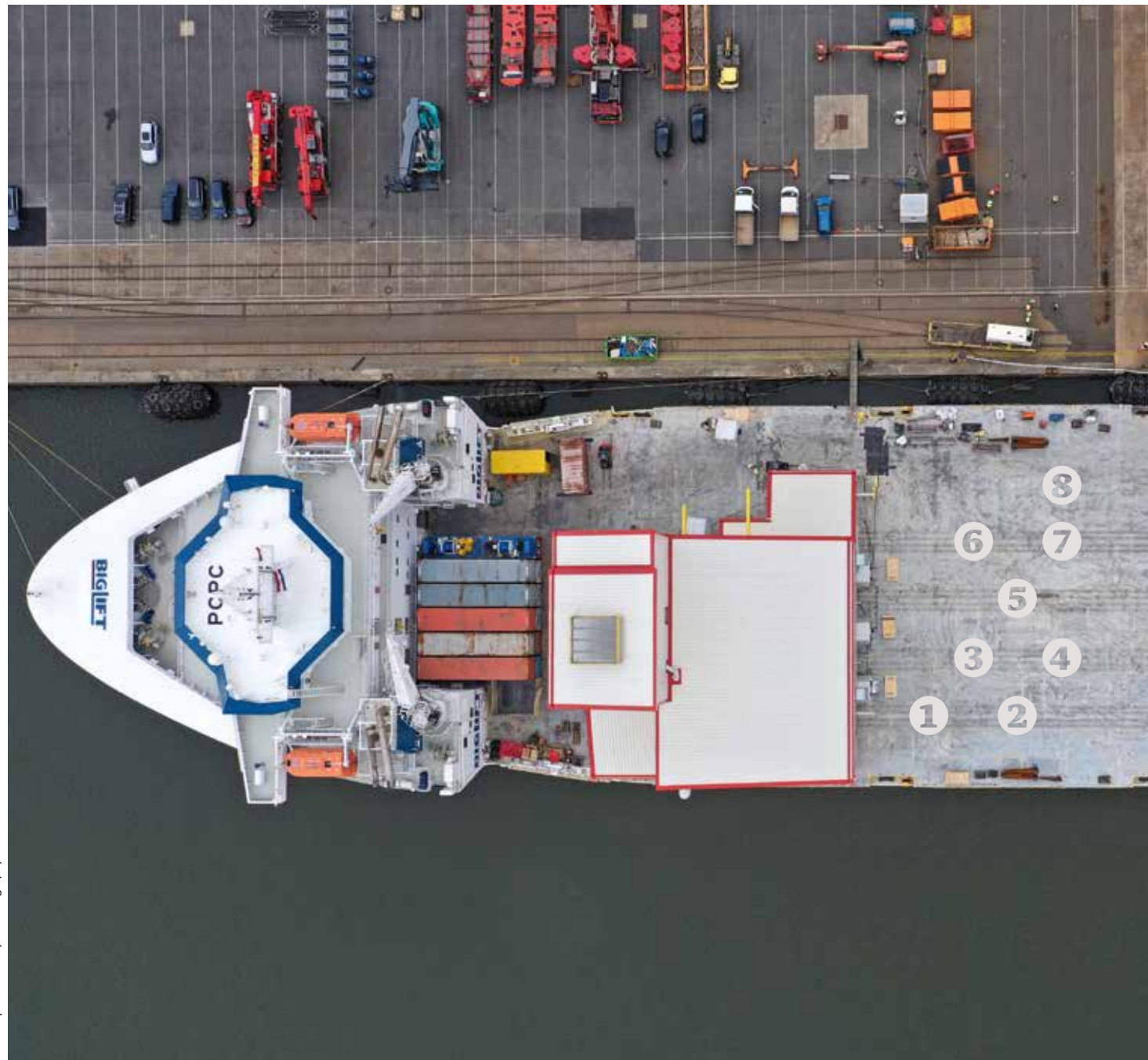




Das Lächeln° ist zurück

Simbabwe flirtet wieder mit der Gegenwart.

Inhalt°



Impressum°

Herausgeber

Frank Dreeke
BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG
Präsident-Kennedy-Platz 1
28203 Bremen

Redaktion

Andreas Hoetzel (v.i.S.d.P.),
Markus Albers, Thomas Mühe,
Sven Östreicher, Julia Wagner

Redaktionelle Beratung

rethink GmbH, Berlin

Gestaltung und Realisierung

Focus Werbeagentur GmbH, Bremen

Druck

Müller Ditzten AG, Bremerhaven

Copyright: Die im Magazin enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte werden vorbehalten. Hinweis: Redaktionelle Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers wieder.

TITEL



S.04 Das Lächeln ist zurück°

1 Eine faszinierende Tierwelt, nicht minder faszinierende Menschen, viel Mut und Zuversicht: Das Leben in Simbabwe nach der Diktatur.



S.12 Alle Mann von Bord°

2 In Finnland ist die erste Fähre KI-gesteuert unterwegs. Probleme? Bisher nur mit schwimmenden Elchen.



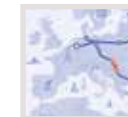
S.16 Flüssige Energie zu Land und zu Wasser°

3 Schweröl ist vor allem eins: eine schwere Belastung für die Umwelt. Kein Leichtes, Alternativen zu entwickeln.



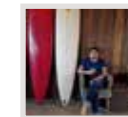
S.18 Ein Bergwerk fürs ewige Eis°

4 Immobilien sind per Definition unbeweglich. Die BLG macht da mal eine Ausnahme: mit dem Transport eines viele tausend Tonnen schweren Gebäudes.



S.22 I glaub, do baut der Chkinääs°

5 Wie Chinas Neue Seidenstraße Belgrad und Budapest verbindet.



S.34 Ein Tag im Leben ... des Per Håkansson°

6 Alles drehte sich bei dem Technik-Futuristen um Digitales: Heute stellt der Entwickler, Berater, Moderator und Autor menschliche Werte in den Fokus seines Lebens.



S.38 Im Gespräch: Frank Dreeke und C. K. Ow°

7 Über die Neue Seidenstraße, eine Billion Euro und warum Chinas wirtschaftliche Macht Europa keine Angst machen sollte.



S.42 Genuss zum Schluss°

8 Im „Puerto Pirata“ auf Feuerland genießt man Centolla: rote Riesenkrabben, immer fangfrisch und gigantisch lecker.

► Zu Fuß auf Safari: Autor Christoph Borgans (li.) mit „Imvelo“-Gründer Mark Butcher (re.)



TITEL **Das Lächeln^o ist zurück**

Der Diktator weg. Die Zuversicht wieder da. Simbabwes Neubeginn macht Eindruck.

Als der Fotograf Hauke Dressler und ich zum ersten Mal gemeinsam in Simbabwe waren, standen wir nach wenigen Tagen einem Elefantenbullen gegenüber. Zu Fuß. Vier Kilometer von unserem Geländewagen entfernt, mehr als hundert vom nächsten Dorf.

Mark Butcher hatte uns hierhergeführt. Der 58 Jahre alte weiße Simbabweer in der fünften Generation kämpft mit dem Safari-Unternehmen „Imvelo“ gegen Arbeitslosigkeit und Wilderei und ist als Wildhüter eine kleine Legende in Simbabwe. „Wenn ihr das Land verstehen wollt, müsst ihr mit Elefanten laufen“, hatte er gesagt, sich Fernglas und Gewehr geschnappt und war mit uns aufgebrochen. ►

► Wildführer Vusa Ncube fährt Kinder zur Schule, die „Imvelo“ gebaut hat





Weil der Wind günstig stand, hatte uns der Bulle beim Anschleichen nicht bemerkt, aber nun musste er etwas gehört haben. Er blickte uns an. Wir erstarrten. „Elefanten sehen schlecht. Er wird uns für einen Mopanebaum halten, wenn wir stillstehen“, hatte Butcher vorausgesagt. Zehn Meter von dem Tier entfernt war ich mir nicht sicher, ob das stimmte. Eine endlose Minute lang starrte der Elefant uns an.

Dann wandte er sich wieder den Blättern zu und Butcher drehte sich zu mir um. Von den Tagen, die wir bei den Tieren im simbabwischen Busch verbracht haben, ist mir vor allem dieses Bild in Erinnerung geblieben: Wie der abgebrühte Buschläufer, der Zehntausende Elefanten gesehen haben muss, der sonst hektisch redet und laut flucht, beim Anblick der Elefanten bloß noch flüsterte: „Cool, nicht?“ Und wie dabei seine wässrigblauen Augen glänzten und über sein faltiges Gesicht ein feines Lächeln ging.

Ein Lächeln, wie wir es selten in Europa gesehen haben, aber oft in Simbabwe. Mit sich im Reinen, zufrieden. Ein grundehrliches Lächeln. Ein manchmal schwer verständliches Lächeln. Und immer ein ansteckendes.

„Wir sind wegen der Tiere gekommen, aber eigentlich faszinieren uns doch die Menschen noch viel mehr“, fasste es Hauke eines Abends am Lagerfeuer zusammen. Und wir beschlossen, von jetzt an den Menschen Simbabwes nachzuspüren. Und ihrem Lächeln.

Das offensichtlichste, das freiste Lächeln gehört wie überall auch in Simbabwe den Kindern. Etwa den Mädchen der Netzballschulmannschaft aus der Provinz, die zu einem Turnier in die Großstadt Bulawayo gekommen sind.

Wir treffen die Teenager in einer Parkbucht im Stadtzentrum, in der sie auf ihren Bus warten. Sie lachen und albern so ausgelassen herum, dass wir nicht vorbeigehen können. Wie sie die Zukunft sehen? Sie giggeln, zucken mit den Achseln. Wird jetzt alles besser, wo Mugabe weg ist? „Ja“, rufen sie und glucksen. Aber wissen es eigentlich nicht. Seit sie denken können, war Diktator Robert Mugabe an der Macht in Simbabwe. Bis Ende 2017 das Militär seiner 37 Jahre langen Herrschaft abrupt ein Ende setzte. Plötzlich konnten ihre Eltern und alle anderen sagen, was sie wollten. Konnte man schimpfen und scherzen über den unfehlbaren Diktator. Klar, dass sie sich nun freier fühlen. Dass sie lachen. ▶



▶ Teekay Duncan auf Fotostreifzug in Harare



▶ Die Mädchen der Netzballschulmannschaft in Bulawayo

Otildah Ndlovu kennt das unbefangene Lachen der Schülerinnen und Schüler. Sie ist Lehrerin an einem Internat. Und auch für sie, die 36 Jahre alt ist, gab es keinen Präsidenten vor Mugabe. Aber anders als die Kinder, weiß sie, dass auch Mugabe einst als Heilsbringer galt. Was hat sich geändert jetzt, da wo Emmerson Mnangagwa zum neuen Präsidenten gewählt worden ist? „Jetzt stopfen sich die Nächsten die Taschen voll.“ Aber das habe mit ihrer Arbeit nicht viel zu tun, findet sie. Sie unterrichtet Englisch. Egal, was mit dem Land passiert, egal, was die Kinder später tun werden, sie werden Englisch brauchen. Es ist die gemeinsame Sprache der Völker Simbabwes. Und es ist das Tor zur Welt.

Weil das Schulsystem trotz Mugabes korruptem Regime noch lange Zeit zu einem der besten Afrikas gehört hat, ist Otildahs Generation sehr gut ausgebildet und spricht hervorragendes Englisch. Lange Zeit konnten Simbabwer mit ihrem Schulabschluss sogar direkt in England studieren. Otildah hat das getan. „Dort habe ich gelernt, mich in meiner Haut wohlfühlen.“ Auch als Frau. Oder wie es ihre Familie ausdrückt: Sie kam noch starrsinniger zurück und sah noch weniger ein, wieso sie heiraten und Kinder kriegen sollte. Aber andererseits hat sie gelernt, was sie an ihrem Land so liebt. „Euch in Europa fehlt der Zusammenhalt“, sagt sie. „Alte Leute, die allein zu Hause versauern?! So etwas würde es bei uns nie geben!“ Heute ist sie glücklich verheiratet – wenn auch spät – und hat ein Kind – statt vier. Sie trägt mit Stolz den traditionellen Namen „Ndlovu“, der das Totem ihrer Familie, den Elefanten, benennt, aber nicht den Namen ihres Mannes „Ncube“ (Pavian), den sie eigentlich tragen müsste. So viel Moderne muss sein, findet sie. Ihr Lachen ist daher auch das einer Frau, die weiß, wer sie ist. „Sieh mich an“, sagt sie. „Das ist, was du kriegst. Wenn es dir nicht gefällt, hast du Pech gehabt.“



Otildah Ndlovu

Wie gut das simbabwische Schulsystem ist, merkt man auch im Nachbarland Südafrika. Trifft man dort einen Taxifahrer, Kellner oder Gärtner, der gut Englisch spricht, smart und aufgeweckt ist, dann kommt er in den allermeisten Fällen aus Simbabwe. Weil es in ihrem Heimatland wenig Jobs gibt, arbeiten viele in Johannesburg und Kapstadt.

So auch die Freundesclique, die sich die „Bulawayo Boys“ nennt und die in ihre Heimat nicht nur Geld, sondern auch die Mode der südafrikanischen Großstädte bringt. Shepherd Ncube etwa, der mit runder Sonnenbrille und keckem Hut auffällt in einer Stadt, in deren Modeläden reihenweise erdbraunen Pullunder und die viel zu weiten Sakkos der Neunzigerjahre hängen. Ihr Lächeln ist der Stolz, es geschafft zu haben, aber vor den Gästen, die Südafrika kennen, mischt sich auch ein bisschen Scham hinein. Schließlich wissen die, dass ihr Leben dort drüben viel härter und gefährlicher ist, als sie zugeben wollen. ▶



▶ Die „Bulawayo Boys“

„**Englisch** ist die gemeinsame Sprache der Völker Simbabwes. Und es ist das Tor zur Welt.“

► Filmproduzent und Fotograf Teekay Duncan in der Nationalgalerie in Harare



Teekay Duncan will nicht nach Johannesburg gehen. Auch wenn Südafrika in Mode, Musik und Kunst den Ton angibt. Statt aus dem Nachbarland zu importieren, kriert er selbst. In Simbabwes Hauptstadt Harare hat er mit Freunden die Media- und Eventagentur „Glow Media“ gegründet. Unter anderem haben sie die Comedy-Serie „Bagdad“ geschrieben und produziert, die im Land ein großer Erfolg ist und die in das Lachen auch ernste Themen mischt. Als wir mit Teekay den Vorort besuchen, in dem das Lehmhaus seiner Eltern steht, treffen wir Tinashe Shamu, einen der Schauspieler. Er spielt in „Bagdad“ einen Mann, der in einer Küche arbeitet – eine absurde Vorstellung für Simbabwe. Auch die Kinder, die uns folgen, finden das komisch – aber wollen doch ein Foto mit ihrem Star. Teekay ist überzeugt, dass man mit Lachen weit kommt. Er strahlt, lacht und freut sich eigentlich ständig. Er gehört zu der Sorte Menschen, die überzeugt sind, dass ihr leeres Glas, bald wieder voll sein wird. Oder wie er sagt, „die aus einer Scheibe Brot einen Laib machen.“

Otildah ist zurückgekehrt, Teekay will nicht weg, Hans Dijk aber ist gekommen, um zu bleiben. Vor über vierzig Jahren ist er aus Österreich ausgewandert, um in Südafrika, in Angola und im Kongo im Bergbau zu arbeiten. Später hat er selbst Diamanten- und Goldminen gekauft. Einmal hat er versucht nach Österreich zurückzukehren. „Aber das geht nicht mehr.“ Zu eng im Kopf seien sie dort. Zu kurzsichtig. Mit seiner Frau, einer schlagfertigen schwarzen

Geschäftsfrau, die selbst einige Minen besitzt, lebt er heute in der Goldgräberstadt Kadoma. Vor anderthalb Jahren hatte ich ihn dort kennengelernt. In einem Restaurant stand statt dem üblichen „Hühnchen mit Maisbrei“ ein „Schnitzel mit Pilzsauce“ auf der Speisekarte und die Bedienung bestätigte den Verdacht: „Es gehört einem Österreicher.“ Hans hatte es mit dem Geld aus seinen Goldminen gebaut. Damals sagte er: „Das ist hier wie im Amerika der 50er. Es gibt so viele Möglichkeiten. Du musst einfach machen.“ Für sein Restaurant hatte er keine Baugenehmigung, weil die zu lange gedauert hätte. Ein Jahr später hatten sie ihm das Restaurant abgenommen. „Sie waren im Recht: Ich hatte ja keine Genehmigung“, sagt er ohne Bitternis. Aber Hans hat schon den nächsten Plan: Einen Vergnügungspark mit Wasser-rutschen und einem Goldminenmuseum. Das ist es ja, was ihm in Simbabwe so gefällt: Dass man immer wieder aufsteht. „Man darf das nicht so schwernehmen“, sagt er. Und lacht. Für die Reichen, für die, die eine gute Ausbildung haben, für die, die Ideen haben, scheint es immer einen Grund zum Lachen zu geben. Aber wie ist es für die Simbabwer draußen im Busch? Die in Gegenden leben, in die wir nur reisen, wenn wir Elefanten sehen wollen?

Dort wohnt zum Beispiel Vusa. In seinem Dorf am Rande des Hwange-Nationalparks gab es nie viel Arbeit. Wilderei half beim Überleben – und gefährdete den Park. Bis Mark Butcher eine Lodge eröffnete und den Bewohnerinnen und Bewohnern Jobs anbot. Statt Wilderer ist Vusa nun Wildführer. Und wenn man mit ihm im frühen Tageslicht im offenen Jeep durch die Steppe fährt, wenn er die Laute der Zebras und Impalas nachahmt, wenn er den Löwen findet, den er einem unbedingt zeigen wollte, dann sieht man immer wieder, wie seine braunen Augen glänzen. Und wie über sein junges Gesicht ein Lächeln zieht. „Toll, oder?“, sagt er.

■ AUTOR: | CHRISTOPH BORGANS
FREIER JOURNALIST U. A. FÜR GEO UND STERN, GEORGIEN



**„Das ist hier wie im
Amerika der 50er. Es gibt
so viele Möglichkeiten.
Du musst einfach machen.“**

Von Austria nach Afrika: Hans Dijk

Alle Mann^o von Bord

Im finnischen Turku wurde erstmals eine Fähre von künstlicher Intelligenz gesteuert. Experten sind sich einig: Autonom fahrende Schiffe werden das maritime Transportwesen transformieren und ganz neue Geschäftsfelder und Berufe bieten.

Es ist ein windiger Montagmorgen im Dezember 2018, als die Autofähre „Falco“ in Parainen ablegt. Auf dem offenen Meer südlich des finnischen Turku schlagen die Wellen hoch an die Bordwand. Trotzdem macht sich die fast 54 Meter lange Fähre zielstrebig auf den Weg in Richtung Nachbarinsel. An Bord: keine Autos, keine Passagiere – und vor allem kein Kapitän. Stattdessen eine Menge Kameras, Radarsysteme und Sensoren, die

permanent jede Bewegung des Schiffes und der Umgebung über und unter Wasser aufzeichnen – und über den Bordcomputer analysieren.

Künstliche Intelligenz übernimmt

An diesem Tag nimmt das erste autonom fahrende Schiff der Welt – angetrieben von einem speziell entwickelten Rolls-Royce-Motor – Kurs auf die Hafeneinfahrt von Nauvo. 50 Kilometer entfernt, im Stadtzentrum von Turku, sitzt der Kapitän in einem klimatisierten Kontrollraum der Reederei Finferries. „Ich musste nur ein einziges Mal eingreifen“, gibt Tuomas Mikkola vor seinem Schaltpult mit riesigen Bildschirmen zu Protokoll. Die 3-D-Ansichten bieten ihm in Echtzeit

einen Überblick über die Position des Schiffes. „Nur einmal konnte das System bei dem Test etwas nicht identifizieren. Es handelte sich um einen schwimmenden Elch in der Fahrinne.“ Ansonsten übernahm die künstliche Intelligenz die Navigation der Fähre.

Mehr Sicherheit, weniger Personalkosten

Dank der Fortschritte von Digitalisierung, Robotik und künstlicher Intelligenz sind autonom fahrende Schiffe wie die „Falco“ kein Einzelfall mehr. Auch im benachbarten Norwegen dockte bereits ein Fährschiff des finnischen Konzerns Wärtsilä an. Die Software berechnete zahlreiche Faktoren wie Wind, Strömung sowie Wassertiefe und legte selbstständig an. Kürzlich gab der ▶

► Fährbetrieb und die „Falco“ (re.) am Anleger



► Kameras, Radartechnik und Sensorik sorgen für reibungsloses An- und Ablegen

► Sicherheit geht vor: Noch ist eine Besatzung bei Passagiertransporten vorgeschrieben



► Unter Beobachtung: Künstliche Intelligenz übernimmt das Steuer

norwegische Düngemittelhersteller Yara ein autonomes Containerschiff in Auftrag. Es soll Dünger von einer Produktionsstätte im Inland über Wasserwege 57 Kilometer weit zu zwei Tiefwasserhäfen bringen. Das Be- und Entladen soll dabei genauso vollautomatisch vor sich gehen wie die Fahrt. Die Vorteile: Die Sicherheit und Effizienz sollen steigen, die Personalkosten sinken.

Neue Geschäftsmodelle

Auch die Testfahrt der „Falco“ ist Teil eines größeren Plans. „Bis 2025 wollen wir ein autonomes maritimes Ökosystem entwickeln und etablieren. Dann soll autonomer Verkehr in der Schifffahrt kommerziell realisierbar sein“, sagt Päivi Haikkola, Sprecherin von One Sea. Seit 2016 arbeiten hier diverse internationale Unternehmen zusammen an der Zukunft der Schifffahrt. Dazu gehören neben Google, ABB, Cargotec, Ericsson, Rolls-Royce, Tieto, Wärtsilä, Finn-pilot Pilotage auch Finnish Marine Industries sowie die Finnish Ship-owners' Association. Seit Kurzem sind auch Inmarsat sowie das Monohakobi Technology Institute dabei. Alle Beteiligten sehen enorme kommerzielle Chancen in der Digitalisierung der Ozeane. „Wir arbeiten zusammen, um die Gelegenheiten zu nutzen, mit neuen Geschäftsmodellen Millionen, wenn nicht Milliarden Euro zu verdienen“, sagt Haikkola. Damit meint sie das gesamte maritime Ökosystem: von neuen Geräten zur Fernsteuerung und zum autonomen Fahren über Dienstleistungen für Schiffe, Häfen und Fähren bis zu neuen Technologien, die Abläufe im Transportwesen optimieren.

Chancen und Risiken in der Logistik

Neben dem Fähr- und Linienverkehr werden autonome Schiffe auch den maritimen Transportsektor grundlegend modifizieren. „Viele Jobs, die bisher auf See erledigt werden mussten, werden in Zukunft an Land mithilfe von künstlicher Intelligenz realisiert. Dazu werden speziell ausgebildete Mitarbeiter benötigt. Voraussichtlich werden also die neuen Technologien bestehende maritime Logistikketten auseinandernehmen: Einige Unternehmen werden vom Markt verschwinden, andere neu entstehen“, so Haikkola. Bisher gibt es allerdings noch rechtliche Hürden für autonome Schiffe. In Finnland ist es wie in den meisten Ländern Europas verboten, Passagiere ohne Besatzung zu befördern. Auch im Transportwesen fehlen bisher ein international gültiges Regelwerk und brancheneinheitliche Standards für die autonome Schifffahrt. Dieser Prozess verläuft laut Haikkola langsamer als die technologische Entwicklung. Aufhalten lassen wird sich die disruptive Technologie allerdings nicht. Davon ist auch Sari Turkila überzeugt, der Geschäftsführer von Shipbrokers Finland: „Digitale Technologien könnten jeden Bereich der Schifffahrt und der maritimen Logistik transformieren.“

■ AUTOR: | VOLKER MARQUARDT



► Modernste Technik für die autonom fahrenden Schiffe

Flüssige Energie^o zu Land und zu Wasser

Nachhaltig und elektrisch: Wie die LOHC-Technologie die Schifffahrt emissionsfrei gestalten will

Etwa 90 Prozent des internationalen Handels findet auf dem Seeweg statt. Die überwältigende Zahl aller Schiffe weltweit (I) fährt mit Schweröl – ein relativ günstiger Treibstoff, der aber die Umwelt stark belastet. Mit mehreren Gesetzesänderungen (II) soll die Seefahrt künftig klimafreundlicher werden.

Der Ausbau regenerativer Energiequellen führt dazu, dass unterschiedlich große Strommengen flexibel eingespeist werden müssen. Mal scheint die Sonne (III), mal stürmt es (IV) – die Stromerzeugung im Energienetz der Zukunft ist schwerer zu planen. Eine intelligente Speichermöglichkeit für überschüssigen Strom gehört daher zu den größten Herausforderungen der Energiewende.

Als vielversprechende Lösung gilt der ölhaltige LOHC-Trägerstoff (Liquid Organic Hydrogen Carrier). LOHC funktioniert ähnlich wie eine Batterie, kann Energie aber deutlich besser speichern. Die erzeugte Energie wird dabei in Wasserstoffgas gebunden. Gelagert in containergroßen Behältern, könnte der Treibstoff gefahrlos transportiert werden – etwa von Solaranlagen an Land (III) zum Ort des Verbrauchs. Weitere Pläne sehen vor, dass Offshore-Windparks (IV) LOHC-Container mit Energie aufladen, die dann von Schiffen an Land transportiert werden könnten.

Als Energiequelle für Züge oder Schiffe (V) wird der Wasserstoff an Bord aus der LOHC-Flüssigkeit gelöst und als Treibstoff für eine Brennstoffzelle genutzt. Wasserstoff reagiert mit Sauerstoff zu Wasserdampf – hierbei entsteht Energie. Ein Nachteil gegenüber herkömmlichen Dieseltreibstoffen ist die in LOHC gespeicherte Energiemenge: Sie liegt nur etwa bei 50 Prozent. Um dieselbe Streckenlänge fahren zu können, muss der LOHC-Tank etwa doppelt so groß sein wie derzeit. Der Vorteil gegenüber Schweröl: LOHC verursacht keine Belastungen durch Feinstaub, Kohlendioxid oder Stickoxide.

Erste Pilotprojekte in der Binnenschifffahrt (VI) gelten als vielversprechend. In Europa fahren nach Expertenschätzungen etwa 15.000 Schiffe auf Flüssen und Seen, knapp die Hälfte davon sind Frachtschiffe. Kombiniert mit einem Netz von Ladestationen entlang der Flüsse, könnte die Vision einer emissionsfreien Schifffahrt Realität werden.

IV Offshore-Windpark

Auch überschüssige Windenergie kann zur Elektrolyse herangezogen werden. Der gewonnene Wasserstoff wird anschließend durch Hydrierung an Ort und Stelle in dem ölartigen LOHC chemisch gebunden und per Schiff transportiert.

3

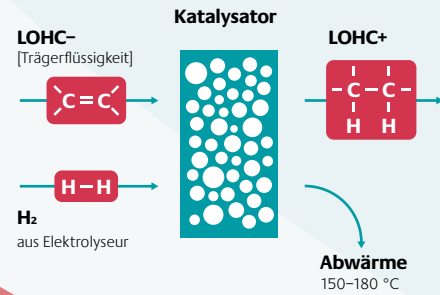
III

Solaranlage

Überschüssige Energie aus Solarkraftwerken wird genutzt, um Wasser durch Elektrolyse in Wasserstoff und Sauerstoff zu spalten. Der Wasserstoff wird aufgefangen und zum Transport in die Trägerflüssigkeit LOHC eingebracht (siehe Hydrierung).

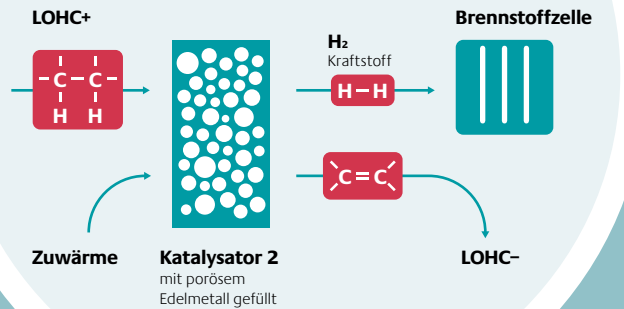
Hydrierung

Energiereicher Wasserstoff wird in einer organischen Trägerflüssigkeit auf Erdölbasis gebunden und kann gefahrlos transportiert werden.



Dehydrierung

Mithilfe eines Katalysators wird der unschädliche Wasserstoff wieder freigegeben und in einer Brennstoffzelle zur Stromerzeugung genutzt.



I. Trends/Umwelt

- 90% des Welthandels erfolgen auf dem Seeweg
- 53.000 Schiffe umfasst die Welthandelsflotte im Jahr 2018
- 90% der großen Schiffe weltweit fahren mit Schweröl
- Der Seeverkehr verursacht rund 2% der weltweiten CO₂-Emissionen
- Sowie 13% der Schwefeldioxid-Emissionen
- Und 15% der Stickoxid-Emissionen weltweit

II. Gesetzeslage

- Ab dem Jahr 2020 darf der Schwefelgehalt in Treibstoffen nur noch 0,5% betragen (heute: 3,5%)
- Bis zum Jahr 2025 müssen CO₂-Emissionen weltweit um 30% gesenkt werden
- Der Environmental Ship Index (ESI) der World Ports Climate Initiative (WPCI) senkt in mehr als 60 Häfen die Liegegebühr für besonders umweltverträgliche Schiffe. Weltweit sind fast 6.000 Schiffe für den ESI registriert

VI Ladestation

Vollelektrische Lastschiffe auf LOHC-Basis könnten dieselbetriebene Frachter in der Binnenschifffahrt ersetzen und den Frachtverkehr nachhaltiger gestalten. Die E-Lastschiffe beziehen ihre Energie aus LOHC-Ladestationen entlang der Flussufer.

Legende

- Entladen
- Aufladen

Ein Bergwerk^o fürs ewige Eis

Für Thyssenkrupp Industrial Solutions hat BLG Logistics in Bremerhaven auf der ABC-Halbinsel Fläche und Know-how für die komplette Montage eines Eisenerzbrechers und einer Siebanlage bereitgestellt. Unsere Autorin Kerstin Kloss war Mitte Juli bei der Schiffsverladung der fertigen Gebäude dabei. Nach Kanada, ins ewige Eis, geht die große Fracht.

17 Grad sind für einen Hochsommertag lausig kalt, beim stundenlangen Warten am zugigen Kaiserhafen in Bremerhaven haben sich die Hautporen zusammengezogen. Doch Johann Steffens, leitender Projektmanager bei BLG WindEnergy Logistics, lehnt zufrieden am Geländer der doppelstöckigen Bürocontainer,

die in wenigen Tagen abgebaut werden. Mit wachen Augen verfolgt er das Geschehen auf dem BLG-Offshore-Terminal ABC-Halbinsel. Langsam, ganz langsam fangen 344 Räder gleichzeitig an sich zu bewegen wie in einer präzise einstudierten Choreografie. Sie gehören zu 84 Achsen, die seit dem Morgen in vier Linien unter einem 34 Meter hohen und 30 Meter breiten Gebäude geparkt worden sind.

Unter der schneeweißen, klobigen Verkleidung verbirgt sich eine Eisenerz-Siebanlage. Sie ist Teil eines Material-Umschlagssystems, das Thyssenkrupp Industrial Solutions für die Baffinland Iron Ore Mines Corporation auf der ABC-Halbinsel komplett montiert hat. Ein Schwergutfrachter soll die 1.800 Tonnen schwere Siebanlage zusammen mit einer Brechanlage, die 1.470 Tonnen wiegt, und einer Waggon-Entladestation bis rund 600 Kilometer nördlich des Polarkreises zur Mary River Mine in Kanada bringen. Normalerweise baut Thyssenkrupp Anlagen vor Ort zusammen, aber das arktische Klima lässt das in diesem Fall nicht zu.

Noch steht die Siebanlage auf einer 3.000 Quadratmeter großen Schwerlastplatte weit vom Schiff entfernt. Die Räder unter dem Gebäude drehen sich behutsam, als ob sich Insektenfüße warmlaufen. Sie gehören zu sogenannten Self-Propelled Modular Transporters (SPMTs), die ein punktgenaues Positionieren schwerster Lasten ermöglichen. Sechs mal Sechs-Achs-Module mit einer Achslast bis maximal 48 Tonnen hat die BLG beige-steuert. Der gesamte 84-Achs-Verbund wird synchron gelenkt.

„Die SPMTs müssen alle parallel stehen“, erklärt Gils Frahm das Manöver und muss dabei gegen die tuckernden Dieselmotoren anschreien. Er bedient bei der BLG seit über einem Jahrzehnt solche Fahrzeuge mit Fernsteuerung. Als ob er mit Spielzeug hantiert, aber der Job bedeutet viel Verantwortung. „Mit spezieller Software kann ich berechnen, wie viele Achsen man für den Transport braucht“, erläutert jetzt Ronald Weiterer, SPMT-Berechnungs- und Transportingenieur bei der BLG. Die Anzahl der koppelbaren Fahrzeuge hänge von der Motorleistung ab, die der BLG haben je 350 Kilowatt. Alle Kalkulationen müssen sorgfältig getestet werden – und das dauert. ▶



▶ Beim Verladen der beiden Segmente in Bremerhaven



Unterdessen nimmt sich Steffens Zeit, drinnen im warmen Container die Rolle der BLG bei dem Projekt zu erläutern. „Ausschlaggebend war der Standort auf der ABC-Halbinsel“, beginnt er. Dort steht eine Kernfläche von 10.000 Quadratmetern zur Verfügung, davor befinden sich auf einer Kajenlänge von circa 730 Metern tideunabhängige Seeschiffsliegeplätze. Thyssenkrupp hatte nirgendwo sonst eine Schwerlastplatte mit bis zu 20 Tonnen pro Quadratmeter Flächenlast vorgefunden und gleichzeitig eine Genehmigung für die Gebäudehöhe bekommen.

André Köpcke, Supervisor XXL-Transporte bei BLG WindEnergy Logistics, hat das Projekt von Anfang an begleitet. Schon für die Warenannahme war die BLG verantwortlich und stellte dafür auch Entladefahrzeuge. Die Anlagenteile kamen mit Seeschiffen aus den USA, Kanada, China, Taiwan, Europa oder per Lkw aus Deutschland. Alle weltweiten Zuläufe mussten just in time optimiert werden, Köpcke hat die Anlieferung koordiniert. Im Nordhafen wurden Stahlbau- und Fassadenteile bis zu anderthalb Jahre zwischenge-

lagert, das ist auch im Neustädter Hafen in Bremen möglich. Am spannendsten fand Köpcke, zwei komplette 10 mal 4 Meter große Schaltzentralen per Reachstacker vom Schiff auf Schwertransporter zu verladen: „Das war Millimeterarbeit.“

Auf die Baustelle blickt der Hauptaufseher der mechanischen Montage bei Thyssenkrupp Industrial Solutions, Andreas Hanisch, als „riesige Organisationsaufgabe“ zurück. Alles lag voll mit Teilen und Geräten. Die Fähigkeit der BLG, Fläche und Know-how für industrielle Wertschöpfung zur Verfügung zu stellen, resümiert er so: „Die BLG war sehr flexibel. Wir konnten die Lagerfläche erweitern, wenn wir mehr Material hatten als geplant. Man wird gut und schnell versorgt und bekommt alles in erstklassiger Qualität.“

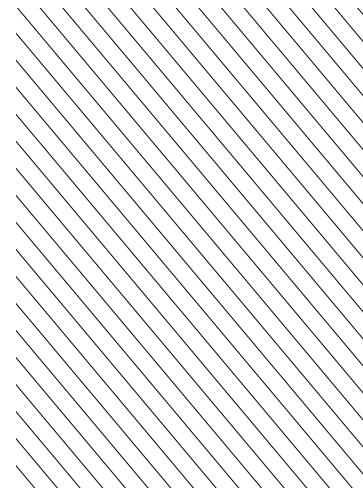
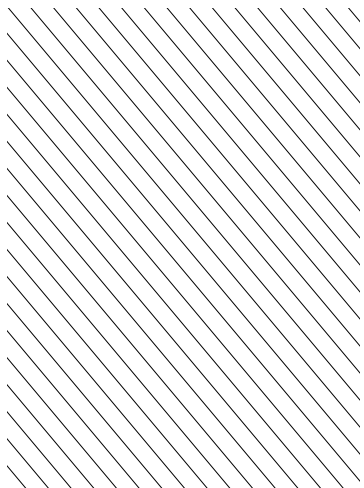
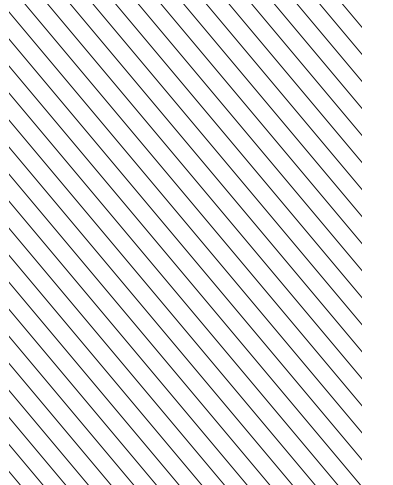
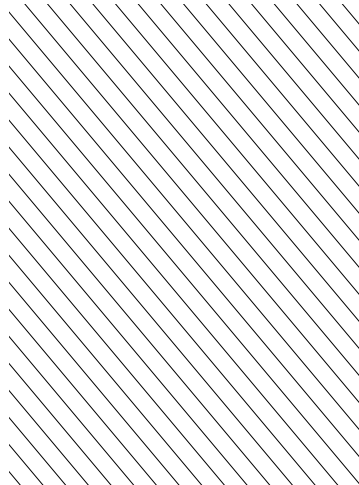
Zwei Tage später werden 72 SPMT-Achsen unter der Brechanlage positioniert. Sie steht auf einem stabilen Sandbett, aufgeschüttet und mit einer Baggermatte ausgelegt von BLG-Spezialisten.

Nach einer eleganten 90-Grad-Zeitlupendrehung bewegt sich das Gebäude sachte auf die Kaikante zu. Die BLG hat Rampen aus Stahl und hartem Bongossi-Tropenholz bereitgestellt, die auf den Punkt genau ausgelegt wurden, damit das Gebäude aufs Schiff rollen kann. Abends werden an Deck Arbeiter auch diese Anlage anschweißen, damit sie bei hohem Seegang nicht ins Schlingern gerät.

Johann Steffens ist froh, dass er die insgesamt 5.500 Tonnen schwere Ladung nicht bis Baffinland begleiten muss, wo im September der Winter beginnt. Von Eisblumen hat er genug seit dem Projektstart, als bei Minusgraden die Heizung im Bürocontainer noch nicht funktionierte.

■ AUTORIN: | KERSTIN KLOSS
FACHJOURNALISTIN FÜR LOGISTIK, HAMBURG

© FOTOS | Marcus Meyer Photography



5

GESCHICHTEN VON DER NEUEN SEIDENSTRASSE

TEIL II ■ One Belt, One Road. Es ist das größte, finanziell aufwendigste und geopolitisch wichtigste Infrastrukturprogramm, das die Menschheitsgeschichte je gesehen hat. Eine Eins mit zwölf Nullen. 1.000 Milliarden Euro umfasst das Investitionsvorhaben, das die chinesische Regierung initiiert hat. Die Neue Seidenstraße involviert 65 Länder mit 4,4 Milliarden Menschen in Asien, Afrika und Europa. Ganz allein auf der Basis bilateraler Verträge – am einen Ende des Tisches sitzt immer China. Dass dies einen spektakulären Rollentausch im Welthandel nach sich zieht, dass manche darin große Risiken sehen und andere darin große Chancen wittern – das wollen wir in den kommenden Nordlicht-Ausgaben an Ort und Stelle überprüfen. In Teil I besuchte unser Autor einen der mythischen Handelsplätze der antiken Seidenstraße, Samarkand in Usbekistan. In Teil II beschäftigen wir uns mit Chinas Einfluss in Südosteuropa. 17 plus 1 heißt der Verbund, in dem China mit 17 Staaten aus dem Osten und Südosten Europas zusammenarbeitet. Mit dabei Griechenland, Serbien und Ungarn. Dieser Achse (Piräus als dem von der chinesischen COSCO betriebenen Hafen, Belgrad und Budapest, die mit einer Eisenbahn-Neubaustrecke verbunden werden) widmen wir uns in dieser Ausgabe.

„I glaub,° do baut der Chkinääs“

Unser Autor Carsten Ahrens ist mit dem Zug von Wien über Budapest nach Belgrad gereist. Um sich vor Ort ein Bild zu machen, wie China seinen Einfluss in Ost- und Südosteuropa gestaltet und wie die Rolle Chinas dort wahrgenommen wird.

Auf der Spur dieser Fragen beginnt meine Reise in Wien. Aufgrund seiner Geschichte gewissermaßen ein Brückenkopf in den Beziehungen des westlichen Europas zu den Staaten auf dem Balkan. Im Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche treffe ich dessen Leiter, Dr. Mario Holzner. Holzner hat jüngst neue Studien vorgelegt, die den eklatanten Infrastrukturmangel in den Staaten Südosteuropas detailliert aufzeigen und in einem kühnen Entwurf den Plan „Europäische Seidenstraßen“ skizzieren. Gewissermaßen ein Vorschlag für eine umfassende und deutliche Antwort der EU auf Chinas Seidenstraßen-Projekt. Denn diese Antwort der EU, sie gibt es bislang nicht.

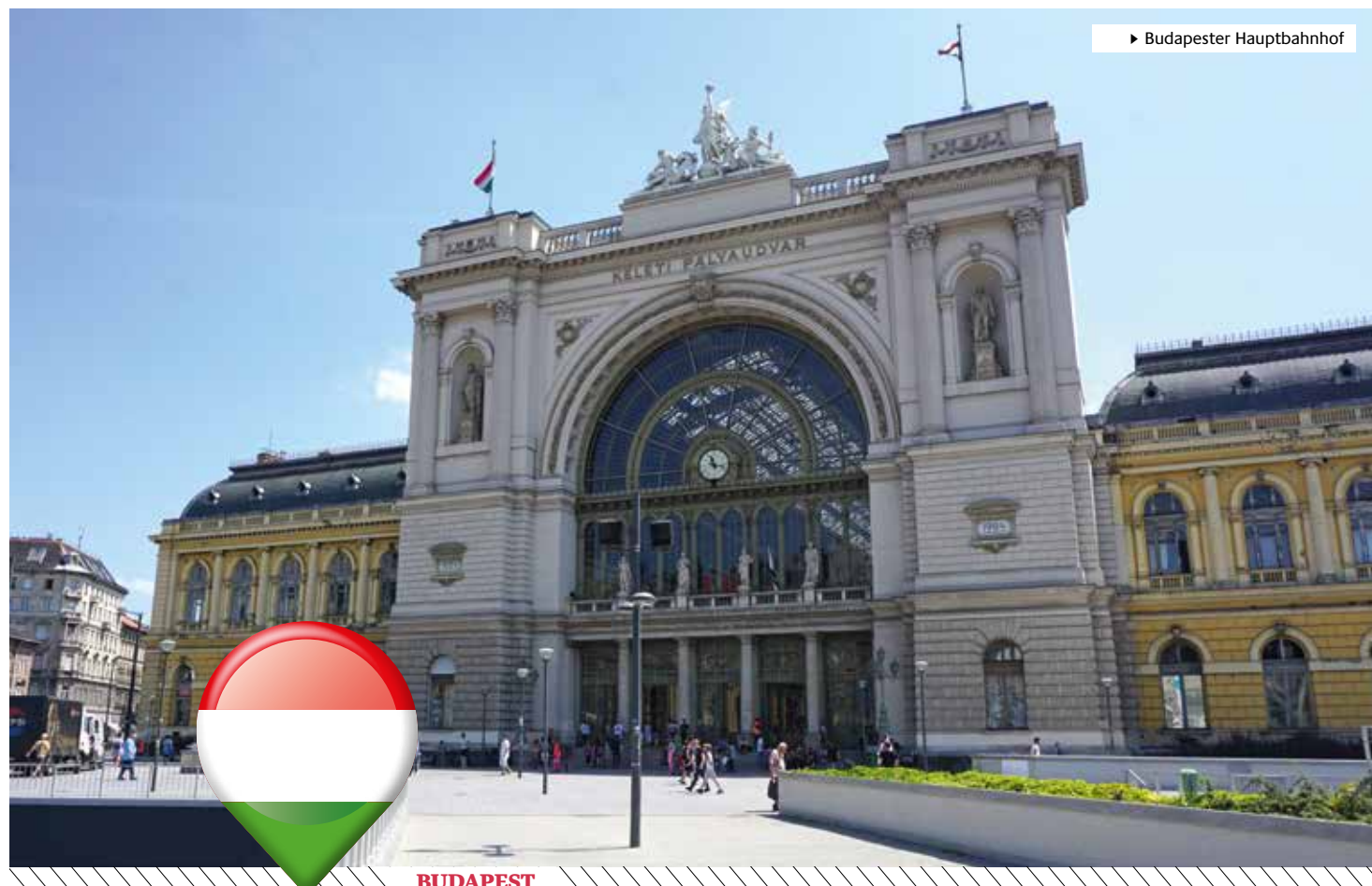
„Während die EU seit 2008 vornehmlich mit der Durchsetzung seiner doch eher fragwürdigen Austeritätspolitik beschäftigt ist, hat China 60.000 Kilometer Schienennetz verlegt“, sagt Holzner, „80 Prozent der weltweit aktuell in Bau befindlichen Eisenbahnstrecken werden von chinesischen Firmen gebaut.“ Und die EU: bezuschusst mal hier eine Brücken-Renovierung und dort die Erneuerung einer Teilstrecke. Was aber fehlt, ist die große Strategie, der umfassende Plan, der über große Strecken Europa und die Welt im eurasischen Raum verbindet.

In seinem Projektentwurf „Europäische Seidenstraßen“ schlägt Holzner eine Nord- und eine Südroute vor, die auf Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnrouen und Autobahnstrecken mit flächendeckender G5-Versorgung verlaufen. Investitionsvolumen des Vorschlags sind 1.000 Milliarden Euro, also in etwa der untere Rand dessen, was China bereit ist, in seine Projekte zu investieren. „Warum soll die EU nicht in der Lage sein, ein solches Projekt zu finanzieren, wenn China mit einem ähnlich hohen BIP wie die EU dazu in der Lage ist.“ Holzners Vorschlag würde etwa 7 Prozent des BIP der EU-Staaten kosten – oder, anders ausgedrückt: in etwa der Summe entsprechen, die die EU jährlich durch Steuerhinterziehung verliert. Prognostizierter Effekt der Maßnahme nach konservativer Schätzung: mindestens zwei Millionen neue Arbeitsplätze und die Anbindung neuer Märkte im Osten, insbesondere im Schwarzmeerraum. ▶



▶ Vorplatz des Wiener Hauptbahnhofes

WIEN



BUDAPEST

Eine der zentralen Magistralen, sowohl in Chinas Infrastrukturplänen für den südosteuropäischen Raum als auch in Holzners Plänen für die Europäischen Seidenstraßen, ist die Verbindung von Wien über Budapest, Belgrad und Skopje nach Athen, zum Hafen von Piräus. Warum diese Strecke bis heute, 30 Jahre nach dem Mauerfall, hinter Budapest keinerlei gängigen Standards entspricht, das versteht auch Mario Holzner nicht, der darauf verweist, dass schon im Römischen Reich die Via Diagonalis eine der zentralen Routen war.

Genau auf dieser Route will ich weiterreisen. Denn die Erneuerung der Eisenbahnstrecke zwischen Budapest und Belgrad ist eines der Großprojekte im Verbund der 17 plus 1. China hat an dieser Strecke ein besonderes Interesse, denn sie ist ein Teilstück der Route von Piräus nach Zentraleuropa, ein weiterer Weg also, auf dem China seine Waren in die europäischen Märkte transportieren könnte.

Der Hauptbahnhof in Wien ist auch nicht mehr das, was er einmal war. Als ich hier im zarten Alter von 16 vor Jahrzehnten zu einer Interrail-Reise nach Athen aufbrach, war es noch ein Kopfbahnhof im Chic der 50er-Jahre. Jetzt blendet mich die Modernität aus Beton und Glas, in der die Shoppingmall, die nebenbei ein Bahnhof ist, erstrahlt. BahnhofCity heißt das Areal darum herum und der Bahnhof wirbt mit Events für den Aufenthalt an diesem Ort. Ich allerdings möchte weg. Nach Budapest zunächst und dann weiter nach Belgrad auf der alten Via Diagonalis. Im Internet konnte ich zwar problemlos das Ticket bis Budapest kaufen, aber weiter bis nach Belgrad war es nicht möglich. Die Strecke sei nicht erhältlich, hieß es, nur bis Novi Sad in Serbien würde es per Bahn gehen. Was es damit auf sich hat, wollte ich in Wien am Hauptbahnhof im Infocenter der Österreichischen Bundesbahnen erfragen.

Der Zug Richtung Belgrad ginge täglich um 11:57 Uhr von Budapest-Keleti, sagte mir der immerhin noch klassisch grantige Wiener Bahnbeamte und schob mir einen Zettel zu, auf dem er die Abfahrtszeit notiert hatte. „Aber geht der auch bis Belgrad?“, fragte ich. „Na ..., I glaub, do baut der Chkinääs“, erhielt ich zur Antwort. In Budapest wisse man vielleicht mehr. Da solle ich doch fragen.

Also auf nach Budapest. Raisonable 2 Stunden und 37 Minuten wird der D 147 für die 265 Kilometer benötigen. Durch die weiten Landschaften des Burgenlandes nördlich des Neustädter Sees geht die Reise gen ungarische Grenze. Bestellte Felder unter strahlendem Sonnenschein so weit der Blick reicht, gespickt mit Windrädern, Windrädern, Windrädern. Dass wir bei Hegyeshalom die Grenze zwischen Österreich und Ungarn passieren, das sehe ich nur auf der Karte meines Handys. Die Landschaft mutet unverändert an, auch hier ein Meer von Windrädern. Allein die Farbe und Form der Elektromasten sind anders und vor den kleineren Bahnstationen sind alte Dampflokotiven positioniert, die von vergangenen Tagen des Bahnverkehrs erzählen. Vorbei an kleineren Städten, in

denen neben noch stehenden Fabrikrüinen aus Backstein neue Industriearale entstanden sind, nimmt der Zug seinen Weg durch die Donaulandschaften Ungarns und erreicht Budapest pünktlich. Der erste Teil meiner Reise, er war sehr angenehm.

Der Bahnhof von Budapest ist weiterhin ein monumentaler Kopfbahnhof von klassischer Majestät. Augenscheinlich, dass der Zahn der Zeit an ihm nagt. Nur wenige kleine Geschäfte und ein dunkles Bahnhofsrestaurant sorgen – weit entfernt von jedem Anflug einer Shoppingmall – für die nötigste Versorgung. Viele Räumlichkeiten stehen leer.

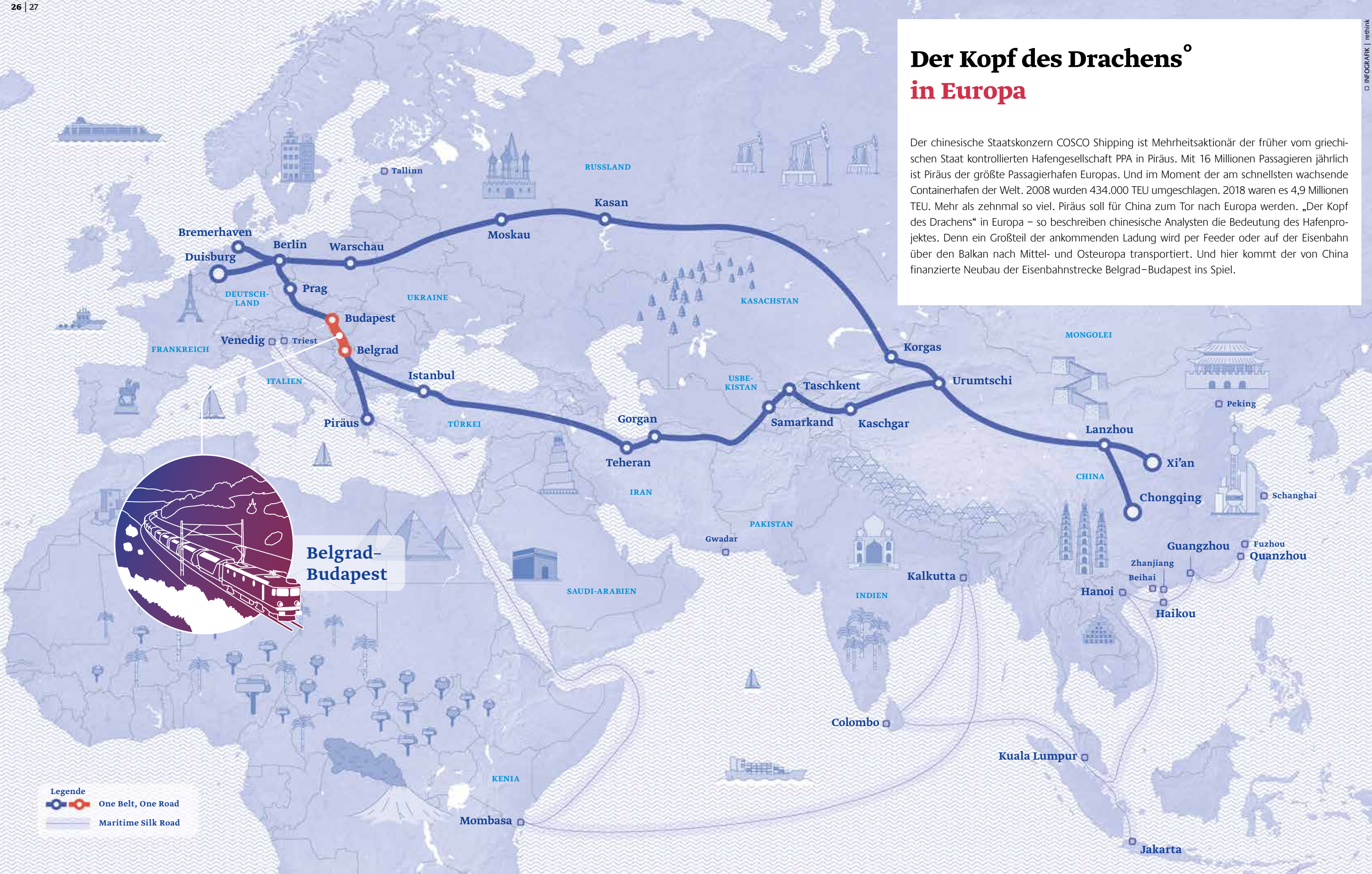
Ungarn ist ein durchaus prosperierendes Land und ein gerade bei deutschen Unternehmen beliebter Investitionsstandort. So ist die deutsche Autoindustrie hier stark vertreten. In Budapest treffe ich mich mit Waldemar Lichter und Dirk Wölfer vom GTAI (Germany Trade & Invest). Sie schildern die Wirtschaftsfreundlichkeit des Landes, geringe Löhne, ein flexibles Steuersystem, schnelle Entscheidungswege – die Zufriedenheit deutscher Unternehmen in Ungarn steigt stetig, zumal die politische Situation als sehr stabil empfunden wird. Die Regierung Orbán und seine Fidesz-Partei konnte gerade wieder bei der Europawahl einen weiteren großen Erfolg feiern. Investitionen aus Europa sind in Ungarn weiterhin deutlich höher als die chinesischen. Aber auch China beginnt im Land direkt zu investieren. So hat der Weltmarktführer in der Produktion von Elektrobussen BYD (Build Your Dreams) 2017 auf 66.000 Quadratmetern ein erstes europäisches Werk in Komárom im Norden Ungarns eröffnet und will von hier aus den europäischen Markt bedienen. ►



► Donauimpression

Der Kopf des Drachens^o in Europa

Der chinesische Staatskonzern COSCO Shipping ist Mehrheitsaktionär der früher vom griechischen Staat kontrollierten Hafengesellschaft PPA in Piräus. Mit 16 Millionen Passagieren jährlich ist Piräus der größte Passagierhafen Europas. Und im Moment der am schnellsten wachsende Containerhafen der Welt. 2008 wurden 434.000 TEU umgeschlagen. 2018 waren es 4,9 Millionen TEU. Mehr als zehnmal so viel. Piräus soll für China zum Tor nach Europa werden. „Der Kopf des Drachens“ in Europa – so beschreiben chinesische Analysten die Bedeutung des Hafenprojektes. Denn ein Großteil der ankommenden Ladung wird per Feeder oder auf der Eisenbahn über den Balkan nach Mittel- und Osteuropa transportiert. Und hier kommt der von China finanzierte Neubau der Eisenbahnstrecke Belgrad–Budapest ins Spiel.



Belgrad-Budapest

Legende
 One Belt, One Road
 Maritime Silk Road

Waldemar Lichter, der lange Jahre in Kroatien gearbeitet hat, berichtet aber auch, dass es durchaus Verärgerungen über das chinesische Engagement in dieser Region gibt. Er nennt als Beispiel die Pelješac-Brücke in Kroatien, die zu vehementen Diskussionen geführt hat. Denn der Zuschlag für das von der EU mit 85 Prozent geförderten 280-Millionen-Projekts ging an das chinesische Unternehmen CCC. Der günstige Preis und vor allem die Zusicherung sechs Monate vor dem festgesetzten Fertigstellungsdatum die Arbeiten abzuschließen, hatten den Ausschlag gegeben. Sehr zum Ärger von Konkurrenten aus Österreich, die gewohnt waren, derlei Aufträge in Kroatien normalerweise zu bekommen und verwundert waren, dass EU-Fördergelder in ein chinesisches Unternehmen fließen.

Das Verhältnis Ungarns zur Europäischen Union ist von permanenten Spannungen geprägt.

Brüssel kritisiert eine stetige Autokratisierung in den demokratischen Strukturen des Landes und Ungarn scheint ausreizen zu wollen, wie weit es den Bogen spannen kann. Der Versuch, den ungarischen Teil der Bahnstrecke Budapest-Belgrad ohne Ausschreibung an ein chinesisches Unternehmen zu vergeben, wurde von der EU durch ein Veto gestoppt. Seither stagnierte das Projekt, während auf serbischer Seite die Bauarbeiten längst begonnen haben. Erst vor wenigen Tagen wurde verlautet, dass ein Konsortium aus chinesischen und ungarischen Firmen die neue Ausschreibung für sich gewinnen konnte. Die ungarische Regierung tritt nun erneut in Verhandlungen mit der Export-Import Bank of China über die Finanzierung des Projektes ein.

Allein die konkrete Planung der Baumaßnahmen allerdings wird weitere zwei Jahre in Anspruch nehmen und Experten vermuten, dass es mit der EU zu weiteren Konflikten kommen könnte. Die Strecke von Budapest bis zur serbischen Grenze wird allein drei Naturschutzgebiete Ungarns berühren. Es werden also noch einige Jahre ins Land gehen, bis eine der wichtigsten Bahnstrecken auf dem Balkan Realität wird.

Was das bedeutet, das will ich auf dem zweiten Teil meiner Reise erfahren. Ich kaufe ein Ticket von Budapest nach Novi Sad, denn die Zugverbindung von Novi Sad nach Belgrad existiert aktuell wirklich nicht. Auf serbischer Seite wird an diesem Abschnitt auf

der Streckenführung der alten Verbindung bereits gebaut. Allerdings baut hier nicht nur der Chinese, sondern auch eine russische Firma, die spezialisiert ist auf Tunnelbauten in geologisch schwierigem Gelände. Sie schlagen die Trassen im Mittelgebirge der Fruška Gora. Der Preis von 12 Euro für das Ticket nach Novi Sad überrascht mich zunächst, denn immerhin lege ich dafür ca. 300 Kilometer zurück. Doch bei näherer Betrachtung scheint er mir doch angemessen, da ich immerhin acht Stunden unterwegs sein werde. Und für einen Moment denke ich an Ringelmatz: „Und da verzichteten sie weise dann auf den letzten Teil der Reise.“

Mein Zug nach Novi Sad steht auf einem der entlegensten Gleise des Budapester Bahnhofs. Zwei schlichte Waggons und eine Diesellokomotive. Hier steigen keine Geschäftsleute zu. Einige Rucksack-Touristen und viele Einheimische nehmen diese Verbindung, die an 26 Stationen Halt machen wird und scheinbar auch wie ein Nahverkehrszug fungiert. Mir gegenüber sitzt ein Mann mittleren Alters mit einem riesigen Koffer. Sein freundlich in sich gekehrter Blick lässt mich ahnen, dass er sicherlich hier im reichen Ungarn arbeitet und sich freut, in seine serbische Heimat zurückzukehren. Da wir keinerlei gemeinsame Sprache finden, lächeln wir uns nur an, und ich bin gespannt, ob meine Vermutung sich als wahr erweisen wird.

Der Zug setzt sich mit der erwarteten Geschwindigkeit in Bewegung. Dass wir nach nur zehn Minuten Fahrt für gefühlte zehn Minuten auf freier Strecke halten, überrascht mich wenig. Denn dieser Zug genießt garantiert keinerlei Priorität auf dem überlasteten Streckennetz, das hier waltet. Wir sind unterwegs von einem EU-Land in ein EU-Anwärterland, von Ungarn nach Serbien, und wir fahren mit durchschnittlichen 50 Kilometern pro Stunde. Ein Tempo, das Kaiser Franz Joseph I. von Österreich gewohnt war, wenn er sich, Sisi an der Seite, in seinem kaiserlichen Zug der damals österreichischen Riviera näherte.

Um 11:57 Uhr war ich in Budapest gestartet. Um 15:45 Uhr erreichen wir am Bahnhof Kelebia die Grenze zwischen Ungarn und Serbien. Plötzlich herrscht betriebsame Unruhe. Der Zug muss gewechselt werden. Der schon seit Stunden gelangweilte ▶



▶ Bahnsteig im Budapester Hauptbahnhof



NOVI SAD

Zugschaffner hatte keinerlei Anstalten gemacht, unkundige Reisende wie mich darauf aufmerksam zu machen. In der Hektik des Moments, ein Aberwitz, bei der um uns herum seit Stunden waltenden Langsamkeit, möchte ich Fotos machen auf dem Bahnsteig. Aber ein schwer bewaffneter Grenzsoldat macht mir deutlich, dass dies nicht gern gesehen wird. Ich spüre, dass wir bei aller Provinzialität immerhin an einem bedeutenden Ort sind, an der Außengrenze der Europäischen Union.

Als der Transfer aller Reisenden vollzogen ist, besteigt ein fröhliches Team von vier Grenzbeamten den Zug. Sie kontrollieren in einer Akribie, die unserem bisherigen Reisetempo entspricht, die Personaldokumente. Nach wenigen Kilometern kommt es zu jenem Moment, auf den ich gespannt war. Wir erreichen die konkrete EU-Außengrenze, Orbáns Zaun. Ein etwa 2,50 Meter hohes Drahtgeflecht, das das Areal Ungarns nach außen abschottet. Ein freundlicher Grenzsoldat hat sich eingefunden, um ein Tor zu öffnen, durch das unser kleiner Zug hindurchschlüpfen darf. Wir sind in Serbien. Anwärterstaat auf eine EU-Mitgliedschaft. Nach kurzem Weg hält der Zug erneut, diesmal an der serbischen Grenzstation. Denn Ungarn und Serbien haben es noch nicht geschafft, eine gemeinsame Grenze mit nur einer Kontrolle zu etablieren. Wir fangen den Spaß von Kelebia also noch einmal von vorn an; sitzen aber immerhin schon in dem Zug, der uns nach Novi Sad bringen wird.

Nach ca. acht Stunden kommen wir mit einer leichten Verspätung wirklich in Novi Sad an. Hier hatte ich ein Auto gemietet, das in einer Vermietungsstation am Bahnhof zur Verfügung stehen sollte, um den restlichen Weg nach Belgrad zurückzulegen. Ich war gespannt, denn der Bahnhof Novi Sad mutete auf den ersten Blick nicht so an, dass sich hierhin ein Autovermieter hätte verlaufen können. In dem kleinen Bahnrestaurations erfahre ich, dass Busse nach Belgrad fahren. Kurz entschlossen entscheide ich mich dafür. Für 8 Euro erstehe ich ein Ticket und habe aktuell nur einen Wunsch – vor der Abfahrt noch ein Bier zu trinken. Vor einem der vielen Kioske stelle ich mich an und bestelle eine Flasche Pivo. Da ich etwas ratlos bin, weil die Dame hinter dem Tresen wissen will, welche Marke ich denn gerne hätte, weise ich auf die Flasche des Mannes neben mir. Ein solches Bier bekomme ich und bin kurzzeitig Freund von Zoran. Er beklagt, wie mühsam es im Moment sei, von Belgrad nach Novi Sad zu gelangen. Er sei gerade mit jenem Bus angekommen, den ich jetzt nehmen würde nach Belgrad. Und Serbien könne man sowieso vergessen, was er anzudeuten sucht, indem er den Daumen nach unten senkt. Deutschland sei toll, große Philosophen, Hegel, Kant, Jaspers – ich füge Adorno hinzu und bin etwas beschämt, weil mir partout kein serbischer Philosoph einfallen will. „Ja“, sagt Zoran, „aber wie hieß der noch mit Vornamen?“ „Theodor“, sage ich und füge „Wiesengrund“ hinzu. Zoran lacht – und ich muss zu meinem Bus.

Über eine perfekt ausgebaute Autobahnstrecke erreiche ich in einer knappen Stunde Belgrad. Der Bus zeigt gewissermaßen, wie schnell ich in Zukunft mit der Bahn von Novi Sad nach Belgrad gelangen werde, wenn denn die neue Strecke einmal gebaut ist. Und schon während der Bahnfahrt, wenn unsere Route Autobahnen kreuzte, konnte ich sehen, dass der Verkehr auf den Highways bereits ein europäischer ist.

Die 1,5-Millionen-Stadt Belgrad ist eine pulsierende Metropole mit einem durchaus beeindruckenden Stadtbild. Klassizistische Fassaden wechseln mit Bauten aus der sozialistischen Zeit des Landes, aber historische Vergangenheit und Modernität fügen sich durchaus harmonisch zueinander. Überall werden alte Fassaden restauriert, Straßen modernisiert. Zahlreiche neue Stadtviertel mit modernem Wohnungsbau schießen aus dem Boden.

Ich treffe mich mit dem Staatssekretär im Ministerium für Bau, Transport und Infrastruktur. Imre Kern, ein älterer Herr mit großer politischer Erfahrung und einem fundierten pragmatischen Sinn für die Situation seines Landes, empfängt mich in seinem Büro. Er zeigt mir eine Karte mit den zentralen Infrastruktur-Projekten, die Serbien in den kommenden Jahren realisieren will. Die Bahnstrecke Richtung Budapest ist eines der großen Vorhaben. Die Bauarbeiten

an der Strecke von Belgrad nach Stara Pazova, die von chinesischen Firmen ausgeführt werden, und die Arbeiten am Abschnitt in der Fruška Gora nach Novi Sad, die aufgrund hochkomplizierter Tunnel- und Viaduktarbeiten eine russische Firma durchführt, haben begonnen und man liege in der Zeit.

Außerdem wird überall im Land an Autobahnabschnitten gebaut. Zentrales Projekt ist der Highway 763, die E 60. Sie soll Serbien mit dem Adria-Hafen Bar in Montenegro verbinden. Imre Kern ist sich allerdings nicht sicher, ob dieser Hafen auf lange Sicht die entscheidende Seeanbindung seines Landes wird. Ihm scheint wahrscheinlicher, dass Piräus größere Bedeutung erlangt. Und wenn die Bahnverbindung dorthin eines Tages fertiggestellt ist und Transportzüge mit 120–160 Kilometer pro Stunde darauf fahren würden, dann wäre Piräus nur noch 8 Stunden entfernt. Aber bis dahin sei es noch ein langer Weg, und ob Nord-Mazedonien bereit sei, die Strecke auf seinem Staatsgebiet zu modernisieren – das sei noch völlig offen. Weitere Autobahn- und Eisenbahnabschnitte, die die Verbindung zu den Nachbarstaaten Bosnien und Herzegowina und Bulgarien verbessern sollen, sind ebenfalls in Planung. Ein ambitioniertes Infrastruktur-Programm, das Serbien fit machen soll für den EU-Beitritt. ▶





In Sachen Infrastruktur, findet Imre Kern, sei Serbien schon besser aufgestellt als die EU-Mitglieder Bulgarien und Rumänien, und er scheint ein wenig betrübt in seinem Wissen darum, dass es trotzdem noch dauern wird, bis Serbien endlich EU-Mitglied ist. Da sei natürlich das Kosovo-Problem, für das es noch keine Lösung gibt, die Serbien akzeptieren könne. Wenn alles gut ginge, dann wäre die Mitgliedschaft vielleicht im Jahr 2025 denkbar, wenn nicht – wer weiß ...

In jedem Fall träumt er von einer Region ohne Grenzen. Eines der größten aktuellen Probleme seien die langwierigen Grenzkontrollen, zumal die Staaten der Region noch keine Vereinbarungen treffen konnten, um sich auf eine Kontrolle zu beschränken. An allen Grenzen kontrolliert jeder Staat für sich, d.h. zwei Kontrollen pro Grenzübergang, wie ich sie ja selbst erleben durfte. Das führt an der Grenze zu Montenegro beispielsweise dazu, dass in Stoßzeiten Lkw bis zu 14 Stunden an den Grenzen zubringen. Ein unhaltbarer Zustand, wie Kern findet.

Unter den CEEC-Staaten ist Serbien einer der großen Partner Chinas. Zahlreiche Projekte wurden bereits realisiert. So die große Brücke über die Donau bei Belgrad, zwischen Zemun und Borca, und zahlreiche Autobahnteilstücke, darunter der große Ring um Belgrad herum. Kern schildert, dass die Zusammenarbeit mit China sehr gut funktioniere. Die Vorbehalte gegenüber Chinas Einfluss kann er nicht teilen. Die chinesischen Firmen würden Qualität liefern und alle Zeitvorgaben minutiös erfüllen. Man könne sich auf sie verlassen. Darüber hinaus sei in den Verträgen geregelt, dass bei Autobahnbauten 49 Prozent und bei den Eisenbahnprojekten 46 Prozent der Materialien, Zulieferungen und Mitarbeiter von serbischer Seite gestellt werden. Auch Serbien, so Kern, profitiert dadurch wirtschaftlich direkt von den Maßnahmen. Die von der EU verlangte Einhaltung europäischer Standards, die Serbien als Mitgliedsanwärter befolgen muss, wird akribisch befolgt und von der EU ständig kontrolliert. Außerdem würden die Infrastrukturmaßnahmen nicht allein über chinesische Kredite finanziert. Auch EU-Gelder würden fließen, man verzeichne darüber hinaus auch US-amerikanische und arabische Investitionen, kurzum, es sei ein gesunder Mix unterschiedlicher Geldgeber, mit dem Serbien seine Zukunft baut.

Außerdem gibt es eine Reihe von Direktinvestitionen von chinesischer Seite. In Smederevo beispielsweise hat eine chinesische Firma das große Stahlwerk, das vor dem Ruin stand, übernommen und wieder profitabel gemacht. Zahlreiche Arbeitsplätze wurden gerettet. Ein Werk des Küchengeräte-Herstellers Gorenje, der von einem der chinesischen Marktführer aufgekauft wurde, soll in Serbien errichtet werden. Auch mit dem Betreiber des Hafens von Piräus, mit COSCO, bestehen enge Beziehungen, die wahrscheinlich zu einer Reihe von Logistic-Hubs in Serbien führen werden.

Ich schildere dem Staatssekretär meine langwierige Anreise mit dem Zug aus Budapest und frage, warum diese Strecke so langsam ist. Kern lächelt. Was soll man machen. Serbien war über Jahrzehnte sehr, sehr arm und es gab keinerlei finanzielle Möglichkeiten, Strecken wie diese zu warten und auf einen heutigen Stand zu bringen. Das sei ja nun anders und man tue alles, was möglich sei, um Serbien in die Handelsströme der Region ein- und an die transnationalen Routen anzuschließen.

Ich hatte gehört, dass als Vorbereitung für die neuen Eisenbahnstrecken der Bahnhof in Belgrad bereits verlegt wurde und frage Imre Kern danach. Ja, das sei ja schon vor Jahren geschehen und der alte klassizistische Bahnhof im Zentrum der Stadt sei stillgelegt. Ich könnte ihn ja besuchen, einfach der Straße vor dem Ministerium folgen und ganz am Ende läge der alte Bahnhof. Der alte Hauptbahnhof ist ein klassischer Kopfbahnhof. Er ist weiter zugänglich und versprüht den Charme einer Industrie-Ruine inmitten der Stadt. Die Gleise wurden bereits aus den Gleisbetten entfernt, überall sprießen Kräuter. Zwei Arbeiter transportieren mit einem Baggerfahrzeug die noch auf den Bahnsteigen stehenden Sitzbänke ab; sie finden anscheinend andernorts Verwendung. Eine kleine Bahnhofskneipe ist skurrilerweise noch geöffnet. Ich nutze die Gelegenheit und erfrische mich bei sengenden 35 Grad mit einem Getränk, vor mir am Horizont die ersten Hochhäuser des neuen Stadtteils Waterfront, der auf den Arealen des ehemaligen Bahnhofs wachsen wird. Das Bahnhofsgebäude selbst wird vielleicht ein Museum – aber das ist wie so vieles in diesem Land noch nicht entschieden.

AUTOR: | CARSTEN AHRENS
KURATOR UND EHEMALIGER DIREKTOR DES MUSEUM WESERBURG, BREMEN



► Alter Hauptbahnhof, Belgrad



► Per Håkansson

Ein Tag im Leben ...^o des Technik-Futuristen Per Håkansson

15 Jahre war er als Manager bei verschiedenen Tech-Firmen im Silicon Valley tätig, bis Per Håkansson merkte: Er muss nicht jeden Tag am selben Ort sein, um erfolgreich arbeiten zu können. Also ließ er es bleiben – und pendelt jetzt als digitaler Nomade zwischen den Orten, an denen es ihm besser gefällt. Zum Beispiel Punta de Lobos in Chile.



Frühmorgens

Das Erste, was ich tue, wenn ich an einem dieser herrlichen Sommermorgen in Punta de Lobos von der Sonne geweckt werde: Ich blicke aus dem Panoramafenster unserer kleinen Surfhütte und lasse den blauen Himmel und die heranrollenden Wellen auf mich wirken. Da geht mir das Herz auf. Ich koche mir einen starken Kaffee und zünde ein Feuer in unserem traditionellen Holzofen an. Das ist das ganze Jahr über wie ein erdendes Ritual in diesem Teil der Welt, in dem es so nahe am kühlen Pazifik sogar im Sommer frühmorgens ziemlich frisch ist.

Wir beginnen den Tag häufig mit einem Spaziergang am schier endlosen Strand, begleitet von streunenden Hunden und zwitschernden Vögeln. Der Sand ist kalt, das Wasser noch kälter. Doch langsam wärmt uns die Sonne und unsere Körper erwachen, während wir barfuß durch den Sand laufen, unsere Muskeln dehnen und unsere Lungen mit der klaren Meeresluft füllen, die um die ganze Welt gereist ist, genauso wie wir.



Morgens

In meinem Leben gibt es Stadttage, Ozeantage und Reisetage. Heute ist ein Ozeantag, an dem ich digitale Technologien nur sehr dosiert einige Stunden lang nach dem Frühstück nutze, um zu lesen, zu schreiben und zu kommunizieren. Nach 15 Jahren im Silicon Valley und weiteren 10 Jahren, in denen ich durch die Welt gereist bin, um Unternehmen zu helfen, neue Technologien zu verstehen und sinnvoll dafür zu nutzen, nachhaltige finanzielle, gesellschaftliche und ökologische Ziele zu erreichen, kenne ich die außergewöhnlichen Möglichkeiten, die uns neue Technologien bieten – aber auch ihre Schattenseiten.

Ein Großteil meiner Arbeit besteht darin, zu überlegen, zu erforschen und auszuprobieren, wie digitale Technologien das menschliche Erleben verändern und wie sich das anfühlt. Und an einem Tag wie diesem, an dem ich auf der Veranda sitze und auf den Pazifischen Ozean blicke, fühlt es sich fantastisch an, mit der ganzen Welt verbunden zu sein und gleichzeitig eine Stille zu genießen, die es so nur in der Natur gibt. ►



Mittags



Frühnachmittags



Spätnachmittags



Abends

Das Versprechen von Technologie ist, dass sie uns mehr Zeit, Freiraum und Muße verschafft, und genau das habe ich in meinem Leben zu erreichen versucht. Das Internet ist rund um die Uhr mit atemberaubenden Geschwindigkeiten verfügbar, doch ich muss es nicht sein. Ich mag es langsam und achtsam. Meine wichtigste Aufgabe besteht darin, meinen ganz persönlichen Lebenssinn zu ergründen und darüber hinaus Wertschöpfung für meine Kunden zu erzielen. Dafür braucht man nichts weiter als eine gesunde Mischung aus Selbstdisziplin, Neugier und starkem inneren Antrieb. Ich habe keine Lust mehr auf das Hamsterrad eines 9-to-5-Jobs, auf Karriereplanung oder Unternehmenspolitik. Ich strebe Ehrlichkeit, Authentizität und Transparenz an – genau wie das Internet.

Wenn ich mit der Bildschirmarbeit fertig bin (das sind die paar Stunden, die ich freiwillig vor einem Bildschirm sitze, um synchron mit der Welt in Verbindung zu stehen, zu kommunizieren und mit anderen zusammenzuarbeiten), klappe ich meinen Laptop zu und schalte mein Smartphone aus. Ich existiere online nach wie vor und bin für Dinge, Ideen und potenzielle Projekte über verschiedene Plattformen zu erreichen, allerdings asynchron – ich muss nicht dazusitzen und darauf warten. Technologie soll unsere menschlichen Grenzen erweitern, damit wir uns darauf konzentrieren können, was jeden von uns einzigartig macht. Das geschieht, wenn wir tiefergehen, abschalten, lachen, atmen und nachdenken.

Heute haben wir Surfunterricht bei meinem Freund Ismael, einer ortsansässigen Surfgröße. Er hat uns heute früh eine Nachricht geschickt, dass er uns um 14 Uhr am Strand treffen will, ganz in der Nähe unserer Hütte; also schlendern wir barfuß durch die Dünen hinunter zum Strand. Das Wasser ist hier unglaublich kalt. Vielleicht nicht ganz so kalt wie in Norwegen und Alaska, aber durchaus ähnlich.

Wir, eine kleine Gruppe Spanisch sprechender Europäer und Südamerikaner, verbringen mehrere Stunden im Wasser und machen nur eine kurze Pause bei Keksen und Kräutertee. Hier im Ozean, inmitten der Natur, erhält alles einen viel tieferen Sinn. Hier kommen meine Gedanken endlich zur Ruhe.

Innerhalb weniger Stunden habe ich mich von einem Menschen, der über einen kleinen Bildschirm mit der ganzen Welt verbunden ist, in jemanden verwandelt, der mit sich selbst und der Natur eins ist. Mein Geist, mein Körper und meine Seele sind völlig im Einklang. Es dreht sich nicht mehr alles um Arbeit, Arbeit, Arbeit und hin und wieder Urlaub; ich erlebe meinen Alltag jetzt bewusst und sinnerfüllt. Ich kann zu meinen eigenen Bedingungen mit der Technologie und mit der Natur verschmelzen. Das ist Freiheit.

In meinem früheren Leben war ich nach einem langen Arbeitstag im Silicon Valley und dem Pendeln auf der I-280 mental oft so erschöpft, dass ich abends nur noch den Fernseher einschalten konnte, um mein Gedankenkarussell zu stoppen. Heute brauche ich keine Hilfe von außen mehr, um abzuschalten. Ein abendlicher Spaziergang zum Hotel Alaia hier im Ort, Bekannte treffen und ein Pisco Sour in der frühen Abenddämmerung, das ist alles, was ich brauche. Dort finde ich Ruhe und Inspiration, wenn ich dabei zusehe, wie der Pazifische Ozean die Nacht empfängt, wenn ich in den Bildbänden in der Lounge blättere und die herrlichen gerahmten Fotos an den Wänden betrachte.

Der Tag klingt mit einem Abendessen aus, das wir draußen am Grill zubereiten. Anschließend lesen wir noch ein Buch vor dem erneut brennenden Feuer im Holzofen, der seine Wärme in unserem kleinen Paradies verströmt, während der Mond aufgeht, die streunenden Hunde jaulen und vom Ozean wieder die kalte Luft heraufzieht, die uns bis zum Morgen im Griff hat.

■ AUTOR: | PER HÅKANSSON

Per^o Håkansson

hat früher im Silicon Valley in leitender Funktion Plattformen, Produkte und Dienste für Hunderte Millionen von Internetnutzern entwickelt. In den vergangenen zehn Jahren hat er sein Leben umgestaltet und seine Arbeit vom festen Standort in die Cloud

verlagert. Heute ist er als Referent, Workshop-Moderator und Autor tätig. Er ist außerdem Initiator des Newsletters „Fewer Better Things“ und Mitbegründer des neuen Unterrichtsnetzwerks Liquid School. Aktuell verbringt er seine Zeit abwechselnd in San Francisco und Guadalajara. Per hat sich von allem getrennt, was das industrielle Zeitalter ausmacht – Festanstellung, Besitz und fester Wohnort –, um ein einfacheres, erfüllteres Leben zu führen.

Dabei hilft ihm die Cloud. Er hält regelmäßig Vorträge in Unternehmen wie Apple, Google, Mondelēz, Ogilvy, Procter & Gamble oder Unilever und spricht weltweit an Universitäten über technologische Umwälzungen, neue Perspektiven und Network Leadership.

„Das Internet ist rund um die Uhr^o mit atemberaubenden Geschwindigkeiten verfügbar, doch ich muss es nicht sein.“

Im Gespräch^o

Frank Dreeke – C. K. Ow

Frank Dreeke: Das Thema, das ich mit Ihnen besprechen möchte, ist das chinesische Großprojekt „Neue Seidenstraße“. Aus europäischer Sicht handelt es sich um eines der spektakulärsten von China geplanten Projekte. Es geht um ein Finanzvolumen von einer Billion Euro. Das ist eine gigantische Summe. Betrachten Sie als Singapur im dynamischsten Finanzumfeld in Fernost dieses Projekt ebenfalls als eines der großen Projekte von heute?

C. K. Ow: Auf jeden Fall, Frank. Die „Neue Seidenstraße“ an sich ist keine so neue Idee. Denken Sie nur an Admiral Zheng He, der von China über die Straße von Malakka in den Westen segelte. Dies war lange bevor Christoph Kolumbus Amerika entdeckte. Das Projekt „Neue Seidenstraße“ ist eine Wiederholung dessen, was schon vor Jahrhunderten existierte. Was diese Handelsroutenentwicklung diesmal so anders macht, ist die gigantische Investitionssumme, die Sie genannt haben. Das Besondere am Projekt „Neue Seidenstraße“ ist, dass es Bahnlinien und eine umfassende Infrastruktur quer durch zahlreiche Länder erfordert.

Züge können jedoch immer noch nicht so viel Fracht befördern wie Schiffe. Wir werden also weiterhin auf die Schifffahrt angewiesen sein. Und was die Schifffahrt anbelangt, so ist es meines Erachtens eines der Ziele des Projekts „Neue Seidenstraße“, den Kra-Kanal (die Verbindung von Indischem und Pazifischem Ozean quer durch den Süden Thailands, d. R.) zu öffnen und die malayische Halbinsel zu umgehen. Stellen Sie sich vor, wie viele Tage das spart! Das war ein Projekt, über das bereits gesprochen wurde, als ich Grundschüler war. Die „Neue Seidenstraße“ wird hier viel in Bewegung bringen. Denken Sie an die vielen Länder, die durch die neue Route verbunden werden. Denken Sie an das enorme Beschäftigungspotenzial. Ich gehe davon aus, dass China den Willen und die finanziellen Mittel hat, das zu realisieren.

Spielt Singapur eine finanzielle oder entwicklungspolitische Rolle bei diesem Projekt oder nur eine Beobachterrolle?

Oh, das ist eine interessante Frage. Wie Sie wissen, hat China im Rahmen des Projekts Neue Seidenstraße die Asiatische Entwicklungsbank gegründet. Und Singapur war eines der ersten Länder, die sich an dieser Bank beteiligt haben. Ich möchte auch darauf

hinweisen, dass Singapur heute der größte Investor in China ist, was kaum jemand weiß. Unsere Gesamtinvestitionen aus öffentlichen und privaten Mitteln haben inzwischen einhundert Milliarden Dollar erreicht. Als kleines Land investiert Singapur hundert Milliarden Dollar nur in China!

Aus europäischer Sicht wird das Projekt der Neuen Seidenstraße mit gemischten Gefühlen betrachtet. Manche glauben, China versuche mit viel Geld einen Teil Europas zu erobern, und zwar mit Projekten, die China kontrolliert. Teilen Sie diese Meinung?

Nun, welches andere Land außer China mit 1,4 Milliarden Einwohnern und mit so viel rasanter Expansion und Wachstum würde das anpacken? Wenn China diese Verantwortung nicht übernimmt, kann ich mir ehrlich gesagt auch kein anderes Land auf der Welt vorstellen. Warum zum Beispiel sollten die USA interessiert sein, selbst wenn sie die finanziellen Mittel hätten? Ich möchte Sie jedoch bitten, einen weiteren sehr wichtigen Punkt zu berücksichtigen. Wenn Sie sich die 28 EU-Länder ansehen – obwohl eines davon möglicherweise kurz vor dem Ausscheiden steht –, werden Sie feststellen, dass die größten Handelspartner für jedes dieser Länder sich innerhalb der EU befinden. Daran ist nichts auszusetzen, aber ich sage Folgendes: Warum gehen Sie nicht über diesen Markt hinaus? Angesichts der 1,4 Milliarden Menschen in China haben Sie doch noch viel mehr Potenzial. 400 bis 500 Millionen Chinesen leben immer noch in ländlichen Gebieten und bescheidenen Verhältnissen. Sie wollen ein besseres Leben und sie haben Kaufkraft. Denken Sie an die 600 Millionen Menschen in Asien. Auch hier gibt es eine Mittelschicht mit Kaufkraft.

Sie sagen also, dies ist eine echte Chance für Europa, den Handel zwischen Europa und China auszubauen. Bereits heute zählt China zu den wichtigsten Handelspartnern für jedes europäische Land.

Ja; es ist eine Win-win-Situation. Nach vielen Jahrzehnten in Isolation ist China der WTO beigetreten. China will Handelsbeziehungen. Was spricht gegen die wirtschaftliche Zusammen-



► Frank Dreeke und C. K. Ow im Gespräch



C. K. Ow

Geboren 1946 in Singapur, ist ein klassischer Selfmade-Unternehmer. Angefangen hat er mit kleinen Leichtern im Hafen seiner Heimatstadt. Heute ist er mit der Singapore Shipping Corporation einer der großen Schiffseigner im Stadtstaat. Und mit dem Immobilienentwickler Stamford Land verfügt er über Hotels und Residenzen in Singapur, Australien und Neuseeland. Chio Kat Ow ist darüber hinaus Singapurs „non resident ambassador“ in Italien.

arbeit mit China? Die Chinesen können Europa keine Handelskriege aufzwingen. Schauen Sie sich um, Ihre traditionellen Handelspartner, die USA, sind zu Gegnern geworden, und ich weiß nicht, ob Sie sie immer noch als Verbündete bezeichnen können.

Das Seidenstraßen-Projekt ist wahrscheinlich die größte wirtschaftliche Transformation aller Zeiten. Sie wird endlich mehr Wirtschaftsaktivität für Millionen Chinesen generieren, die bereit und in der Lage sind, Geld auszugeben. Was diese Menschen brauchen, sind vor allem verantwortungsbewusste und verlässliche Handelspartner.

Ja. Ich bin übrigens Singapurer, kein Chinese – wir haben eine eigene nationale Identität, und unsere Denkprozesse sind völlig anders. Wenn man sich die Geschichte Chinas anschaut, stellt man fest, dass das Land nie versucht hat, fremdes Territorium zu beherrschen oder zu besetzen. Daran hat China kein Interesse. China will die Armut überwinden und eine wirtschaftliche Entwicklung erreichen. China will Frieden, keinen Wirtschaftskrieg. China hat festgestellt, dass es in den letzten siebenzig Jahren viel Zeit verloren hat, und will das aufholen. Davon kann Europa profitieren. Versucht China, Ihnen sein politisches System aufzuzwingen? Dominiert es militärisch? Ich glaube nicht. China benimmt sich nicht wie eine Supermacht, deshalb frage ich mich, warum es manchmal als Bedrohung gesehen wird. Wenn man sich mehr Geld leiht, als man

sich leisten kann, gerät man in eine Schuldenfalle. Das gilt für Länder genauso wie für Einzelpersonen. Niemand kann Menschen davon abhalten, mehr Geld auszugeben und mehr Schulden zu machen, als ihnen guttut. Also sollte man China nicht die Schuld dafür geben, dass man zu hohe Kredite aufnimmt.

Mr. Ow, Sie sind auch der Botschafter von Singapur in Italien, wobei ich es außergewöhnlich finde, dass Sie dieses Amt innehaben, obwohl Sie nicht in Italien wohnen, sondern von Singapur aus arbeiten. Sie kennen die europäischen Länder sehr gut. Was raten Sie Europa in der Beziehung zu China?

Es wird nicht lange dauern, bis China die USA als größte Volkswirtschaft der Welt ablöst. Die ganze Welt sollte offener für den Handel sein, anstatt ihn einzuschränken. Europa sollte vorangehen. Der aktuelle Handelskrieg steht erst am Anfang. Aber wir haben schon so viele negative Auswirkungen gesehen. Arbeitsplätze sind verloren gegangen. Unternehmen haben Angst vor Investitionen und planen nicht längerfristig. Die Welt muss eine klarere Vorstellung davon haben, wie sie zusammenwachsen möchte. Wir können nicht zurück. Die Türen stehen weit offen, sie jetzt zu schließen, wäre sehr kurzfristig.

Vielen Dank für das angenehme Gespräch.





► Puerto Pirata – abgelegen und schwer zu erreichen

Genuss^o zum Schluss

A fin del mundo – am Ende der Welt, ganz im Süden Argentiniens, führt ein langer, holpriger Weg zu einer besonderen Köstlichkeit. Die ist rot und groß und schmeckt, am besten mit Zitrone.

Antarktische Königskrabben

Und frischer als bei Diana Mendez und ihrem Mann Sergio in ihrem kleinen Restaurant Puerto Pirata bekommt man sie nirgends: die antarktische Königskrabbe. Die fischen die beiden schon lange. Auch schon als Diana, die einzige Kapitänin in ganz Patagonien, auf dem Beagle-Kanal noch ein Boot zwischen Argentinien und Chile lenkte. Seit Kurzem haben die beiden die Türen ihrer Hütte am Strand des Kanals für Gäste geöffnet und Diana hat das Frachtschiff gegen ein Gummiboot getauscht. Mit dem fahren sie samt Hund raus auf den Kanal und holen die Centolla aus den speziell angefertigten Fangkörben.

Und die Gäste dürfen auch mit. Die können ihre eigene Krabbe fangen und so ein bisschen in dieses Stückchen Feuerland eintauchen. Für Diana ein immer wieder überraschender und geheimnisvoller Ort, wo man nah an und mit der Natur lebt und ständig auf die Probe gestellt wird. Wo man spürt, dass nicht alles unter Kontrolle ist.

Puerto Pirata • Tel. +54 2901 60 6894



► Besitzerin Diana Mendez

Die allerdings behält sie bei der Zubereitung der Monsterkrabben. Sie werden in heißem Salzwasser gar gezogen und serviert mit zerlassener Butter und Zitrone. Essen kann man nur das Fleisch der langen Beine. Das ist zart und saftig und schmeckt etwas süßlich und ganz köstlich.

Knapp zwei Stunden braucht man mit dem Auto von Ushuaia, der Hauptstadt Feuerlands, für die etwa 80 Kilometer lange Strecke zum Puerto Pirata, zunächst über die RN 3, dann die ungeteerten Straßen RP J und K.

■ AUTOR: | WEITWINKELMEDIA



