

Frischer Wind für alte Frachtsegler

Die Salzburger EZA Fairer Handel ließ sich 1,5 Tonnen Kaffee liefern – per Segelschiff. Eine Nische, die neu entdeckt wird. Auch eine Wiener Firma segelt ab 2020 über den Atlantik.

REGINA REITSAMER

SALZBURG. Es sind Bilder wie aus vergangenen Jahrhunderten: Der schnittige Zweimaster legt im Hafen von Hamburg an. Kaffeensäcke werden von Bord geschleppt.

Das Ergebnis aber kann man ab kommender Woche in den heimischen Weltläden kaufen: Segelkaffee. Die Köstendorfer EZA Fairer Handel hat sich 1,5 Tonnen Rohkaffee aus Mexiko liefern lassen – per Segelschiff. Mit dem Zug ging es nach Salzburg, die Rösterei Naturkaffee in Eugendorf stellte das Produkt fertig. „Uns ist klar, dass das eine Nische in der Nische ist, den gesamten Kaffee kann man nie per Segelboot liefern“, sagt EZA-Sprecherin Andrea Reitingner. „Aber wir wollten probieren, was möglich ist.“

Die Fairtrade-Pioniere aus Salzburg sind nicht die Einzigen, die in Zeiten von Klimadiskussionen das Segelschiff als emissionsfreies Transportmittel neu entdecken. Die deutsche „Avontuur“ – die den EZA-Kaffee brachte – und die niederländische „Tres Hombres“ kreuzen schon über den Atlantik. Bald soll ein weiterer Frachtsegler „Brigantes“ starten – unter rot-weiß-roter Flagge.



Vor zwei Jahren haben die Brüder Daniel und Oscar Kravina gemeinsam mit Schiffsingenieur Tobias Blome einen alten Zweimaster gekauft, der ab 1912 als Frachtschiff vor Sizilien unterwegs war, dann aber in einem Hafen in Vergessenheit geriet. „Derzeit wird die ‚Brigantes‘ in Sizilien in Schuss gebracht“, sagt Daniel Kravina. Nächsten Juli soll sie vom Stapel laufen, im Dezember 2020 lossegeln. Denn im März startete in Südamerika die Kaffeeernte, sagt Kravina. Dann soll das Unternehmen Brigantes, das der Wiener Reiseveranstalter und seine Crew bisher nebenberuflich aufbauen, zum Geschäft werden. Sechs Monate dauere die Fahrt hin und retour. 100 Tonnen Kaffee und auch Kakaobohnen kann die „Brigantes“ transportieren. Diese Menge zu erreichen, sieht Kravina nicht als Problem. „Eine einzige italienische Bar verbraucht zwei Tonnen im Jahr, wir brauchen also nur 50 Bars und Kaffeehäuser als Partner.“ Etliche Biohotels und Gastronomiebetriebe beliefert man schon mit Brigantes Kaffee, vorerst wird er von den zwei anderen Segelfrachtern geliefert. Auch der Chocolatier Zotter habe den Segeltransport von vier Tonnen Kakaobohnen ver-



Die „Eye of the Wind“ ist das Schwesternschiff der „Brigantes“ und hat es in Kinofilme geschafft. BILD: SN/HANS-PETER BLECK

einbart. Den Handel könne man mit so kleinen Mengen nicht beliefern. „Zudem kann im Kaffeehaus die Geschichte unseres Segelkaffees besser erzählt werden.“ Und die Transportkosten teilen sich auf die Tasse Kaffee gerechnet besser auf.

Konkurrenzfähig zum dieselbetriebenen Containerschiff könne man nie werden, weiß auch Kravina. Transportkosten pro Kilo von 2,50 Euro stehen 7 Cent im Container gegenüber. „Für die Gastronomie sind wir dennoch nicht teurer als Illy oder Meinl, weil wir den Kaffee ohne Zwischenhändler kaufen“, sagt er. Den Anspruch, die Welt zu retten, hat Kravina nicht. Es gehe darum, in den Köpfen der Konsumenten Bewusstsein zu schaffen, was Transport bedeutet. „100 Tonnen Kaffee retten das Klima nicht. Wenn die Kunden aber zu steirischen statt zu argentinischen Äpfeln greifen, weil sie über das Thema nachdenken, ändert das etwas.“

Über den Sommer solle die „Brigantes“ im Mittelmeer etwa Olivenöl verschiffen. Neben der Crew von sechs Mann haben zehn Ökotouristen Platz, die für zusätzliche Einnahmen sorgen. „Sobald wir 25 Tonnen Eigenkaffee pro Fahrt verkaufen, rechnet es sich.“ Vorerst freilich steckt man knapp eine Million in das Segelschiff. Über Crowdfunding werden Anteile angeboten.

Coffee for Future und Segelkaffee: Kann Kaffee das Klima retten?

Neben fairem Handel will die Köstendorfer EZA den Klimaschutz in den Mittelpunkt rücken. Ab kommender Woche werden kleine Mengen „Segelkaffee“, vor allem aber „Coffee

for Future“ verkauft. Zwei Kleinbauerngenossenschaften in Mexiko und Uganda kultivieren Kaffee unter Schattenbäumen in artenreichem Urwaldgebiet. Zudem wird aufgeholzt und Brennholz gespart.

„Lauda wird die AUA überholen“

Ryanair-Chef O'Leary verstärkt den Druck auf die Lufthansa-Gruppe.

HELMUT KRETZL

WIEN. Für starke Ansagen ist Michael O'Leary, Chef des irischen Billigfliegers Ryanair, bekannt. Diesem Ruf blieb er auch bei seinem jüngsten Wien-Besuch am Donnerstag treu. Da erklärte er vollmundig, die 100-Prozent-Tochter Lauda (vormals Laudamotion) werde bereits in fünf Jahren den Platzhirsch Austrian Airlines (AUA) überholen und größte Airline Österreichs sein. „Austrian hat 14 Millionen Passagiere, in fünf Jahren werden wir 20 Millionen haben“, kündigt O'Leary an.

Bis dahin soll Lauda „weiter aggressiv wachsen“. Die gesamte Lauda-Flotte soll bis Sommer 2020 von 22 auf 33 Flugzeuge wachsen. Von der Basis Wien sollen dann insgesamt 16 Flugzeuge für Lauda starten, doppelt so viele wie im abgelaufenen Sommer. Vier Flugzeuge kommen samt Personal von Ryanair. Als Begründung dafür nennt O'Leary den aktuellen Pilotenmangel. Geplant sei, die vier Boeing 737 von Ryanair schrittweise durch Air-

bus A320 zu ersetzen. Im Sommer 2020 soll die Zahl der Ziele ab Wien um 17 auf 67 wachsen.

Ebenfalls ab Sommer 2020 bietet Lauda tägliche Flüge von Salzburg nach Palma de Mallorca an, die Hauptstadt Mallorcas wird dann



BILD: SIMON/HELMUT FORHINGER

„Niki wäre stolz auf diese Entwicklung.“

Michael O'Leary, Chef der Ryanair

auch von Klagenfurt zwei Mal wöchentlich bedient.

Mit einem geplanten Wachstum auf 6,5 Millionen Passagiere im zweiten und auf 9 Millionen Fluggäste im dritten Jahr ihres Bestehens sei Lauda die am schnellsten wachsende Airline Österreichs, sagt O'Leary. In ihrem ersten Bestandsjahr habe sich die Ryanair-Tochter am Flughafen Wien auf einen Marktanteil von 10 Prozent und damit auf den zweiten Platz hinter der

AUA vorgearbeitet. Den Grund sieht O'Leary im günstigeren Preis, Lauda liege mit einem durchschnittlichen Tarif von 37 Euro klar vor Mitbewerbern wie Wizz (47 Euro) oder Easyjet (61 Euro).

Dank der günstigeren Preise und mit der Zugkraft der Marke Lauda will O'Leary die anderen Billigfluggesellschaften, die sich seit der Pleite von Air Berlin und ihrer Tochter Niki einen heftigen Preiskampf liefern, weiter hinter sich lassen. In Europas Luftfahrt vollziehe sich gerade die lange erwartete Konsolidierung, an deren Ende nur eine Handvoll Luftfahrtkonzerne stehen werde, die Gruppen um die Lufthansa (mit AUA), British/Iberia, KLM/Air France sowie die Billigflieger Ryanair und Easyjet.

An einer Übernahme der Fluglinie Condor des insolventen Reisekonzerns Thomas Cook hat O'Leary kein Interesse. Man habe nicht vor, durch Zukäufe zu wachsen, unterstreicht der Ryanair-Chef. Mit einer prominenten Ausnahme: „Lauda war eine einmalige Gelegenheit.“

der faire Credit

Top-Angebot:
5.000€
72€ monatlich
Laufzeit 84 Monate

MEHR FLÜSSIG

Der Kredit, der mehr kann.

Wenn es um eine wichtige Anschaffung, unerwartete Ereignisse oder um lang ersehnte Träume geht: Wir sind Ihr verlässlicher Partner.

Repräsentatives Beispiel Aktion: Sollzinssatz 5,55 % p. a. fix für die gesamte Laufzeit; effektiver Jahreszins 5,69 %; Nettokreditbetrag 5.000 Euro; Vertragslaufzeit 84 Monate; Gesamtbeitrag 6.044,05 Euro; monatliche Rate 72 Euro; letzte Rate 68,05 Euro; Bonität vorausgesetzt. Produktangaben Aktion: Sollzinssatz ab 4,88 % p. a. fix für die gesamte Laufzeit; effektiver Jahreszins 4,99 bis 5,99 %; Nettokreditbetrag 5.000 Euro; Vertragslaufzeit 12 bis 84 Monate. Gültig bis 31.12.2019.

Empfohlen durch:
VOLKSBANK

www.derfairecredit.at/volksbanken