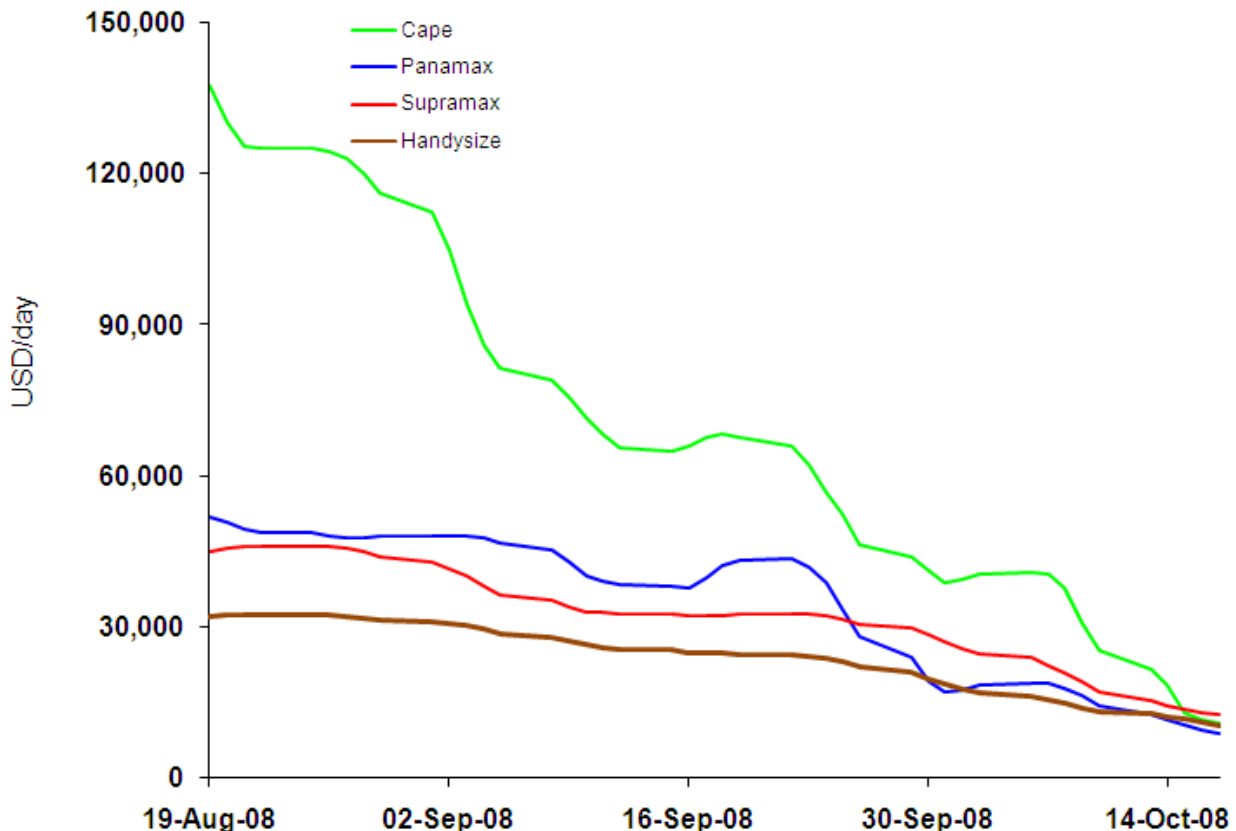


Zusammenbruch der Weltwirtschaft in vollem Gang!

Die Orwellschen Wortverdrehler Merkel, Steinbrück und Co. können gar nicht mehr so schnell lügen, wie diese Lügen in der Realwirtschaft real aufgedeckt werden. Amerikas Wirtschaft ist kaputt – totaler geht es nicht. Alle 3 Autokonzerne (GM, Ford, Chrysler) stehen in Kürze vor dem Aus – allein GM hat binnen 18 Monaten einen REAL-Kursverlust von über 90% erlebt (von \$100 auf derzeit \$6 und dreistellige Milliardenwerte vernichtet) – Amerikas Pensionäre finden das real gar nicht lustig. Die Pensionsfonds haben mehr als 3.000 Milliarden in den realen Sand gesetzt und die Zeltstädte überall im realen Nordamerika sind das Einzige, was reale und unbeschreibliche Zuwächse hat. Der nächste Winter möge Erbarmen mit diesen gepeinigten Menschen haben. Die Wirtschaft ist am Ende – der Dollar nix wert – und dennoch steigt dieser (der € fällt von 1,59 auf soeben 1,28! in gerade 12 Wochen). Obwohl es real kaum noch Gold zu kaufen gibt, fällt der Goldpreis um über 30% und das Rohöl von \$ 146 auf \$ 66 = fast 60%. Egal ob Inflation, Deflation, Krise – wie immer die Lügenbarone dies auch nennen – alle Steuergroschen für die Bankenmafia helfen nicht mehr. Die kommenden Szenarien gehen vom Ende des Dollar – mit nachfolgendem Amero über das Ende von Dollar und Euro zu Kriegsszenarien im Nahen Osten, Kriegsrecht in Nordamerika (und

dann wohl auch in Europa) bis zur Zusammenarbeit und Neuordnung durch die Russen und Chinesen. Und dabei überstürzen sich die Ereignisse – nicht monatlich oder wöchentlich oder täglich – nein, mittlerweile im Stundentakt verbreiten die Logen ihre dumpfen Parolen um One World, Verstaatlichung und totale Kontrolle. Und ihre willfährigen Kettenhunde eilen von Gipfeltreffen zu Gipfeltreffen und nehmen ergeben die jeweils neue Tagesparole entgegen – auch wenn sie das Gegenteil der letzten Woche beinhaltet. Es ist nicht die Frage, ob die geplanten Szenarien morgen oder erst zum Jahreswechsel umgesetzt werden. Real für den Einzelnen bedeuten sie größere Veränderungen als alle Kriege des letzten Jahrhunderts zusammen. Noch hoffen die meisten Leser – doch die ersten begreifen und bevorraten sich – nicht mit Gold oder Edelsteinen – sondern mit Nahrungsmitteln für 4-6 Wochen, Kerzen und dem Allernotwendigsten. Und sie beobachten die realen Daten, die zwar in den kontrollierten Medien kaum vorkommen – doch mit dem Internet sind die meisten ja mittlerweile vertraut. Als reales Beispiel sei hier nicht der kommende Kreditkarten-Zusammenbruch, der die Hypothekenkrise als Spielerei erscheinen lassen wird, erklärt, sondern **die tickende LOGISTIK-BOMBE:** Der "Baltic Dry Index" für Kosten der Seefracht-

Baltic TC Averages



wirtschaft, der als wichtiger Indikator der Weltwirtschaft gilt, fiel seit Mai 2008 um 86%, allein im September um 53% - aber seit 3 Wochen ist er im freien Fall - allein in der ersten Oktoberhälfte stürzte er um weitere 53,2%, wie die Financial Times am 16. 10. 2008 berichtete (Artikel unten). Die Frachtraten der größten Schiffe ("Capesize"), die etwa Eisenerz von Brasilien und Australien nach China bringen, kollabierten seit Juni um 95,1% auf knapp ein Zwanzigstel (s. Grafik oben). Manche Riesenpötte liegen sogar schon mit voller Fracht irgendwo vor Anker, oder leer bleibend im Hafen, weil die Reeder zu diesen niedrigen Frachtraten nicht mal mehr den Treibstoff bezahlen können. In diesem Bericht ist hauptsächlich vom Handel mit China die Rede.

Berichte dazu aus aller Welt zeigen: Bei ALLEN Frachtschiffgrößen bis zu den kleinsten ("Handysize") implodierten die Raten in den letzten Wochen - nur je kleiner, desto langsamer (um 80% bis 30% - siehe Abbildungen oben/unten), was auch von Zeugen aus deutschen Häfen bestätigt wird - allerdings bisher anonym, vielleicht weil es dazu eine Nachrichtensperre gibt?

In der B RD brechen gerade die Schiffs-Fonds zusammen, denn die Deutschen haben hier Milliarden angelegt, oder besser gesagt versenkt.

Die weitere Folge, dass es seit Monaten kaum noch die für den Welthandel notwendigen Letters of Credit (LoC) gibt, ist, dass in Nord- und Südamerika bereits die Häfen regelrecht leergefegt sind. Es kommen kaum noch Schiffe an und die Arbeiter haben keine Arbeit mehr. Weltweit haben die Werften noch einmal soviel Tonnage für neue Schiffe in den Auftragsbüchern, wie derzeit auf den Weltmeeren herum schippern. Eine erste Werft in der B RD ist bereits pleite, weil der Auftraggeber das letzte fertig im Hafenbecken liegende Schiff nicht mehr bezahlen konnte. Opel schließt die Werke europaweit - werden diese überhaupt jemals wieder in Betrieb genommen? Und sofort haben die Zulieferer 40% Auftragsrückgang. Zuerst werden gerade überall tausende Zeitarbeiter entlassen... in wenigen Wochen werden aus diesen Tausenden Hunderttausende... Bald kann man seinen Campingklappstuhl herausholen und auf der Autobahn frühstücken - die 3 LKW pro Stunde fahren dann vorsichtig vorbei...

Doch dies ist kein Spass - alles bisher war nur ein Vorspiel. REAL wird es jetzt - ziehen wir uns warm an - und hören auf unsere innere Stimme!

BALTIC DRY INDEX AT LOWEST SINCE 2002

By Javier Blas in London and Robert Wright in Paris
Published: October 16 2008 07:58 | Last updated: **October 16 2008 15:25**

The cost of shipping bulk commodities such as iron ore, coal or grains on Thursday tumbled to its **lowest level in more than six years** as recession fears intensified and the difficulty of obtaining trade finance left many ships without any cargo.

The **Baltic Dry Index**, a benchmark for shipping costs and seen as an indicator of global economic activity, fell 6.75 per cent to **1,506 points, its lowest level since November 2002**. The index has plunged 53.2 per cent since the end of September.

The average daily cost for the largest dry bulk vessels - known as Capesize and used mostly to ship iron ore from Brazil and Australia to China - on Thursday sunk 11.4 per cent to just \$11,580 a day.

The Capesize rate has collapsed 95.1 per cent since it hit an all-time high of \$233,988 a day in early June.

Steve Rodley, director of the London-based shipping **hedge fund Global Maritime Investments**, said some vessels were anchoring, waiting for better times, while some shipping companies were thinking about scrapping their older vessels.

"The whole shipping market has crashed," Mr Rodley said. "But the biggest ships are suffering particularly," he added.

The slowdown in Chinese commodities demand was confirmed yesterday by Tom Albanese, Rio Tinto's chief executive. "In the near term, the Chinese economy is pausing for breath. China is not -completely insulated from an OECD recession and we will see an impact on Chinese exports," he said.

The index's latest fall follows several weeks when the short-term spot market on which the index is based has seen very little activity because of the current difficulty in arranging letters of credit, a key trade finance instrument.

Peter Norfolk, director of research and consultancy at London-based Simpson, Spence and Young - shipbrokers, said: **"You face continued freezing of -activity because of the -problems with credit in -particular."**

Although it is traditionally regarded as one of **the safest forms of financial activity, rates for trade credit have risen sharply** in recent months as banks have withdrawn facilities to bolster their own liquidity.

Shipowners are suffering from banks' reluctance to issue letters of credit, normally straightforward instruments used to assure a shipper of payment for a cargo after it is loaded on to a ship, but before the buyer receives it.

There was also a continued stand-off between Brazilian iron ore producers seeking to raise prices and Chinese steel mills now cutting production and using up stockpiles in retaliation.

"All of this means that, in a very short space of time, we have very little chartering activity," Mr Norfolk

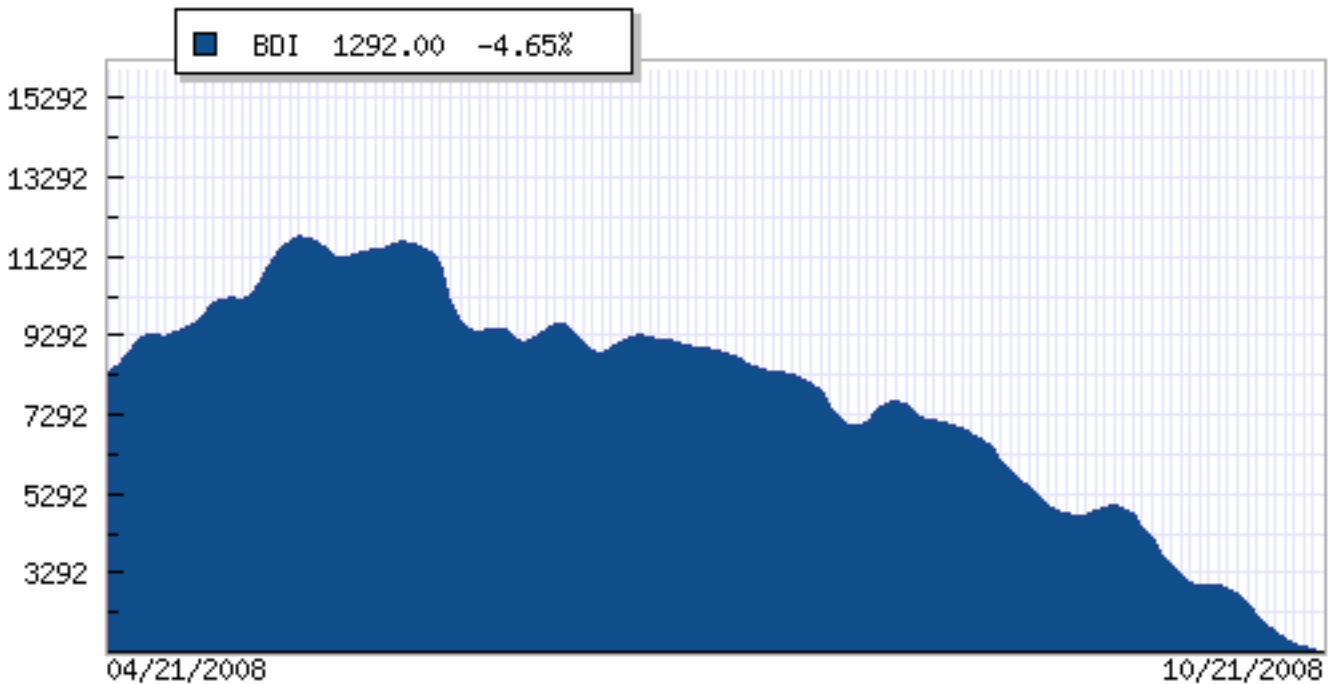
said. "There's even talk of owners laying up tonnage because the market is so weak."

London-based brokers added that some charterers were defaulting on their contracts and returning the vessels to their owners due to lack of demand.

The Baltic Dry Index has fallen 86 per cent from May's all-time high of 11,893 points.

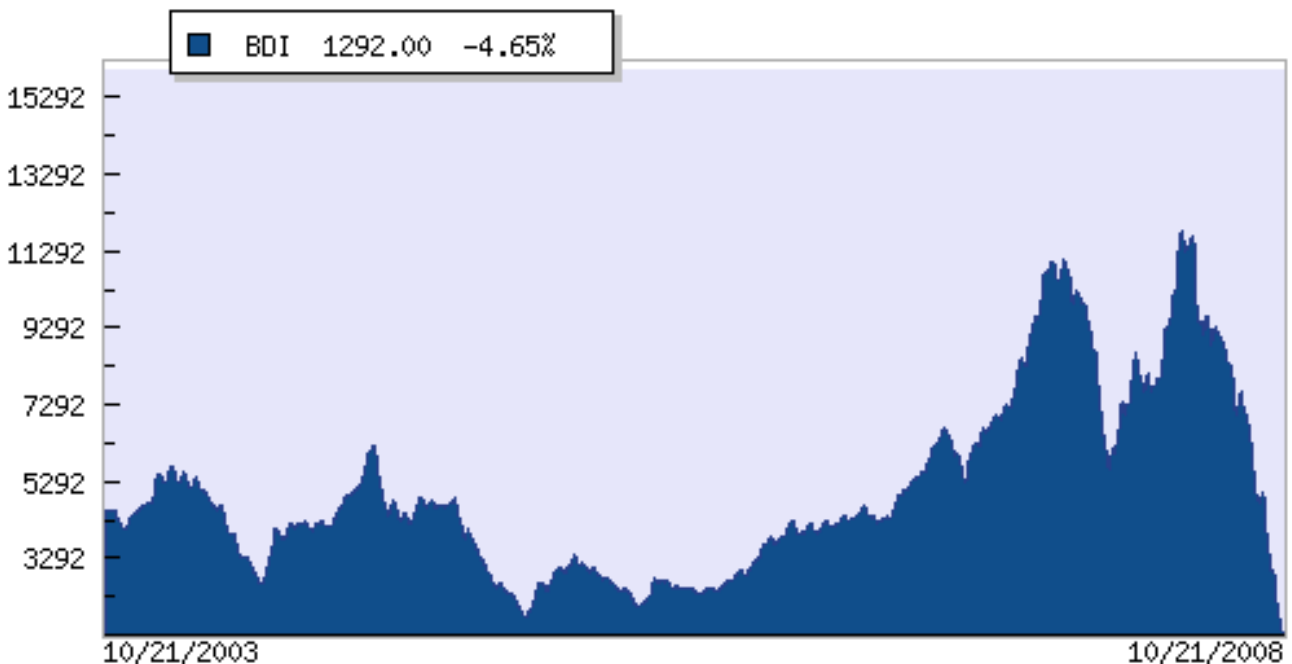
The tanker market for crude oil shipment has also been hit by lower prices.

<http://www.ft.com/servicestools/help/copyright> The Financial Times Limited 2008



© Copyright 1996-2008. Capital Link, Inc. All rights reserved.

http://shipping.capitallink.com/baltic_exchange/stock_chart.html?ticker=BDI&date_r=5yr&c=1&s=BDI



© Copyright 1996-2008. Capital Link, Inc. All rights reserved.

BDI - Baltic Dry Index - aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Der **Baltic Dry Index (BDI)** wird von der [Baltic Exchange](#) in [London](#) veröffentlicht und ist ein wichtiger Preisindex für das weltweite Verschiffen von Hauptfrachtgütern (hauptsächlich Kohle, Eisenerze und Getreide) auf Standardrouten.

Untergruppen des Index berücksichtigen 26 Hauptschiffahrtsrouten und erfassen die Kosten für Zeitcharter und Reisecharter für vier [Schiffsklassen](#) (*Capesize*, [Panamax](#), *Supramax* und *Handysize*) im Trockenschüttgutverkehr.

Ein Zusammenhang besteht von Frachtraten mit Rohstoffpreisen und der Nachfrage nach Metallen, Treibstoffen und Nahrungsmitteln. Je größer die Anzahl der zu verschiffenden Güter ist, desto größer ist die Nachfrage und desto höher der Verschiffungspreis. **Über 90 Prozent des Welthandels, fast 95 Prozent des Außenhandels der Europäischen Union und nahezu 70 Prozent des deutschen Im- und Exports werden über den Seeweg abgewickelt.**^[1] Besonders Trockenschüttgut wie beispielsweise Eisenerz, Kohle und Zement werden am Anfang eines Produktionsprozesses benötigt, **sodass der Baltic Dry Index oft als führender Wirtschaftsindikator angesehen wird.**^[2]

Die vier vom BDI erfassten Schiffsklassen im Trockenschüttgutverkehr:^[3]

Schiffsklassen	Kapazität in dwt	Anteil am Weltseehandel in %	Anteil am Schüttgutverkehr in %
Capesize	über 100.000	10	62
Panamax	60.000-80.000	19	20
Supramax	45.000-59.000	37	18 (mit Handysize)
Handysize	15.000-35.000	34	18 (mit Supramax)

Der **Index wurde am 4. Januar 1985 erstmals** unter dem Namen *Baltic Freight Index (BFI)* mit einem **Basiswert von 1.000 Punkten** veröffentlicht. **Am 31. Juli 1986 markierte er mit 554 Punkten ein Allzeittief.**^[4] Die Umbenennung in *Baltic Dry Index* erfolgte am 1. November 1999. Zwischen 1985 und 2003 verblieb der Index in einer Handelsspanne von 500 bis 2.500 Punkten. In den folgenden Jahren stieg der BDI aufgrund eines enormen Bedarfs an Rohstoffen in der [Volksrepublik China](#) und [Indien](#) stark an. Wichtige Meilensteine in seiner Entwicklung waren der 9. Januar 2004, als der Index mit 5.046 Punkten erstmals über der 5000-Punkte-Marke schloss und der 10. Oktober 2007, als der Index mit 10.218 Punkten das erste Mal über der Grenze von 10.000 Punkten schloss.

Einen Allzeithöchststand markierte der Baltic Dry Index am 20. Mai 2008 mit einem Schlussstand von 11.793 Punkten.^[5] Nach einer Zuspitzung der [Finanzkrise](#) im Frühjahr 2008 begann der Index wieder zu sinken. Am 13. Juni 2008 schloss der BDI mit 9.646 Punkten wieder unter der Marke von 10.000 Punkten. Am 11. September 2008 wurde mit einem Schlussstand von 4.893 Punkten auch die 5.000-Punkte-Grenze unterschritten. Einen neuen Tiefststand erzielte der BDI am 17. Oktober 2008, als er den Handel mit 1.438 Punkten beendete. **Seit dem Allzeithöchststand vom 20. Mai 2008 entspricht das einem Rückgang um 87,8 Prozent oder 10.355 Punkten. Das ist der größte Sturz in der Geschichte des Baltic Dry Index.**^[6]

http://de.wikipedia.org/wiki/Baltic_Dry_Index

22.10.2008 – TEAM-KAWI