

Militärreiter in landesweiten Rennen gegen den Terror: 50 Menschen sind bereits im Einsatz. Im Sudan kämpfen Soldaten gegen terroristische Gruppen. Die Reiter sind in der Lage, in unzugänglichen Gebieten zu operieren.

Kaufkunst Ein vom Menschen gemaltes Bild ist für einen Rekordpreis von 888 Millionen US-Dollar versteigert worden. Der Käufer ist ein Nifty-Gatekeeper, ein Kunstler, der das Bild mit einem mechanischen Apparat gemalt hat.

Roboter Sophia Ein von Hanson Robotics entwickeltes, menschenähnliches Roboter-Gesicht, das in der Lage ist, sich selbst zu programmieren und zu lernen.

Sturzflug Ein Flugzeug ist in der Nähe von New York City abgestürzt. Die Ursache ist noch unklar, aber es wird vermutet, dass es sich um einen Pilotenfehler handelte.

Sturzflug Ein Flugzeug ist in der Nähe von New York City abgestürzt. Die Ursache ist noch unklar, aber es wird vermutet, dass es sich um einen Pilotenfehler handelte.

Sturzflug Ein Flugzeug ist in der Nähe von New York City abgestürzt. Die Ursache ist noch unklar, aber es wird vermutet, dass es sich um einen Pilotenfehler handelte.



Sturzflug Ein Flugzeug ist in der Nähe von New York City abgestürzt. Die Ursache ist noch unklar, aber es wird vermutet, dass es sich um einen Pilotenfehler handelte.

Blockierter Suezkanal Nun hoffen alle auf den Mond

Die Gezeiten könnten helfen, den havarierten Riesenfrachter «Ever Given» zu befreien. Grossen Logistikkonzernen drohen derweil massive Engpässe.



Leon Zacharias, Logistikexperte der Universität St. Gallen.

Ungewissheiten und Fragezeichen bleiben – auch was die Unfallursache betrifft. Klar ist: Die Tattersache, dass die «Ever Given» eines der grössten Frachtschiffe der Welt ist, hat das Unglück zumindest begünstigt. «Noch vor zehn Jahren rechnete niemand damit, dass der einst so grosse Containerschiff unterwegs sein werden», sagt Zacharias. Die «Ever Given» lief

2018 vom Stapel und kann 20 000 Container transportieren. Noch vor wenigen Jahren hatten die grössten Frachtschiffe eine Kapazität von 8000 bis 10 000 Containern. «Der Suezkanal wurde 2015 zwar erweitert, für ein Schiff wie

die «Ever Given» gibts bei der Durchquerung aber dennoch sehr wenig Spielraum.» Wie es heisst, wurde der Tanker von starken Winden

werden. Anlass für Spekulationen gibt ein aussergewöhnliches Manöver des Schiffs wenige Stunden vor dem Unglück: Beim Warten auf das Einlaufsignal im Roten Meer steuerten der Kapitän und seine Crew einen Kurs, dessen Spur einem riesigen Penis gleicht. Das zeigen Aufzeichnungen von elektronischen Trackern, die sämtliche Schiffsbewegungen verfolgen.

Zufall? Oder Hinweis darauf, dass die Gewissenhaftigkeit an Bord bereits vor der Havarie zu wünschen übrig liess?

Experte Zacharias will nicht spekulieren. Es sei aber ein offenes Geheimnis, dass die Stimmung auf vielen Frachtschiffen zur Zeit extrem angespannt sei. «Aufgrund der Corona-Massnahmen können die Mannschaften nicht wie gewohnt ausgetauscht werden. Einige Crewmitglieder sind deshalb seit mehr als einem Jahr auf dem gleichen Schiff. Das zerrt an den Nerven.»

Gleichzeitig operieren die Schiffsreedereien an ihrer Kapazitätsgrenze. «Weil deutlich weniger geflogen wird, fallen die Warentransporte im Bauch von Passagierflugzeugen weg – und verlagern sich auf die Schiffe», sagt Wolfgang Stölzle (58), Direktor des Instituts für Supply Chain Management an der HSG und ehrenamtlicher Geschäftsführer des Beratungsunternehmens Logistics Advisory Experts.

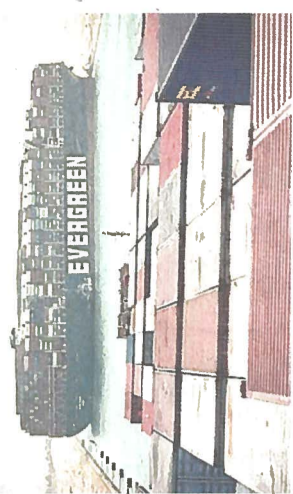
Hinzukommt, dass die Wirtschaft in China wieder brummt und europäische Firmen in Erwartung der

400 Meter lang, 60 Meter breit und bis zu 20 000 Container. Die «Ever Given» blockiert seit Dienstag den Suezkanal.



Beim Warten auf das Einlaufsignal fuhr die «Ever Given» im Roten Meer einen Kurs, der wie ein Penis aussieht.

Allein bis Freitagabend stauten sich mehr als 200 Schiffe auf beiden Seiten des Suezkanals.




wirtschaftlichen Erholung ihre Lagerbestände auffüllten. «Die Kosten pro Schiffscontainer haben sich deshalb seit vergangenem November von 2000 auf 9000 Dollar erhöht.»

Die Blockade des Suezkanals kompliziert die Lage zusätzlich. Der Umweg um Afrika herum kostet die Schiffe rund zwei Wochen und verringert die Transportkapazitäten. «Teuer wird es insbesondere für europäische Industriebetriebe, die auf wichtige Vorleistungsgüter aus Asien warten. Sie müssen im schlimmsten Fall die Produktion herunterfahren.»



Davon sei selbstverständlich auch die Schweiz betroffen, so Stölzle: «Eine neue Studie zeigt, dass 94 Prozent der Schweizer Importe aus Asien und Amerika per Schiff zu uns kommen.»

Die Folgekosten der Suezkanal-Blockade seien deshalb gewaltig – und würden mit jedem Tag grösser, den die «Ever Given» stecken bleibt.



0.9% Leasing

Jetzt umsteigen auf vollelektrisch

Der neue ID.4

Der neue ID.3

Aktion gültig für Vertragsabschlüsse vom 1.3. bis 30.4.2021. Nur gültig bei durch die AMAG Import AG importierten Neuwagen und Lagerfahrzeugen bei Finanzierung über die AMAG Leasing AG. Nur gültig für Fahrzeuge mit vollelektrischem Antrieb und Plug-in-Hybrid-Technologie. Nur für Privatkunden. Rechnungsbeispiel mit Kaufpreis: CHF 33'200.–, Effektiv-Jahreszins Leasing: 0,9%, Laufzeit: 48 Monate (10'000 km/Jahr), Sonderzahlung 20%, CHF 6040.–, Leasingrate: CHF 229.–/Mt., inkl. obligatorischer Vollkaskoversicherung. Die Kreditvergabe ist verboden, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt. Änderungen vorbehalten. Unverbindliche Preisempfehlung des Importeurs AMAG Import AG.