ist für den Erz-Transport von Australien nach China vorgesehen

► von Seite 1

Die Chinesen zählen zu den „Top 5“-Charterern im Capesize-Segment. Transfield hat sich drei jeweils einjährige Verlängerungsoptionen gesichert, den Neubau aber zunächst an Glory Wealth unterverchartert. Der Neun-Luken-Frachter mit einem Laderaumvolumen von 198 000 Kubikmetern, einer Bruttoreaumzahl von 89 603 und einer Antriebsleistung von 16 860 kW wird in erster Linie Eisenerz von Australien nach China befördern. H. Vo-

gemann ist für das kommerzielle Management, die KG Reederei Roth für die technische Betreuung des vom Germanischen Lloyd klassifizierten Neubaus zuständig, der das vor wenigen Wochen auch nach Deutschland umgeflaggte Kompanieschiff „Voge Master“ (174 093 Tonnen) auf den dritten Platz in der Rangliste der deutschen Handelsflotte verdrängt hat. Das Crewing erfolgt über Uniteam. Das erforderliche Eigenkapital für die „Vogerunner“ wurde durch den Equity-Partner HCI erfolgreich eingeworben.

Mit dem Neubau ist die Capesize-Flotte von H. Vogemann auf sieben Einheiten gewachsen. Darüber hinaus bereedert das Unternehmen zurzeit sieben Bulker der Panmax-Klasse und fünf Handysize-Frachter. Zur Lieferung bis 2012 sind zwölf 35 000-Tonnen-Bulker, zwei Einheiten des Typs Kamsarmax (79 500 Tonnen) und



V.l.n.r.: Jens Arndt, Udo Wiese, Kapt. Birte Jessen, Taufpatin Christiane von Saldern, Ehemann Christoph von Saldern, Frau Kyoko Namura, Markus Lange, Werftchef Tatsuhiko Namura

zwei 38 500 Tonnen tragende Produktentanker bestellt. Geschäftsführende Gesellschafter der Bereederungsgesellschaft H. Vogemann sind Udo Wiese, der Dipl. Wirtschaftsingenieur Jens Michael Arndt und Markus Lange, der bei der Hamburgischen Landesbank eine Bankausbildung erhielt, dort

im Jahr 2004 zum Leiter des Schiffsfinanzierungsbereiches aufstieg und schließlich in 2008 zur Reederei H. Vogemann kam.

Die H. Vogemann GmbH ist seit ihrer Gründung im Jahr 1886 als unabhängiger Befrachtungsmakler mit Schwerpunkt Drybulk aktiv und hat sich in dem Bereich

zu einem der führenden Häuser in Deutschland entwickelt. Das Team aus zehn erfahrenen Befrachtern bedient alle Drycargo-Bereiche mit besonderer Expertise im Transport von Getreide, Tapioka, Reis, Kohle, Stahl und Alumina. Erst kürzlich konnte man den 10 000. Charterabschluss feiern. ed



Kapitänin Birte Jessen

„Northern Trust“ verließ Bremerhaven

Das Containerschiff „COSCO Bremerhaven“ (3300 TEU), das am 15. November in Bremerhaven mit der Personenfähre im Kaiserhafen zusammengestoßen war, hat nach einer technischen Inspektion im Dock einer Bremerhavener Werft in der vergangenen Woche die Seestadt wieder verlassen. Zuvor war das Schiff aus der COSCO-Charter zurückgeliefert worden und hatte seinen Taufnamen „Northern Trust“ wieder erhalten.

Die „Northern Trust“ wird bereedert von der Karl Schlüter GmbH & Co., Rendsburg. Das unter Zypernflagge betriebene, 240 Meter lange und 32,20 Meter breite Schiff wurde auf der südkoreanischen Werft Hyundai Heavy Industries im Jahre 1993 erbaut und ist vermessen mit 35 944 BRZ. Es erreicht eine Geschwindigkeit von 22,5 Knoten. jm

Die Hamburger Reederei MPC Münchmeyer Petersen Steamship GmbH & Co. KG hat den Mehrzweckfrachter „Rio Rubio“ für 20 Millionen Dollar an die Nile Dutch Africa Line B.V. (Rotterdam) verkauft und am 8. Dezember in Lissabon übergeben.

Von der NDAL wurde das Schiff prompt nach Israel weiterveräußert und in Rückcharter genommen. Für die NDAL war der zehn Jahre alte 20 500-Tonner seit 2007 als „NileDutch Portugal“ schon im Zeitchartereinsatz zwischen Portugal, Westafrika und Brasilien. Der jetzt erzielte Verkaufserlös entspricht etwa dem bei der Werftablieferung im Dezember 1998 gezahlten Kaufpreis. Die Anleger der MS „Rio Rubio“ Schifffahrts-

MPC verkauft C-Box „Rio Rubio“

Anleger freuen sich nach zehnjähriger Laufzeit über eine Rendite im zweistelligen Bereich



In 2006 fuhr „Rio Rubio“ als „MSC Canada“ in MSC-Charter

gesellschaft konnten somit über die zehnjährige Laufzeit eine Rendite im zweistelligen Bereich erzielen.

Die „Rio Rubio“ entstand 1998 bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft unter der Baunummer 701. Bis 2002 lief sie als „Johann Oldendorff“ in Bareboatcharter bei der Lübecker Reederei Oldendorff Carriers und

wechselte dann als erstes Schiff ins Vollmanagement von MPC und fuhr dann für namhafte Zeitcharterer wie Compania Latino Americana de Navegación (Montevideo), die in Genf ansässige Mediterranean Shipping Co. und schließlich NDAL.

Die FSG hat in den Jahren 1998 bis 2000 insgesamt elf Einheiten dieses

im Markt als C-Box bekannten Typs gebaut. Davon wurden vier durch von MPC Capital gegründete und platzierte Fonds übernommen. Vorteil dieses Designs ist, dass man sowohl Container (1300 TEU) als auch Stück- und Massengut befördern und sich damit der aktuellen Marktlage anpassen kann.

Die „Rio Rubio“ hatte im Jahr 2005 bei der Beladung in Argentinien einen Schaden an einem der beiden 60-Tonnen-Bordkrane, der laut MPC aufgrund eines fehlerhaften Designs entstand. Der Kran stürzte um, wobei glücklicherweise niemand verletzt wurde. MPC Steamship legte daraufhin alle Krane auf ihren vier Schiffen dieses Typs still. Sie wurden demontiert, komplett überarbeitet und schließlich wieder aufgesetzt. ed