

# HAFEN REPORT

NEWS, TRENDS & WISSENSWERTES RUND UM DEN HAMBURGER HAFEN



## EINSATZ

**Museumsschiff „Bleichen“:** Als „Old Lady“ ausrangiert, trägt die betagte Dame wieder ihren Mädchennamen und wird von einer Truppe älterer Herren fit getrimmt. **Seite 16**



## TRADITION

**Die „Cap San Diego“:** Museumsschiff, Hotel, Event Location. Hafenreport im Gespräch mit dem Mann, der all das managt. Jens Weber, Captain der „Cap“. **Seite 10**

## VISION

**Klimaschutz** hört beim Hafen nicht auf. Aber wie sieht ein nachhaltig umweltfreundlicher Hafen eigentlich aus, was muss dafür getan werden? **Seite 14**



## INHALT

### AKTUELLES

**Buddeln oder nicht Buddeln.** Die Diskussion um die Elbvertiefung hat sich zum handfesten Zoff zwischen Hamburg und Niedersachsen entwickelt. **Seite 3**

**Hier sollen** definitiv die Bagger ans Werk: Vattenfall plant, für die Fernwärmeleitung des neuen Kohlekraftwerks in Moorburg einen Tunnel unter der Elbe zu bauen. **Seite 4**

**Gesund ist das nicht,** was da so aus den Containern strömt. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie zur Abschätzung der Gefährdungssituation durch Begasungsmittelrückstände. **Seite 8**

### WIRTSCHAFT

**Zum Schutz der Umwelt** gehört auch ein sauberer Hafen. In Hamburg sind zahlreiche Dienstleister im Einsatz, die nicht einfach alles unter den Teppich kehren. **Seite 12**

### PORTRAIT

**Die Flusschifferkirche** bleibt – dank vieler Helfer. **Seite 18**

### TECHNIK & TECHNOLOGIE

**Wie von Geisterhand** perfekt geht der vollautomatisierte Umschlag am CTA vonstatten. Auch fünf Jahre nach Inbetriebnahme wird die Technik des modernsten Warenumschlagplatzes der Welt stetig optimiert. **Seite 20**

## NEUE EU-RICHTLINIEN ZU SCHWEFELARMEM SCHIFFSDIESEL

# Ab August ist Schluss mit DICKER LUFT



„Smog On The Water“ ade: Mit schwefelarmem Schiffsdiesel will die EU die Luft über den Weltmeeren reinigen

**Ab August dieses Jahres kommt es für alle Schiffe, die den Hamburger Hafen anlaufen wollen ganz dicke. Denn ab dann gilt eine EU-Richtlinie, die Reedern beim Befahren der Nordsee die Verwendung von schwefelarmem Schiffsdiesel vorschreibt. Brüssel kommt damit einer Regelung der International Maritime Organisation (IMO) zuvor, die zwar eine derartige Zone bereits im November 2006 eingeführt hatte, aber mit einer einjährigen Übergangsfrist.**

„Damit wird das Befahren der Nordsee eindeutig teurer“, erklärt Rolf von Ostrowski, Justitiar des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH).

Denn bislang durften die dicke Pötte Schiffsdiesel mit einem 4,5 prozentigen Schwefelanteil (Heavy fuel oil, HFO) benutzen. Doch nun soll der Schwefelgehalt auf 1,5 Prozent sinken (Marine diesel oil, MDO). Da dieser Treibstoff aufwendiger herzustellen ist,

liegen die Preise dafür um bis zu 40 Prozent höher. Erste Reeder, wie die Bremer Beluga Shipping, suchen bereits nach alternativen Antriebsmethoden und haben einen Frachter mit Zusatzsegel geordert.

Das saubere MDO ist Schiffsbetreibern durchaus geläufig. Auf der Elbe muss es schon seit langem eingesetzt werden. Und seit Mai letzten Jahres auch auf der Ostsee. Wie jetzt in der Nordsee dort

wurde eine SO<sub>x</sub> Emission Control Area (SECA) eingeführt. Umweltsünder müssen mit drastischen Strafen rechnen. Das BSH darf bis zu 50.000 Euro Buße verhängen. Die IMO diskutiert derzeit sogar, den schwefelarmen Schiffsdiesel weltweit einzuführen. Ein Ergebnis wird bis 2008 erwartet.

*Das Gezerre um den Schiffsdiesel und alternative Methoden. Lesen Sie weiter auf Seite 6 und 7*

www.GROMEX.de  
surf @nd seal



DER HAFENREPORT BEIM KAPITÄN DER „CAP SAN DIEGO“, JENS WEBER

## „Wir schreiben eine GRAUE Null“

Erfolg macht glücklich. Dem entsprechend strahlt Jens Weber (50), Kapitän und Geschäftsführer der Cap San Diego Betriebsgesellschaft, über das ganze Gesicht. Seit gut zwei Jahren leitet er nun die Geschicke an Bord mit dem klaren Auftrag der Anteilseigner (Carl-Robert Eckelmann, HHLA, Stauerei Carl Tiedemann), kostendeckend zu wirtschaften. Das ist ihm mit viel Phantasie und Einsatz gelungen. Stolz sagt er: „Wir schreiben eine graue Null.“ Eigentlich sei sie ja schwarz, aber da das Schiff alle fünf Jahre ins Dock müsse, was ca. 2 Mio. Euro koste und nun beim besten Willen nicht zu erwirtschaften sei, könnten nur die laufenden Ausgaben gut beglichen werden.



Das Schild gleich oben an Deck macht unmissverständlich klar, wo man sich befindet

**Wer ist der Mann, der Herr über den „weltweit größten fahrtüchtigen Museumsfrachter“ und 20 Angestellte ist?**

Eine Frohnatur. Sternzeichen: Fische. 1,76 Meter groß, verheiratet, kinderlos – braune Augen blitzen über dem stahlgrauen Vollbart. Gelernter Kapitän (Ausbildung bei Hapag Lloyd), fuhr drei Jahre als 2. Offizier auf einem Containerschiff und später auf einem Dockschiff. „Das war sehr spannend. Wir überführten z.B. für die Marine kleinere Boote nach Kanada zu Manövern.“ Vor 20 Jahren schloss er mit der aktiven Seefahrt ab und „heuerte“ bei der HHLA an. Nach operativer Tätigkeit baute er den HHLA-Container-Terminal Altenwerder mit auf und führte den ISPS-Code konzernweit ein.

Als der alte Kapitän der „Cap San Diego“ in Ruhestand ging, suchte die Betreibergesellschaft einen Mann, der sowohl Nautiker- als auch Organisationstalent in sich vereinte. „Die Vielfalt ist faszinierend. Bei der HHLA hatte ich nur einen winzig kleinen Teilbereich zur Aufgabe. Hier mache ich alles: Personalführung (6 Kassierer, 6 Nachtwächter, Bord-Management, Bürokräfte, 6 Mann Crew).

**„Jede Fahrt ist für uns mit großem Organisationsaufwand verbunden.“**

Dazu kommt die Organisation der inzwischen 33 ehrenamtlichen Helfer, der 20 Mann von „Jugend in Arbeit“, und der 25 Marinefunker, die in der Funkbude aktiv sind. Veranstaltungsmanagement, Organisation der Fahrten, Gastronomie, Hotellerie, Marketing, PR, Sponsoring. Da war und ist viel Neues für mich dabei.“

**Er hat einen 12-Stunden-Tag. Nervt das nicht irgendwann?**

„Ganz und gar nicht. Vieles macht großen Spaß. Und meine Frau Sabine arbeitet ehrenamtlich mit, macht das Marketing und die Veranstaltungen. So wird der Beruf zum Hobby.“

**Sechsmal geht die „Cap San Diego“ in diesem Jahr auf Fahrt. Dreimal beim Hafengeburtstag, einmal im Juni und zweimal im Juli. Ist das nicht ein bisschen wenig?**

„Für uns ist jede Fahrt mit großem Organisationsaufwand verbunden. Der Verkauf der Karten beginnt schon lange vor Weihnachten. Jeder Passagier muss mit Namen, Adresse und



Die „Cap San Diego“ ist mit ihren 160 Metern der größte fahrtüchtige Museumsfrachter der Welt und ein Wahrzeichen Hamburgs



Immer erreichbar: Kapitän Kurt Weber mit seinem ständigen Begleiter, dem Handy

Geburtsdatum registriert werden. Wegen des ISPS-Codes. Bei bis zu 420 Passagieren dauert so etwas schon einmal.“

**Steuert er noch selbst das Schiff?**

„Nein. Dafür heuer ich drei Nautiker an. Männer aus der aktiven Fahrt, die ihren Urlaub für eine Fahrt mit der Cap San Diego nutzen. Zwei Ingenieure stellt die Reederei Rickmers, 10 Mann an Deck kommen von der Seefachschule Cuxhaven. Der Nachwuchs ist für die zukünftige Schiffs-Erhaltung äußerst wichtig.“ Teuer ist vor allem der Sprit. Die Hauptmaschine schluckt eine Tonne in der Stunde, die Hilfsdiesel 100 kg.

„Wir tanken ganz normalen Pkw-Diesel. Dafür sind wir beim Strom billiger. Wir beziehen Landstrom, wenn wir an der Überseebrücke fest gemacht haben.“

**Wäre das nicht auch eine Alternative für die großen Pötte im Hafen?**

„Wir als Museumsschiff haben bereits über 70.000 Euro Stromkosten im Jahr – nur für Beleuchtung und die Motoren. Schiffe, die heute Kapazität für bis zu 1.400 Kühlcontainer haben, benötigen sicher ein Zigfaches an Strom, der landseitig zur Verfügung gestellt werden muss.“

**„Ich träume von einem Jazz-Festival an Bord mit sieben Bands.“**

**Eine Tagesfahrt mit der Cap San Diego kostet 129 bis 160 Euro, für Kinder 119 bis 150 Euro. Die Haupteinnahmequelle?**

„Am meisten wirft der Museumsbetrieb ab. Dann die Fahrten, dann das Hotel und die Gastronomie, schließlich die Veranstaltungen.“

**Mit der „Bleichen“ bekommt die „Cap San Diego“ Konkurrenz. Ein Problem?**

„Ich war am Ankauf der „Bleichen“ sogar ein wenig mit beteiligt und finde: Jedes Objekt, das wert ist, ausgestellt zu werden, erhöht die Attraktivität des Hamburger Hafens. Also haben alle etwas davon. Ich sehe das sportlich. Wir haben jährlich ca. 100.000 Besucher,

Tendenz steigend. Ich meine, der Hafen ist groß genug für alle.“

**An Bord gibt es neun Kabinen mit 14 Kojen. Wer wohnt hier?**

„Touristen, die die Hafenromantik hautnah erleben oder alleine genießen wollen, und Geschäftsleute mit Sinn fürs Besondere. Die Auslastung beträgt 65 Prozent. Da liegen wir im Hamburg-Vergleich gut im Schnitt. Die Ausstattung ist komfortabel, und es gibt sogar ein Pooldeck. Schließlich wurden die ehemaligen Passagier-Kabinen seinerzeit bei den Südamerika-Reisen auch an gut zahlende Gäste vermietet. In den 60er Jahren kostete eine Passage 5.000 Mark, soviel wie damals ein VW-Käfer.“

Bei den Veranstaltungen ist Weber erfinderisch. Neben den Wechsellausstellungen in den Luken 1 und 2 sowie der ersten Auswandererschau (noch vor der Ballinstadt und dem Hamburg Museum) in den Luken 4 und 5 bietet die Luke drei Platz für bis zu 500 Personen. Vorträge, Konzerte, Firmen- und Privatfeiern. Alles ist hier möglich. Das Hamburger Gastmahl ist fester Caterer. Ein weiterer Raum soll folgen. Luke 4 – oberstes Deck, wird gerade für 120 Personen hergerichtet.

„Wir machen aber auch kleine Veranstaltungen. Jeden ersten Donnerstag im Monat findet ab 20.30 Uhr die „Cap San Diego Klabaubernacht“ statt, die meine Frau zusammen mit dem Theater Mignon konzipiert und geschrieben hat. Theaterstücke, kombiniert mit einer Schiffsführung. An mehreren Orten an Bord werden schaurige Geschichten vom Klabaubernacht oder dem Fliegenden Holländer erzählt. Kostet 29 Euro. Karten gibt's über Hamburg Tourismus. Wir sind fast immer ausverkauft.“ Gut besucht waren zudem auch zünftige Whisky- oder Sherry-Tastings. „Wir hatten immer hervorragende Vortragende. Die Stimmung war super – vor allem mit zunehmender Probier-Zeit.“

**Wovon träumt er?**

„Ich würde unheimlich gerne ein Jazz-Festival an Bord organisieren. Sieben Bands könnten gleichzeitig spielen, ohne sich zu stören. Aber dafür bräuchten wir einen großen Partner.“

**Welche Sorgen quälen ihn. Diebstahl oder Vandalismus?**

„Alles an Bord ist niet- und nagelfest. Was vorher geklaut wurde ist leider weg. Der Rest ist festgeschraubt. Vandalismus hatten wir noch gar nicht. Auch keine Graffitis. Alles ist voll funktionsfähig – selbst unser Ladegeschirr arbeitet noch einwandfrei.“

**Wünsche an die Zukunft?**

„Wir haben bereits viele, tolle Sponsoren. Aber davon kann man nie genug haben. Gerade bei der alten Maschine braucht man immer wieder

Ersatzteile, die teilweise von Hand nachgefertigt werden müssen. Jeder, der hilft, ist uns sehr willkommen.“

**Die nächsten Ziele?**

„2008 eine Fahrt zur Kieler Woche durch den Nord-Ostsee-Kanal.“

Das Interview führte Matthias Soyka.

Weitere Informationen unter: [capsandiego.de](http://capsandiego.de)



Und falls kein Handy da ist, dann wird Weber über den Lautsprecher ausgerufen

### DAS SCHIFF IN ZAHLEN

**Gebaut 1961** für die Reederei Hamburg Süd von der Deutschen Werft Hamburg.

**Auslieferung:** 27. März 1962.

**Eigentümer:** Stiftung Hamburger Admiralität. Fahrerlaubnisschein der See-Berufsgenossenschaft und Klassifizierung durch den Germanischen Lloyd (GL 100 A50 – K 50).

**Länge:** 159,40 Meter.

**Breite:** 21,47 Meter.

**Gewicht:** 9.998 Tonnen (BRZ).

**Motor:** MAN 2-Takt-Motor mit 9 Zylindern, 11.600 PS, 20,3 Knoten.

**Hilfsdiesel:** 4 Deutz-500PS-Maschinen.

**Bis 1986** als Stückgutfrachter im Einsatz (120 Fahrten nach Brasilien und Argentinien).

**Ladepazität:** 10.300 Tonnen.

**Seit 1988** Museumsschiff in Hamburg.

**Seit 2003** Denkmal, ausgezeichnet mit dem Maritime Heritage Award des World Ship Trust.

**Übernachtungen:** Das Doppelzimmer kostet 90 Euro, das Einzelzimmer 72 Euro, die Kapitänssuite 125 – jeweils ohne Frühstück (Frühstück ab 6 Euro ab 9 Uhr buchbar).

**Mittagstisch im Bistro:** 5 Euro.

**Besichtigung:** Täglich von 10 bis 18 Uhr.

**Eintritt:** Erwachsene 6 Euro, Kinder 2,50 Euro, Familien 12 Euro.

EINE GRUPPE EHEMALIGER LEITENDER INGENIEURE PEPPELT HAMBURGS DRITTES MUSEUMSSCHIFF AUF

# Rentnergang macht die „Bleichen“ FLOTT



Die „Bleichen“ fuhr bunt geschmückt bei ihrer Ankunft aus Istanbul in den Hafen ein – damals hieß sie noch „Old Lady“

Mittwoch morgen am Schuppen 50 B. Ein gutes Dutzend grauhaariger Herren im besten Alter schickt sich an, die kurze steile Rampe zum Steg auf einen alten Stückgutfrachter zu erklimmen. Jeder von ihnen trägt einen Blaumann und ein breites Lächeln – Vorfreude auf das, was kommt: Schrauben und Hämmer für eine gute Sache. Die „Bleichen“, nach der „Cap San Diego“ und der „Rickmer Rickmers“ Hamburgs drittes Museumsschiff, soll wieder flott gemacht werden. Keine leichte Aufgabe bei einem fast 50 Jahre alten Schiff. Aber das ist gerade für viele der Reiz. Unter Deck die Maschine klar machen, so wie zu alten Zeiten, als man selbst noch zur See fuhr.



Karl-Friedrich Buck (63), Geschäftsführer der Carl Baguhn GmbH & Co. und stellv. Vorsitzender des Fördervereins, begutachtet die Laufbuchsen, die seine Firma nachgefertigt hat

Unter Deck ist eine Menge los. Eine einzelne Glühbirne gibt mattes Licht. Es riecht nach Diesel. Ein Hauch von „Das Boot“ im Maschinenraum. Der mächtige 4-Takt-Motor von Deutz mit seinen acht 420 Millimeter Zylindern (73,15 Liter Hubraum) wird von den Männern erst mal links liegen gelassen. Zuerst sind die Hilfsdiesel dran. Drei 517er KHD-8-Zylinder mit 130 mm Bohrungen gilt es zu sanieren. Und hier fangen die Schwierigkeiten an. Neue Dichtungen müssen her. Doch woher nehmen?

Und hier kommt die geballte Erfahrung des „Weißkopfgeschwaders“, wie einer aus der Gruppe sich selbst bezeichnet, zum Tragen. Fast jeder der Bastler war früher einmal Leitender Ingenieur auf einem Schiff und somit Spezialist im Lösen schwieriger Probleme. Denn wenn auf hoher See etwas kaputt ging, musste man sehen, wie man klar kommt. „Hier an Bord gibt es nichts, was nicht schon irgendeiner von uns mal gesehen hat“, erklärt Wilfried Müller (72), ehemals Technischer Inspektor bei Komrowski und heute verantwortlich für die Sanierung der Maschine. Und natürlich kennt jeder seiner Mitstreiter

eine Menge Leute, die man um Hilfe bitten kann.

## Viele Ersatzteile gibt es nicht mehr

Bei den Dichtungen kam Bernd Willms (66), Geschäftsführer der GROMEX GmbH, ins Spiel. Seine Firma ist seit 33 Jahren auf den weltweiten Vertrieb von Dichtungen für Großmotoren und Heizkraftwerke spezialisiert. „Ich habe gleich rumtelefoniert und einige Originalteile aufgetrieben, die noch irgendwo auf Lager lagen“, berichtet er. „Viele hätten sie so abgegeben. Andere mussten extra angefertigt werden, weil es sie einfach nicht mehr gibt.“ Und Kolbenringe braucht die „Bleichen“ eine Menge. Allein bei den Hilfsdieseln sind es 120. Bei einem Stückpreis von knapp 20 Euro geht das schnell ins Geld. Und genau das haben die Freunde von der „Bleichen“ natürlich nicht. Dafür jede Menge guten Willen und Einsatzbereitschaft.

Auch andere Firmen unterstützen die „Bleichen“. Hatlapa aus Uetersen arbeitet die beiden Seewasser gekühlten Anfahrkompressoren auf, die unerlässlich zum Starten des

Motors sind, Westfalia überholt die Separatoren, die den Brennstoff vom Schweröl reinigen.

„Wir machen das aus Verbundenheit zu den vielen ehrenamtlichen Mitarbeitern“, meint Willms. „Viele sind gute Kunden. Und man lernt auch immer wieder etwas, wenn man mal soviel geballte Kompetenz vor Ort sieht. Ich nehme immer auch etwas für mich mit, wenn ich an Bord war“, schwärmt er.

## Probleme machen Elektrik und Abwässer

Eines der größten Probleme ist die Elektrik. Früher wurde auf Schiffen nur Gleichstrom verwendet. Heute ist Wechselstrom gängig. Wenn man einen Kühlschrank oder Fernseher anschließen will, muss ein zweiter Kreislauf her. Auch mit den Toiletten ist das so eine Sache. Vor 50 Jahren machte man sich noch nichts draus, die Fäkalien im Meer zu entsorgen. Heute ist das verpönt. Es muss wohl alles abgepumpt werden. Auch das wird wieder Geld kosten.

Aber neben den alten Fahrensmännern sind noch andere an Bord aktiv. Der Verein „Jugend für Arbeit“ ist mit der Instandsetzung der Schiffsaufbauten beschäftigt. Wo immer es neuer Planken bedarf, ein Metallträger gewechselt werden oder ein neuer Anstrich her muss, sind die Männer im Auftrag von Joachim Kaiser aktiv. Der Vorsitzende der Stiftung Hamburg Maritim hatte die Spenden für den Kauf der „Bleichen“ gesammelt und ist von dem Schiff begeistert. „90 Prozent sind noch im Originalzustand. Wo hat man das sonst noch?“ Die „Bleichen“ soll einmal eine der Attraktionen des Hafenumuseums werden.

Aber hier liegen auch die Knackpunkte. Soll man ein Teil, das nicht mehr funktioniert, erhalten, weil es eben alt ist und musealen Wert hat, oder soll man es austauschen, damit alles wieder funktioniert. Hier scheiden sich bisweilen die Geister. Da wird dann heftig diskutiert – auch das hält jung.

Immerhin gibt es schon jetzt genug notwendige Technik an Bord. Radar, Kreiselkompass, Funkanlage. Schließlich wird der Germanische Lloyd das Schiff abnehmen, bevor es wieder hinaus auf See geht.

## In drei Jahren soll alles fertig sein

In den nächsten drei Jahren soll das Schiff komplett überholt sein. Alles muss dann wieder voll funktionieren. „Die Bleichen ist dann quasi neuwertig“, sagt Wilfried Müller. Schließlich wollen die ehemaligen Seeleute auch wieder auf große Fahrt gehen. Nach Finnland oder Schweden. Mal sehen. Auch da spielt Geld eine Rolle. Denn der Motor braucht rund fünf Tonnen Sprit am Tag. Viel zusätzliche Passagiere dürfen auch nicht mitgenommen werden. Gerade einmal zwölf sind auf hoher See zulässig. Bei Ein-Tages-Touren auf der Elbe dagegen können sich auch mal rund 300 Schaulustige an Bord umsehen.

Eine erste Probefahrt soll es beim Hafengeburtstag im nächsten Jahr geben, hofft Müller. Sagt's und verschwindet unter Deck. Irgendwo leckt schon wieder eine Leitung.

Matthias Soyka

Weitere Informationen unter:

[stiftung-hamburg-maritim.de](http://stiftung-hamburg-maritim.de)



Reinhard Geppert (62, l.), Bernd Willms (66) und Gert Becker (69, r.) vor einem der Hilfsdiesel

## GESCHICHTE DES FRACHTERS

**1958** Stapellauf auf der Rendsburger Nobiskrug Werft im Auftrag der Hamburger Reederei H.M. Gehrckens.

Darin steckt ein gutes Stück Hamburger Schiffsbauertradition: Die Rudermaschine stammt noch von Kampnagel, die Schiffsschraube von Zeiss.

Das 1.405-Tonnen-Schiff ist 93,40 Meter lang, 12,30 Meter breit, verfügt über einen 1.800 PS-Motor und schafft 12 Knoten. Fünf Laderäume mit acht Ladebäumen. 22 Mann Besatzung.

**Bis 1970** verkehrte die „Bleichen“ zwischen Hamburg und Finnland, von wo sie vorwiegend Zeitungspapierrollen für den Springer-Konzern und Schnittholz mitbrachte.

**1970** wurde der Frachter an eine italienische Reederei mit Sitz in London verkauft und in „Canalgrande“ umgetauft.

**1979** Zwangsversteigerung an den türkischen Reeder Cantas. Einsatzort war nun Westafrika. Umtaufe in „Arcipel“, **1994** in „Old Lady“.

Heimathäfen waren Malta, Won San (Nord-Korea) und Moroni (Komoren). Hauptsächlich transportierte sie jetzt im Schwarzen Meer Schrott.

**2006** drohende Verschrottung, da aufgrund der engen Ladeluken das Löschen der Ladung drei volle Tage dauerte. Spenden von Hamburger Kaufleuten, Reedern und Privatpersonen ermöglichten es der Stiftung Hamburg Maritim, das Schiff zum Schrottwert zu erwerben.

In einer Werft in Istanbul erhielt der Rumpf einen Anstrich in den Originalfarben der Gehrckens-Reederei und wurde danach nach Hamburg zurück überführt. Insgesamt kostete dies rund 450.000 Euro.

**Seit dem 30. Januar 2007** liegt das Schiff vor dem Schuppen 50 B.

**Anfang Februar** gründet sich der Verein „Freunde des Stückgutfrachters MS Bleichen e.V.“, der das Schiff in Eigenleistung sanieren will.

**Am 27. April** wurde die „Old Lady“ in „Bleichen“ zurückgetauft.

**Spendenkonto „Bleichen“**  
HSH Nordbank  
Bankleitzahl 210 500 00  
Kontonummer 1000 415 886