

Investor's Quarterly

Zeitung für Investoren und Anleger | gegründet 2004

5. Jahrgang | 4. Quartal 2008

Die Erfolgsstory der Tankerflottenfonds geht weiter

König & Cie. bringt den fünften Produktentanker-Fonds

Innerhalb von nur anderthalb Jahren hat König & Cie. fünf Produktentanker-Fonds auf den Markt gebracht. Der fünfte Fonds ist jetzt im Vertrieb. Die Kombination aus hochmodernen Schiffen, einem Beschäftigungsmix aus sicherer Festcharter und chancenreicher Poolbeschäftigung sowie die Zusammenarbeit mit den besten Partnern machen das Konzept so erfolgreich.

Bei dem »Produktentanker-Fonds V« handelt es sich um zwei moderne Doppelhüllen-Rohöl-, Chemikalien- und Produktentanker der Handysize-Klasse. Die Schiffe mit den Namen MT »King Emerald« und MT »King Edgar«, die von der größten Werft in Südchina gebaut wurden, haben eine Tragfähigkeit von 38.875 tdw bzw. 38.500 tdw. Sie verfügen über zehn separate Ladungstanks sowie zwei Slop-Tanks, in die Ölreste aufgenommen werden können.



Die gesunkenen Rohölpreise führen zu einer stärkeren Nachfrage bei den Verbrauchern. Das gefällt der Tankschifffahrt.

nen. Die beiden Schiffe können bis zu sechs unterschiedliche Ölprodukte gleichzeitig transportieren und sind daher flexibel einsetzbar. Die Ladetanks, die mit

einer speziellen Beschichtung versehen sind, sind öl- und temperaturbeständig. Die Schiffe haben dadurch eine erhöhte Lebensdauer. Sie sind mit einer Ge-

schwindigkeit von etwa 14 Knoten unterwegs.

⇒ Fortsetzung auf Seite 2

Ein leuchtender Kalender

Wie der Adventskranz entstand

Kindern fällt das Warten schwer, insbesondere dann, wenn ein großes Fest wie Weihnachten bevorsteht. Dass die Adventszeit vier Sonntage umfasst, geht auf eine Entscheidung von Papst Gregor dem Großen (590-604) zurück. Die vier Sonntage sollen die 4.000 Jahre symbolisieren, die die Menschen nach damaliger Auffassung auf die Wiederkehr des Erlösers warten mussten. Und die Adventszeit war ursprünglich eine Fastenzeit, während der man sich auf die Ankunft (lat. Adventus) Christi vorbereitete.

Der erste Adventskranz wurde 1839 von dem Hamburger Theologen und Erzieher Johann Heinrich Wichern (1808-1881) aus einem alten Wagenrad gebaut, auf dessen Holzkrans er 19 kleine rote und vier große weiße Kerzen befestigte. Wichern hatte 1833 ein „Rettungsdorf“ gegründet, in dem er Kinder aus Hamburger Armenvierteln unterbrachte und unterrichtete. Um nicht jeden Tag viele Male die Frage beantworten zu müssen, wann denn nun endlich Weihnachten sei, wurde der Adventskranz zum leuchtenden Kalender. An jedem Tag wurde eine kleine rote Kerze entzündet, dazu an jedem Sonntag eine große weiße Kerze.

Frohe Weihnachten und einen guten Rutsch ins neue Jahr!



Vorwort

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,



Tobias König

Geschäftsführender Gesellschafter der König & Cie. GmbH & Co. KG

die Nachrichten, die wir in den vergangenen Wochen von den internationalen Finanzmärkten erhalten haben, waren für uns alle schockierend. Anleger und Vertriebspartner reagierten verunsichert und sprachen uns an. Sie wollten wissen, wie sicher Ihr Geld bei uns angelegt ist. Es ist mir wichtig, an dieser Stelle noch einmal klar zu machen, wo König & Cie. steht: Wir sind als eines der führenden Emissionshäuser am Markt gut aufgestellt und international hoch respektiert. Wir sind ein inhabergeführtes Unternehmen und deshalb nahezu unabhängig von Börsenturbulenzen. Bei unseren

Banken genießen wir höchstes Vertrauen. Das ist ein wesentlicher Vorteil in diesen Zeiten. Alle unsere Fonds sind rechtlich selbstständige Unternehmen. Anleger haften maximal in der Höhe der gezeichneten Beteiligung. Als Gegenwert steht immer ein Schiff, eine Immobilie oder ein Anteil eines anderen Vermögenswertes. In Deutschland sind geschlossene Fonds seit über 30 Jahren eine der bewährtesten Anlageformen, die sich gerade in Krisenzeiten als stabil und werthaltig für Kundenportfolios erwiesen haben. Unsere Fonds sind als langfristig Erfolg versprechende Investments konzipiert. Das ist in Zeiten wie diesen von großer Be-

deutung. König & Cie. hat sich über die Jahre zu einem international respektierten Assetmanager entwickelt. Diese Position werden wir nicht nur halten, sondern weiter kraftvoll ausbauen. Für die nahende Advents- und Weihnachtszeit wünsche ich Ihnen besinnliche Tage und Stunden. Kommen Sie zur Ruhe, genießen Sie die Feiertage im Kreise Ihrer Familie und Freunde. Für das neue Jahr wünsche ich Ihnen alles Gute. Ich würde mich freuen, wenn Sie uns auch in 2009 die Treue halten.

Ihr Tobias König

Die Erfolgsstory der Tankerflottenfonds geht weiter

König & Cie. bringt den fünften Produktentanker-Fonds



⇒ Fortsetzung von Seite 1

Der Pool, der Charterer und der Reeder

Der MT »King Emerald« wurde nach seiner Übernahme im Oktober 2008 in den Scorpio Handy-max Tanker Pool eingebracht. Der Pool beschäftigt momentan 13 Doppelhüllentanker und wird voraussichtlich bis zum Ende des

Jahres auf 23 Schiffe anwachsen. Die Einnahmen der Schiffe im Pool lagen mit 26.084 USD im laufenden Jahr 2008 um ca. 14% über dem kalkulierten Zeitcharter Equivalent von 23.000 USD.

Nach seiner Ablieferung im Dezember 2008 wird der MT »King Edgar« für drei Jahre zu 23.000 USD pro Tag an die Gem Shipping Co. verchartert. Die Charter kann anschließend insgesamt dreimal um jeweils ein Jahr verlängert werden. Da es sich bei Gem Shipping um ein relativ junges Charterunternehmen handelt, hat sich Scorpio Commercial Management s.a.m., Monaco, als Garant zur Erfüllung des Chartervertrags verpflichtet. Das Unternehmen hat von der in der Schifffahrt wesentlichen Ratingagentur Dynamar die solide Bewertung 4 erhalten. Die Skala reicht von 1 = niedriges Risiko bis 10 = hohes Risiko. Der Vertragsreeder ist die Scor-

ship Navigation GmbH & Co. KG, ein Joint Venture der Scorpio Shipping Limited, BVI (British Virgin Islands), und der König & Cie. GmbH & Co. KG. Die technische Bereederung der Schiffe wird

durch die Columbia Shipmanagement (Deutschland) GmbH erfolgen. Mit der Bereederung von insgesamt dreihundert Schiffen ist Columbia einer der weltgrößten Bereederer.

„Phasing-Out“-Programm werden viele Einhüllentanker bis zum Jahr 2010 verschrottet und durch neue sichere und moderne Doppelhüllentanker ersetzt. Dies birgt eine große Nachfrage nach neuer Tonnage.

Anleger können sich ab 15.000 Euro an dem »Produktentanker-Fonds V« beteiligen. Ab dem Jahr 2008 sind durchgängig Auszahlungen von 7,5% geplant.

Analyse



„Der Sachwert Schiff unterliegt keinen plötzlichen Entwertungen, wie sie sich derzeit an den Börsenplätzen abspielen. Für eine nachhaltige Altersvorsorge stellen professionell aufgestellte und betreute Schiffsfonds wie der König & Cie. »Produktentanker-Fonds V« einen wichtigen Baustein dar.“

Der Markt

Die Nachfrage nach Öl und Ölprodukten wird neben den traditionellen Industriestaaten insbesondere im asiatischen Raum weiter stark zunehmen. Einer der Gründe dafür ist, dass Länder ihren eigenen Ölbedarf nicht länger durch eigene Raffineriekapazitäten abdecken können. Bereits heutzutage werden mehr als ein Drittel des gesamten Seehandels mit Tankern transportiert, Tendenz steigend. Als besondere Chance für den Tankermarkt sehen Experten die bevorstehende Verbanung von Einhüllentankern aus dem internationalen Flottenbestand. Gemäß dem sogenannten



Vertriebsstart für MS »King Robert«

Scorship Navigation bereedert Massengutfrachter



Anleger können sich ab 15.000 Euro an dem Bulkcarrier der Capesize-Klasse beteiligen. Der Fonds hat eine Laufzeit von 16 Jahren. Über die Laufzeit des Fonds sind Auszahlungen in Höhe von insgesamt ca. 210% geplant, unter Berücksichtigung des Verkaufserlöses im Jahr

2024. Die Auszahlungen steigen von 7,0% bis auf 20,0% p.a.

Gebaut wurde das MS »King Robert« auf der südkoreanischen Schiffswerft Daehan Shipbuilding Co., Ltd. Seit seiner Werftablieferung am 11. September 2008 fährt das Schiff in Festcharter bei

The Sanko Steamship Co., Ltd. (Tokio). Die Charter ist für die Dauer von fünf Jahren auf 48.000 USD pro Tag fixiert. Bereederer des MS »King Robert« ist die Scorship Navigation GmbH & Co. KG (Hamburg). Scorship Navigation wurde von König & Cie. und Scorpio Shipping Limited, BVI (British

Virgin Islands), im Jahr 2005 gegründet.

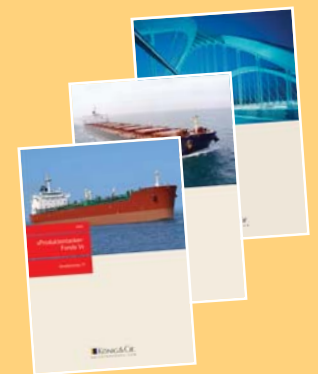
Arbeitstiere des Welthandels

Die Capesize Bulkcarrier gehören zu den größten Massengutfrachtern und werden häufig als „Workhorses“ bezeichnet. Das MS »King Robert« erlangt mit einem Leergewicht von 23.000 t eine Tragfähigkeit von 170.500 tdw. Das Schiff misst 290 m in der Länge und 45 m in der Breite. Voll beladen erreicht es einen Tiefgang von 17,80 m und eine Betriebsgeschwindigkeit von rund 14 kn. Bei Bulkern handelt es sich um Massengutfrachter, die sämtliches Schüttgut wie z.B. Kohle, Eisen, Erz, Getreide etc. auf Handelsrouten der ganzen Welt transportieren. Das Transportvolumen betrug im Jahr 2007 etwa 2,8 Milliarden Tonnen. Dies entspricht einem Anteil von 37% am gesamten Seehandelsvolumen.

Informationen



Nähere Informationen und ausführliche Unterlagen zu den Beteiligungskonzepten und zum Unternehmen erhalten Sie unter



sales@emissionshaus.com
oder unter
+49.40.369757-333

Bereits zum zweiten Mal fünf Prozent für die Anleger

»International Private Equity I« – Vervielfacher liegt nach nur 2,3 Jahren bei 4,4

Der König & Cie.-Dachfonds »International Private Equity I« (INPEQ I) hat erneut 5%, bezogen auf das eingeworbene Kommanditkapital, an die Anleger ausgeschüttet. Erst vor einem Jahr war eine Ausschüttung von 5% erfolgt, nachdem der Fonds gerade einmal seit drei Monaten geschlossen war. Somit konnten bis heute 10% des Kommanditkapitals bereits viel früher als ursprünglich erwartet an die Anleger zurückgeschüttet werden.

Diese erfreuliche Entwicklung beruht auf insgesamt zehn Unternehmensverkäufen im Portfolio, die es seit Auflage des Fonds gegeben hat. Nach einer durchschnittlichen Haltedauer der Unternehmen von nur 2,3 Jahren haben die Verkäufe einen durchschnittlichen Vervielfa-

cher von 4,4 erzielt. Das bedeutet eine Erhöhung des eingesetzten Kapitals um 340 Prozent.

Neben diesen zehn Vollexits hat es weitere fünf Teilrealisierungen gegeben, von denen zwei in Deutschland stattgefunden haben. So ist der Zielfonds Wellington Partners III an dem globalen Business-Netzwerk Xing seit dessen Gründung in 2005 beteiligt und hat am erfolgreichen Börsengang des Unternehmens im Jahr 2006 partizipiert. Der Zielfonds Gilde Buy-Out Fund III hat die Firma Walter Services TeleMedien, einen der führenden Call-Center-Betreiber in Deutschland, in 2006 übernommen und den Umsatz und Ertrag des Unternehmens deutlich gesteigert. Durch den Verkauf eines Teils des Unternehmens nach zweieinhalb Jahren hat

Gilde einen überdurchschnittlich hohen Erlös erzielt.

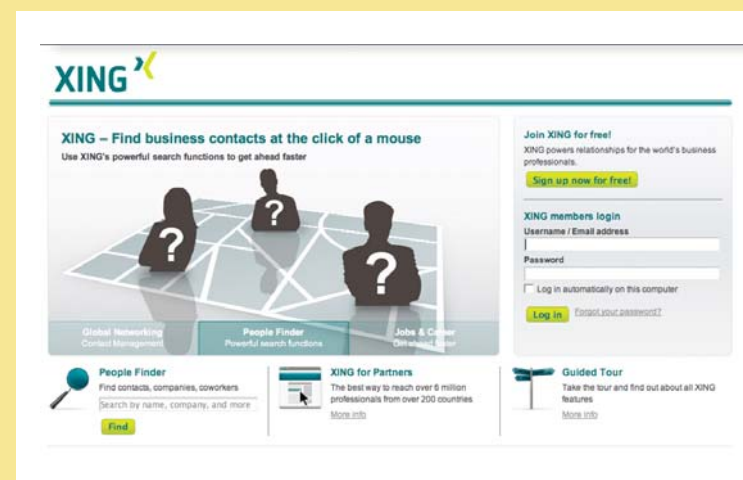
INPEQ I ist über dreizehn Zielfonds an mehr als 200 Unternehmen beteiligt, die sich in Europa, Nordamerika und Asien befinden. Von der Anschubfinanzierung bei Gründungsunternehmen (Venture Capital) bis zur Beteiligung an großen Industriekonzerne (Large Buy-Outs) deckt INPEQ I branchenübergreifend alle Unternehmensgrößen ab.

Seit Jahrzehnten attraktiv

Der Folgefonds »International Private Equity II« (INPEQ II) wird derzeit platziert und setzt das Erfolgskonzept der in Zusammenarbeit mit der bmp AG, Berlin, konzipierten Private Equity-Dachfonds konsequent fort. Die Asset-Klasse Private Equity zählt seit Jahrzeh-

ten zu den attraktivsten Anlageformen, war jedoch lange Zeit allein den institutionellen Investoren vorbehalten. Durch den Dachfonds INPEQ II haben jetzt auch Privatanleger die Chance, in dieses renditestarke Segment zu in-

vestieren. INPEQ II ist an den sieben Zielfonds Draper Fisher Jurvetson IX, Oak Hill III, Carlyle Europe III, KKR 2006, Wellington Partners IV, Asia Alternatives und Terra Firma III beteiligt.



Auszug aus der Webseite des Business-Netzwerkes „Xing“

Auszahlungen in 2007 auf 101,3 Mio. Euro angestiegen

König & Cie. Leistungsbilanz 2007 liegt vor

König & Cie. hat die testierte Leistungsbilanz für das Jahr 2007 vorgelegt. Die von der renommierten Rating-Agentur Fondsmedia erstellte Leistungsbilanzanalyse für das Schiffsportfolio von König & Cie. kommt zu folgendem Schluss: „Die Aus-

zahlungsziele wurden zu ca. 96% realisiert, wobei die Mehrtilgungen die Minderauszahlungen betragsmäßig um mehr als das Zehnfache übersteigen. Der Return on Equity als die Summe aus Tilgungen, Auszahlungen und Liquiditätsreserven liegt mit

14,9% p.a. rund 7% oberhalb der Ursprungserwartungen.“

Bis Ende 2007 emittierte König & Cie. 69 Publikumsfonds in den Bereichen Schifffahrt, Immobilien, Private Equity, Regenerative Energien und Zweitmarkt Lebensver-

sicherungen. Inclusive der im November 2006 erfolgreich von König & Cie. an die Börse gebrachten Marenave Schifffahrts AG belaufen sich die seit 1999 getätigten Investitionen auf rund 4 Mrd. Euro. Ende Dezember 2007 beschäftigte König & Cie. 127 Mitarbeiter in den Büros in Hamburg, Wien und Shanghai. Mittlerweile hat das Unternehmen eine weitere Niederlassung in Mumbai gegründet. Die Mitarbeiterzahl ist auf 136 angestiegen.

Ein Plus von 89 Prozent

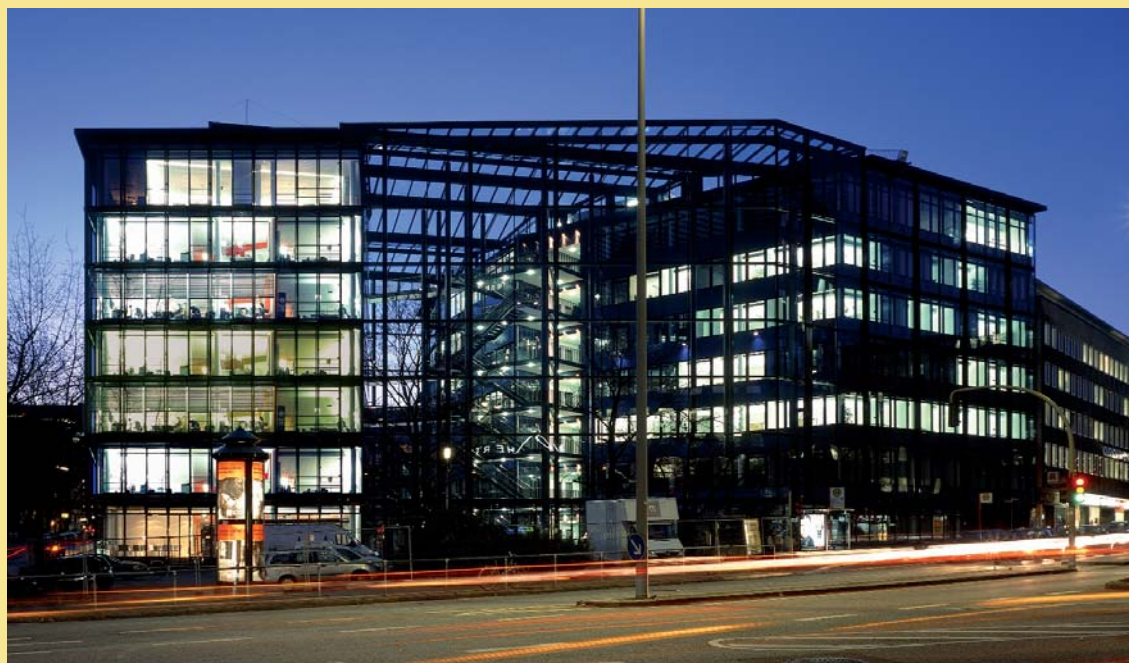
König & Cie. hat im Jahr 2007 101,3 Mio. Euro an seine Anleger ausbezahlt. In 2006 waren Auszahlungen von 53,6 Mio. Euro erfolgt. Mit 47,7 Mio. Euro entspricht diese Differenz einem Plus von 89% in 2007 gegenüber dem Vorjahr. König & Cie. hat im Jahr 2007 296,5 Millionen Euro Eigenkapital platziert. Damit erreichte das Unternehmen ein kumuliertes Eigenkapital von 1,17 Mrd. Euro. Bis Ende 2007 wurden 35.001 Anteile gezeichnet. Bis Ende Sep-

tember 2008 hat sich die Anzahl der aufgelegten Fonds auf 76 erhöht, die Zahl der Anteile ist auf 40.557 angestiegen.

Da das Portfolio von König & Cie. zu 81% aus Schiffsfonds besteht, konzentriert sich die Leistungsbilanzanalyse von Fondsmedia auf diesen Bereich. Fondsmedia erklärt dazu:

„Das Schiffsportfolio von König & Cie. verzeichnet eine äußerst stabile und im Kontext mit externen Faktoren wie einem schwachen USD-Kurs und gestiegenen Betriebskosten eine äußerst robuste Performance. Die Leistungsfähigkeit in Sachen Performance hat das Team von König & Cie. erneut mit Bravour unter Beweis stellen können.“

PDF-Dateien des Geschäftsberichts 2007 und der Fondsmedia-Leistungsbilanzanalyse unter www.emissionshaus.com



Das Hanseforum am Axel-Springer-Platz 3 in Hamburg ist Sitz der König & Cie. GmbH & Co. KG.

M Marenave Schiffahrts AG

Alle Massengutfrachter langfristig beschäftigt

Bei der Beschäftigung der Schiffe kommt es besonders auf die Bonität des Charteres an

Die Marenave Schiffahrts AG hat bereits jetzt die Zeitcharter für alle Massengutfrachter Neubauten geschlossen, die im August und im Dezember 2010 zur Ablieferung kommen werden. Die letzten beiden Schiffe der Viererreihe werden für die Dauer von fünf Jahren an die Hanjin Overseas Bulk Co. Ltd. verchartert, einer hundertprozentigen Tochter der Hanjin Shipping Co. Ltd. Die Hanjin Shipping Co. Ltd. ist eine der größten Reedereien der Welt mit Sitz in Seoul, Südkorea. Die vereinbarte Charterrate beträgt USD 23.937 netto pro Tag. Damit sichert sich die Marenave Schiffahrts AG Erträge von rd. 87 Mio. USD bis ins Jahr 2015.

Die Marenave Schiffahrts AG hat bereits Ende 2007 vier Massengutfrachter der Supramax-Klasse bei der Yangzhou Guoyu Shipbuilding Co. Ltd. in China bestellt, die zwischen Dezember 2009 und Dezember 2010 abgeliefert werden. Die Schiffe, die über eine Tragfähigkeit von 57.000 tdw verfügen, sind 189,99 m lang, 32,26 m breit und verfügen bei einer maximalen Geschwindigkeit von 14,2 kn über



Arbeiten an Bord eines Massengutfrachters. Das Schiff wird hier gerade entladen.

einen Tiefgang von 18 m. Für die ersten beiden abzuliefernden Bulkcarrier (Dezember 2009 und April 2010) konnte die Zeitcharter bereits im Juli 2008 für die Dauer von drei Jahren vertraglich verein-

bart werden. Die beiden Schiffe werden an die Hanjin Shipping Co. Ltd. verchartert. Mit 25.600 USD netto am Tag fahren diese Schiffe innerhalb von drei Jahren rd. 55,5 Mio. USD ein.

Marenave Schiffahrts AG

Die Marenave Schiffahrts AG ist der erste börsennotierte „Shipping Trust“ in Deutschland in der Rechtsform einer AG. Sie wurde entwickelt, um institutionellen Investoren die Möglichkeit zu schaffen, langfristig in die Schifffahrt zu investieren und somit ihr Portfolio zu diversifizieren. Ziel der Marenave Schiffahrts AG ist es, ein diversifiziertes Portfolio aus Containerschiffen, Tankschiffen und Massengutfrachtern aufzubauen und Erträge aus der Vercharterung von Schiffen sowie deren An- und Verkauf zu erwirtschaften.

Im Jahre 2007 wurden rund 200 Mio. USD in den Ausbau der Flotte investiert, die derzeit aus insgesamt zwölf Einheiten besteht. Es handelt sich hierbei um sechs Produkten-/Chemikalientanker der Panamax- und Handymax-Klasse sowie zwei 1.200-TEU-Containerschiffe. Außerdem wurden Bauverträge für die vier oben genannten Supramax-Bulker abgeschlossen.

Alle Informationen über die Marenave Schiffahrts AG finden Sie unter www.marenave.com

Prognose 2008

Veränderte Abschreibungsdauer für Schiffe

Mit Wirkung ab dem 1. Januar 2008 hat die Marenave Schiffahrts AG die bisherige Abschreibungsdauer für ihre Schiffe von 20 Jahren auf 25 Jahre verlängert. Der Grund ist zum einen die Tatsache, dass ein Großteil der Mitbewerber einheitlich über den Zeitraum von 25 Jahren abschreibt. Zum anderen hat eine von der Gesellschaft vorgenommene Analyse ergeben, dass die in den letzten Jahren weltweit verschrotteten Schiffe zum Zeitpunkt ihrer Verschrottung seit etwa 25 Jahren im Gebrauch waren. Durch diese geänderte Abschreibung wird sich das bisher für 2008 prognostizierte Ergebnis von derzeit 9,7 Mio. USD auf 13,7 Mio. USD und das prognostizierte Ergebnis für 2009 von derzeit 10,1 Mio. USD auf 14,1 Mio. USD verbessern.

Tankschiffahrt profitiert von gesunkenen Rohöl-Preisen

Der MT »Mare Atlantic« fährt zukünftig in einem der führenden Pools

Der Panamax-Produktentanker MT »Mare Atlantic« hat seine zweijährige Zeitcharter mit der Litauischen Ritona Oil beendet. Zukünftig wird der Panamxtanker im Scorpio Panamax Pool eingesetzt werden.

Der MT »Mare Atlantic« wurde zusammen mit dem Schwesterschiff MT »Mare Pacific« erworben. Beide Schiffe wurden mit Restlaufzeiten bestehender Zeitcharterverträge übernommen. Daher waren beide Schiffe günstiger als charterfreie Tonnage. Nachdem der

MT »Mare Pacific« bereits im April 2008 aus der Zeitcharter zurückgeliefert wurde, steht nun die Rücklieferung des MT »Mare Atlantic« an.

Seit seiner Rücklieferung wurde der MT »Mare Pacific« im Scorpio Panamax Pool eingesetzt und konnte durch sehr gutes kommerzielles Management seine Einnahmen um etwa die Hälfte steigern. Der MT »Mare Pacific« hat somit seit der Rücklieferung bis heute ca. USD 36.500 pro Tag verdient und damit ca. USD 11.000 mehr als unter der Zeitcharter.

Gute Ertragschancen

„Durch die Beschäftigung des MT »Mare Atlantic« im Scorpio Panamax Pool erwarten wir eine weitere Verbesserung der Ertragssituation der Marenave Schiffahrts AG“, sagt der Vorstandsvorsitzende Tobias König. „Der Tankermarkt bietet nach wie vor gute Ertragschancen. Das Transportvolumen ist relativ unabhängig von den Preisschwankungen des Rohöls. Aber niedrige Preise führen in der Regel zu einer stärkeren Nachfrage bei den Verbrauchern. Davon profitiert die Tankschiffahrt.“

Die beiden Panamax-Tanker MT »Mare Atlantic« und MT »Mare Pacific« haben eine Tragfähigkeit von je 68.467 tdw, eine Länge von 228,54 m und eine Breite von 32,2 m. Bei einem Tiefgang von 13,22 m erreichen sie eine maximale Geschwindigkeit von 14,45 kn. Die Scorpio Panamax Tanker Pool Ltd. wurde im Jahr 2004 von der Scorpio Gruppe gegründet und beschäftigt aktuell 18 moderne Doppelhüllen-Produktentanker. Die Scorpio Gruppe verfügt

über ein Team von Spezialisten für die kommerzielle Befrachtung von Handysize- und Panamax-Tankern. Von großem Nutzen sind die langjährigen Kontakte von Scorpio zu namhaften Produzenten und Händlern sowie die gute Reputation des Unternehmens als Anbieter moderner und flexibler Tonnage.



König & Cie. Österreich

Herbst-Roadshow im Zeichen globaler Entwicklung

Infrastruktur, Immobilien und Massengutfrachter

An insgesamt sieben Standorten hat sich König & Cie. in Österreich mit neuen Produkten und aktuellen Informationen rund um geschlossene Fonds präsentiert. Im Fokus standen dabei die Themen Infrastruktur und Immobilien sowie die Schifffahrt, insbesondere mit den Themen Massengutfrachter und Tanker.

Infrastruktur und internationale Logistik gewinnen zunehmend an Bedeutung. Mit den geschlosse-

nen Beteiligungskonzepten »Investment Portfolio III« und »Infrastruktur International I« hat König & Cie. in Österreich zwei Dachfonds auf den Markt gebracht, die dieser globalen Entwicklung Rechnung tragen.

Alexander Knoll, König & Cie.-Direktor in Österreich sagt: „Mit »Investment Portfolio III« bieten wir ein Einstiegsinvestment in die Märkte Schifffahrt, Infrastruktur und Immobilien an. Schon mit geringem Kapitaleinsatz kann der

Anleger mit diesem Dachfonds eine hohe Diversifizierung erreichen.“

Der Dachfonds »Infrastruktur International I« investiert in die Bereiche Versorgung, Energie und Transport. König & Cie. ist es gelungen, gemeinsam mit den beiden im Bereich Infrastruktur führenden Weltkonzernen General Electric und Credit Suisse eine exklusive Partnerschaft zu vereinbaren.

Torsten Kaffka neuer Vertriebsleiter für West-Österreich



Torsten Kaffka (40) hat als Vertriebsleiter zum 01. Oktober 2008 den Bereich West-Österreich für König & Cie. Austria übernommen. Herr Kaffka betreut damit Vorarlberg, Tirol, Salzburg und Oberösterreich. Torsten Kaffka ist Finanzwirt (College of Business) und verfügt über langjährige Erfahrung im Bereich geschlossener Fonds und in der Vertriebspartnerbetreuung. Er ist seit 1995 in der Finanzbranche tätig.

Auf dem Weg vom Entwicklungsland zum Globalisierungsgewinner

Schon jetzt gilt Indien als einer der Gewinner der Finanzkrise



Mumbai, Straßenszene

Am 9. September 2008 eröffneten die Bundesministerin für Bildung und Forschung Annette Schavan und Indiens Technologieminister Kipal Sibal das „Indo-German Science and Technology Center“ in Neu-Delhi, das als Förderagentur, Strategiewerkstatt und Ideenmaschine fungieren soll. Hintergrund ist, wie Der Spiegel formulierte, dass die Bundesregierung „mit einem phänomenalen Aufstieg Indiens in Wissenschaft und Wirtschaft“

rechnet. Und wenn man den Konkurrenten nicht schlagen kann, sei es besser, mit ihm zu kooperieren.

Diese Einschätzung ist berechtigt, denn seit der 1991 eingeleiteten Deregulierung hat sich die indische Volkswirtschaft rasant entwickelt und liegt – gemessen in Kaufkraftparität (Purchasing Power Parity) – derzeit nach den USA, China und Japan auf Rang vier in der Welt. In den letzten fünf Jah-

ren betrug das Wirtschaftswachstum durchschnittlich acht Prozent, was auch die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) sehr beeindruckt hat. Die OECD hat die Stärken und Schwächen der indischen Wirtschaft analysiert und die Ergebnisse im Oktober 2007 in einem „Policy Brief: Economic Survey of India“ veröffentlicht. Darin heißt es u.a., dass die Wirtschaft gerade in den Sektoren rapide gewachsen ist, in de-

nen die staatliche Regulierung stark zurück genommen wurde; dazu gehören Kommunikation, Versicherungen, Asset Management und besonders die Informationstechnologie. Auch in der Telekommunikation und der Zivilluftfahrt hat sich das Engagement der Privatwirtschaft als äußerst effektiv herausgestellt, die OECD bewertet das Wachstum dort als „phänomenal“. Im Vergleich der 28 Bundesstaaten kommt die Studie zu dem kaum überraschenden Ergebnis, dass die Wirtschaft in den wenig regulierten Staaten deutlich robuster ist als in den stark regulierten.

Ausbau der Infrastruktur von größter Bedeutung

Die OECD macht aber auch deutlich, in welchen Bereichen weitere Reformen erforderlich sind, wenn sich das Wirtschaftswachstum – wie von der Regierung geplant – noch auf neun Prozent p.a. verstärken soll. Dazu gehören der Produktionsbereich, der Arbeitsmarkt und der Ausbau der Infrastruktur, die sich sonst als Wachstumshindernis erweisen könnte. Die indische Regierung ist sich dieser Probleme bewusst und hat in ihrem elften Fünfjahresplan (2007 bis 2012) eine Steigerung

der Infrastrukturinvestitionen von derzeit 5,43 Prozent des Bruttoinlandsproduktes auf 9,34 Prozent im Jahr 2012 angekündigt. Nach dem Verständnis der staatlichen Planungskommission unter Vorsitz von Premierminister Manmohan Singh gehören dazu die folgenden Bereiche: Energie (konventionell und erneuerbar), Straßen, Brücken, Bahn, Häfen, Flughäfen, Telekommunikation, Bewässerung landwirtschaftlicher Flächen, Trinkwasserversorgung sowie die Speicherung und Verteilung von Erdgas.

Da diese Investitionen nur zum Teil aus den öffentlichen Haushalten bestritten werden können, soll sich auch die Privatwirtschaft daran beteiligen können, sowohl in Form von Public Private Partnerships als auch Direktinvestitionen. Hier eröffnet sich eine Vielzahl von Chancen für ausländische Investoren.

König & Cie. hat in diesem Jahr ein Büro im indischen Mumbai eröffnet und plant vor Ort zukünftige Investitionen. Mit dem Renditefonds »Infrastruktur International I« können Sie zusammen mit General Electric und Credit Suisse schon jetzt von Investitionen zum Ausbau der indischen Infrastruktur profitieren.

Keine Alternative zu modernen Dieselmotoren für den Schiffsantrieb

Über die Experimente mit SkySails, Flettner-Rotoren, Dyna-Riggs und Brennstoffzellen



Modell des E-Ship 1

Der hohe Ölpreis macht's möglich: Frachtschiffe setzen wieder Segel. Um die Schiffsbetriebskosten zu reduzieren und weniger Schwefeldioxid, Stickoxide und Feinstaub in die Atmosphäre zu blasen, besinnen sich Ingenieure und Werften und sogar so mancher Reeder wieder der Windkraft und experimentieren darüber hinaus mit dem Brennstoffzellenantrieb.

Als die beiden Ingenieure Stephan Wrage und Thomas Meyer im Jahr 2001 ihr Zugdrachen-Windantriebssystem SkySails vorstellten, wurden sie eher belächelt als ernst genommen. Ihr Versprechen, bei günstigen Windverhältnissen mit Hilfe eines Zugdrachens die Hauptmaschine zu entlasten und damit im Jahresdurchschnitt die Treibstoffkosten um bis zu 35 Prozent zu senken, war interessant; aber zunächst nicht so interessant, dass sich Investoren bereit fanden, die Pläne der Gründer zu finanzieren. Heute ist die Finanzierung über Fördergelder in Millionenhöhe gesichert und die Grundlagenentwicklung erfolgreich abgeschlossen.

2007 wurden die ersten SkySails-Systeme auf Frachtschiffen von Pilotkunden installiert und 2008 machte das MS „Beluga SkySails“

– ein Mehrzweck-Schwertgutfrachter der Bremer Beluga Reederei – seine Jungfernfahrt von Bremerhaven nach Venezuela und zurück. Schon bei den nächsten Fahrten soll die Größe des rund 100.000 Euro kostenden Zugdrachens auf ca. 320 m² verdoppelt werden; dann rechnet man mit einer Senkung der Treibstoffkosten um ca. 2.000 US-Dollar pro Einsatztag. Nicht viel, wenn man damit eine Investition von rd. 1,6 Mio. Euro amortisieren muss und die Einsparung des Treibstoffs in erster Linie dem Charterer zu Gute kommt. Nach Auffassung des Germanischen Lloyds ist das System besonders für relativ langsam fahrende Schiffe wie Bulker und Tanker interessant, denn je langsamer ein Schiff fährt, desto höher ist die Zugkraft, die der Drachen entwickeln kann. Moderne Container-Linienschiffe fahren jedoch mit rund 20 Knoten über die Weltmeere, so dass es schon mit sechs Windstärken aus der richtigen Richtung wehen muss, damit der relativ kleine Zugdrachen die mehrere Tausend Tonnen verdrängenden Ozeanriesen spürbar beschleunigen kann.

Das „E-Ship 1“ von Enercon
Auf den Wind setzt auch der Windkraftanlagenbauer Enercon und

das in gleich doppeltem Sinne. Auf der Kieler Lindenau-Werft lief am 2. August 2008 das Enercon „E-Ship 1“ vom Stapel, das einen großen Teil seiner Antriebsenergie aus vier Segel-Rotoren bezieht – 25m hohen Metallzylindern, die um eine vertikale Achse rotieren. Diese Erfindung des deutschen Ingenieurs Anton Flettner aus dem Jahr 1924 beruht auf einem Effekt, den der Physiker Heinrich Gustav Magnus 1852 erstmals experimentell nachwies: Ein sich

drehender Zylinder, an dem der Wind vorbei streicht, erzeugt eine Querkraft, die senkrecht zur Windrichtung wirkt und auf einem Schiff zum Vortrieb genutzt werden kann. Mit Hilfe dieser Flettner-Rotoren hofft ENERCON im Vergleich zu einem „normalen“ Frachter etwa 50 Prozent der Treibstoffkosten einzusparen. Ab 2009 soll das „E-Ship1“ Windkraftanlagen zu Kunden in Südeuropa transportieren. Ein wesentlicher Vorteil dieses Systems ist, dass für den Betrieb der Rotoren weniger zusätzliches Personal benötigt wird, als für die „Skysails“. Noch in der Erprobungsphase befindet sich das Segelsystem Dyna-Rigg, das der Schiffbauingenieur Wilhelm Pröls in den 60er-Jahren in Hamburg entwickelt hat. Seine Idee war es, aus drehbaren Masten Segel so auszufahren, dass sie eine geschlossene Fläche bilden. Der Internet-Milliardär Tom Perkins ließ sich von dieser Idee begeistern und stattete seine 88m lange Yacht „Maltese Falcon“ mit Dyna-Segeln aus. Auf ihrer ersten Atlantik-Überquerung erreichte die Yacht eine Spitzengeschwindigkeit von 24 Knoten, ein Tempo, wie man es sonst nur von Rennyachten kennt. Bisher hat sich noch kein weiterer Superyacht-Segler für ein Dyna-Rigg entschieden, obwohl Tom Perkins'

Erfolge beeindruckend sind. Ob sich dieses System auch auf Frachtschiffen einsetzen lässt, ist derzeit noch sehr fraglich, denn zum einen sind die Kohlefasermasten sehr teuer und zum anderen sind die Fragen der Be- und Entladung sowie der freien Sicht von der Kommandobrücke noch nicht gelöst.

Pilotprojekt auf der Hamburger Alster

Ein gänzlich anderer Weg wird derzeit auf der Hamburger Alster im Rahmen eines Pilotprojektes erprobt. Hier fährt seit Kurzem ein Alsterdampfer, der von einer Brennstoffzelle angetrieben wird. Dabei entstehen keine Schadstoffe, denn eine Brennstoffzelle erzeugt elektrische Spannung durch die Verbindung von Wasserstoff und Sauerstoff; das einzige „Abfallprodukt“ ist reines Wasser. Tanken muss das FCS „Alsterwasser“ (Fuel Cell Ship) alle zwei bis drei Tage nur Wasserstoff.

Der Verband Deutscher Reeder nimmt diese alternativen Antriebskonzepte mittlerweile ernst. Man erwartet zwar nicht, dass eine einzelne Antriebsart den Schiffsdiesel ablösen wird, vielmehr rechnet man mit einer Vielzahl von Hybridlösungen, die für einzelne Schiffstypen interessant sein können.



Der Schiffsbau auf der Helling der Kieler Lindenau-Werft

Freie Fahrt für die Giganten der Weltmeere

Der Ausbau des Panamakanals setzt Signale für die Zukunft

Mit der Explosion von 13 Tonnen Sprengstoff begann am 3. September 2007 eins der größten Bauvorhaben Mittelamerikas: Der Panamakanal, der sich in den vergangenen Jahren mehr und mehr zu einem Nadelöhr der Seeschifffahrt entwickelt hat, soll für 3,8 Milliarden Euro ausgebaut werden. Bislang kann die 81 km lange künstliche Wasserstraße zwischen Colon an der Atlantikküste und Panama-Stadt an der Pazifikküste nur von 4.400-TEU-Containerschiffen passiert werden, ab 2014 soll dies auch 12.000-TEU-Containerschiffen möglich sein.

Ohne diesen Ausbau würde Panama Gefahr laufen, viel Geld, d.h. Durchfahrtsgebühren, an Ägypten zu verlieren, denn der Suezkanal kann auch von 12.000-TEU-Schiffen befahren werden. Bislang gilt

die Faustregel, dass Güter für die Ostküste der USA durch den Suezkanal verschifft werden, wenn sie aus Singapur oder weiter westlich liegenden Häfen kommen, während der Panamakanal für Ladung aus Japan und Korea genutzt wird. Ein Rechenexempel wird es, wenn chinesische Häfen ins Spiel kommen. Um z.B. 8.000 Container von Hongkong nach New York zu verschiffen, gibt es zwei Möglichkeiten: entweder mit einem 8.000-TEU-Containerschiff durch den Suezkanal (11.634 Seemeilen) oder mit zwei 4.000-TEU-Containerschiffen durch den Panamakanal (11.413 Seemeilen). In der Regel sind die Charraten und die Treibstoffkosten für ein 8.000-TEU-Schiff deutlich höher als die für ein 4.000-TEU-Schiff. Trotzdem ist es für den Charterer erheblich günstiger, nur ein großes Schiff durch den Suezkanal

fahren zu lassen, als zwei kleine durch den Panamakanal.

Da die Zukunft Panamas in hohem Maße davon abhängt, wie intensiv diese Transitstrecke genutzt wird, haben im Oktober 2006 ca. 78 Prozent der Wähler in einem Referendum für den Ausbau des Kanals gestimmt.

Die größten Baustellen

Im Bereich des Kanals liegt der Wasserspiegel des Pazifiks nur 24 cm höher als der des Atlantiks. Um die kontinentale Wasserscheide zu überwinden, müssen die Schiffe aber um 26 m auf das Niveau des Gatun-Sees angehoben werden (siehe Karte).

Damit der Kanal auch während der Bauarbeiten nutzbar ist, werden die neuen Schleusen an der Atlantik- und Pazifikseite und die neuen Zufahrtskanäle neben den bereits bestehenden gebaut.

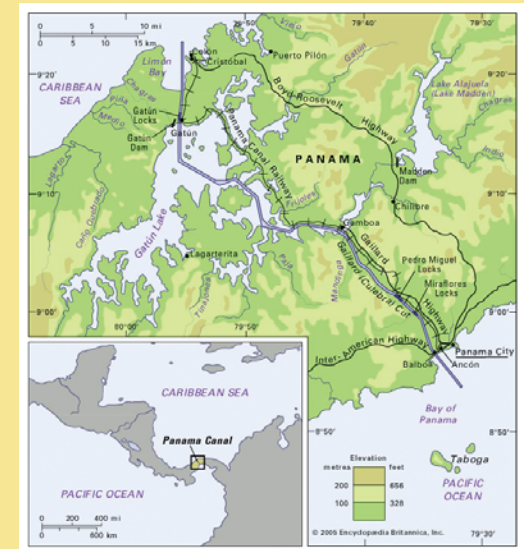
Die neuen Schleusen werden jeweils drei Kammern haben, 55 m breit und 427 m lang sein (die alten Schleusen sind 33,5 m

breit und 305 m lang). Darüber hinaus müssen die Kanalfahrten auf beiden Seiten vertieft und verbreitert werden, ebenso die gesamte Fahrinne.

Ein willkommener und beabsichtigter Nebeneffekt des Kanalausbaus ist die dadurch steigende Bedeutung von Panama-Stadt als Umschlagplatz. In der Liga der größten Containerhäfen rangiert Panama mit ca. drei

Mio. TEU (Stand 2006) bislang nur im Mittelfeld. Angestrebt wird ab dem Jahr 2014 ein Platz unter den ersten zehn.

Der Verlauf des Panamakanals zwischen dem Atlantik und dem Pazifik



Quelle: Encyclopedia Britannica

Ölreserven für unsichere Zeiten – Der Schatz im Salzstock

Deutschland verfügt über strategische Erdöl- und Erdgasreserven für 90 Tage

Was würde in Deutschland passieren, wenn die Versorgung mit Erdöl ins Stocken geriete? Wenn wir nicht mehr heizen könnten, nicht mehr mobil wären und die Wirtschaft zum Stillstand käme?

Um es gar nicht erst so weit kommen zu lassen und sich vor kurzfristigen Versorgungsstörungen zu schützen, haben sich die 27 Mitgliedsländer der Internationalen Energie-Agentur (IEA) verpflichtet, Erdölreserven für 90 Tage anzulegen. Zu den Mitgliedern der IEA gehören neben der Gruppe der G7 (Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Japan, Kanada, USA) auch Staaten wie Australien, Korea, Norwegen und die Türkei.

Die deutsche Notstandsreserve beträgt ca. 22,3 Mio. Tonnen (Stand April 2007) und setzt sich aus ca. 14 Mio. Tonnen Rohöl und ca. acht Mio. Tonnen Ölprodukten zusammen. Verwaltet wird dieser Bestand von einer Körperschaft

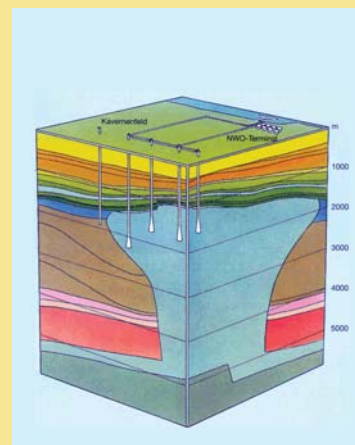
des öffentlichen Rechts – dem Erdölbevorratungsverband – der 1978 gegründet wurde und dem alle Ölgesellschaften angehören.

Salzstöcke als Lagerstätten

Die Erdölreserve sollte kostengünstig, umweltfreundlich und leicht zugänglich sein und gleichzeitig sicher gelagert werden. Konventionelle, oberirdische Tanklager kamen dafür nicht in Betracht, da sie zwar leicht zugänglich sind, die anderen Kriterien aber nicht erfüllen. Die Lösung lag und liegt unter der Erde – in den Salzstöcken der norddeutschen Tiefebene. Salzstöcke sind als Lagerstätten interessant, weil Salz sich zwar in Wasser auflöst, aber nicht in Erdöl. Ob ein Salzstock von seiner Form und Größe her überhaupt geeignet ist, wird zunächst durch Probebohrungen und gebirgsmechanische Berechnungen geprüft. Ist deren Ergebnis positiv, beginnt das Solen: Durch ein Rohr wird Wasser in das Bohrloch gepumpt. Das Wasser

löst das Salz der Bohrwand auf und wird anschließend durch ein zweites Bohrloch wieder abgepumpt. Dabei entsteht ein Hohlraum, die

Querschnitt durch eine Kaverne



Quelle: Nord-West-Oelleitung GmbH

so genannte Kaverne (lat. Höhle), deren Form und Größe durch die Positionierung der Bohrlöcher gesteuert werden kann.

Nach der Solung ist die „leere“ Kaverne mit Salzwasser (Sole) ge-

füllt. Wird jetzt mit Hochdruckpumpen Erdöl in die Kaverne gepresst, verdrängt das Öl die Sole, die nach oben aufsteigt und abgeleitet wird. Um die Vorräte wieder „auszulagern“, wie es in der Fachsprache heißt, läuft der Prozess in umgekehrter Reihenfolge ab. Da Wasser schwerer ist als Öl, muss es nur mit geringem Druck in die Kaverne gepresst werden, damit das leichte Öl aufschwimmt und nach oben steigt.

Die Gas-Drehscheibe Deutschland

In Deutschland gibt es etwa 250 solcher Kavernen. Eine der größten liegt im Etzeler Salzstock in der Nähe von Wilhelmshaven. In Etzel wird aber nicht nur Erdöl gespeichert, sondern auch Erdgas und zukünftig auch Flüssigerdgas. Die Speicherung von Erdgas ist ein Muss für die Energieversorger, um trotz der großen Verbrauchsschwankungen kontinuierlich lieferfähig zu sein. Da Erdgas in ers-

ter Linie als Wärmeenergie zum Einsatz kommt, ist der Bedarf im Winter hoch, im Sommer sinkt er dramatisch ab.

Aufgrund der unterirdischen Speichermöglichkeiten entwickelt sich Deutschland zur europäischen Gas-Drehscheibe. Schon Ende 2006 verfügte die deutsche Gaswirtschaft mit einer Kapazität von 200.000 Milliarden Kilowattstunden über das größte Erdgasspeichervolumen in Europa und weitere Projekte sind in der Planung. WINGAS, das deutsche Tochterunternehmen des russischen Gasriesen GAZPROM, plant z.B. in Hinrichshagen in Mecklenburg-Vorpommern einen Speicher mit einer Kapazität von fünf Milliarden Kubikmetern. Da auch andere Energiekonzerne wie E.ON Ruhrgas, die Oldenburger EWE und einige Stadtwerke den Bau neuer Kavernen planen, scheint die Versorgung gesichert zu sein. Offen ist nur, welchen Preis wir zukünftig dafür zahlen müssen.

Zukunft Atomenergie: die Debatte über den Ausstieg aus dem Ausstieg

Kontroverse Standpunkte in den politischen Lagern verhindern eine schnelle Lösung

Im Jahr 2000 wurde zwischen der Bundesregierung und den Energieversorgern vereinbart, dass Deutschland bis 2021 aus der Atomenergie aussteigt. Dazu wurden in dem „Gesetz zur geordneten Beendigung der Kernenergienutzung zur gewerblichen Erzeugung von Elektrizität“ vom 22. April 2002 die Restlaufzeiten und die zu produzierenden Reststrommengen für die einzelnen Kraftwerke festgelegt. Angesichts der Entwicklung der Öl- und Gaspreise, des fortschreitenden Klimawandels und der Frage nach der Sicherheit unserer Energieversorgung ist die Diskussion wieder aufgeflammt, ob dieser Ausstieg noch sinnvoll ist.

Wie nicht anders zu erwarten, prallen die Meinungen von Befürwortern und Gegnern hart aufeinander, denn bei diesem Thema geht es um Interessenpolitik, Milliardenbeträge und die ungelöste Frage der Endlagerung radioaktiver Abfälle.

Der Reihe nach. In der Politik gibt es eine klare Frontenbildung: Während CDU/CSU und FDP für eine Verlängerung der vereinbarten Restlaufzeiten von durchschnittlich 32 auf 40 Jahre plädieren, sind SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke strikt dagegen. Entsprechend der Parteizugehörigkeit wird auch argu-

mentiert. Das Umweltbundesamt, das dem SPD-geführten Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zugeordnet ist, legte im März 2008 eine Kurzstudie mit dem Titel „Versorgungssicherheit und Atomausstieg“ vor. Darin kommt

ebenfalls Sigmar Gabriel untersteht, sieht keine Gefahr, dass durch den Atomausstieg eine Stromlücke drohe.

Die Gegenposition

Die von Bundeswirtschaftsminister Michael Glos (CSU) eingesetzte

ger (d.h. Kohlekraftwerke) notwendig wären, um die Stromerzeugung aus stillgelegten Kernkraftwerken zu kompensieren.“ Im Hinblick auf die Erreichung der Klimaschutzziele wäre dies kontraproduktiv. Um die entstehende Lücke zu schließen, müsste zudem der Anteil des

Die vier Kraftwerksbetreiber EnBW, E.ON, RWE und Vattenfall unterstützen die Linie der PEPP, denn eine Verlängerung der Restlaufzeiten auf 40 Jahre würde ihnen zusätzliche Gewinne von mindestens 40 Milliarden Euro beschaffen. Als Gegenleistung wären sie bereit, einen Teil dieser Gewinne an eine noch zu gründende Stiftung zur Erforschung regenerativer Energien abzuführen und spezielle „Pro-Klima-Tarife“ anzubieten. Sie argumentieren weiterhin, dass die erforderliche umfassende Erneuerung des deutschen Kraftwerkparks nicht möglich ist, da viele der geplanten Kohlekraftwerke aufgrund von Bürgerprotesten nicht gebaut werden können.

Als wären das noch nicht genug Streitpunkte, gibt es noch das Thema der Endlagerung. Bundeskanzlerin Angela Merkel plädiert für Gorleben als einziges Endlager für hoch radioaktiven Atomüll, Bundesumweltminister Gabriel will auch andere Standorte prüfen lassen. Eine Lösung dieses Konflikts scheint frühestens nach der nächsten Bundestagswahl im September 2009 möglich. Bis dahin ist nur eins sicher: Je näher dieser Termin rückt, desto populistischer und emotionaler wird die Debatte um den Ausstieg aus dem Ausstieg geführt werden.



die Autorin zu dem Ergebnis, dass die Versorgungssicherheit bis zum Jahr 2020 wegen des Verzichts auf die Atomkraftnutzung nicht in Gefahr ist. Auch das Bundesamt für Strahlenschutz, das

„Projektgruppe Energiepolitisches Programm“ (PEPP) vertritt die Gegenmeinung. Sie plädiert für eine Verlängerung der Restlaufzeiten, „da zusätzliche Investitionen in grundlastfähige fossile Energieträ-

Stroms, der aus Erdgas produziert wird, von heute zwölf Prozent auf 20 bis 23 Prozent steigen. Das wiederum würde die Verbraucher mit mehreren Milliarden Euro zusätzlich belasten.

Rohstoffhandel: Spekulation statt Absicherung

Der weltweite Handel an den Rohstoffbörsen birgt hohe Risiken für Investoren

Zwei Ereignisse bzw. Entwicklungen haben dazu geführt, dass Rohstoffe in den vergangenen Jahren als Anlageklasse wieder interessant geworden sind: Die durch das Platzen der Dotcom-Blase ausgelöste weltweite Talfahrt der Aktienkurse und der Rohstoffhunger der aufstrebenden Schwellenländer, der die Preise auf breiter Front steigen ließ. Während sich zuerst ausschließlich institutionelle Inves-

toren an den internationalen Rohstoffmärkten engagierten, folgten ab 2003 auch Privatanleger, allerdings nicht direkt, sondern mithilfe von Zertifikaten.

Für eine Investition in Rohstoffe wie Gold, Silber oder Platin spricht zunächst die Tatsache, dass es sich bei ihnen um Sachwerte handelt. Hinzu kommt, dass die Rohstoff-Märkte i.d.R. anderen Marktzyklen als Aktien und

Anleihen folgen und deshalb innerhalb eines Portfolios stabilisierend wirken können. Am interessantesten sind Rohstoffe jedoch für Risiko-orientierte Anleger, da die Rohstoffpreise stark schwanken und hohe Spekulationsgewinne möglich sind. Dass dabei aber auch hohe Verluste entstehen können, zeigt das Beispiel des Rohstoff-Hedge-Fonds Ospraie Management, der in diesem Jahr 39 Prozent seines Werts verlor

und Anfang September geschlossen werden musste, weil die Anleger ihr Geld abzogen.

Das Rohstoff-Universum

Verglichen mit den heutigen Marktgeschehen war der Anfang des Rohstoffhandels eher „unschuldig“, denn er diente einzig und allein der gegenseitigen Absicherung. So konnte ein Landwirt seine Ernte im Voraus auf Termin verkaufen und hatte unmittelbar

Zugriff auf das Geld. Der Käufer hatte ebenfalls eine sichere Kalkulationsgrundlage, denn der Einkaufspreis und der Liefertermin standen fest.

Um Geschäfte dieser Art abzuwickeln, wurde 1848 die Chicago Board of Trade gegründet (CboT), die sich schnell zur Leitbörse für Mais, Weizen, Soja und Hafer entwickelte.

⇒ Fortsetzung auf Seite 9

Rohstoffhandel: Spekulation statt Absicherung

⇒ Fortsetzung von Seite 8

1898 kam die Chicago Mercantile Exchange (CME) dazu, an der zuerst ausschließlich Kontrakte auf Eier und Butter gehandelt wurden. Heute werden an der CME die größten Umsätze mit Lebewild und Industriemetallen getätigt. Das gesamte börsengehandelte „Rohstoff-Universum“ umfasst jetzt Edelmetalle, Industriemetalle (Aluminium, Blei, Kupfer, Nickel, Zink, Zinn), den Energiesektor (Rohöl, Benzin, Heizöl, Ethanol), Genussmittel (Kaffee, Kakao, Zucker), Agrarrohstoffe (Mais, Sojabohnen, Weizen, Reis, Orangensaft, Baumwolle, Bauholz) sowie Lebewild und Schweinebäuche.

Angebot und Nachfrage oder Spekulation?

Durch die Einführung des elektronischen Handels hat sich das Geschäft an den Rohstoffbörsen von Grund auf geändert, denn heute kann von jedem Punkt der Welt aus rund um die Uhr gehandelt werden. Das hat neue Handelspartner wie Investmentfonds, Hedge Fonds und Pensionsfonds auf den Plan gerufen, die immer mehr Kapital investieren, um ihre Portfolios zu diversifizieren. So ist es keine Überraschung, dass immer heftiger darüber gestritten wird, ob die Preisentwicklung an den Rohstoffmärkten noch von dem Verhältnis aus Angebot und Nachfrage bestimmt wird oder von spekulativen Investments. Wie die „Washington Post“ meldete, wurden im August 2008 rund 81 Prozent aller an der New York Mercantile Exchange (Nymex) gehandelten Ölkontrakte von Spekulanten gehalten. Und der Hedge Fonds-Manager und Ölexperte Michael Masters hat in drei Anhörungen vor dem amerikanischen Kongress die Meinung vertreten, dass Handelsbeschränkungen für Öl-Terminkontrakte den Ölpreis auf 65 bis 70 US-Dollar senken würden.



Pensionsfonds in der Zwickmühle

Risiken und Nebenwirkungen von Rohstoff-Investments

Pensionsfonds haben die Aufgabe, die Beiträge ihrer Mitglieder zu sammeln, zu verwalten und zu vermehren, um ihnen nach dem Erreichen der Altersgrenze eine Rente zahlen zu können. Was vor vielen Jahrzehnten bescheiden begann, hat sich zu einer „Großmacht“ an den weltweiten Kapitalmärkten entwickelt, denn das Anlagevermögen der 300 weltgrößten Pensionsfonds betrug im September 2007 etwa 10,4 Billionen US-Dollar.

Der größte staatliche US-Pensionsfonds „California Public Employees' Retirement System“ (CalPERS) – die weltweite Nummer 3 – verfügte zu diesem Zeitpunkt noch über ein Vermögen von ca. 233 Mrd. US-Dollar. Durch die weltweite Finanzkrise ver-

ringerte sich das Vermögen bis zum November 2008 auf knapp 186 Mrd. US-Dollar – ein Minus von 20 Prozent.

Um nicht zu stark von der Entwicklung an den Kapitalmärkten abhängig zu sein, setzen die CalPERS-Manager schon seit Jahren auf alternative Investments wie Private Equity, Hedge Fonds, notleidende Kredite (distressed debt) und Rohstoffe. Gerade bei Investitionen in Agrarrohstoffe geraten die Fondsmanager jedoch in eine Zwickmühle, denn einerseits können sie hohe Renditen bringen, andererseits aber auch die Lebenshaltungskosten ihrer Mitglieder verteuern.

Und das geht so: Da die Fonds einen langfristigen Anlagehorizont haben und nicht auf kurzfristige Spekulationsgewinne aus sind, kaufen sie die Agrarrohstoffe nicht direkt, sondern investieren in Terminkontrakte. Dabei verpflichtet sich der Erwerber eines Kontraktes, eine bestimmte Menge und Qualität einer Ware zu ei-

nem beim Abschluss festgelegten Preis zu einem bestimmten Termin zu liefern oder zu kaufen. Da die Investoren aber kein Interesse daran haben, die erworbenen Güter zu lagern, wird dieser Kontrakt kurz vor seinem Fälligkeitstermin verkauft und der Erlös in einen neuen Kontrakt mit einer neuen Laufzeit reinvestiert. Durch dieses so genannte „Roll-Over“ bleiben die Fonds ständig im Markt präsent und werden zu „virtuellen Hamsterkäufern“.

Zwei Säcke pro Kunde

Dadurch werden die Preise der Terminkontrakte künstlich hoch gehalten und entkoppeln sich von den Preisen an den Spot-Märkten, an denen die Waren tatsächlich geliefert und bezahlt werden. Die so entstehenden Preisdifferenzen nutzen z.B. Hedge Fonds, die sich mit den Rohstoffen eindecken, um sie zu höheren Terminpreisen wieder verkaufen zu können.

Welche Auswirkungen das haben kann, zeigte sich im April 2008 in

Kalifornien, dem Sitz von CalPERS. Dort schossen die Reispreise derart in die Höhe, dass die Verbraucher begannen, Hamsterkäufe zu tätigen. Viele Supermärkte im Großraum San Francisco beschränkten daraufhin den Kauf von Reis auf zwei Säcke pro Kunde.

Solche Vorfälle werden sich vermutlich nicht so bald wiederholen, denn nach Berechnungen von Barclays Capital ist das in Rohstoffen investierte Kapital in den vergangenen Wochen um 60 Mrd. US-Dollar gesunken. Aus Furcht vor einer Rezession und aufgrund von Liquiditätsproblemen haben viele institutionelle Investoren ihre spekulativen Rohstoff-Engagements reduziert. Die Verbraucher wird das freuen, ob es den Managern von CalPERS hilft, das Fondsvermögen wieder zu steigern, wird sich zeigen. Wer sich letzteres zutraut, kann sich bewerben, denn die Pensionskasse sucht einen neuen Chief Investment Officer (www.calpers.ca.gov).



Rollentausch als Kunst in Stuttgart

„Dienstbesprechung“: das witzig chaotische Kunstprojekt des Videokünstlers Christian Jankowski

Was kann man schon von einem Mann erwarten, der im Supermarkt Joghurtbecher, gefrorene Hähnchen und Margarinebecher mit Pfeil und Bogen jagt, dies zur Kunst erhebt und „Die Jagd“ nennt. Von einem Mann, der sich drei Wochen lang auf einer Ausstellung in Antwerpen in einen Käfig setzt und diese Kunst „Mein Leben als Taube“ nennt. Die Besucher durften ihn auch füttern und filmen. Von einem Mann, der den Leiter des Hamburger Kunstvereins in einen Pudel verwandelt und das Kunststück „Direktor Pudel“ nennt. Oder die Besucher einer Vernissage als orientierungslose Schafe durch die Galerie trotten lässt, was „Flock“ hieß.

Eigentlich kann man alles von einem solchen Mann erwarten, vorausgesetzt, es ist eine komische Auseinandersetzung mit Kunst. So hat der Göttinger Künstler Christian Jankowski, 40, der in

Berlin, Stuttgart und New York lebt und arbeitet, auch seinen Spitznamen „Eulenspiegel“ des Kunstbetriebs bzw. „Narr am Hofe der Kunst“ redlich verdient. Dass er auch seriös sein kann, beweist seine Professur für Bildhauerei an der Staatlichen Akademie der Bildenden Künste in Stuttgart. International längst beachtet mit Ausstellungen von New York bis Neuseeland präsentiert das Kunstmuseum seine erste umfassende Retrospektive in Deutschland von frühesten Arbeiten wie »Die Jagd« (1992) bis zur Premiere von »Dienstbesprechung«, seinem neuesten, eigens für das Kunstmuseum Stuttgart geschaffenen Werk.

Wenn die Direktorin Teppiche verlegt

Hier bezog Jankowski gleich die Mitarbeiter des Museums mit ein und machte mit ihnen ein interessantes Experiment. Er ließ die Kollegen untereinander ihre Jobs tau-

schen. Wer mit wem, verlor Jankowski bei einer Tombola, bei der die Berufe Direktor, Kurator, Techniker, Sekretärin, Hausmeister



Christian Jankowski

Videokünstler

und so weiter auf ihren zufälligen Anwärter warteten. Nach der Verlosung war nichts mehr wie zuvor. Wenn nun die Kuratorin Sicher-

heitswache hält oder die Direktorin Teppiche verlegt, ist dies Jankowski ein Videoprojekt wert, welches er als Vorbereitung seiner neuen Ausstellung zum Kunstwerk selbst erhebt. Alles – von der Ausstellungskonzeption bis zur Kataloggestaltung, vom Marketing bis zur Pressearbeit – wurde in die falschen Hände gelegt. Experimental-Film ab. Der Mitarbeiter der Sicherheitszentrale sucht Teppiche aus, bespricht mit dem Künstler die Anordnung der Installationen – weil Jankowski ihn zum Kurator befördert hat. Die Kuratorin quält sich in der Sicherheitszentrale mit den schrecklich frühen Arbeitszeiten und dem Finden der richtigen Knöpfe, was fast nie gelingt.

Jankowski ließ von unabhängigen Regisseuren filmen, die nicht wussten, dass sie es mit „Laien“ zu tun hatten. Zuvor, in einer Art Schnellkurs, hatten die Kollegen versucht, sich gegenseitig ihren Job beizubringen – mit mäßigem

Erfolg. Die Hilflosigkeit in den Gesichtern sagt alles. 26 Fernseher zeigen jetzt im Ausstellungsraum das Ergebnis. „Es ging mir um den Kontrollverlust“, sagt Videokünstler Jankowski. Denn er liebt es, andere über ihre Grenzen zu treiben und zu beobachten, was passiert. Es sei klar, dass derjenige glücklicher gewesen sei, der mehr Macht in die Hand bekommen hatte, anstatt degradiert worden zu sein, gibt Jankowski zu. Konsequenter hielt der Mann vom Sicherheitsdienst auch bei der Eröffnungsfeier die Rede und nicht die Kuratorin. Die hatte sich im Keller um die Sicherheit zu kümmern. Immerhin brachte die Ausstellung eine Menge kleiner Helden hervor, findet der Künstler zurecht. Ein Hausmeister, der einen Sponsor überzeugt, ist bestimmt einer. Die Ausstellung von Christian Jankowski im Kunstmuseum Stuttgart ist noch bis zum 11. Januar 2009 zu sehen.

Chinesische Kunst in neuen Gemächern

Der Londoner Kunstsammler Charles Saatchi weihet sein neues Kunstdomizil ein

Als sein ehemaliger Verpächter ihm vor gut drei Jahren den Pachtvertrag für das ehemalige Verwaltungsgebäude der Londoner Stadtverwaltung am südlichen Themse-Ufer kündigte, widerfuhr Charles Saatchi damit unbewusst etwas Gutes. Denn inzwischen hat Saatchi an der King's Road sein neues und nach seinen eigenen Vorstellungen renoviertes Quartier eröffnet. Geschmackvoll minimalistisch sind die Räume gestylt, und Saatchi feiert derzeit seinen Einstand: mit zeitgenössischer chinesischer Kunst.

Die Ausstellungsstücke haben reichlich Raum in dem großzügigen, von Saatchi persönlich gestalteten Arrangement. Früher, in den ehemaligen städtischen Beamtenstuben, wurde Saatchis Kunst fast erdrückt. Hier ist alles

ganz anders: Die milchigen Glasdecken der fünfzehn intelligent ausgeleuchteten Räume erwecken den Eindruck, als seien sie durch Tageslicht erhellt. In klarer Folge ziehen sie sich über vier Etagen mit einer Gesamtfläche von 6.500 Quadratmetern. Die wei-



Zhang Huan: „Donkey“ (320 x 220 x 80cm)

Ben kubischen Galerien wirken edel und sind auch kein Vergleich mehr zu den Hallen der ehemaligen Farbfabrik, in der Saatchi vor dreiundzwanzig Jahren erstmals Teile seiner ständig wechselnden Sammlung zeigte.

Mit fletschenden Zähnen

Damals war Saatchi quasi der Markt-Erfinder einer Gruppe junger britischer Künstler, die von Damien Hirst angeführt wurden. Dieses bleibt bei der Eröffnungsausstellung „The Revolution Continues: New Art from China“ aus. Denn die ausgestellten Werke der 26 Chinesen sind dem Handel längst vertraut. Der repetitive Zhang Xiaogang, der sich in seinen grautönen Familienbildern mit der Ein-Kind-Politik und der Vorstellung vom Kollektiv auseinandersetzt, oder Zeng Fanzhi



Zhang Dali: „Chinese Offspring“

und Yue Minjun mit seinen breit grinsenden, die Zähne fletschenden Figuren. Sie erzielten Höchstpreise, bis kürzlich bei Sotheby's in Hongkong mit der internationalen Finanzkrise die ersten Auswirkungen auf den überhitzten Kunstmarkt spürbar wurden. Die Skulptur „Wasserfall“ aus Wachstropfen von Zheng Guogu,

die stilisierte Landschaften auf alten chinesischen Bildrollen beschwört, besitzt noch eine geradezu berührende Authentizität. Diese sucht man in den parodistischen Gemälden etwa eines Shi Xinning vergeblich. In „Civilisation 2007“, einer Installation von Bai Yiluo, durchspießen Mistgabeln zwölf bekannte Büsten altrömischen Stils, und in der verwahrlosten Geisterstadt aus Hundkauartikeln von Liu Wie geben sich bekannte Bauten wie das römische Colosseum zu erkennen – beide Werke scheinen als Metapher für die marode westliche Kultur zu dienen. Lebnesechte Greise im Rollstuhl als weltpolitische Symbolfiguren im Altenheim, die sich etwas kraftlos anrammen: Diese satirische Choreographie stammt von Sun Yuan und Peng Yu und findet im Untergeschoss statt.

Dynamisch wie nie zuvor: Hockey auf dem Vormarsch

König & Cie. fördert als Trikotsponsor die Jugendarbeit des Uhlenhorster Hockey-Club, Hamburg



Johannes Bitter-Suermann (Zweiter v.l.) und Horst Müller-Wieland (Vierter v.l.) unterzeichneten den Sponsoring-Vertrag, Carlos Nevada, Moritz Fürste, Philipp Witte, Janne Müller-Wieland und Annelie Mint sind die ersten Gratulanten.

König & Cie. ist der neue Trikotsponsor für die in der Ersten Bundesliga spielenden Damen und Herren des UHC Hamburg für die Saison 2008/2009. Unter Anwesenheit der vier Olympiateilnehmer des Clubs, von denen Moritz Fürste, Carlos Nevada und Philipp Witte Gold gewonnen haben, unterzeichneten Johannes Bitter-Suermann, geschäftsführender Gesellschafter König & Cie. und Horst Müller-Wieland,

erster Vorsitzender des UHC, den Vertrag über ihre künftige Zusammenarbeit.

„Der UHC Hamburg und König & Cie. passen gut zusammen, weil sie ähnliche Philosophien und Zielgruppen haben“, erklärt Johannes Bitter-Suermann. „Hockey ist ein dynamischer, schneller und technisch anspruchsvoller Sport. Diese Eigenschaften passen gut zu unserem Unternehmen.“

Ein wichtiges Argument für das Engagement seitens König & Cie. ist die systematische und erfolgreiche Jugendförderung des UHC. „Wir wollen unseren Beitrag dazu leisten, dass Kinder und Jugendliche ihre Freizeit sinnvoll gestalten“, sagt Johannes Bitter-Suermann. „Sie sollen sich sportlich betätigen und dabei soziale Kompetenzen entwickeln und ausbauen. Bereits seit Jahren engagiert sich König & Cie. bei der Nachwuchsförderung des Mühlenberger Segelclubs (MSC). Als Partner des Norddeutschen Regattaverbands (NRV) fördern wir außerdem das NRV Olympic Team. Wie beim Segeln gilt auch beim Hockey: Erfolg geht nur über die Zusammenarbeit im Team. Soziale Fähigkeiten können nicht früh genug gefördert werden.“

Motivationsschub für das Ehrenamt

„Wir sind sehr froh und stolz darauf, dass unsere systematische und erfolgreiche Jugend- und Talentförderung unseren neuen Trikotsponsor überzeugt hat, und

dass König & Cie. so viel Vertrauen in uns hat. Die Unterstützung und Anerkennung durch eine so renommierte und erfolgreiche Firma bedeutet außerdem einen zusätzlichen Motivationsschub für die vielen Menschen, die sich bei uns ehrenamtlich engagieren“, sagt der Erste Vorsitzende des UHC, Horst Müller-Wieland. „Wir freuen uns sehr auf die Zusammenarbeit.“

Der im Norden Hamburgs gelegene UHC ist der älteste und bezogen auf die Anzahl der Mannschaften größte Hockeyclub in

Deutschland. Er hat 2.000 Mitglieder und ist Bundesligist bei den Damen und Herren. Mit mehr als 600 Kindern und Jugendlichen verfügt der UHC über die größte Hockey-Jugendabteilung. Für seine Jugendförderung hat der Club im Jahr 2004 das Grüne Band der Dresdner Bank erhalten. In diesem Jahr zeichnete der Hamburger Hockey-Verband die Leistungssportkonzeption und deren praktische Umsetzung im UHC vom Hockeykindergarten bis zu den ältesten Jugendmannschaften aus.



Mit Bonny und Clyde auf die Regattabahn

König & Cie. spendet zwei 29er für die Jugendabteilung des MSC



Im Mühlenberger Segelclub (MSC) wurden zwei von König & Cie. gespendete Segelboote der 29er-Klasse auf die Namen „King Bonny“ und „King Clyde“ getauft. Nach der Taufe gab es ein so ge-

nanntes 29er-Fun-Race. An dieser Regatta nahmen neben jungen Seglern aus dem MSC auch Segler aus dem Norddeutsche Regattaverband (NRV) und dem Blankeneser Segelclub (BSC)

teil. Diese drei in Nachbarschaft an der Elbe ansässigen Segelclubs bilden eine Trainingsgemeinschaft für die Klasse der 29er.

Mit den beiden neuen Booten unterstützt König & Cie. die Jugendarbeit des MSC. Im vergangenen Jahr hat König & Cie. der Jugendabteilung des NRV bereits zwei 29er gespendet. Die 29er-Segelklasse ist nach dem Optimisten eine der nächstgrößeren Bootsklassen. Im Alter von zwölf bis 14 steigen Kinder in der Regel vom Opti um in eine der Jugendbootklassen. Die 29er sind die beste Vorbereitung der jungen Segler für einen erfolgreichen Einstieg in die olympische 49er-Klasse. Die

leichten Skiffs sind sehr schnell und rasant zu segeln. Das macht Jugendlichen mehr Spaß und stellt eine echte sportliche Herausforderung dar.

Der Mühlenberger Segel-Club ist seit über 46 Jahren in Hamburg-Blankenese an der Elbe ansässig.

Mit rund 1000 Mitgliedern gehört er zu den größten Segelvereinen Deutschlands. Bemerkenswert ist der hohe Anteil von jugendlichen Mitgliedern. Mit mehr als 250 Kindern hat der MSC die größte und erfolgreichste Jugendabteilung bundesweit.



Hamburg schreibt Geschichte

Auflösung des Gewinnspiels von Ausgabe 03/2008

Hier finden Sie die richtigen Antworten auf die Fragen des Gewinnspiels der Ausgabe 03/2008 des Investor's Quarterly.

Wie viele Hoheitszeichen repräsentieren Hamburg?

Die richtige Antwort: c) Neun.

In der Summe hat Hamburg drei Wappen, drei Flaggen, ein Wapenzeichen, ein Logo und einen Stander.

Worauf gründet die heutige Stellung Hamburgs als Handelsmetropole hauptsächlich?

Die richtige Antwort: a) Auf das 1189 von Kaiser Friedrich Barbarossa verliehene Hafenrecht. Durch das Hafenrecht und die dazugehörigen Handelsprivilegien für die gesamte Unterelbe konnte sich die Stadt bereits im Mittelalter zu einem florierenden Handelszentrum entwickeln.

Für welches Gut ist der Hamburger Hafen der größte Umschlagshafen weltweit?

Die richtige Antwort: b) Teppiche. Der Hafen Hamburg ist der größte Seehafen Deutschlands, der zweitgrößte Europas und acht-



Die Landesflagge (oben) darf von den Bürgern frei verwendet werden. Das Hamburger Staatswappen (unten) weht nur am Rathaus Hamburg im Wind.

größte der Welt. Für Teppiche ist er weltweit der führende Umschlagshafen.

1966 wurde der erste Container am Hamburger Hafen gelöscht. Wann wurden die ersten Containerbrücken für die landseitige Ladelöschung installiert?

Die richtige Antwort: b) 1968.

1966 wurde am Burchardkai in Walterschhof noch mit den schiffseitigen Anlagen gelöscht. Zwei Jahre später wurde die erste Containerbrücke am HHLA-Container-Terminal Burchardkai installiert.

Der aus dem friesländischen stammende Begriff „Werft“ („Der am Wasser baut“) beschreibt einen Schiffbauer. Wann wurde das älteste, heute noch aktive Hamburger Werftunternehmen gegründet?

Die richtige Antwort: a) 1635.

Die J. J. Sietas KG wurde 1635 von Carsten Sietasch gegründet. Das Familienunternehmen wird bereits in der neunten Generation betrieben und baute 1966 mit der „Bell Vanguard“ das erste deutsche Containerschiff.

Das Infrastruktur-Rätsel

König & Cie.-Gewinnspiel



Wasserleitungen, Strom- und Telefonnetze: All das ist Infrastruktur. Haushalte und Unternehmen brauchen diese Versorgungsnetze und können nur mit ihnen im internationalen Wettbewerb bestehen. Doch wie tief reicht Ihr Wissen, wenn es um wichtige Infrastruktur-Verbindungen auf unserer Erde geht? Probieren Sie es aus. Unter allen richtigen Einsendungen, die bis zum 31. Januar 2009 bei uns eingegangen sind, verlosen wir ein Tivoli iPal Mini-Radio.

c. Iran (ehemaliges Zentrum Persiens)

3. In welchem Jahr entstand die erste Stromleitung?

a. 1912

b. 1891

c. 1882

4. Was ist Suprastruktur?

a. Das Gegenteil von Infrastruktur

b. Überirdische Infrastruktur

(Infrastruktur: lat. „Unterbau“)

c. Bezeichnung für auf Infrastruktur aufbauende Einrichtungen

5. Wie schnell war die schnellste je ausgeführte Bewegung mit Erdkontakt?

a. 1.228 km/h

b. 907 km/h

c. 386 km/h



iPod nicht enthalten

1. Wo steht die weltweit höchste Brücke?

a. USA

b. Frankreich

c. China

2. Wo befindet sich das älteste noch vorhandene Aquädukt?

a. Griechenland (ehemaliges Hellas)

b. Italien (ehemaliges Zentrum des Imperium Romanum)

Bitte senden Sie Ihre Antworten per Mail an iq@emissionshaus.com oder per Post an die König & Cie. GmbH & Co. KG, Redaktion „Investor's Quarterly“, Axel-Springer-Platz 3, 20355 Hamburg. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Die Redaktion des „Investor's Quarterly“ gratuliert Frau Eva Rühl, die Siegerin des Gewinnspiels „Hamburg schreibt Geschichte“ ist und eine Panasonic Digitalkamera gewonnen hat.

Spenden für Hamburgs Kinder in Not

Vorweihnachts-Aktion „Hörer helfen Kindern“ von Radio Hamburg



Seit zwanzig Jahren starten die Moderatoren von „Radio Hamburg“ in der Vorweihnachtszeit ihre Spendenaufrufe für Hamburgs Kinder in Not. Im Rahmen der sozialen Aktion „Hörer helfen Kindern“ hat der Sender seit 1988 gut eine Million Euro für Kinder gesammelt, die in Armut leben und dringend Hilfe brauchen.

Radio Hamburg stellt in den Wochen vor Weihnachten Kinder vor, denen mit den Spenden konkret geholfen wird. Die Einzelschicksale werden so lange

im Radio aufgerufen, bis das nötige Geld zusammen ist. So wurde zum Beispiel für einen schwer behinderten Jungen eine Rollstuhlrampe ins Auto eingebaut, damit er zu den wichtigen Therapie- und Arztbehandlungen gefahren werden kann. In anderen Fällen wurde eine abgebrannte Kindertagesstätte mit dem Geld der Radio Hamburg-Hörer wieder aufgebaut sowie einem an Knochenkrebs erkrankten Mädchen Ferien auf einem Ponyschloss geschenkt. Auch König & Cie. möchte dazu beitragen, dass Hamburgs Kinder eine bessere Zukunft haben und unterstützt

auch in diesem Jahr wieder die Aktion. Denn viel zu häufig wird übersehen, dass es auch im direkten Umfeld Menschen, insbesondere Kinder gibt, die dringend auf finanzielle Unterstützung angewiesen sind.

Wenn auch Sie diese Idee gut finden und etwas spenden möchten, können Sie sich unter www.radiohamburg.de näher informieren. Dort finden Sie neben den Angaben zum Spendenkonto auch die wichtigsten Fragen und Antworten zur Aktion „Hörer helfen Kindern“.

Vielleicht gibt es ja auch eine ähnliche Initiative in Ihrer Stadt.



Impressum

Herausgeber: König & Cie. GmbH & Co. KG, Axel-Springer-Platz 3, 20355 Hamburg
 Telefon: +49.40.369757-120 | Fax: +49.40.369757-190 | E-Mail: iq@emissionshaus.com
 Chefredaktion: Julia Eble | Redaktion: Jannecke Bauermeister, René Eiselt, Jürgen Salomon
 Fotos: Archiv, Avenue Images, Corbis, Foto Dock, Foto Flite, Getty Images, Hasenpusch Photo Productions, Panthermedia
 Druck: Storck Druckerei, Hamburg | Satz und Layout: Smerling Design, Kiel