Einleitung

Die Globalisierung schreitet voran. Es gibt dabei vor allem zwei Entwicklungslinien. Die eine zielt auf die zunehmende technologische und wirtschaftliche Vernetzung. Diese Entwicklungslinie ist gemeint, wenn allgemein von Globalisierung gesprochen wird.
Die andere Entwicklungslinie zeigt auf, dass sich die Globalisierung in vielen Ländern auf der Welt schwierig gestaltet. Die rasanten technischen und ökonomischen Veränderungen führen hier zu wirtschaftlichen, kulturellen oder finanziellen Zusammenbrüchen oder Teilzusammenbrüchen. In diesen Ländern gibt es große Probleme mit den rasch sich vollziehenden Identitätsumbrüchen, dem Strukturwandel der Landwirtschaft und dem Wegbrechen von Traditionen und althergebrachten Verhaltensmustern. Sie erleben Unruhen, Flüchtlingswellen, Krieg oder Bürgerkrieg. Der mit den Veränderungen einherschreitende Wertewandel ist oft zu gravierend, zu kurzfristig, zu überwältigend, zu radikal. Dies stößt vielfach auf Ablehnung oder ruft Gewalt hervor.

Viele dieser Länder sind außerdem hoch verschuldet oder sogar überschuldet. Sie werden überflutet von ausländischen Waren, welche die heimischen Märkte zerstören. Zölle auf die Waren aus dem Ausland dürfen sie nicht erheben, weil die Welthandelsorganisation (WTO) ihnen das verbietet. Ein Austritt aus der WTO ist nicht möglich, wenn man erst einmal eingetreten ist, denn dann würden sämtliche Kredite gestoppt, die man meist dringend benötigt (Tetzlaff 2011: 48ff).

Viele Länder sind zudem mit steigenden Nahrungsmittelpreisen konfrontiert, weil Spekulationen, der Klimawandel und der zunehmende globale Fleischkonsum die Weltmarktpreise für Reis, Weizen und Mais in die Höhe schießen lassen. Da die meisten Menschen 50 % und mehr ihres Einkommens für Nahrungsmittel ausgeben müssen, bedeutet dies Hunger, Unruhen, Krieg und Bürgerkrieg sowie Flüchtlingsbewegungen. Dazu haben sie noch mit einer zunehmenden Landnahme durch ausländische Investoren zu kämpfen. Hinzu kommt, dass sich die *Terms of Trade* seit dem Zweiten Weltkrieg für diese Länder kontinuierlich verschlechtert haben, bei steigenden Lebenshaltungskosten. Diese Zusammenballung von Negativfaktoren muss irgendwann zur Implosion führen. Waren die

Dieses Werk ist copyrightgeschützt und darf in keiner Form vervielfältigt werden noch an Dritte weitergegeben werden.
Es gilt nur für den persönlichen Gebrauch.

Implosionen dieser Länder bisher stets auf ihre Länder, Nachbarländer oder kontinentale Räume beschränkt gewesen, ist dies heute nicht mehr der Fall. Das liegt zum einen an den modernen Kommunikations- und Transportmitteln, zum anderen liegt es auch daran, dass die internationalen Flüchtlingslager in diesen Ländern nicht mehr entsprechend unterstützt worden sind von der UN. Und es liegt daran, dass der Westen und die reicheren Länder dieser Erde an den Entwicklungen in den ärmeren Ländern nicht unschuldig sind.

Ziel des vorliegenden Werkes ist, für die genannten Entwicklungen empirisches Material und kritische Interpretationen bereit zu stellen. Es soll die Ist-Situation darstellen, aber auch auf das hinweisen, was vordringlich zu tun ist.

Es ließe sich eine dritte Entwicklungslinie aufzeigen, die mit dem Klimawandel zu tun hat. Er ist Realität und ohne ein globales Zusammenwirken der Menschen wird man diesen immer rascheren Veränderungen des Weltklimas nicht mehr begegnen können.

Es gilt also in der kommenden Weltgesellschaft, die Entwicklungslinien der Globalisierung zusammenzubringen. Die UNO hat gerade Ende September 2015 in ihrer *Agenda 2030* ihre neuen globalen Ziele verabschiedet, die *Entwicklungsziele für Nachhaltigkeit* (Sustainable Development Goals). Es sind insgesamt 17 Ziele und 169 Unterziele. Darin enthalten sind Umweltschutzziele und die Verringerung der Armut. Das Hauptziel soll das Überleben der Menschheit und der Aufbau einer Weltgesellschaft sein. Es sind keine Verpflichtungen, lediglich Empfehlungen.

Dieses Werk ist copyrightgeschützt und darf in keiner Form vervielfältigt werden noch an Dritte weitergegeben werden.
Es gilt nur für den persönlichen Gebrauch.

1.0 Die Globalisierung

Der Begriff Globalisierung im heutigen Verständnis beschreibt die Veränderungen, die sich in den Jahrzehnten seit 1970 vollzogen haben. Sie fußt vor allem auf den modernen Informations- und Kommunikationstechnologien, die seit etwa 1970 zunehmend an Einfluss gewonnen haben. Diese Medien haben die Welt des Handels und des Informationsaustausches wesentlich erweitert. Im Zuge dessen sind immer größere und dichtere Netzwerke entstanden, die die Welt von heute prägen.

Zu diesen Netzwerken zählen die Handels-, Verkehrs-, Transport-, Informations- und Kommunikationsnetzwerke. Aber auch die Netzwerke der Energie und der Medien sowie die der Finanzen und des Wissens sind dazu zu rechnen. Zur Globalisierung gehört auch die rasante Entwicklung von Megastädten sowie der Anstieg der Weltbevölkerung. Auch die kulturellen Netzwerke werden mehr und mehr global.

Durch diese globalen Netzwerke werden immer mehr materielle und immaterielle Güter gepumpt, so dass der Bewusstseinsstrom durch sie hindurch sich immer mehr verdichtet und vergrößert. Zu den materiellen und immateriellen Gütern gehören u. a.:

- Waren und Dienstleistungen;
- Ideen, Visionen und Werte;
- Design, Lifestyle und Lebensweisen;
- Bilder, Musikstücke und Geschichten;
- Wissen und Informationen;
- religiöse, rechtliche, philosophische und architektonische Vorstellungswelten;
- Lebensmittel, Wasser und die Zubereitung von Speisen und Getränken;
- Nachrichten, TV-Sendungen, Filme, Kunstwerke und Sportveranstaltungen;
- Geldströme und Währungen.

Immer mehr Menschen bewegen sich von einem Kulturraum in einen anderen, als Touristen, Berufstätige oder als Flüchtlinge.

Dieses Werk ist copyrightgeschützt und darf in keiner Form vervielfältigt werden noch an Dritte weitergegeben werden.
Es gilt nur für den persönlichen Gebrauch.

Globalisierung führt also zu erhöhten Austauschverhältnissen aller Art. Im Zuge der Globalisierung rücken die drei großen Weltregionen und ihre Kulturen näher zusammen: Afrika-Arabien, Europa-Amerika und Asien.

Der Klimawandel trägt seinen Teil dazu bei, dass Grenzlinien immer stärker verwischen. Die eine Welt ist am Entstehen. Die Weltgesellschaft wird sich irgendwann neue Ordnungsstrukturen geben. Über kurz oder lang werden entweder die G-20-Staaten oder die UNO globale Ordnungsinstanzen aufbauen, oder es wird ein demokratisch legitimiertes Weltparlament mit einer Weltregierung entstehen, das weltweit akzeptiert wird. Die UNO war als eine solche Institution gedacht. Ein globales Bewusstsein ist zwar am Entstehen, aber es ist noch nicht soweit, als dass es sich in Form einer globalen, staatlichen Institution niederschlagen kann.

Gegenwärtig hat die Globalisierung zu neuen Unübersichtlichkeiten geführt. Zwei Hauptströmungen der Globalisierung sind zu erkennen: einmal die eher technisch-ökonomischen Vernetzungen sowie die Herausbildung eines Nord-Süd-Konfliktes.

1.1 Der Nord-Süd-Konflikt

Der Begriff Nord-Süd-Konflikt soll deutlich machen, dass der Ost-West-Konflikt im Großen und Ganzen vorüber ist. Heute geht es um andere Konfliktlinien als um die nach dem Zweiten Weltkrieg. Waren in den Ost-West-Konflikt vor allem die Länder der ehemaligen Sowjetunion und der so genannte Westen in den Jahren von 1945 bis 1989 verwickelt, so hat sich diese Konstellation heute geändert. Heute geht es mehr um die neuen, globalen Konfliktlinien zwischen dem Norden und dem Süden.

Mit dem Westen waren vor allem Nordamerika, West- und Süd-Europa und auch Japan gemeint, also die hochindustrialisierten Länder. Heute zählen zum Westen auch Länder des ehemaligen Ostblocks. Der eiserne Vorhang ist verschwunden. Russland hat historisch gesehen immer zu Europa gehört. Weil Russland nicht zum ehemaligen Westen gezählt wird - dann würde der Westen den nördlichen Teil der Nordhalbkugel der Erde bedecken - wird es hier zum Norden gerechnet.

Dieses Werk ist copyrightgeschützt und darf in keiner Form vervielfältigt werden noch an Dritte weitergegeben werden.
Es gilt nur für den persönlichen Gebrauch.

Es bleibt zu hoffen, dass der Nord-Süd-Konflikt gelöst werden kann, ohne dass es zu einem neuen, größeren Krieg kommt. Dieser Krieg ließe sich weder lokal eingrenzen, noch eindämmen.

Eine dieser Konfliktlinien zwischen dem Norden und dem Süden sind die so genannten *Terms of Trade*. Dieser Begriff bezieht sich auf die Austauschverhältnisse von Waren im Welthandel. Mit anderen Worten: Für wie viele Säcke Kaffee bekommt man einen Traktor? 2003 waren es für Afrika ca. drei Mal so viele Säcke Kaffee wie noch 1948. Afrika hatte 1948 einen Anteil am Welthandel von 7,3 %, 2003 waren es nur noch 2,4 %. Der Anteil Afrikas am Welthandel hat sich also in dieser Zeit auf knapp ein Drittel des ursprünglichen Wertes verringert.

Tab. 1 Weltwarenexport einzelner Regionen und ausgewählter Ökonomien von 1948 bis 2013, in Prozent

	1948	**1953**	**1963**	**1973**	**1983**	**1993**	**2003**	**2013**
Nordamerika	28,1	24,8	19,9	17,3	16,8	18,0	15,8	13,2
Süd- und Zentralamerika	11,3	9,7	6,4	4,3	4,5	3,0	3,0	4,0
Europa	35,1	39,4	47,8	50,9	43,5	45,3	45,9	36,3
Afrika	7,3	6,5	5,7	4,8	4,5	2,5	2,4	3,3
Commonwealth of Independent States (CIS)	x	x	x	x	x	1,5	2,6	4,3
Naher Osten	2,0	2,7	3,2	4,1	6,7	3,5	4,1	7,4
Asien	14,0	13,4	12,5	14,9	19,1	26,0	26,1	31,5
Welt	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Quelle: WTO 2014: 24.

Nach Statistiken der Welthandelsorganisation (WTO) ist der Anteil Afrikas am Weltwarenexport seit 1948 zurückgegangen (in Bezug auf den Wert der Exportwaren), in den Jahren von 2003 bis 2013 aber wieder leicht angestiegen auf 3,3 %. Die *Terms of Trade* haben sich für Afrika seit 1948 erheblich verschlechtert. Dies macht zum einen deutlich, dass Afrika fast kontinuierlich ärmer geworden ist seit dem Zweiten Weltkrieg und es zeigt auf, dass Afrika Mühe hat, an Devisen zu gelangen. Tabelle 1 zeigt deutlich, dass die wirtschaftliche Macht Asiens und des Nahen Ostens gewachsen ist. China hatte 2013 den

Dieses Werk ist copyrightgeschützt und darf in keiner Form vervielfältigt werden noch an Dritte weitergegeben werden.
Es gilt nur für den persönlichen Gebrauch.

größten Warenwert an Weltexporten in Höhe von 2.209 Mrd. US-Dollar, noch vor den USA mit 1.580 Mrd. US-Dollar und Deutschland mit 1.453 Mrd. US-Dollar (WTO 2014: 26).

Tab. 2 Führende Exportländer im Weltwarenhandel 2013 in Mrd. US-Dollar[1]

1	China	2.209
2	USA	1.580
3	Deutschland	1.453
4	Japan	715
5	Niederlande	672
6	Frankreich	580
7	Südkorea	560
8	UK	542
9	Russland	523
10	Italien	518
11	Belgien	469
12	Kanada	458
13	Mexiko	380
14	Ver. Arab. Emirate	379
15	Saudi-Arabien	376
16	Spanien	317
17	Indien	313
18	Rep. China (Taiwan)	305
19	Australien	253
20	Brasilien	242

Quelle: WTO 2014: 26.
[1] Ohne Hongkong und Singapur.

1.2 Der globale Handel

Am Güterhandel in Seehäfen lässt sich vieles über die Strukturen der Globalisierung festmachen, wie die nachstehende Tabelle über die Zunahme der gehandelten Güter in den letzten vier Jahrzehnten zeigt.

Dieses Werk ist copyrightgeschützt und darf in keiner Form vervielfältigt werden noch an Dritte weitergegeben werden.
Es gilt nur für den persönlichen Gebrauch.

Tab. 3 Güterhandel in Seehäfen weltweit (geladene Fracht)

Jahr	Mrd. t
1970	2,6
1980	3,7
1990	4,0
2000	6,0
2010	8,4
2013	9,5

Quelle: UNCTAD 2014: 5.
Enthalten sind alle geladenen Güter, wie auch z. B. die 1.5 Mrd. t im Jahr 2013, welche auf Container entfallen.

Die Container machten 2013 aber nur etwa gut 15 % der weltweit gehandelten Güter über See aus (1.5 Mrd. t). Weltweit hat sich der gesamte Handel von 2,6 Mrd. t im Jahr 1970 auf 9,5 Mrd. t im Jahr 2013 mehr als verdreifacht.

Tab. 4 Güterhandel in Seehäfen nach Frachtgut und Jahr in Mrd. t (geladene Fracht)

Frachtgut	1980	1990	2000	2010	2013
Container	0,1	0,2	0,6	1,3	1,5
Andere trockene Frachtgüter	1,1	1,0	1,9	2,0	2,3
Fünf Hauptfrachtgüter	0,6	1,0	1,3	2,3	2,9
Öl und Gas	1,9	1,8	2,2	2,8	2,8
Gesamt	**3,7**	**4,0**	**6,0**	**8,4**	**9,5**

Quelle: UNCTAD 2014: 6.
Fünf Hauptfrachtgüter: Eisen, Kohle, Getreide, Aluminium und Phosphate. Andere trockene Frachtgüter: Holz, Stahlprodukte, Metalle, Mineralien, Zement und Agrarprodukte wie Zucker.

Bei diesen Zahlen ist nur die geladene Fracht berücksichtigt worden. Im Seehandel unterscheidet man zwischen geladener und gelöschter Fracht (im Containerhandel wird hier genau unterschieden). Es gibt den so genannten „Containerverkehr“ im Überseehandel und den so genannten „Containerhandel“. Der „Containerhandel“ misst nur die Anzahl der auf den Überseeschiffen geladenen Container. Der „Containerverkehr“ misst den Umschlag der Container im Hafen. Deswegen ist er in etwa viermal so groß wie der Containerhandel. Die Ladung wird im Überseehafen sowohl von der Eisenbahn als auch vom Lkw oder vom Binnen- oder Küstenschiff geladen und gelöscht.

Dieses Werk ist copyrightgeschützt und darf in keiner Form vervielfältigt werden noch an Dritte weitergegeben werden.
Es gilt nur für den persönlichen Gebrauch.

Tab. 5 Containerverkehr in ausgewählten Ländern in Mio. TEU (Twenty-Foot Equivalent Units)

Land	2000	2010	2013
Amerika:			
Argentinien	1,1	2,0	2,1
Brasilien	2,4	8,1	10,2
Kanada	2,9	4,8	5,4
Costa Rica	0,6	1,0	1,9
Mexico	1,3	3,7	4,9
USA	28,3	42,3	44,3
Ozeanien:			
Australien	3,5	6,7	7,3
Europa:			
Belgien	5,1	11,0	10,7
Frankreich	2,9	5,6	6,3
Deutschland	7,7	14,8	19,0
Italien	6,9	9,8	12,2
Niederlande	6,4	11,3	11,8
Russland	0,3	3,2	4,0
Spanien	5,8	12,6	14,0
UK	6,4	8,6	9,2
Naher Osten:			
Saudi-Arabien	1,5	5,3	6,7
Israel	x	2,3	2,5
Türkei	1,6	5,6	7,3
Ver. Arab. Emirate	5,1	15,2	19,3
Asien:			
China	41,0	130,3	174,1
Malaysia	4,6	18,3	21,4
Südkorea	9,0	18,5	22,6
Japan	13,1	18,1	19,7
Singapur	17,1	29,2	33,5
Vietnam	1,2	5,9	8,1
Hongkong	x	23,7	22,3
Indien	2,5	9,8	10,7
Indonesien	3,8	8,5	10,8
Afrika:			
Ägypten	1,6	6,7	7,1
Marokko	0,3	2,1	2,5
Südafrika	1,8	3,8	4,6

Quelle: data/worldbank.org. Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units). Stand: Mitte 2015.

Dieses Werk ist copyrightgeschützt und darf in keiner Form vervielfältigt werden noch an Dritte weitergegeben werden.
Es gilt nur für den persönlichen Gebrauch.

Die obige Tabelle zeigt, wie stark der Containerhandel seit 1980 angestiegen ist. Im Jahr 1980 wurden nur 0,1 Mrd t mit Containern gehandelt, 2013 waren es schon 1,5 Mrd. t, also 15 Mal so viel. Im übrigen Frachtverkehr hat sich das Handelsvolumen nicht so stark erhöht. Bei den fünf Hauptfrachtgütern Eisen, Kohle, Getreide, Aluminium und Phosphate hat sich in den gut 30 Jahren von 1980 bis 2013 aber fast eine Verfünffachung ergeben und von 1990 bis 2013 fast eine Verdreifachung.

Die „anderen trockenen Frachtgüter“ haben sich im Zeitraum von 1980 bis 2013 nur gut verdoppelt, von 1,1 Mrd. t auf 2,3 Mrd. t. Zu diesen gehören Holz, andere Metalle und Mineralien, Zement, Stahlprodukte und Agrarprodukte, wie z. B. Zucker. Bei Öl und Gas gab es in diesem Zeitraum einen vergleichsweise moderaten Anstieg: von 1,8 Mrd. t 1980 auf 2,8 Mrd. t im Jahr 2013.

Es ist interessant zu sehen - und eben ein Zeichen der Globalisierung - wie stark der Containerverkehr allein in der Zeit von 2000 bis 2013 angestiegen ist und sich die Form des Welthandels verschoben hat. Im Container werden in der Regel Fertigprodukte gehandelt wie Computer, Handys, HiFi-Geräte oder auch Bekleidung. Der Anteil der Länder am Containerverkehr zeigt ihre Anbindung an die Globalisierung.

Auffallend ist an Tab. 5, wie sehr China inzwischen den Welthandel dominiert: mit einem Container-Umschlag von etwa 170 Mio. TEU-Containern im Jahr 2013. Der Containerverkehr von und mit China ist damit größer als der weltweite Containerhandel. Überhaupt sind die Zahlen für die Länder Asiens erstaunlich hoch. So weist z. B. Hongkong im Jahr 2013 einen höheren Containerverkehr auf als Deutschland.

Die obige Tab. zeigt, wie stark der Westen inzwischen abgeschlagen ist, was die Produktion moderner Güter angeht und wie weit sich China entwickelt hat. Zu sehen ist auch, dass sich der Nahe Osten inzwischen als Drehscheibe des Handels zwischen Asien und Europa etabliert hat. Selbst die Vereinigten Arabischen Emirate wiesen 2013 einen höheren Containerverkehr auf als Deutschland und Ägypten einen höheren als Frankreich.

Überraschend ist der geringe Anteil Russlands. Das zeigt, dass Russland mit seinen ca. 140 Mio. Einwohnern in weiten Teilen noch ein armes Land ist.

Dieses Werk ist copyrightgeschützt und darf in keiner Form vervielfältigt werden noch an Dritte weitergegeben werden.
Es gilt nur für den persönlichen Gebrauch.

Tab. 6 Globaler Containerhandel nach Routen 2013

Routen	Mio. TEU	in %
Intraregional & Süd-Süd	64	40
Nord-Süd	27	17
Trans-Pazifik	22	14
Ferner Osten-Europa	21	13
Ost-West Zwei	20	12
Transatlantisch	6	4
Welt	**160**	**100**

Quelle: UNCTAD 2014: 18.
„Intraregional & Süd-Süd“ betrifft insbesondere den Handel innerhalb Asien vor allem zwischen China und den Südostasiatischen Nationen (ASEAN). „Nord-Süd“ betrifft vor allem den Handel zwischen Asien, Afrika und Ozeanien. Die drei Routen „Ferner Osten-Europa“, „Tans-Pazifik “ und „Transatlantisch“ betreffen vor allem den Ost-West-Handel zwischen China, Nordamerika und Europa. „Ost-West Zwei“ ist der Asien-Handel ohne China.

Der Containerhandel zeigt auf, wie stark inzwischen die Wirtschaften in Asien sind. Von den 160 Mio. TEU (UNCTAD 2014: 17), den weltweit geladenen Standard-Containern (TEU = Twenty Foot Equivalent Units), entfielen im Jahr 2013 40 % des weltweiten Containerhandels auf den inner-asiatischen Raum (vgl. Tab. 6). Dies sind, wie gesagt, die Container, die in Überseehäfen geladen werden.

Der weltweite Containerverkehr in den Überseehäfen belief sich demnach in etwa auf das Vierfache, nämlich auf 650 Mio. Standard-Container im Jahr 2013 (UNCTAD 2014: XII). In der Regel geben die Überseehäfen diesen Wert an, den Containerverkehr oder Containerumschlag, wenn von ihrer Hafenleistung gesprochen wird.

Der Containerhandel (vgl. Tab. 6) zwischen Nordamerika, Europa und Asien (vor allem China) mit den Routen: Ferner Osten-Europa, Transatlantisch, Trans-Pazifik, machte 2013 etwa 30 % des weltweiten Containerhandels aus. Der Container-Handel zwischen Asien, Afrika und Ozeanien (Nord-Süd Route) umfasst inzwischen 17 % des weltweiten Containerhandels; der Handel zwischen Asien (ohne China) und dem Westen (Ost-West Zwei) machte 12 % aus.

Dieses Werk ist copyrightgeschützt und darf in keiner Form vervielfältigt werden noch an Dritte weitergegeben werden.
Es gilt nur für den persönlichen Gebrauch.

Tab. 7 Güterumschlag in den 20 größten Frachthäfen der Welt 2013 (geladene und gelöschte Fracht)

Nr.	Stadt	Land	Mio. t
1	Shanghai	China	697
2	Singapur	Singapur	561
3	Tianjin	China	477
4	Guangzhou	China	473
5	Qingdao	China	450
6	Rotterdam	Niederlande	440
7	Ningbo	China	399
8	Port Hedland	Australien	372
9	Dalian	China	321
10	Busan	Südkorea	313
11	Hongkong	China	276
12	Qinhuangdao	China	253
13	South Louisiana	USA	216
14	Nagoya	Japan	208
15	Houston	USA	208
16	Shenzhen	China	202
17	Port Kelang	Malaysia	199
18	Antwerpen	Belgien	191
19	Dampier	Australien	178
20	Xiamen	China	172

Quelle: American Association of Port Authorities (AAPA), www.aapa-port.org, Statistiken, World-Port-Ranking 2013.

Vergleicht man die größten Frachthäfen der Welt mit ihrer geladenen und gelöschten Fracht, dann gab es 2013 unter den 20 größten Frachthäfen der Welt nur noch zwei europäische Häfen, zwei amerikanische sowie zwei in Australien. Stattdessen gibt es unter den 20 größten Frachthäfen 14 asiatische Häfen und 10 davon liegen in China. Der größte deutsche Frachthafen ist Hamburg auf Platz 25 mit 139 Mio. t. Shanghai, der größte Frachthafen der Welt, ist genau fünf Mal so groß.

Die 40 größten Frachthäfen der Welt haben jeweils ein Frachtaufkommen von über bzw. nahezu 100 Mio. t. Auf Platz 40 dieses Rankings liegt Gladstone in Australien mit 98 Mio. t. Unter den 40 größten Frachthäfen der Welt befinden sich auch vier Frachthäfen in Brasilien: auf Platz 26 Itaqui, Tubarao (28.), Santos (35.) und Sepetiba (38.).

Dieses Werk ist copyrightgeschützt und darf in keiner Form vervielfältigt werden noch an Dritte weitergegeben werden.
Es gilt nur für den persönlichen Gebrauch.