



Südafrika°

Von Klassik, Kämpfern und Karossen

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.)
Julia Schmelter
Hartmut Schwerdtfeger

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.

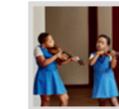


© TITELPHOTO | picture alliance / ZB
Fotograf: Ralf Hirschberger



S.04 Zehn Dinge°

1 Nur große Größen. Weitgehend Ungewusstes über Südafrika in Stichworten.



S.06 Von Geigen und Träumen ...°

2 Das Bochabela String Orchestra. Ein soziales Projekt und ein künstlerischer Erfolg. Auch in Europa.



S.10 Das Kap der Guten Weine°

3 Reben auf Reisen. Das richtige Klima und 356 Jahre Erfahrung – südafrikanische Weine schätzt man in aller Welt. Und in großen Mengen.



S.12 Quo vadis, Standortvorteil?°

4 Verfallene Situation? Seit über 90 Jahren ist Südafrika das Herz der afrikanischen Fahrzeugproduktion. Mittlerweile kommt es allerdings zu Rhythmusstörungen. Über ernste Standortprobleme.



S.20 Die BLG-Welt°

5 Megaschiffe am Hafen, Autos am Haken, Revolution am Main, Stars am Steuer und einiges mehr.



S.24 Häfen und Händler ...°

6 Sehr schön. Unterschiedlich. Zwischen Durban und Bremen liegen Welten. Aber es gibt auch viel Verbindendes: urbanes Leben oder natürliche Schönheit zum Beispiel.



S.28 Ein Tag im Leben ...°

7 Ranger Roger Harrison hat mit den richtig gefährlichen Tieren zu tun. Wir begleiteten ihn, sehr fasziniert, durch den Shamwari-Nationalpark.



S.32 Im Gespräch°

8 Frank Dreeke und Botschafter Makhenkesi Arnold Stofile über Nelson Mandela und gute Entwicklungen.

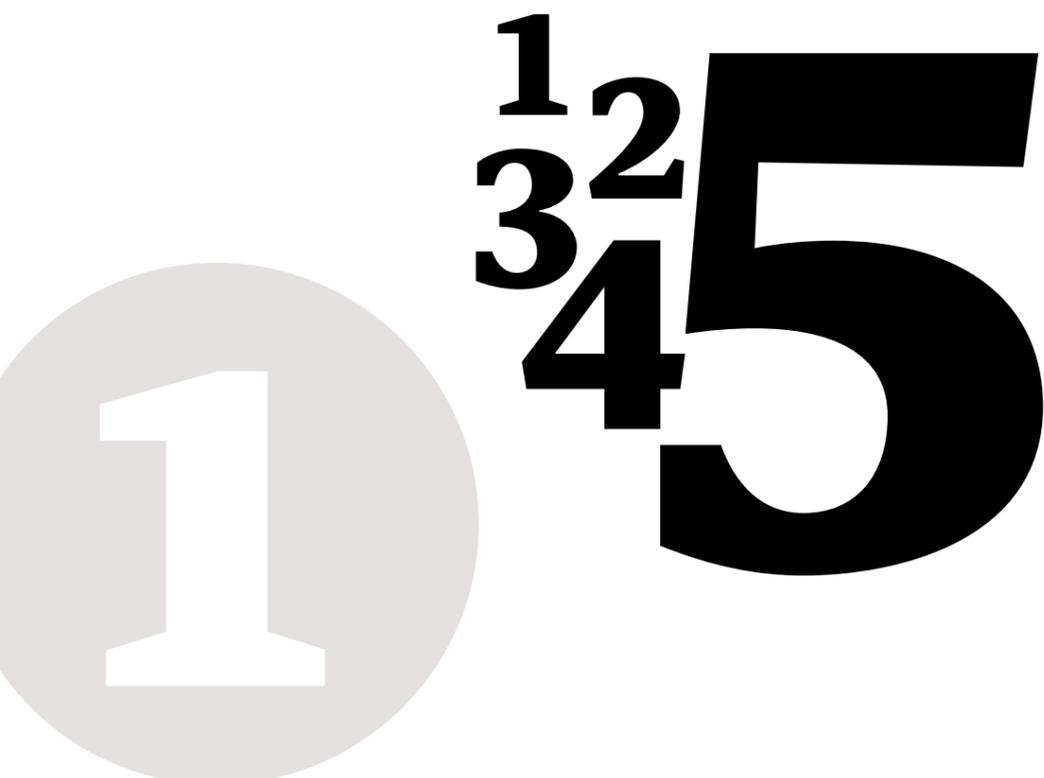


S.38 Genuss zum Schluss°

9 Keine Speisekarte, wenig Komfort, aber ein Gefühl für Gambas und echten Genuss: das portugiesische Grillhaus Cubata in Port Elizabeth.

Zehn Dinge die Sie wahrscheinlich

über Südafrika,^o noch nicht wussten



- 1 In Südafrika gibt es elf Amtssprachen.
- 2 Englisch ist in Südafrika nur die am vierthäufigsten gesprochene Sprache, Afrikaans liegt auf dem dritten Platz.
- 3 Südafrika ist das Land mit der dritthöchsten Biodiversität der Welt.
- 4 Knapp die Hälfte der Südafrikaner ist jünger als 25 Jahre.
- 5 Südafrika ist zurzeit der weltgrößte Exporteur von Macadamia-Nüssen.



- 6 90 Prozent des Edelmetalls Platin kommen aus Südafrika.
- 7 Gut ein Drittel der Eisenbahnstrecken des gesamten afrikanischen Kontinents befinden sich in Südafrika.
- 8 Es gibt in Südafrika eine Pinguinkolonie, gut 2.500 Tiere leben zurzeit am Boulders Beach.
- 9 Die tiefste Mine der Welt liegt in Südafrika.
- 10 Die Fernstraße R62 gilt mit 850 Kilometern Länge als längste Weinstraße der Welt.

Von Geigen und Träumen^o und großen Talenten

Das Bochabela String Orchestra in Bloemfontein

Talent hat mit Herkunft nichts zu tun. Aber die Herkunft entscheidet darüber, ob Talent gefördert wird. So hatte Dr. Christine Rhomborg, Geschäftsführerin der Hilti Foundation, das achtundzwanzigköpfige Bochabela String Orchestra beim Auftakt seiner diesjährigen Europa-Tournee im Rathaus in Bremen angekündigt. Dass die schwarzen Jugendlichen Europa als Musiker bereisen, war ihnen nun gar nicht in die Wiege gelegt. Zu verdanken haben sie es in erster Linie ihrem Talent. Ihrem Ehrgeiz, ihrer Disziplin und Peter Guy. Zu guter Letzt auch denen, die diese Tournee finanziell möglich machten.

Der Weg zum Talente-Nachwuchs führt entlang der Nationalstraße 8 von Bloemfontein in Richtung Lesotho. Vorbei an kleinwüchsigen Kühen mitten durch plattes Land. Eine Ausfahrt („Verkeerdevlei“) beschildert auf Afrikaans, die nächste („Botshabelo“) auf Tswana, der meistgesprochenen Sprache in dieser Region der Free State Province im Norden Südafrikas. Unterwegs in einem rumpeligen Bus, ein 30-Sitzer mit ausgelutschtem Fahrwerk. Das Ziel sind zwei Grundschulen in Thaba Nchu.

Dimpho, Lusanda, Boicheko, Kesaoleboga und 25 ihrer Mitschüler aus den 3. und 4. Klassen der Grundschule Sankt Augustin stürmen in den Bus. Jeden Montag und Donnerstag wiederholt sich das. Dann kommen Peter Guy und sein Team vorbei und sammeln die Kleinen ein, für zwei Stunden Geigenunterricht.

In den dunklen Zeiten der Apartheid galt die Regel: Bist du weiß, spielst du Rugby und Geige. Bist du schwarz, dann heißen deine Zeitvertreibe Fußball und Gesang. Als es den US-Amerikaner Peter Guy Anfang der 1990er-Jahre nach Bloemfontein verschlug, wollte er auch dort mit dem, was er am leidenschaftlichsten beherrschte – jungen Menschen das Violinespielen beizubringen –, seinen Lebensunterhalt verdienen. Weiße Kids hatten ihre Geigenlehrer, also ging Peter Guy an die Schulen in den Townships. Zu Beginn war dies ein musikalisches Projekt. Stets aber war klar: Jeder ist willkommen. Und so wurde es auch ein soziales Programm.

Heute leitet Peter Guy im Auftrag des Ministeriums für Sport, Kunst und Kultur in der Free State Province die Musikschule in Bloemfontein. Er hat feste Mitarbeiter, einen Geigenreparaturbetrieb und ausreichend Unterrichtsräume. Er hat internationale Unterstützer und ewig mangelt es an der gesicherten Finanzierung für die nächste Idee. Vor allem aber hat er 400 Schüler und 5 Orchester. Das beste, das Bochabela String Orchestra, hat schon einige professionelle Karrieren befördert.

Wer Dimpho, Lusanda und Boicheko beobachtet, mit welchem Respekt sie ihren Geigenkasten öffnen, wie andächtig sie ihr Instrument anlegen, wie konzentriert sie die Saiten zupfen, der begreift schnell, dass hier mehr passiert als musikalische ▶



▶ Auf dem Weg mit dem Schulbus



▶ Schülerinnen beim Musizieren



INTERVIEW MIT LINDUMUZI MNGOMA Kontrabassist des Bochabela String Orchestra

Wie hat dein musikalischer Weg begonnen?

Als ich acht Jahre alt war, kam Peter Guy mit ein paar Musikern zu uns in die Schule. Wir durften Streichinstrumente ausprobieren – keiner von uns hatte je eine Geige oder ein Cello gesehen und wir dachten zuerst, die Geige sei eine kleine Gitarre. Nach dieser Stunde fragte Peter Guy, wer von uns Interesse hätte, ein solches Instrument zu lernen und ich meldete mich. Begonnen habe ich zuerst mit der Geige, nach drei Jahren habe ich dann zum Cello gewechselt und nach weiteren zwei Monaten kam eines Tages Peter Guy und meinte, ich wäre ein Kandidat für den Kontrabass. Zuerst habe ich gezögert, aber als er mir „Pata Pata“ vorspielte (das ist so was wie unsere inoffizielle Nationalhymne), da wusste ich, das ist mein Instrument. Mit 13 durfte ich dann erstmals bei den Bochabela Strings mitspielen. Das war ein großer Moment. Nach Europa zu reisen mit meinen Freunden, dort gemeinsam Konzerte zu spielen, das war ein unglaubliches Erlebnis.

Bist du musikalisch „vorbelastet“?

Wir haben Jazzsänger in der Familie. Und ein Onkel in Kapstadt spielt Cello. Daher kannte mein Vater diese Art von Instrument. Aber niemand von uns hat je klassische Musik gespielt, das war die Musik der Weißen, während uns die Jazzmusik viel näher war. Daher ist wohl der Jazz auch meine große Leidenschaft.

Was bedeutet dir das Orchester?

Wir sind eine große Familie, verbunden durch die Musik. Wir lernen voneinander, helfen uns gegenseitig und entwickeln uns weiter. Es geht nicht nur darum, Talent zu haben, es geht darum, etwas mit Leidenschaft zu tun, dann kann man darin auch richtig gut werden. In jedem Fall war und ist die Musik für mich ein Ticket zu einer völlig neuen Welt.

Und wie sehen deine Pläne aus?

Als ich 16 war, wollte ich Musik studieren. Aber dann habe ich erkannt, dass ich Südafrika verlassen müsste, um eine wirklich gute Ausbildung zu machen. Das möchte ich nicht. Zu Hause ist

Erziehung. „Klar lernen die hier mehr als nur Geige spielen“, sagt Tsholofelo Sereeco, die afrikanische Geigenlehrerin. Der größte Effekt, ergänzt Peter Guy, sei „ein steigendes Selbstbewusstsein, ein wachsendes Zutrauen in die eigenen Fähigkeiten. Unsere Geigenschüler werden besser in der Schule und zielstrebig im Leben.“

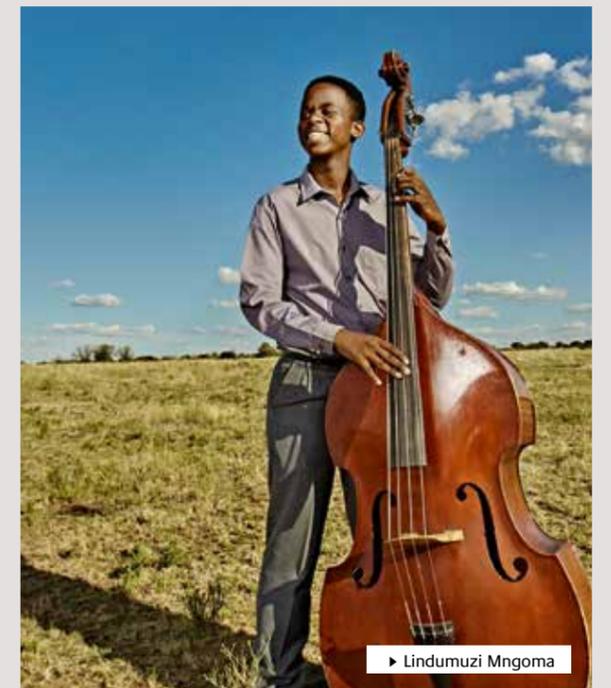
Das ist es, was auch die Hilti Foundation an diesem Projekt so unterstützenswert findet. Die Kombination aus musikalischer Bildung und sozialen Ambitionen. „Es erreicht Kinder, die sonst keine Möglichkeiten haben, mit dieser Art von Musik in Berührung zu kommen“, sagt Christine Rhomberg. „Unsere Erfahrung lehrt uns, dass klassische Musik die Kinder aufmerksamer macht. Sie vermittelt ihnen Struktur, gibt ihnen ein Gerüst für ihr Dasein.“

Manchmal kollidiert aber auch die europäisch geprägte Vorstellung von Talentförderung mit afrikanischer Stammeskultur. Da beschwerte sich eines Tages eine Mutter bei Peter Guy, weil ihr Junge individuellen Unterricht bekam. Für sie bedeutete das, er kommt mit den anderen nicht mit und dies wird öffentlich kundgetan. Aus der Sicht der Lehrer war es das genaue Gegenteil. Sie wollten sein besonderes Talent auf diese Weise fördern. Er hätte sein Potenzial nicht ausschöpfen können, wenn er nur Unterricht in der Gruppe gehabt hätte. Kein afrikanisches Konzept, da ist die Gruppe deutlich wichtiger als das individuelle Fortkommen.

Die Jugendlichen aus Bloemfontein, die heute im Bochabela String Orchestra spielen, haben keinen Zweifel mehr daran, dass es richtig war, ihre individuellen Talente zu fördern. Vier Tourneen durch Europa und professionelle Engagements in den großen Orchestern von Kapstadt, Durban oder Johannesburg sind der Beweis dafür.

dort, wo dein Herz ist, und das ist für mich mein Land. Ich möchte eine Ausbildung als Steuerberater machen, in Bloemfontein oder noch lieber in Kapstadt, denn dort gibt es eine spannende Jazz-Szene. Ich liebe es zu improvisieren und Jazzmusik zu spielen. Aber ich werde dem Mangaung String Program und den Bochabela Strings verbunden bleiben und mit ihnen spielen, wann immer es möglich ist. Das Projekt hat mir so viel gegeben. Hoffnung, die Möglichkeit zu studieren, eine gute Ausbildung zu machen. Und ich habe Freunde gefunden, die ich nicht verlieren möchte. Und wenn ich eines Tages ein Millionär sein werde, dann möchte ich dem Projekt etwas zurückgeben.

Wir bedanken uns bei Dr. Christine Rhomberg, Geschäftsführerin der Hilti Foundation, die für uns dieses Gespräch geführt und aufgezeichnet hat.



► Lindumuzi Mngoma

Das Kap der Guten Weine^o

Die Weinindustrie in Südafrika

Südafrika gilt nicht als klassisches Weinland – ist aber mittlerweile einer der wichtigsten Weinproduzenten der Welt. Die Hintergründe dazu zeigt unsere Infografik.



Von hier kommt der edle Tropfen^o

Die wichtigsten Weinregionen

1. Robertson
2. Stellenbosch
3. Paarl
4. Breede-kloof
5. Swartland

(nach Anzahl der Reben)

Die besten klimatischen Bedingungen für Weinbau herrschen **nördlich und östlich von Kapstadt** nahe der Atlantik-küste. Hier liegen deshalb die größten Anbaugelände.



Alles, was die Reben hergeben^o

So viel Wein produziert Südafrika im Jahr

Südafrika liegt zurzeit auf Platz 8 der größten Weinproduzenten der Welt und stellt pro Jahr mehr Wein her als Deutschland. Weißwein (569 Millionen Liter pro Jahr) kommt dabei deutlich häufiger in die Flasche als Rotwein (347 Millionen Liter).



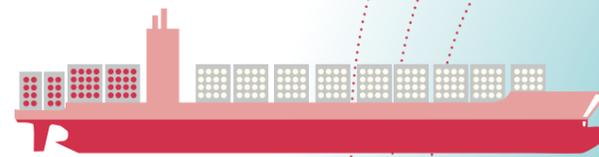
Milliarden
Gläser



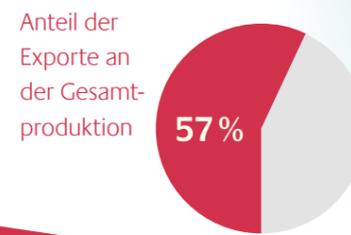
Von Südafrika in die Welt^o

Wein als Exportschlager

Etwa **15.000 Flaschen** Wein passen in einen 20-Fuß-Container. Ein durchschnittliches Containerschiff könnte so theoretisch gut **150 Millionen Flaschen auf einmal** transportieren.



Mehr als die Hälfte der Produktion gehen in den Export. Seit 2011 haben die Weinexporte Südafrikas um fast **fünfzig Prozent** zugenommen.



Top 3 der Exportländer:

1. Großbritannien 91,2 Millionen Liter
2. Deutschland 77,5 Millionen Liter
3. Schweden 33 Millionen Liter

Den ersten Wein brachten die Niederländer^o

Schon seit 1659 gibt es Weinbau in Südafrika

Seit dem **2. Februar 1659** produziert Südafrika bereits Wein, also seit mehr als 350 Jahren. Jan van Riebeeck, der sieben Jahre zuvor die ersten niederländischen Siedler nach Südafrika geführt hatte, schrieb an diesem Tag in sein Tagebuch, dass er persönlich die erste Weinherstellung im Constantia Valley nahe Kapstadt besichtigt habe. Französische Hugenotten brachten später auch europäische Rebsorten ins Land.

Im 18. und 19. Jahrhundert gehörten Weine aus Südafrika zu den weltweit berühmtesten. Der französische König Ludwig XVI. etwa soll mehrere Tausend Flaschen südafrikanischen Weins in seinem Weinkeller gelagert haben.



4 Quo vadis, Standortvorteil?

Die Autoproduktion am Kap galt als große Erfolgsgeschichte. Doch hohe Logistikkosten, Streiks und Stromausfälle bedrohen die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen.

East London, Rosslyn, Silverton oder Uitenhage – das Wissenquiz darüber, in welchem Land diese Orte liegen, wird in Deutschland nur schwerlich seinen Meister finden. Es sei denn, man sucht ihn in der Automobilindustrie. Dann kommt die Antwort ohne Zögern. Daimler, BMW, Ford und Volkswagen haben dort ihre Produktionsstätten. In Südafrika.

Daimler fertigt dort Mercedes-Pkw, seit fast 60 Jahren. Heute sind es nahezu hunderttausend Fahrzeuge per anno. „Das Werk in East London leistet hervorragende Arbeit und liefert Autos in Topqualität, gerade auch im Hinblick auf den erfolgreichen Anlauf der neuen C-Klasse im Jahre 2014“, sagt Andreas Kellermann, Leiter weltweite Produktion Mercedes-Benz S-, E- und C-Klasse und Leiter des Daimler-Werkes Bremen.

Und der Erfolg im Markt ist auch da. Daimler ist mehr als zufrieden mit den Verkaufszahlen in Südafrika im letzten Jahr. Wohl wissend, dass noch immer mehr als 70 Prozent der Produktion in East London in den Export gehen. Und sich der Standort Südafrika deshalb im konzerninternen Wettbewerb behaupten muss.

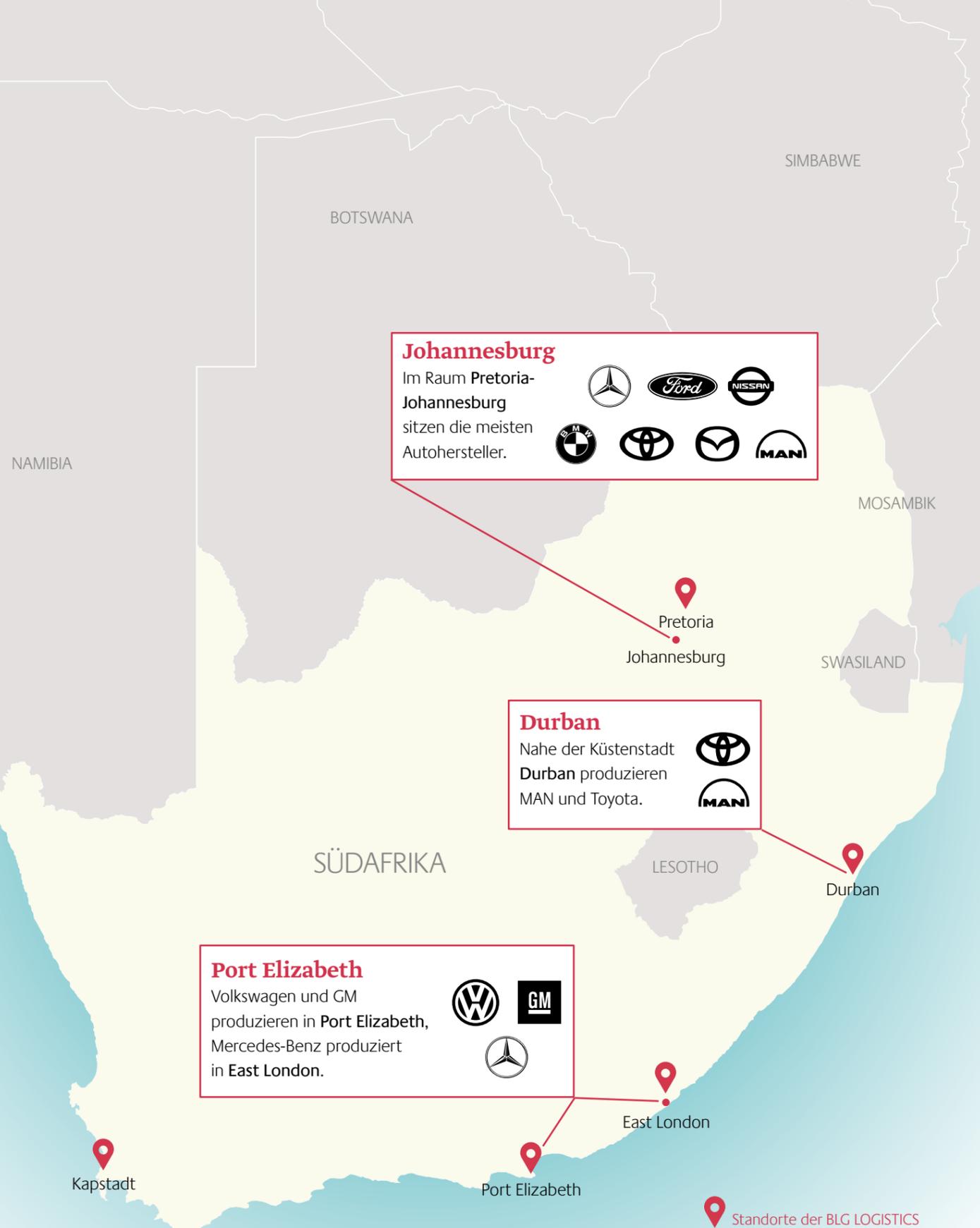
Ein hoher Manager der Ford Motor Company sprach in der Zentrale seines Unternehmens in Detroit einmal von Afrika als „last frontier“ der Autobranche. „Last frontier“, das Ende der besiedelten Welt.

► Sandburgenbaukunst am Strand von Durban



Das riecht nach Abenteuer, nach Goldrausch. Wie Ford haben deshalb alle namhaften Hersteller in Südafrika ihr Camp aufgeschlagen – als Basislager für den gesamten afrikanischen Markt. Und die Zahlen sind ansehnlich: Knapp vierzigtausend Menschen arbeiten in der südafrikanischen Autoindustrie, die Branche erwirtschaftet mindestens sechs Prozent des Bruttoinlandsprodukts. Damit ist sie einer der wichtigsten Industriezweige des Landes. Allein im Jahr 2014 kauften die Südafrikaner rund 440.000 Autos.

In den vergangenen vier Jahren hat die Autobranche gut 1,7 Milliarden Euro in Südafrika investiert. Mehr als ein Viertel davon kam von Volkswagen. In Uitenhage in der Nähe von Port Elizabeth produziert der Konzern in seiner hochmodernen Fabrik den Polo. Auch hier gilt ähnlich wie bei Mercedes-Benz in East London und bei BMW in Rosslyn: Rund zwei Drittel der Fahrzeuge werden für den Export gebaut. ►



Länger als die deutschen Konzerne ist nur der amerikanische Autobauer Ford in Südafrika vertreten, baute hier allein im Jahr 2014 etwa 75.000 Autos. In einem Interview mit dem Fernsehsender CNBC sagte Jeffery Nemeth, Präsident und CEO des Unternehmens, vor Kurzem: „Wir sind seit 91 Jahren in Südafrika. Das ist eine lange, stolze Geschichte. Aber wenn man ein gutes Produkt hat, dann braucht man auch gute wirtschaftliche Bedingungen. Nur dann ist das Rezept perfekt.“ Er äußerte damit vorsichtig Zweifel am Standort Südafrika.

Für die sich andeutenden Probleme in der Autoindustrie gibt es klare Gründe: höhere Lohnkosten, häufige Streiks, Währungsschwankungen, die unsichere Stromversorgung im ganzen Land und extrem hohe Logistikkosten.

Dabei läuft es gerade so gut. Die Produktion des Ford Ranger in Silverton wird ausgeweitet. Der Verkauf in Südafrika boomt. Ford möchte SKD- und CKD-Montagewerke in anderen afrikanischen Ländern aufbauen, Nigeria steht ganz oben auf der Liste. Die Belieferung mit Teilen käme dann vor allem aus Südafrika.

Viele Autohersteller versichern offiziell, sie wollten weiter in Südafrika investieren. Doch das Vertrauen in den Standort hat gelitten. Mit entsprechenden Konsequenzen: Konzernzentralen vergeben neue Modelllinien an andere Standorte, erste Zulieferbetriebe ziehen sich zurück, etwa die Automotive Leather Company (ALC), die nach Lesotho umzog.

In der Vergangenheit war Südafrika hauptsächlich wegen niedriger Lohnstückkosten wettbewerbsfähig. In den vergangenen zweieinhalb Jahren stiegen diese jedoch um fast ein Drittel. „Der achtwöchige Streik 2013 und die vier Wochen im vergangenen Jahr hatten enorme Auswirkungen auf unsere Branche“, sagt Alisea Chetty, Sprecherin von Ford Südafrika. Verlässliche Tarifabschlüsse seien einer der wichtigsten Faktoren für künftige Investitionen. „Arbeitskräfte in Südafrika sind arbeitswillig und arbeitsfähig. Aber Streiks gehören hier zum Alltag“, so Chetty.

Nicht nur die Autoindustrie ist von Streiks betroffen, Platin- und Goldminenbetreiber haben noch größere Probleme. Die Schlichterbehörde CCMA erhielt deshalb mehr Rechte, in langwierige Tarifstreite einzugreifen. Doch im Großen und Ganzen bleibt sie ein zahnloser Tiger. „Die Entscheidungen der CCMA sind rechtlich nicht verbindlich. Das ist besorgniserregend“, sagt Matt Genrich, Sprecher von Volkswagen Südafrika. „Die Entscheidungen müssen dann die Arbeitsgerichte treffen, was den Prozess weiter verzögert.“ Vor Kurzem hat die Metallarbeiter-Gewerkschaft NUMSA mit neuen Streiks in den Zulieferbetrieben der Autobranche gedroht. Die Zeichen stehen anscheinend eher auf Sturm als auf Entspannung.





► Bemalte Kühltürme, Johannesburg

Hinzu kommen die starken Schwankungen der südafrikanischen Währung Rand. Ausschläge von bis zu 20 Prozent innerhalb eines Jahres geben den Unternehmen wenig Planungssicherheit. Ihnen bleibt nur die finanzielle Absicherung durch den eigenen Konzern oder die Banken. Beides ist für die Unternehmen kostspielig.

„Zukünftige ausländische Investitionen in Südafrika hängen maßgeblich davon ab, ob es zu weiteren Tarifeinsetzungen kommt. Aber noch wichtiger ist die Stromversorgung“, sagt Shane Gerber, Geschäftsführer der BLG LOGISTICS in Südafrika. Denn die extrem instabile Stromversorgung ist das derzeit größte Problem der Großindustrie am Kap. „Eskom“, der Name des staatlichen Stromversorgers, und „load shedding“, Stromabschaltungen, das sind derzeit die Reizwörter im Land. Das Unternehmen kann den Energiebedarf Südafrikas nicht mehr decken, die inzwischen täglich verordneten Stromausfälle finden im ganzen Land statt.

Jahrzehntelang wurden die südafrikanischen Kraftwerke nicht gewartet. Jetzt sind sie zum Teil so marode, dass sie für die Reparatur monatelang vom Netz gehen müssen. Das trifft vor allem die energieintensive Autobranche. Volkswagen hatte bisher keine Schwierig-

keiten, doch alle anderen Autohersteller sind von den oft unangekündigten Stromausfällen betroffen. „Wir arbeiten eng mit den Behörden zusammen, um die Risiken der Stromausfälle zu bewältigen“, sagt Mercedes-Sprecher Matthias Krust. „Bisher lief die Koordination gut, aber eine mittel- oder langfristige Stabilisierung der Stromversorgung ist entscheidend, damit sich die Wirtschaft weiterentwickelt.“

Unangekündigte Stromausfälle sind ein massives Problem für hoch automatisierte Produktionslinien. Denn diese können nicht einfach wieder angestellt werden. In manchen Fällen kann es bis zu drei Stunden dauern, bis die Produktion wieder beginnt. Am schlimmsten betroffen sind davon die Zulieferbetriebe. Sie haben weniger Einfluss auf den Stromerzeuger Eskom und verzeichnen viel mehr Ausfälle. „Es ist fast unmöglich das aufzuholen, was wir während eines Stromausfalls verlieren. Die ganze Branche leidet darunter“, sagt der BLG-Südafrika-Chef Gerber. „Das Schlimme ist: Die Warnzeichen waren da, aber Eskom hat nicht rechtzeitig reagiert und Wartungen verschoben.“

Südafrikas Präsident Jacob Zuma hat in einer Regierungsansprache den Bau eines neuen Kernkraftwerks angekündigt. Die Über-

legungen, den Stromversorger Eskom teilweise zu privatisieren, begrüßen viele Beteiligte. Nur: Kurzfristig wird sich die Stromversorgung nicht verbessern.

BMW Südafrika bezeichnet die Energiekrise inzwischen als „unvermeidbare Realität“: „Jedes Land und jede Branche birgt Herausforderungen. Wir müssen alternative Wege finden, um zu gewährleisten, dass die Produktion ohne Unterbrechungen läuft“, sagt Edward Makwana, Sprecher für BMW in Südafrika. Das Unternehmen setzt im Werk in Rosslyn deshalb auf „Grün“. Auf Biogas, Solar-energie und Abfallreduzierung. BMW verbrauche an seinem südafrikanischen Standort nun 28 Prozent weniger Strom und 50 Prozent weniger Wasser. Trotzdem bleibt natürlich Eskom primärer Lieferant.

Jeffery Nemeth, Präsident der Ford Motor Company Südafrika, erzählt, was er Barack Obama bei dessen Besuch im Land geantwortet habe auf die Frage, was denn die größten Herausforderungen für Ford in Afrika seien: „Schienen, Häfen, die Transporte, eigentlich die gesamte Infrastruktur.“ Und dann berichtet er von der Rechnung, die er einigen südafrikanischen Ministern kürzlich habe aufmachen können. „Selbstverständlich wird in Detroit sehr genau die Wett-

bewerbsfähigkeit der internationalen Ford-Standorte miteinander verglichen“, so Nemeth. Für die Ranger-Produktion müsse sich Südafrika mit Thailand messen. „Die Materialkosten sind in Südafrika 6 Prozent, die Personalkosten 20 Prozent höher als in Thailand. Doch die Logistikkosten in Südafrika betragen das Achtfache der Kosten, die in Thailand anfallen würden.“ Toyota kommt bei seinem Vergleich der Standortkosten zwischen Südafrika und den Philippinen zu ganz ähnlichen Ergebnissen.

Die Transnet, der staatliche südafrikanische Konzern, dem das Schienennetz, die Eisenbahngesellschaft, alle Häfen und die South African Airways gehören, ist für viele der Beleg, wie ziel-sicher monopolistische Strukturen zu Ineffizienz führen. Die Automobilhersteller in der Region Johannesburg/Pretoria beklagen, dass nicht genügend Züge ihre Werke anfahren, um die Autos zu den Häfen zu bringen. Die Transnet begründet dies mit Staus, verursacht durch zu hohes Passagieraufkommen. Die Antwort von Ford war, so erzählt es Jeffery Nemeth: „Perfekt, wir arbeiten im Drei-Schicht-Betrieb, bringt die Züge nachts zwischen 2 und 5 Uhr morgens ins Werk, wenn es keinen Personenverkehr auf der Schiene gibt. Und was antwortet die Transnet: ►

► Stromausfallplan in der lokalen Presse, Johannesburg



„Wir fahren nicht nachts!“ BMW und Ford haben daher begonnen, erste Pkw-Ladungen auf der Straße in den deutlich weiter entfernten Hafen Maputo in Mosambik zu fahren.

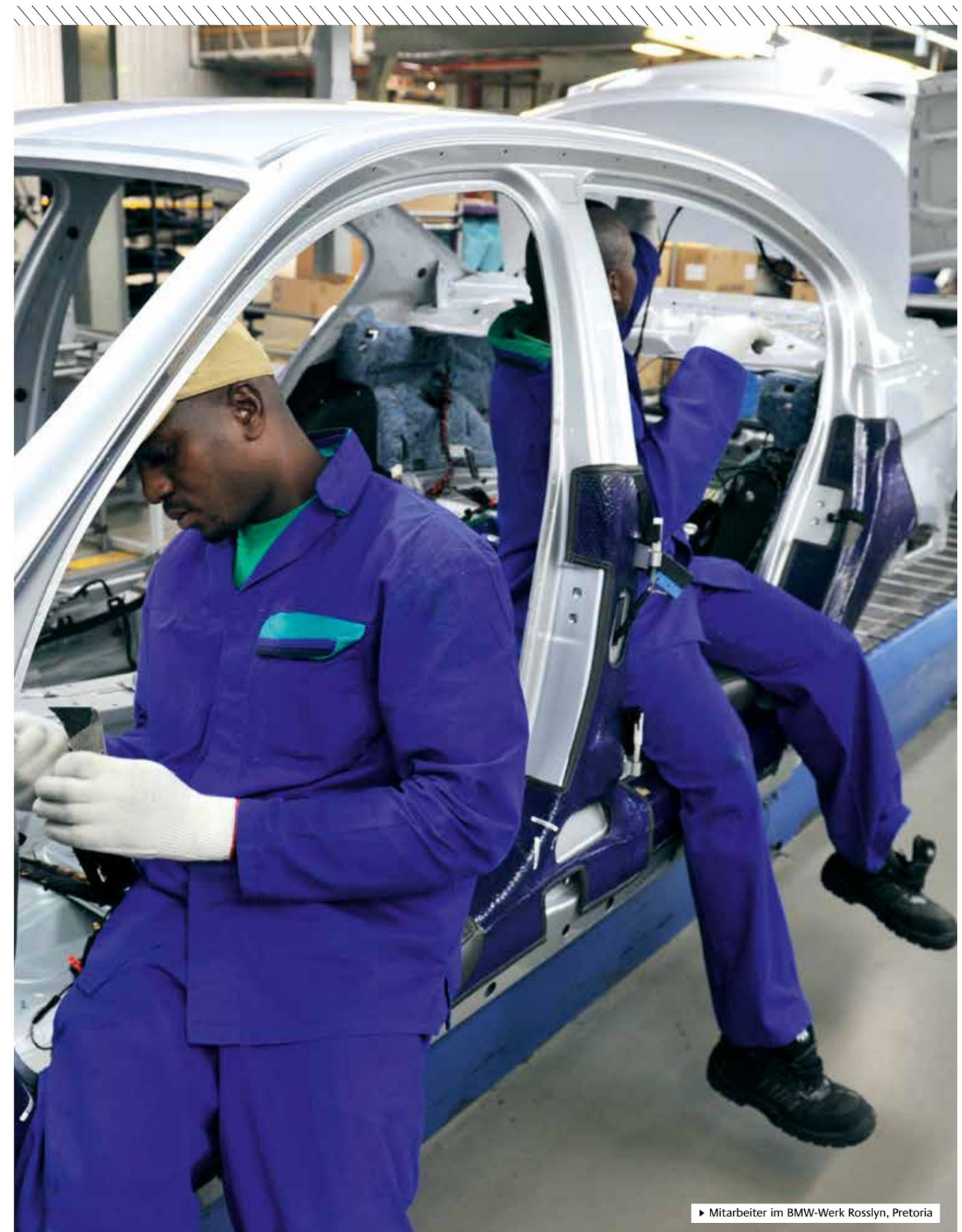
„Ich weiß nicht, wie lange sich die Zentralen in München, Wolfsburg, Stuttgart und Detroit das noch anschauen“, sagt Matthias Boddenberg, Hauptgeschäftsführer der Deutschen Industrie- und Handelskammer für das südliche Afrika. „Bei der nächsten Ausschreibung für ein neues Modell wird dort entschieden, welcher Produktionsstandort der beste ist. Und warum Südafrika wählen, wenn es andere, verlässlichere Standorte gibt?“

Bisher war Südafrika für die Autoindustrie vor allem strategisch ein wichtiger Standort. „Gemessen am globalen Markt ist die Autoindustrie hier klein“, sagt Volkswagen-Sprecher Matt Genrich. „Das Land produziert nur ein Prozent der Autos in der Welt.“ Denn alle in Südafrika vertretenen Autohersteller nutzen das Land als Sprungbrett für die wachsenden Märkte in anderen Teilen Afrikas. Denn im Schnitt wachsen die Volkswirtschaften des Kontinents jährlich um sechs bis sieben Prozent.

Boddenberg rechnet jedoch mittelfristig damit, dass Arbeitsplätze in der südafrikanischen Autoindustrie verloren gehen werden. „In anderen Teilen der Welt sind neue Produktionszentren entstanden. Der Wettbewerb ist groß. Südafrika hat immer noch einen leichten Vorteil gegenüber anderen Standorten, doch dieser Vorteil wird kleiner“, so Boddenberg.

Jeffery Nemeth von Ford sagt es noch deutlicher. „Ich war im Januar in Detroit und habe dort all diese Fragen beantworten müssen: ‚Wie geht das weiter mit der Stromversorgung?‘ – ‚Was wollen die Gewerkschaften?‘ – ‚Was ist mit den Logistikkosten?‘“

Nemeth möchte, wie alle anderen Automobilbauer im Lande auch, Südafrika so gerne gut verkaufen. Leicht sei ihm das nicht gerade gefallen. „Die Leute hier müssen endlich kapieren, wie wenig konkurrenzfähig sie sind.“



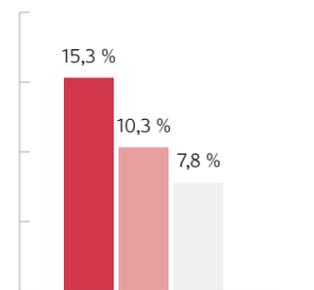
© PHOTO | picture-alliance / Bernd Weißbrod

Südafrikas Handelspartner° Gute Geschäfte mit den Chinesen

Südafrika ist nicht nur das wirtschaftlich bedeutendste Land auf dem afrikanischen Kontinent, sondern auch stark in die globale Wirtschaft eingebunden: Mehr als die Hälfte des Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet Südafrika durch Importe und Exporte.

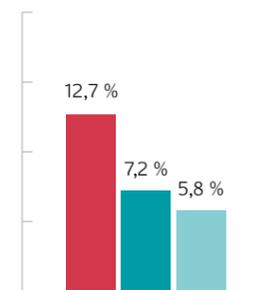
Immer bedeutender als Handelspartner wird dabei China. In den vergangenen Jahren haben sich die Chinesen zu den mit Abstand wichtigsten Handelspartnern der Südafrikaner entwickelt.

Importe nach Südafrika



■ China ■ Deutschland ■ Saudi-Arabien

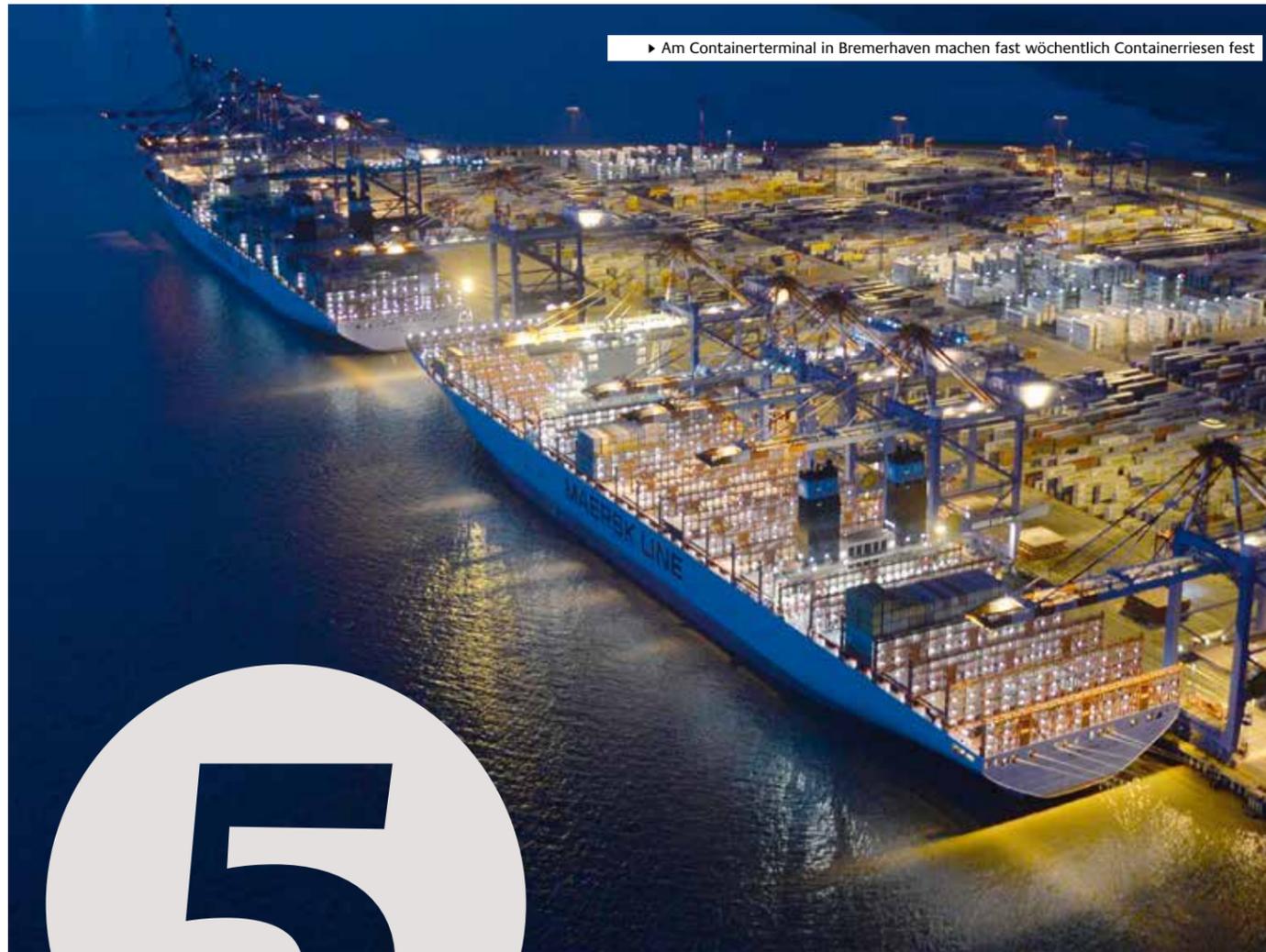
Exporte aus Südafrika



■ China ■ USA ■ Japan

► Mitarbeiter im BMW-Werk Rosslyn, Pretoria

► Am Containerterminal in Bremerhaven machen fast wöchentlich Containerriesen fest



5

Die °BLG-Welt

Wettlauf der Megaschiffe

Hamburg/Bremerhaven/Wilhelmshaven Sie sind nach berühmten Entdeckern benannt, tragen Namen wie „Weltkugel“ und „Pazifik“ oder verewigen Familienangehörige von großen Reedern in ihren Namen – die gigantischen Containerschiffe von heute. Doch so begehrt der Titel „größtes Containerschiff der Welt“ derzeit scheint, so kurz ist auch die Halbwertszeit dieses Superlativs.

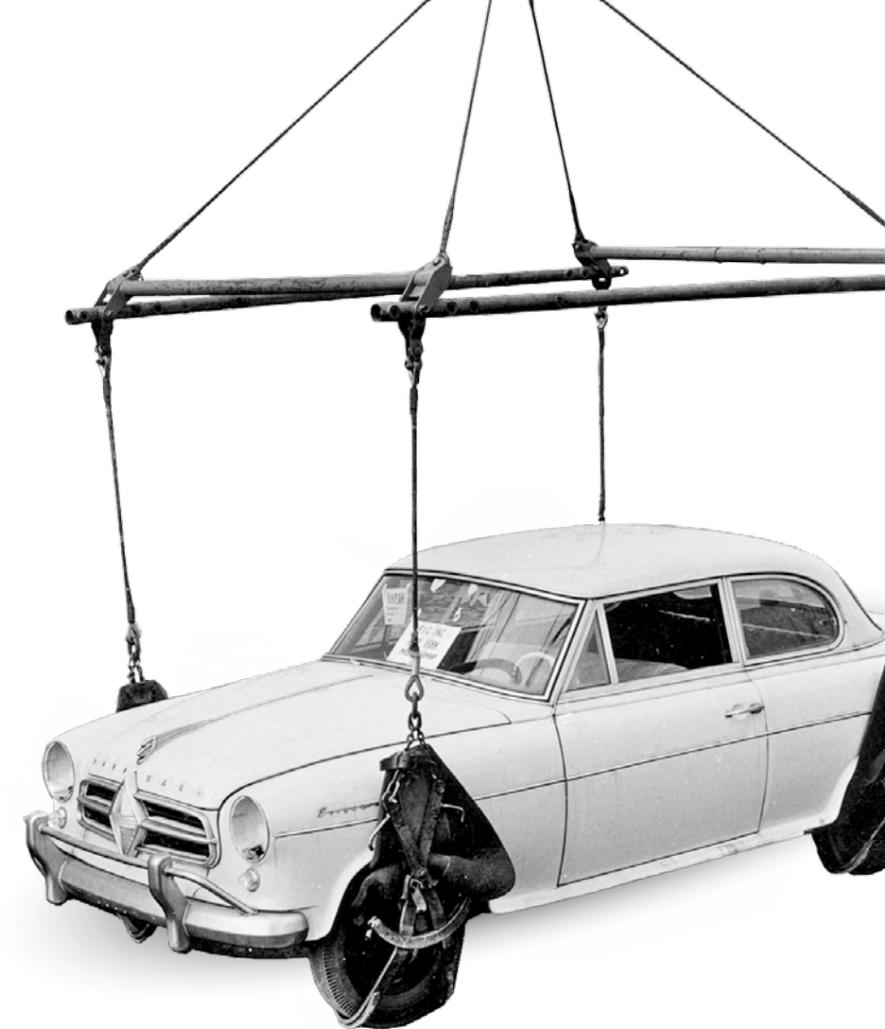
Als Ende 2012 die CMA CGM MARCO POLO an der Weltspitze lag und auf ihrer Jungfernfahrt in Hamburg und anschließend in Bremerhaven festmachte, waren sieben Containerbrücken im Einsatz. Das 396 Meter lange und 56 Meter breite Schiff konnte bis zu 16.020 Standardcontainer (TEU) laden. Doch schon kurze Zeit später konnte sich die Reederei Maersk mit dem begehrten Titel schmücken, als auf der koreanischen Daewoo-Werft die Triple-E-Klasse entstand – jedes Schiff mit 18.270 TEU Kapazität sowie knapp 400 Metern Länge und 59 Metern Breite. Die bestell-



► In Bremerhaven wurden kürzlich 180 Autos konventionell per Kran geladen

Autos im Geschirr

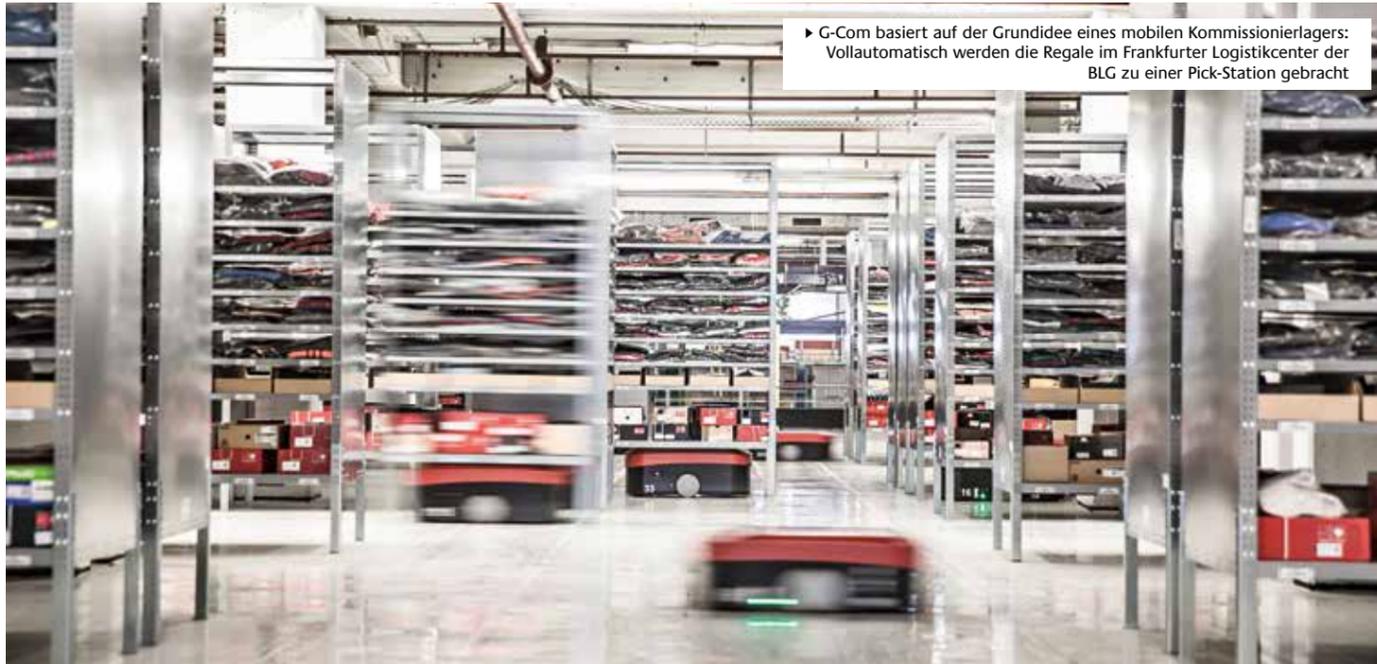
Bremerhaven Was früher zum täglichen Geschäft gehörte, bietet heute einen besonderen Anblick: Das Kühlschiff STAR QUALITY der Reederei Great White Fleet hat an der Columbuskaje in Bremerhaven 180 deutsche Exportfahrzeuge konventionell per Kran geladen. Das Kühlschiff mit Früchten aus Südamerika hatte in Nordeuropa keine entsprechende Rückladung gefunden und deshalb nach Alternativen gesucht. Schon in früheren Zeiten konnten oft Autos diese Lücken füllen – warum nicht auch heute. Die Reederei Great White Fleet unterhält einen wöchentlichen Liniendienst nach Bremerhaven und wird nun voraussichtlich auf jeder Rückreise Fahrzeuge mitnehmen. Zielländer sind neben Kolumbien auch Costa Rica und Nicaragua.



ten 20 Schiffe dieser Größenordnung sind mittlerweile alle in Fahrt. Auch das Jahr 2015 begann mit einem Rekord: Im Januar besuchte die CSCL GLOBE auf ihrer Jungfernfahrt den Hamburger Hafen. Vier Fußballfelder haben auf diesem Giganten der Reederei China Shipping Container Lines, der 19.100 Container (TEU) tragen kann, Platz. Mit knapp 400 Metern Länge und 58,60 Metern Breite ist der Frachter übrigens 130 Meter länger als die TITANIC. Auch das Schwesterschiff CSCL PACIFIC OCEAN lag bereits am Hamburger EUROGATE Containerterminal.

Immer schneller lösen sich die Schiffsriesen an der Spitze ab: Anfang März machte die MSC OSCAR in Bremerhaven und anschließend in Wilhelmshaven fest. Sie ist gegenwärtig mit einer Stellkapazität von 19.240 TEU unbestritten die Königin unter den Kolossen und der JadeWeserPort in Wilhelmshaven ist der einzige Tiefwasserhafen in Deutschland, in dem die MSC OSCAR mit voller

Beladung anlegen kann. Es sind nicht nur die technischen Möglichkeiten, die die Entwicklung im Schiffbau vorantreiben, sondern vor allem der wirtschaftliche Druck. Seit Jahren kämpft die Schifffahrt mit der Krise – zu viel Frachtraum für zu wenig Ladung. Die Überkapazitäten drücken auf die Frachtraten und Erträge der Reedereien. Da sind große Schiffe ein Ausweg, weil sie beim Kostensparen helfen. Mit ihnen wird der Transport auf den Rennstrecken des Welthandels zwischen Asien und Europa deutlich günstiger. So sinkt allein der Treibstoffverbrauch um 20 Prozent. Nicht nur, aber auch deswegen wartet die Branche schon auf die erste Bestellung für ein 22.000-TEU-Schiff.



► G-Com basiert auf der Grundidee eines mobilen Kommissionierlagers: Vollautomatisch werden die Regale im Frankfurter Logistikcenter der BLG zu einer Pick-Station gebracht

Revolutionierte Intralogistik^o in Frankfurt am Main

Frankfurt Lagerung und Kommissionierung in Logistikcentern, das bedeutete bisher: Die Mitarbeiter gehen oder fahren zum Regal, stellen das angeforderte Warensortiment auf einem transportablen System zusammen und liefern es bei der Verpackungsstation ab. Im Frankfurter Logistikcenter der BLG ist das anders: Der Mensch geht nicht zur Ware, die Ware kommt zum Menschen. Mit einem europaweit bisher einzigartigen robotergestützten Logistikkonzept wickelt die BLG hier auf 4.500 Quadratmetern Hallenfläche die Retouren für einen Kunden aus dem Bereich Arbeitsbekleidung ab.

„G-Com“ heißt das hochdynamische und skalierbare System der Firma GRENZBACH Automation GmbH, das die Intralogistik im Frankfurter Logistikcenter der BLG revolutioniert hat. Auf 800 mobilen Regalen transportieren rote Roboter die Ware vollautomatisch zu den Pick-Stationen, den sogenannten „Stargates“. Die dafür eingesetzten Transportfahrzeuge mit niedriger Bauhöhe unterfahren die mobilen Warenträger, heben diese an und transportieren sie auf einem festgelegten Weg. Die Routenplanung für die „Carrys“ übernimmt eine spezielle IT-Lösung der Firma GRENZBACH.

Bereits mit den Standardkomponenten ausgestattet, bietet G-Com ein flexibles System, mit dem unterschiedlichste Strategien und Konzepte individuell umgesetzt werden können. Diese und viele weitere Vorteile haben die BLG überzeugt, die sich auf neue Kundenanforderungen im Bereich E-Commerce einstellt. Da bestehende Logistikkösungen oft nicht direkt auf neue Rahmenbedingungen

anwendbar sind, setzen führende E-Commerce-Unternehmen auf innovative Konzepte. Zusätzlich ist in Zeiten von Multi-User-Konzepten, relativ kurzen Vertragslaufzeiten und volatiler Kundennachfrage Logistik immer schwerer kalkulierbar. Modulare robotergestützte Systeme wie G-Com ermöglichen kurzfristige Reaktionen auf unterschiedliche Kundenanforderungen.

Die bisherigen Erfahrungen mit dem Pilotprojekt, das im Rahmen des 30. Internationalen Automobilkongresses in Saarbrücken von der Jury des AKJ Automotive mit dem eLogistics award 2015 ausgezeichnet wurde, sind sehr positiv. Die BLG plant, das System auf andere Kunden auszuweiten. Das gilt zunächst für Frankfurt und für den Textilbereich, in dem die BLG inzwischen über eine große Kompetenz verfügt. Aber auch der Einsatz in der Automobilindustrie, vor allem in der Ersatzteil-Logistik, ist vorstellbar. Durch die relativ niedrigen Investitionskosten ist das System auch für mittelständische Kunden gut geeignet.



Ein wenig Hollywood^o in Bremerhaven

Bremerhaven Der amerikanische Schauspieler Tom Hanks ist seit einigen Monaten stolzer Besitzer eines Trabis. Das Liebhaberstück hatte der Hollywoodstar von einem Trabi-Fan aus dem brandenburgischen Eisenhüttenstadt geschenkt bekommen. Im vergangenen Jahr stand Hanks in Berlin für den Film „Ein Hologramm für den König“ vor der Kamera und nutzte seinen drehtagen Tag für einen erneuten Besuch im nahe gelegenen Eisenhüttenstadt. Bei dieser Gelegenheit überreichten ihm der Vorbesitzer und der Chefredakteur einer lokalen Tageszeitung die Autoschlüssel.

Mit der SUNRISE ACE stach der heute als Kultfahrzeug geltende Trabant vor einigen Wochen in See – nachdem ihn die BLG in Bremerhaven auf ein Autoschiff verladen hatte. Ziel war ein Automobil-Museum in Los Angeles, dem Tom Hanks den 26 PS starken „P 601 de luxe“ zur Verfügung stellt. Eine junge BLG-Mitarbeiterin fuhr den himmelblauen Trabi an Bord. Ihr Kommentar dazu, dass sie auf dem Fahrersitz Platz nehmen konnte, auf dem schon Tom Hanks bei seiner Probefahrt durch Eisenhüttenstadt gesessen hatte: „Einfach nur geil!“



► Der Trabi von Tom Hanks an der Kaje in Bremerhaven



Häfen° und Händler ...

Die Partnerstädte Durban und Bremen

Die eine ist älter, die andere größer. Hier überwiegt trockenes, kontinentales Klima. Dort herrscht feuchte, subtropische Luft vor. Beiden gemeinsam ist die Lage am Wasser und die Bedeutung, die daraus erwuchs als Hafen- und Handelsstadt. Was 1998 mit dem Besuch von Bundespräsident Roman Herzog und Bürgermeister Henning Scherf begann und ein Jahr später mit der Gründung des Vereins Partnerschaft Bremen-Durban aufgegriffen wurde, ist seit 2011 durch die Unterzeichnung eines Rahmenvertrages zur offiziellen Städtepartnerschaft aufgewertet. Und es ist eine, die tatsächlich gelebt wird. Mit wirtschaftlichen Beziehungen und kirchlichen Kooperationen, mit Sport- und Kulturprojekten und einer vielversprechenden Entwicklungspartnerschaft im Klimaschutz.



© PHOTO | Marcus Meyer Photography

Durban°

Die Lage eines natürlichen Hafens am Indischen Ozean und die Tatsache, dass die damaligen britischen Kolonialherren eifrig Seehandel betrieben, machten Durban zum wichtigsten Hafenstandort des südlichen Afrika. Zuckerrohr, Baumwolle und Früchte waren die wesentlichen Umschlaggüter, heute kommen Erze und Stahlprodukte hinzu. Dem Hafen und den Briten ist es auch geschuldet, dass Durban heute die größte indische Stadt außerhalb Indiens ist. Ab 1860 brachten die Briten Zehntausende indische Landarbeiter in die Provinz Natal. Wer in Südafrika nach Gewürzmischungen, bunten Stoffen und Räucherwerk sucht, ist in Durban und besonders auf dem Victoria Street Market bestens aufgehoben.



© PHOTO | Jens Hagens - Hill | Media

Bremen°



Durban°

© PHOTO | Marcus Meyer Photography



Die Deutschen haben an das Moses-Mabhida-Stadion in Durban nicht die beste Erinnerung. Hier siegte Spanien im Halbfinale der Fußballweltmeisterschaft 2010 mit 1:0 über Deutschland. Sehr positive Erinnerungen an Durban hat hingegen Marco Bode. Der Ex-Fußballnationalspieler und heutige Aufsichtsratsvorsitzende von Werder Bremen ist Mitbegründer des One-Nation-Cup. Ein weltweites Fußballturnier für Jungen-und-Mädchen-U-15-Teams. Erstmals ausgetragen vor der WM in Deutschland 2006, gastierte es 2008 in Durban. „Ein großartiges Turnier war das“, erinnert sich Marco Bode, „liebenswürdige Menschen und eine sehr spannende Hafenstadt.“



© PHOTO | Marcus Meyer Photography

Durban°

Durban ist ein besonderes Pflaster. Schwül und heiß. Von Stränden gesäumt. Von Palmen bewohnt, von Löwen bewacht. Von Indern geprägt. Der berühmteste unter ihnen war übrigens Mahatma Gandhi. Er arbeitete zwischen 1893 und 1915 mehrere Jahre als Anwalt in der Stadt. Und wen kennen die Deutschen noch, der als Sohn Durban dort geboren wurde? Im Angebot wäre da Howard Cependale, Schlagersänger, oder Sean Dundee, Bundesligafußballprofi. Das Stadion in Durban haben übrigens auch Deutsche geplant. Es ist ein Entwurf des Hamburger Büros gmp. Heute erfreut sich insbesondere der 2.700 Tonnen schwere Stahlbogen, der sich in 104 Metern Höhe über das Stadion spannt, großer Beliebtheit.

Bremen°

© PHOTO | Jens Hagens-Hill | Media



© PHOTO | Jens Hagens-Hill | Media

Bremen°

▶ Ranger Roger Harrison, Shamwari-Nationalpark



Ein Tag im Leben ...^o des Rangers Roger Harrison

Der Shamwari-Nationalpark liegt mit seinen 25.000 Hektar in der Eastern Cape Province, zwischen East London und Port Elizabeth. Er beherbergt afrikanische Savanne, Dornbüsche wie Sand am Meer, ungezählte Termitenhügel und 25 Kilometer Flussläufe. Heimat für alles, was krecht und fleucht im südlichen Afrika.

Löwen, Nashörner, Büffel, Leoparden, Geparden, Elefanten und Giraffen. Zebras, Krähen, Wasserböcke, Springböcke, Warzenschweine, Kudus, Schakale, Grüne Meerkatzen und Antilopen. Und natürlich auch die gefährlichsten Tiere des afrikanischen Kontinents. Keine andere Spezies hat schließlich so viele Menschenleben auf dem Gewissen wie das Nilpferd. Wir treffen dort Roger Harrison, 43 Jahre alt und seit 18 Jahren Ranger im Shamwari-Nationalpark.



Jeden Morgen, ein ganzes Jahr lang. Die Gäste für den heutigen Game Drive treffen im viktorianisch gehaltenen Shamwari-Haupthaus ein. Es gibt Tee.



Es wird hell, aber die Sonne ist nicht zu sehen. Die starke Bewölkung ist ein Glück für uns. Die Tiere bleiben aktiv, ziehen sich nicht in den schützenden Schatten zurück. Große Herden von Antilopen, Springböcken und Zebras ziehen sich gemeinsam in eine Richtung des Reservats zurück. Roger sagt, ihre Körpersprache verrate ihm, dass sie sehr nervös seien. Seine Vermutung ist, dass die beiden männlichen Chiitas (Geparden) in der Nähe auf der Lauer sind. ▶



Der Toyota Landcruiser ist abfahrbereit. Offen, aber überdacht. Die Seitenverschlüsse stoßsicher. Roger überprüft das Gewehr. Elefantenmunition, benutzt hat er sie noch nie.



7.20 Uhr

Inmitten einer großen grasenden Zebraherde. Und tatsächlich: Alle Tiere haben ihren eigenen „Barcode“, ihre einmalige Streifenanordnung. Daran erkennen die Jungen ihre Mütter.



8.30 Uhr

Da liegen sie, zwei junge Löwendamen. Zehn Meter voneinander entfernt, beide schwer atmend. „Die haben gerade Warzenschweine durch die Gegend gejagt“, sagt Roger. Und fügt an: „Wenn man Tiere beobachten will, sind Löwen die langweiligsten. Die schlafen 18 Stunden pro Tag.“



9.00 Uhr

Kurze Pause im Shamwari-Haupthaus. Es gibt Frühstück. Frühstück mit Aussicht.



11.03 Uhr

Wir stehen mit dem Landcruiser auf einer Anhöhe und sehen nichts. Roger schon. Der greift nämlich ganz plötzlich und sehr hektisch zum Fernglas, schmeißt gleichzeitig den Gang ein und erklärt sichtlich aufgeregt, das habe er in seinen achtzehn Rangerjahren nur ganz, ganz selten gesehen. Zwei Nashörner bei der Paarung. Skeptisch werfen wir ein: „Bis wir da sind, sind die längst fertig.“ Überhaupt nicht, erwidert Roger, das sei ja das Problem. Die Paarung dauere bis zu einer Stunde, daher rühre der irrsinnige männliche Glaube in Asien, es reiche ein wenig Substrat vom Horn des Tieres, um ähnliche Potenz zu erlangen.



11.17 Uhr

Zwei Tonnen wiegt das männliche Breitmaulnashorn. Die lasten noch immer zu großen Teilen auf der Nashorndame. Sie sei noch ziemlich jung, sagt Roger, vielleicht sogar gänzlich unerfahren in Bezug auf das, was da gerade vor unseren Augen passiert. Sie wandert stets ein paar vorsichtige Schritte voraus, er auf ihrem Rücken und zwei Hinterbeinen am Boden im Gefolge. „Das ist Zukunft für unsere Nashörner“, freut sich Roger, „in 22 Monaten kommt ein Junges zur Welt.“



11.48 Uhr

Wir fahren langsam durch eine Dornenbuschallee. Plötzlich hält Roger an. Links von uns, fünf Meter entfernt, grast ein Elefantenbulle. Beeindruckend groß. „Noch jung“, sagt Roger, „vielleicht 25 bis 30 Jahre alt.“ Ausgewachsen seien sie erst mit 45. Das erste Tier, das uns nicht als seine natürliche Umgebung akzeptiert. Er kommt auf uns zu. Angriffslustig. Ohne Zweifel beängstigend. Doch statt wegzufahren, steuert Roger auf ihn zu und schnauzt ihn an. „Man muss ihm die Stirn bieten“, sagt der Ranger, „sonst halten sie das für ein Spiel, sich selber für überlegen und dann schmeißen sie das Auto um.“ Rogers Rechnung geht auf. Der Elefantenbulle trollt sich.



12.48 Uhr

Wir überqueren einen Flusslauf. Roger bleibt auf der Brücke stehen und deutet auf eine Stelle am Ufer. Luftblasen unter einem Gebüsch. Ein Nilpferd. Das Tier, vor dem auch der erfahrenste Ranger stets auf der Hut ist. Weil es, egal was kommt, immer zuerst angreift, nie nachdenkt und sich erst danach zurückzieht.



13.10 Uhr

Schon wieder zwei Nashörner. Mutter und Kind im Gerangel. Roger interpretiert für uns. Das Kleine, obschon ordentlich groß, will noch an die Muttermilch. Mutter aber ist abweisend, macht dem Nachwuchs klar, dass die Zeit gekommen sei, sich zu emanzipieren. Das Horn des erwachsenen Breitmaulnashorns ist mächtig. Roger schätzt es auf 20 Kilogramm. Ein Kilogramm bringe derzeit auf dem Schwarzmarkt 50.000 US-Dollar. Die Nashorndame, zutraulich und nichts ahnend, stolziert also mit einem Wert von einer Million US-Dollar auf dem Kopf herum. In 20 Jahren werde es keine Nashörner mehr in Afrika geben, glaubt Roger, wenn der Wahnsinn der Asiaten nicht aufhöre.



13.13 Uhr - 16.00 Uhr

Ein kurzes Hallo bei den Sicherheitsleuten. Wir hätten sie nicht bemerkt. Die Nashörner werden bewacht. 7 Tage die Woche, 24 Stunden am Tag. Elefanten ebenso. In den letzten Jahren hat es keinen Fall von Wilderei mehr gegeben im Shamwari-Reservat. Die Ranger bieten noch etwas Besonderes an: einen Spaziergang durch den Busch. Mit anschließendem Sonnenuntergangs-Barbecue. Rogers Arbeitstag geht damit zu Ende.



► Botschafter Makhenkesi Arnold Stofile (li.) und Frank Dreeke (re.)



Im Gespräch^o Frank Dreeke – Botschafter Makhenkesi Arnold Stofile

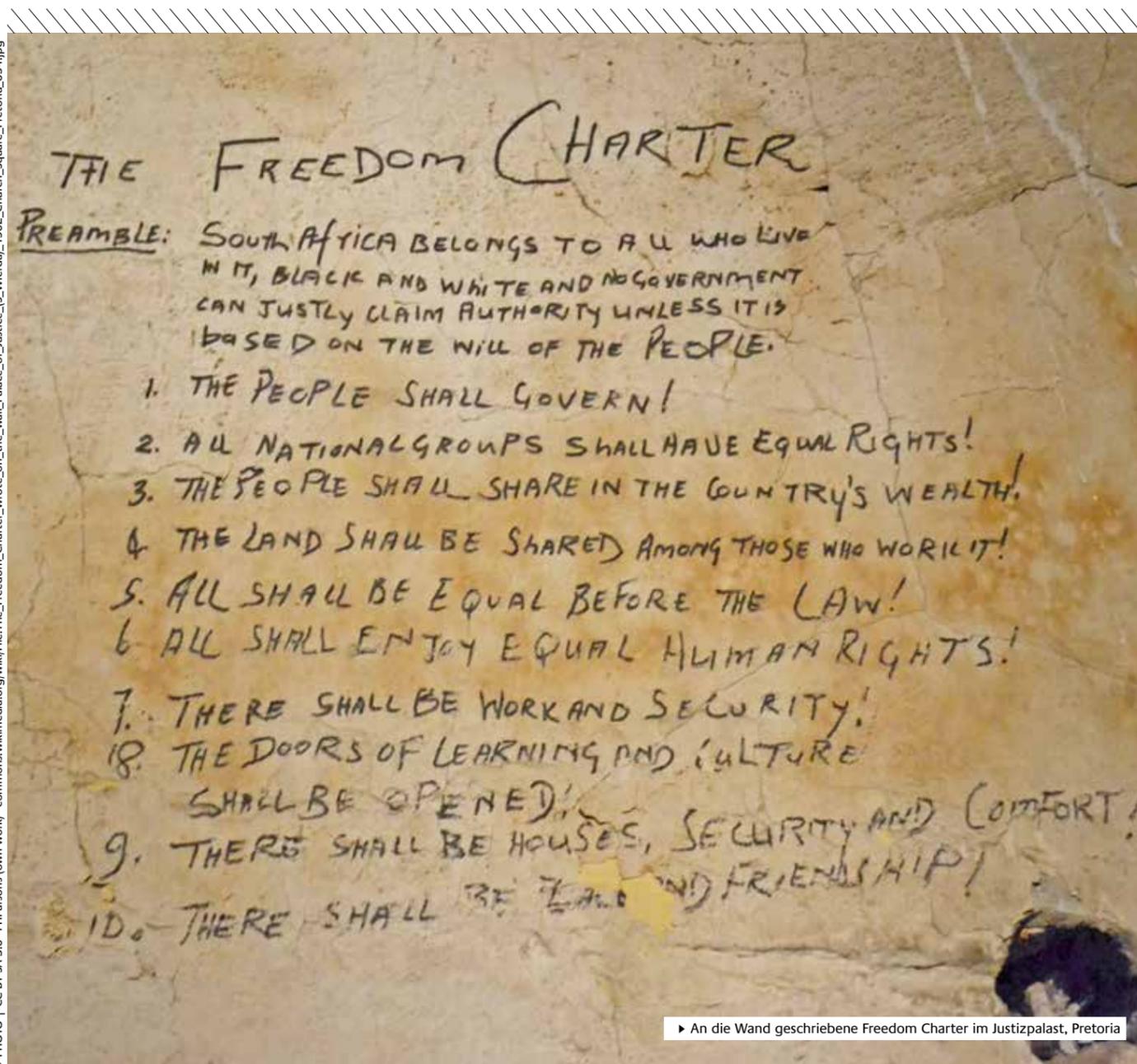
FD: Wenn ich heute auf Südafrika schaue, dann stelle ich fest, dass Südafrika eine der stabilsten Demokratien und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten einer der erfolgreichsten Staaten in Afrika ist. Rückblickend auf die vergangenen 20 Jahre hat sich Südafrika in meinen Augen in jeder Hinsicht enorm entwickelt.

MAS: Seit der großen Wende 1994 finden bei uns nicht nur regelmäßig alle vier bis fünf Jahre Wahlen statt, sondern wir haben in Südafrika auch eine partizipative Demokratie. Im Hinblick auf demokratische Gesellschaftsstrukturen ist Südafrika sicherlich das am weitesten entwickelte Land in Afrika. Auch in finanzieller Hinsicht ist Südafrika sehr stabil; es gehört zu den Staaten der Welt mit dem höchsten Schutz für Auslandsinvestitionen. Ich kann Ihnen nicht sagen, wo Deutschland steht, aber Deutschland rangiert da auf jeden Fall weit hinter uns.

FD: Das ist richtig. Ich glaube, ganz Europa liegt weit hinter Südafrika. Das hat vor allem mit der Krise in Europa zu tun.

MAS: Ja, und ich glaube, das ist wichtig, weil wir als Entwicklungsland auf internationale Investitionsinitiativen angewiesen sind und daher den Investoren Sicherheit geben wollen. Das ist eine große Verantwortung und ich bin froh, dass wir das auch tun können.

Auf makroökonomischer Ebene stehen wir sehr gut da. Auf der mikroökonomischen Ebene haben wir allerdings Probleme. Bei so wichtigen Vorhaben wie dem Wohnungsbau, der Versorgung mit sauberem Wasser, der Stromversorgung für die Dörfer sind wir aktiv, aber es steht noch einiges aus. Ich erinnere mich daran, als Präsident Mandela und ich während des Wahlkampfes für die Wahlen 1994 zusammen in einige Dörfer gingen. Er erzählte den Bauern: „Wir werden Strom und sauberes Wasser in eure Dörfer bringen.“ Sie glaubten das nicht und sagten: „Dieser alte Mann war wohl zu lange im Gefängnis. Hat es jemals Strom in den Dörfern gegeben?“ Doch das ist Realität, noch nicht in allen Dörfern, aber in den meisten. Es war ein harter Kampf, der noch nicht beendet ist. Wir haben in den vergangenen 20 Jahren mehr Wohnungen in Südafrika gebaut als in den letzten 300 Jahren. Doch gibt es immer noch Lücken. Und wir müssen mehr Arbeitsmöglichkeiten schaffen. Andernfalls wird die soziale Stabilität durch Armut und Arbeitslosigkeit gefährdet. ►



► An die Wand geschriebene Freedom Charter im Justizpalast, Pretoria

Wir müssen die Qualität unserer Bildung verbessern. Wir müssen unsere Bildung auf Qualifikationen und Innovation ausrichten. Da stehen wir noch vor großen Herausforderungen.

FD: Von außen betrachtet sehen wir Südafrika als das Zugpferd des afrikanischen Kontinents. Daher fragen wir uns in Europa, warum Südafrika nicht einfach die Führung für den ganzen Kontinent übernimmt.

MAS: Das ist eine philosophische Frage, die wir seit 1994 diskutieren. Präsident Mandela teilte die Ansicht der Europäer, dass Südafrika politisch und wirtschaftlich stark sei und wir daher Afrika in diese Richtung bewegen müssten. Die Führung Südafrikas war jedoch mehrheitlich der Ansicht, dass wir das nicht tun sollten. Man muss dabei berücksichtigen, dass wir damals die jüngste Demokratie waren. Südafrika möchte nicht „the Big Brother“ des afrikanischen Kontinents sein.

FD: China ist heute der wichtigste Handelspartner Südafrikas. Hat China unter politischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten etwas völlig anderes gemacht als die Europäer oder hat China schlicht mehr Geld und ist deshalb für die Wirtschaft in Südafrika attraktiver?

MAS: Sie müssen wissen, dass China und Südafrika – nicht das heutige Südafrika, sondern China und der Afrikanische Nationalkongress, die Regierungspartei – schon seit Jahrzehnten befreundet sind. China war das erste Land der Welt, das unsere Freiheitskämpfer ausbildete. Unter Mao Tse-tung war China großzügig; China bildete junge Menschen aus und stellte Logistik und Finanzen zur Verfügung. Somit sind wir und China einen langen Weg gemeinsam gegangen. China gab uns Entwicklungsprogramme für unsere Veteranen, die nicht mehr in den Kriegen kämpften, und es gab den jungen Menschen Bildung, die Südafrika verlassen hatten, ohne einen Schulabschluss abzulegen. Damals waren die meisten Schulen noch aus Lehm und Holz gebaut. China und Japan gaben eine Menge Geld aus für den Bau der Backsteinschulen, die wir heute haben.

Sie müssen auch wissen, dass die Chinesen in Südafrika zu Zeiten der Apartheid genauso diskriminiert wurden wie wir. Sie gehörten auch zu den Opfern der Apartheid. Wenn ich mich richtig erinnere, beschlossen unser Parlament und unsere Regierung 1997/1998, dass die Chinesen zu den benachteiligten Gruppen gehören, die in geschäftlicher Hinsicht besonders berücksichtigt werden sollten. Sie gehören auch zu denen, für die es im Rahmen von Antidiskriminierungsmaßnahmen besondere Förderprogramme gibt.

FD: Lassen Sie uns ein wenig über Wirtschaftsfragen sprechen. Wir als europäisches Unternehmen machen gern Geschäfte mit

Südafrika und wir sind auch in Südafrika sehr aktiv. Südafrika ist das Herz der Fahrzeugproduktion auf dem afrikanischen Kontinent. Das ist gut, das ist positiv, aber wir hören von den Automobilproduzenten, dass Südafrika bezüglich seiner Infrastruktur und seiner Logistikkosten längst nicht mehr wettbewerbsfähig ist. Staatliche Monopolunternehmen wie Transnet oder der Energieversorger Eskom hemmen mittlerweile die wirtschaftliche Entwicklung, weil sie viel zu langsam agieren.

MAS: Ich stimme Ihnen zu, Südafrika ist das Zentrum der Autoindustrie auf dem afrikanischen Kontinent. Deshalb ermuntern wir unsere Minister, nach Deutschland zu kommen, damit sie sehen können, wie hier an das Thema Logistik herangegangen wird. Ich stimme Ihnen auch darin zu, dass unsere Infrastrukturentwicklung äußerst langsam verläuft. Ich weiß nicht, wie wir das beschleunigen können. Wir sind – so sehe ich das – an demokratische Verfahren gebunden, und da müssen wir alle gesetzlich vorgeschriebenen Schritte befolgen. Der Ministerpräsident meiner Heimatprovinz hat mir gesagt: „Weißt du, wenn ich daran denke, dass das Durchschnittsalter der Brücken hier bei 50 Jahren liegt, schlafe ich nachts nicht.“ Er kann aber nicht aufwachen und einfach eine Brücke bauen, er muss die gesamten Verfahren wie Ausschreibung, Umweltstudien usw. befolgen. Das ist eben Demokratie. Dann müssen wir auch abwarten, was die Gerichte entscheiden und was danach kommt. Das nimmt viel von unserer Zeit in Anspruch. Ich glaube aber auch, dass wir da Abkürzungsmöglichkeiten wie im Fall der Stadien für die Fußballweltmeisterschaft finden werden. Da haben wir Sondergesetze erlassen, die uns die Möglichkeit gaben, nicht jede althergebrachte Regulierungsvorschrift zu beachten.

Zum Thema Energieversorgung: Gestern Abend habe ich mit meiner Frau gesprochen. Sie war zu Hause. Es war, glaube ich, so um 19.30 Uhr in Deutschland, also 20.30 Uhr in Südafrika. Ich fragte sie: „Was machst du?“ Sie antwortete: „Naja, ich schlafe, weil wir keinen Strom haben.“ Wissen Sie, da wird der Strom abgestellt. In Addis, wo wir leben, wird der Strom um 4.00 Uhr morgens angestellt und um 4.00 Uhr nachmittags abgestellt. Das heißt, dass es keine zuverlässige Stromversorgung gibt. Eskom wurde als Monopol geschaffen und ich vermute, dass das damals auch ganz gut war, aber heute funktioniert das eben überhaupt nicht mehr. Eskom schluckt eine Menge staatlicher Gelder, weil das Unternehmen von der Regierung subventioniert wird.

FD: Südafrika muss seit über einem Jahr ohne Nelson Mandela auskommen. Ich halte ihn für eine der beeindruckendsten Persönlichkeiten der letzten Jahrhunderte. Gibt es Ihrer Meinung nach zwischen dem Südafrika mit und dem ohne Nelson Mandela einen großen Unterschied oder baut heute alles auf den Leistungen dieses Mannes auf? ►

MAS: Das ist eine gute Frage. Sagen wir es so: Als wir 1994 an die Macht kamen, war ich Nelson Mandelas Schatzmeister in der Regierungspartei. Daher kenne ich die Dinge ein wenig von innen. Und ich kann Ihnen heute sagen, dass bereits 1994 – oder sogar schon 1993 – Thabo Mbeki der Kopf war, der die Linie der Regierung bestimmte. Er leitete die Diskussionen darüber. Er nahm seine Führungsrolle natürlich im Rahmen der für uns alle verbindlichen Ziele wahr. Außer Nelson Mandela gab es eine sehr große Gruppe von Führern, die auch maßgeblichen Einfluss hatten. Als Madiba Präsident Südafrikas wurde, wurde er das Gewissen des Landes, der Schwarzen und der Weißen, ja sprichwörtlich der Schwarzen und der Weißen. Sie sollten hören, wie weiße Südafrikaner das sagen, er war wirklich in dem Prozess der Vater der Nation. Aber Madiba ist nicht nur der Vater der Nation, er ist der Vater der ganzen Welt, der Führer der ganzen Gesellschaft, er ist nicht nur auf Südafrika beschränkt, seine Wirkung geht weit darüber hinaus. Nun ist er nicht mehr. Viele Menschen haben geglaubt, ich weiß nicht warum, aber sie haben geglaubt, dass es nach seinem Tod chaotische Zustände geben und alles zusammenbrechen würde, aber das ist nicht eingetreten. Wissen Sie, wir kommen aus einer wirklich grauenhaften, einer schrecklichen Vergangenheit. Ich habe nachts immer noch Alpträume. Man schreckt auf und denkt, dass da Leute sind, die einen ermorden wollen. Südafrika ist von diesen Dingen nicht geheilt. Ein großer Teil des Heilungsprozesses muss noch bewältigt werden. Nun gut, wir sehen, dass einige dieser Wunden sich öffnen, wir sehen eine Vorwärtsbewegung, aber wir sehen auch, dass bestimmte Elemente der südafrikanischen Gesellschaft sich wieder auf eine Polarisierung zubewegen. Die Vorwärtsentwicklung Südafrikas ist jedoch mit vielen Problemen behaftet. Eines der größten Probleme ist die Korruption. Unser ehemaliger Finanzminister sagte immer, Korruption ist wie Tango, es braucht zwei dazu, nicht nur den korrupten Minister oder den korrupten Abteilungsleiter, sondern auch die korrupten Angehörigen der Zivilgesellschaft oder das korrupte Unternehmen. Daran müs-

sen wir arbeiten und ich bin froh, dass wir daran arbeiten. Wir haben eine äußerst tatkräftige Korruptionsbeauftragte. Thuli Madonsela. Sie ist ein Star. Für den Schutz der Menschenrechte und der Gerechtigkeit ist sie letztes Jahr hier in Berlin mit einem Preis ausgezeichnet worden, sie hat eine Medaille bekommen. Sie ist fantastisch und sie arbeitet völlig unparteiisch. Wenn sie gegen den Präsidenten wegen des Umbaus seines Privathauses ermitteln muss, tut sie das. Wenn sie gegen seinen Büroleiter ermitteln muss, tut sie das. Es stimmt, Südafrika hatte in Madiba einen großen Führer, Südafrika vermisst ihn, aber sein Geist ...

FD: ... ist immer noch sehr lebendig.

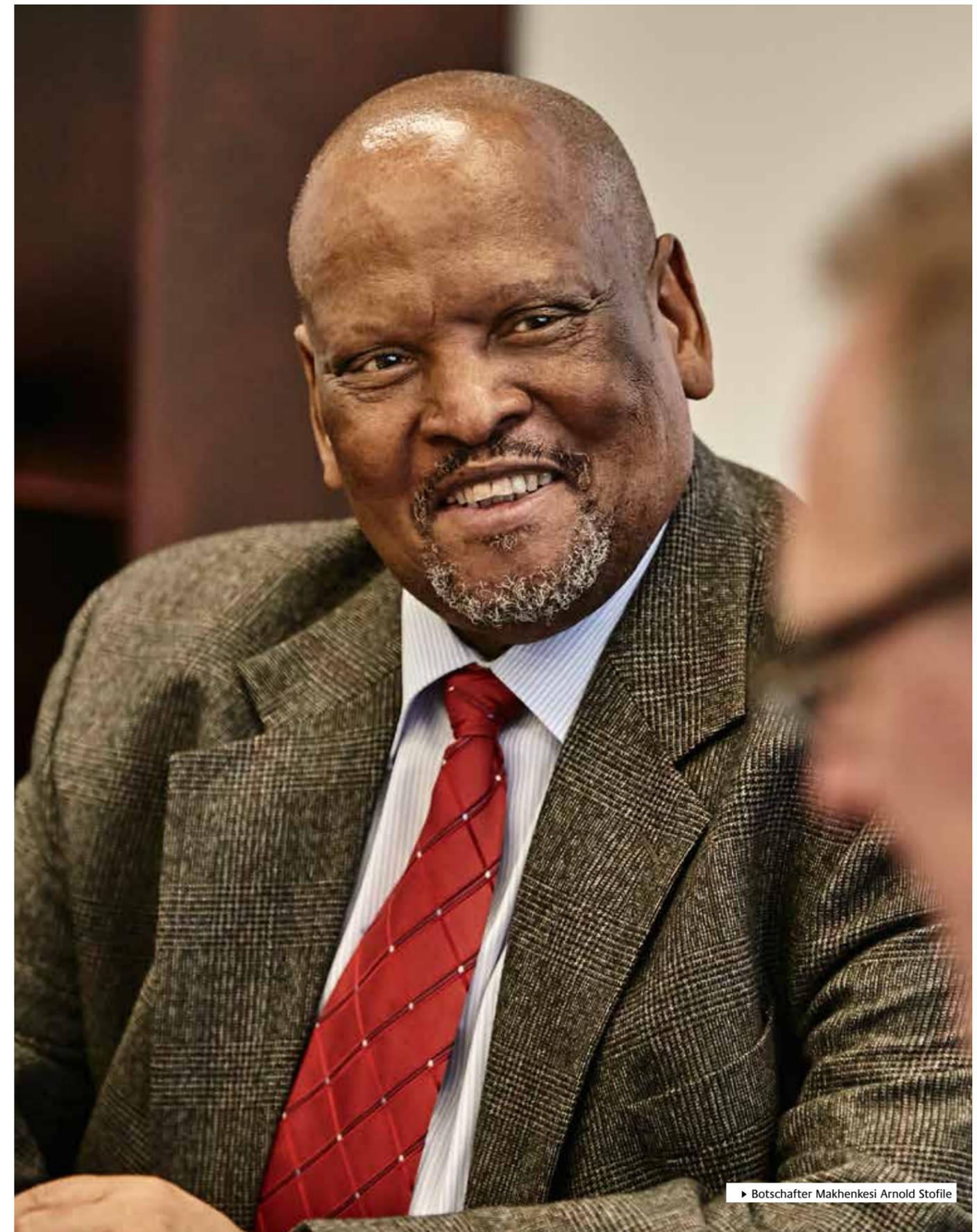
Herr Botschafter, Sie werden das politische Berlin Ende des Jahres verlassen. Werden Sie nach Ihrer Rückkehr in Südafrika wieder in die Politik gehen?

MAS: Nein, das werde ich nicht. Ich bin jetzt 70 Jahre und einige Monate alt. Als ich dem Präsidium des ANC angehörte, trat ich dafür ein, dass alle über 70 der jüngeren Generation Platz machen sollten. Ich bin der Ansicht, dass es der Auftrag unserer Generation war, die Apartheid zu bekämpfen und zu besiegen. Wir haben diese Prüfung mit Bravour bestanden; jedoch kann unsere Generation nicht – wie wir erwartet haben – das demokratische, friedliche Südafrika ohne Rassenschranken schaffen, von dem wir immer geträumt haben. Das ist die Aufgabe der nächsten Generation. Ich werde kein weiteres politisches Amt übernehmen, ich werde mich aber vor Ort und in unserer Provinz ehrenamtlich engagieren. Ich möchte noch etwas beitragen zum Gelingen der gemeinsamen Sache.

FD: Dabei wünsche ich Ihnen viel Erfolg und Kraft. Ich bedanke mich sehr für das Gespräch.

Makhenkesi Arnold^o Stofile

wurde am 27. Dezember 1944 in Adelaide (Südafrika) geboren und wuchs als eines von sieben Kindern einer Landarbeiterfamilie im ländlichen Südafrika auf. Später studierte er Theologie und hat seit 2001 einen Doktor der Philosophie von der Nelson Mandela Metropolitan University. Makhenkesi A. Stofile lehrte als Dozent an der Universität Fort Hare, wurde Ministerpräsident der Eastern Cape Province und war 2010 als Sportminister maßgeblich für die Ausrichtung der Fußballweltmeisterschaft in seinem Land verantwortlich. Mehrfach in seinem Leben wurde der Südafrikaner wegen seines politischen Aktivismus verhaftet. Von 1994 bis 1997 war er Fraktionsführer und Finanzdirektor des African National Congress (ANC) unter Präsident Nelson Rolihlahla Mandela. Seit 2011 ist Makhenkesi A. Stofile Botschafter der Republik Südafrika in Berlin. Der verheiratete Vater von zwei Töchtern und einem verstorbenen Sohn spricht sechs Sprachen und liest außerdem in Hebräisch, Griechisch und Latein.



► Botschafter Makhenkesi Arnold Stofile

9



► Cubata, Port Elizabeth

Cubata^o in Port Elizabeth

Als feststand, wo das Stadion für die Fußballweltmeisterschaft in Port Elizabeth gebaut werden würde, wollte José Nobrega, eine muntere Mischung aus portugiesischen und angolanischen Vorfahren, nichts anderes, als zur rechten Zeit am richtigen Ort sein.

Er eröffnete 2005 gleich gegenüber der künftigen Baustelle ein 20 Quadratmeter großes Lokal, eine kleine Hütte, im angolanischen Portugiesisch „Cubata“ genannt. Er kam aber gar nicht dazu, die Bauarbeiter zu versorgen. Er wurde gleich überrannt, erweiterte bei erstbestener Gelegenheit das Cubata um zusätzliche 120 Quadratmeter. Das Mobiliar: lange Holztische, ebenso lange Holzbänke, spartanisch. Eine Speisekarte: Fehlanzeige. Die Auswahl: gering.

Im Angebot: Chickenwings, Spareribs und Gambas. Wer auf die Idee kommt, etwa Pommes frites zusätzlich zu bestellen, ist selber schuld. Und wer nicht mit den Händen isst, hat das Cubata nicht verstanden.

Heute verkauft José Nobrega vier bis fünf Tonnen Spareribs im Monat und täglich bis zu 2.000 Gambas. Es gibt nicht wenige Gäste, die bereit sind zu schwören, nirgendwo gebe es bessere.



► José Nobrega mit Ehefrau

Sein Geheimnis: erstens gute Ausgangsprodukte. Seine Gambas kauft er als Wildfang in Mosambik. Erstklassiges weißes Fleisch. Zweitens der Sud, in dem sie gekocht werden und in dem Butter und Limone nicht fehlen dürfen. Aus den anderen Zutaten macht er tatsächlich ein Geheimnis. Und drittens, sagt José: „Du musst die Gambas verstehen, du brauchst das Gespür, wann sie sich öffnen und den Sud aufsaugen. Das Timing ist das Geheimnis.“

CUBATA

Cnr Stebonheath and Arthur Street,
Sydenham 6001, Port Elizabeth, Südafrika.
Tel: +27 41 487 3737



◀ PHOTOS | Marcus Meyer Photography

