

## **Präsentation der Compagnie de Transport Maritime à la Voile**

**Jean Zanuttini<sup>1</sup>**

Die Compagnie de Transport Maritime à la Voile (Gesellschaft für Seetransport unter Segeln) ist aus der Notwendigkeit entstanden, besondere Transportdienstleistungen in Reaktion auf die gegenwärtigen ökologischen und ökonomischen Bedingungen anzubieten. Unsere Aktivitäten werden auf intensiven sozialen Beziehungen beruhen.

In seiner Funktion als Reeder wird die Compagnie de Transport Maritime à la Voile mit Bordeaux als Ausgangshafen eine Seetransportart über kürzere Distanzen entwickeln, die einerseits sicher und wirksam ist, andererseits auf einen sorgsamem Umgang mit der Umwelt ausgerichtet ist. Sie wird sich vorwiegend dem Export von Wein widmen.

Der letzte kommerzielle [noch fahrende] französische Grosssegler des 19. Jahrhunderts, der Dreimaster BELEM liefert durch die Erhaltung und Weitergabe der Techniken der Führung und des Unterhalts solcher Schiffe, die heute fast verschwunden sind, den Beweis, dass die Anstrengungen um das kulturelle Erbe durchaus nicht rückwärtsgewandt sind, sondern uns ganz im Gegenteil erlauben, den Erfindungsreichtum und die Mühen unserer Vorfahren zu verstehen, die sie auf sich nahmen, um unsere heutige Welt aufzubauen. Der Aufbau der Compagnie de Transport Maritime à la Voile bietet auf ganz natürlichem Wege eine Gelegenheit, zu zeigen, dass sich Innovationen auch aus aufgegebenen alten Techniken speisen, und dass das Meer und der Seetransport hervorragende Möglichkeiten für Elemente einer nachhaltigen Entwicklung bieten. Unter eben diesen Vorzeichen hat sich die Stiftung ‚Belem‘ bereit gefunden, unsere Initiative mit aus der Taufe zu heben.

Unsere Gesellschaft setzt sich zum Ziel, durch ein traditionelles Transportmedium, das jedoch modernen Normen unterworfen wird (Verwendung innovativer Techniken und angemessener Materialien) erneuerbare Energien zu nutzen, um einen Weinhandel in einem Nischenmarkt mit hoher Wertschöpfung zu entwickeln.

Der mediale und Marketing-Effekt unserer Schiffe wird bei einer Ausrichtung auf die nordeuropäischen Länder den von uns transportierten, ausgewählten Weinen die Möglichkeit einer hervorragenden und flexiblen kommerziellen Marktdurchsetzung verleihen. Der jährliche Warendurchsatz wird sich auf 2. Mio. Packungen [mit Weinflaschen] pro Schiff und Jahr belaufen.

Die Ansiedlung der Compagnie de Transport Maritime à la Voile in den ‚Bassins à flot‘ (Schleusenhäfen) in Bordeaux ist im Prüfungsstadium und würde diesem heutzutage etwas vernachlässigten Hafengebiet eine starke Identität verleihen, indem das kulturelle Erbe, das die Bedeutung der Stadt Bordeaux mit begründete, einer Neubewertung unterzogen würde.

Für die Konsumenten im nördlichen Europa würden die Weine und sonstigen unter Segel transportierten Produkte um eine Art ‚weltbürgerlichen Wert‘ bereichert. Unser Angebot den Konsumenten gegenüber bezöge sich nicht nur auf den einfachen Erwerb einer Flasche Wein: Der Kauf des Weines beinhaltet zugleich Partizipation an einer Tradition rund um ein Qualitätsprodukt [dem Wein] und an einer Lebenskunst [dem Segeln], verbunden mit der Achtung der Umwelt.

---

<sup>1</sup> Übersetzung aus dem Französischen © Thomas Hoppe 2008, Ergänzungen des Übersetzers in [ ].

### Unsere langfristige Vision:

In möglichst global bezogener Form eine kommerziell tragbare Alternative zu den üblichen Transportformen anbieten. Den Nachweis führen, dass eine nachhaltige Transportart im Vergleich zu Transporten, die fossile Energien nutzen, wettbewerbsfähig werden kann.

### Unsere kurzfristigen Ziele:

Eine nachhaltige, rentable Transportaktivität auf spezifischen Routen und auf Märkten in Gang bringen, die eine hohe Wertschöpfung bieten, insbesondere auf dem Markt für Weine in Nord-Europa.

### Unsere kommerzielle Vorgehensweise:

Wir werden ein transparentes Einverständnis zwischen den verschiedenen beteiligten Akteuren herstellen, so dass die Produzenten [der Weine], die an den logistischen Prozessen Beteiligten und die Verbraucher voneinander wissen. Dies soll durch eine Methode kohärenter Kommunikation verstärkt werden, bei der jede der verschiedenen Etappen des Lebensweges des transportierten Produktes ihren Eigenwert erhält, aber auch die Werte der natürlichen Umwelt, der Innovation, der Kultur und der Lebenskunst [l'art de vivre] Beachtung finden. Unsere Schiffe werden dabei das Verbindungsglied innerhalb dieses sozialen Zusammenhangs darstellen; sie werden zudem die beschwörende Kraft der großen maritimen Tradition verkörpern.

## **Die Schaffung der Compagnie de Transport Maritime à la Voile**

### Vorgesehene Aktivitäten :

- Die Eröffnung eines ersten Dienstes zwischen Bordeaux und Dublin bzw. Bordeaux und Bristol, zu den aufnahmefähigsten Märkten Europas (Irland und Vereinigtes Königreich) wird schon im Jahre 2009 einen rentablen Handel ermöglichen. Die Rückfracht ist ebenfalls in unsere Überlegungen/Planungen einbezogen, verschiedene Vorstellungen in dieser Richtung sind entwickelt worden.
- Der Aufbau spezifischer Beziehungen zu Schiffen mit traditionellen Riggs und der Versuch, sie in unsere Anstrengungen einzubinden, wo sie erneut ihren vollen Platz einnehmen werden.
- Schaffung eines Labels „Nachhaltiger Transport“, der einer klar definierten Regelung unterliegt. Dieser Label wird möglichst bald durch die Organisation „Ecocert“ eingeführt werden.
- Reinvestition erzielter Gewinne in den Aufbau einer vollständigen, modernen und leistungsfähigen Flotte von Frachtseglern.
- Die direkte Kooperation mit den Weinproduzenten, auf eine Weise, die es ermöglicht intensive und von gegenseitigem Respekt getragene menschliche Beziehungen bei jeder Aktivität zu entfalten.

### Zu bewältigende Herausforderungen:

- Auf die europäischen Märkte vordringen, die bereits etabliert sind und von der kaufmännischen Seite her das Interesse der Importeure verstärken, die uns bereits Vertrauen entgegen bringen. Wir sind dabei überzeugt, dass unsere Anwesenheit auf den Märkten sich nicht darin erschöpft, dass wir [im Sinne der Konkurrenz mit anderen Logistik-Anbietern] Marktanteile von anderen Transportunternehmen übernehmen. Im Gegenteil wollen wir eine Alternative anbieten, die neue Kundenschichten zum Kauf von französischem Wein hinführt.
- das Bedürfnis der Winzer, die möglichst rasch einen volumenmäßig umfangreichen Absatz von Wein in Gang bringen wollen, ist in verträglicher Form mit den Importeuren, die zunächst die Auswirkungen und den Umfang des Verkaufs testen wollen, abzustimmen, bevor sie sich in ein Engagement stürzen, dem Verzögerungen durch die technischen Bedingungen, wie etwa des Neubaus von Schiffen inhärent sind. Ausserdem besteht die Notwendigkeit, das Vertrauen der Finanzierungspartner sicherzustellen.
- Wir sehen einen Gegensatz zwischen zwei Entwicklungsperspektiven: Sollen wir großvolumige Lieferungen favorisieren, die es [uns und den Winzern] erlauben die Kosten zu minimieren und auf diese Weise Wettbewerbsvorteile gegenüber den üblichen Transportarten herauszuarbeiten, oder, ist es im Gegenteil vorzuziehen, nur geringe Warenvolumina, dafür jedoch regelmäßige Lieferungen aufrechtzuerhalten, um so die notwendige Lagerhaltung auf Seiten der Importeure einfacher zu gestalten?
- Nach eingehenden Überlegungen haben wir festgelegt, dass im Moment einzig die zweite Möglichkeit unserer Leistungsfähigkeit entspricht. Wir sind trotzdem überzeugt, dass die Infragestellung eines angespannten Warenflusses eine notwendige Etappe sein wird, damit der Transport unter Segeln eines Tages ein wichtiger Akteur im Bereich des Handels werden kann.

### **Unsere Sicht der künftigen Entwicklung:**

Um unsere Aktivitäten erfolgreich in Gang zu bringen und unsere Rentabilität zu optimieren, wird sich die Entwicklung der Compagnie de Transport Maritime à la Voile in zwei Stufen vollziehen:

Eine erste Etappe, die zunächst nur den Transport einer beschränkten Menge von Wein erlaubt, vor allem um die Investitionskosten zu begrenzen. Diese Etappe kann mit der Befrachtung von Schiffen mit traditionellem Rigg umgesetzt werden, die, wenngleich sie von der Seite der Energieeffizienz und dem Ladevolumen noch nicht besonders wirksam sind, doch einen starken emotionalen und medienwirksamen Wert haben. Wir hegen die Überzeugung, dass diese Art der Aktivität diesen wundervollen Schiffen eine zweite Jugend verleihen kann und dass das praktische Wissen um ihre Handhabung, das sie verkörpern, einen nicht zu vernachlässigenden Ansporn für die Entwicklung der Compagnie de Transport Maritime à la Voile bringen wird.

Die Reisen, die wir mit diesen Schiffen durchführen, werden stark medienbezogen sein, um die Importeure vom Sinn unserer Anstrengungen zu überzeugen und ihnen die gebotenen Absatzmöglichkeiten, vor Augen zu führen.

Die transportierten Weinmengen werden einerseits an Importeure verkauft, andererseits an Privatpersonen und zwar über ein System der Vorausbestellung per Internet.

Diese Vertriebsform wird es uns erlauben, Probleme, die durch die Zolllagerkosten erzeugt werden, zu umgehen.

Die zweite Etappe wird durch die Indienststellung unserer Neubauten gekennzeichnet sein, die es uns ermöglichen, ausreichende Weinmengen zu liefern und uns damit erlauben, unsere Entwicklung fortzusetzen und auch auf andere Märkte vorzudringen, eventuell auch mit zusätzlichen Warenarten, die wir dann transportieren werden.

### **Unsere technischen Hilfsmittel**

#### **Die Schiffe mit traditionellen Riggs:**

In Zusammenarbeit mit der Stiftung ‚Belem‘ werden wir die BELEM als Botschafter nutzen, um Weinproben vor Ort und den Transport kleinerer Mengen von Wein zu ermöglichen. Dieses Schiff wird es uns ermöglichen, die verschiedensten lokalen Akteure zu treffen, um eine hohe Medienaufmerksamkeit für unsere Anstrengungen zu erzielen.

Wir stehen im Moment in Verhandlungen, um andere Schiffe mit traditionellem Rigg zu chartern. Eines dieser Schiffe, ein Dreimast-Schoner, der Ende der 90iger Jahre grundlegend restauriert wurde, besitzt als Besonderheit einen großen Laderaum. Diese Art von Schiff wäre ein hervorragendes Mittel, um unsere Frachtvolumina schrittweise zu steigern, selbst wenn die Rentabilität dieser Aktivitäten zunächst begrenzt ist.

#### **Die CTMV-Schiffe:**

Wir planen gegenwärtig unser erstes Schiff, es wird sich dabei um eine moderne Ketsch von 47 m Länge handeln, die eine Fracht von 140 Tonnen laden kann. Seine relativ bescheidenen Dimensionen werden es diesem Schiff erlauben, direkt ins Zentrum der Häfen zu gelangen, so dass die Lotskosten vermieden werden können. Das Festmachen des Schiffes wird [im jeweiligen Zielhafen] immer ein besonderes Ereignis im lokalen Leben darstellen. Das nicht unbeträchtliche Volumen der angelandeten Fracht dürfte durch die Importeure, für die die Lagerhaltung eine große Hemmschwelle darstellt, leicht absetzbar sein. Dieser Segler wird hinreichend robust gebaut, so daß er unter allen Wetterbedingungen und fast das ganze Jahr über verkehren kann.

Der Umschlag der auf Paletten gelagerten Fracht wird durch zwei traditionelle Ladebäume nach der Methode des ‚fliegenden Paketes‘ gesichert. Die Grundfläche des Laderaumes wird so dimensioniert sein, dass auch ein 20 Fuß Container geladen werden kann. Wir wollen die vielseitige Verwendbarkeit des Schiffes erhalten, vor allem weil wir verschiedene Arten von Rückfracht erwarten.

Der Rumpf wird aus Stahl bestehen, die Aufbauten und Masten aus Aluminium. Das Rigg wird mit Hilfe einer zentralen Hydraulikanlage gehandhabt. Wir gehen von einer festen Besatzung des Schiffes mit 8 Personen aus. Zusätzlich können 8 Passagiere befördert werden. Die vorgesehene Höhe des Riggs über der Wasseroberfläche wird 47 m betragen. Diese Höhe wird diktiert durch notwendige Brückendurchfahrten in der Nähe von Bordeaux und durch den Tiefgang (um die 4,50 m), den wir vorsehen (Position des Gewichtsschwerpunktes).

Der Rumpf wird ein Knickspanter sein; um geeignete Wasserlinien zu erhalten, mit einer maximalen Krümmung von 15 Grad [im Längsriß]. Um den Tiefgang gering zu halten, wird der Rumpf mit zwei Kimmkielen ausgestattet, ohne dabei zuviel Segelfläche zu opfern.

Eine Bugstrahlruder wird die Hafenmanöver erleichtern.

Die Hauptmaschine wird ein normaler Dieselmotor sein, mit SO<sub>x</sub> Scrubbing. Ein Bugstrahlruder wird die Hafenmanöver erleichtern. Auf 75 % der Strecken soll der Windantrieb benutzt werden. Das Zeitlimit für die Route Bordeaux-Dublin betrage 5 Tage. Auch um diesen Zeitplan einzuhalten, soll die Maschinenanlage genutzt werden.

Wir werden uns nicht auf die Konstruktion eines „Versuchsschiffes“ vollgestopft mit Technologie einlassen. Wir möchten dagegen eher Zuverlässigkeit und Robustheit voranstellen, auch um die Wartungskosten an die gängiger Frachtschiffe anzugleichen.

Nur ein solches Schiff wird uns die Einhaltung der eingegangenen Verpflichtungen aus unserem Gesellschaftsvertrag ermöglichen und uns gestatten, den zertifizierten Label für ‚nachhaltigen Transport‘ zu erhalten. In diesem Sinne stehen wir bereits in Kontakt mit der Stiftung ADEME, die die Schlussetappe des Schiffsentwurfs subventionieren wird.

Wir planen bei der Konstruktion weiterer Neubauten, unterstützt auch durch die gewonnenen Erfahrungen mit dem ersten Schiff, die Anwendung erneuerbarer Energien (Sonnenenergie, Windenergie) für die Gewinnung von Bordstrom, auch um auf diese Weise unseren ökologischen Fussabdruck weiter zu reduzieren. Das erste Schiff wird mit konventionellen Generatoren ausgestattet sein. Erste Erfahrungen mit der Nutzung von Sonnen- und Windenergie sollen auf spätere Neubauten übertragen werden

Unsere Politik in diesem Bereich soll progressiv die Nachhaltigkeit der technischen Mittel absichern, deren wir uns bedienen.

### **Vorgeschaltete Beförderung:**

CTMV wird zum gegebenen Zeitpunkt einen kompletten multimodalen Transportservice anbieten, dieser wird jedoch von Straßentransporten freigehalten.

Wir stehen hierbei in Kooperation mit einem Binnenschiff, das Wein aus dem Produktionsgebiet Languedoc-Roussillon auf dem Canal du Midi nach Bordeaux bringen kann.

### **Der aktuelle Zustand von CTMV**

Wir stehen im Augenblick vor der Gründung einer GmbH (SARL) mit einer begrenzten Kapitalmenge, um unsere Aktivitäten in Gang setzen zu können.

Diese Etappe wird uns auch gestatten, die Konzeption unseres ersten Segelschiffes mit Hilfe der Unterstützung durch ADEME zum Abschluss zu bringen und die Verhandlungen mit der Bauwerft fortzuführen.

Wir werden ebenfalls zum nächstmöglichen Zeitpunkt ein Schiff mit traditionellem Rigg chartern und unsere ersten Weintransporte in diesem Sommer durchführen. Auf diese Weise können wir unser gesamtes Vorhaben den Winzern gegenüber konkretisieren und zugleich das Vertrauen der Importeure gewinnen.

Zeitgleich hiermit werden wir unsere Gespräche mit den Finanzinstituten weiterführen, um unter den bestmöglichen Konditionen das benötigte Kapital für den Beginn des Neubaus zusammenführen zu können.

Kontakt:

Website: [www.ctmv.eu](http://www.ctmv.eu)

Email: [direction@ctmv.eu](mailto:direction@ctmv.eu)

(Stand Mai 2008)

