

Sonderausgabe

Sehr geehrte Interessenten und Aktionäre,

in den letzten Monaten ist deutlich mehr Bewegung in die Bereiche **Ballon-Kran-System (BKS)** und **Luftschiff** gekommen. Schon auf der von uns besuchten internationalen Luftschiffkonferenz in Calgary/Kanada im Oktober 2009 zeichnete sich ab, dass sich nun die Erkenntnis durchgesetzt hat, dass die Transportprobleme in den Weiten Kanadas mit den herkömmlichen Transportgeräten nur sehr schwer oder gar nicht mehr zu lösen sind. Auch das gestiegene Umwelt- und Energiebewusstsein ruft nach einer energiesparenden und umweltschonenden Transporttechnologie. Die besonders in diesen Regionen spürbaren Auswirkungen des Klimawandels zwingen zu einem veränderten Vorgehen. Zugleich zeigen die enormen Verzögerungen bei der Einführung neuer Flugzeugtypen und deren Kostenüberschreitungen, wie zuletzt beim Airbus A 400 M, dass die klassische Flugzeugindustrie an ihre technologischen Grenzen stößt. Was wir von CargoLifter seit nunmehr 15 Jahren fordern, stößt jetzt anscheinend auf eine breite Akzeptanz.

Partnerschaft mit Augur-RosAeroSystems

Wir haben Sie in unseren LifterNews von November 2009 bereits ausführlich über diese Entwicklungen informiert und können Ihnen nun mitteilen, dass auch bei CargoLifter die Dinge deutlich in Bewegung gekommen sind. Seit Calgary erhalten die Gespräche mit potenziellen Anwendern eine neue Qualität. Man spricht nicht mehr über das Ob in Bezug auf die **Leichter-als-Luft-Technologie (LaL)**, sondern über das Wie und Wann und zu welchen Konditionen sie umgesetzt werden kann. Dies gilt sowohl im Bereich unseres Transportluftschiffes **AirTruck** als auch in dem Bereich des **BKS**. In Kanada haben wir die bereits im Oktober 2008 anlässlich der Airship Convention in Friedrichshafen begonnenen Gespräche mit einem der führenden Hersteller von Ballonen und Luftschiffen vertieft. Es ist die russische Unternehmensgruppe **Augur-RosAeroSystems**. Gennadiy Verba, Chairman der Gesellschaft, ist uns seit vielen Jahren bekannt und seine Einschätzungen bezüglich Markt, Technik und der LaL-Community decken sich in einem hohen Maße mit den unseren. RosAeroSystems baut nicht nur seit Jahren so genannte Aerostaten, sondern verfügt auch über eine **Besucherplattform „AeroLift“** (Bild S.2), die mittlerweile sogar eine Zulassung der EASA (European Aviation Safety Agency) besitzt. Zudem entwickelt, baut und betreibt die Gesellschaft moderne Prallluftschiffe mit den Typenbezeichnungen AU 12 und AU 30.

Das **AU 30** (Bild oben rechts) ist neben dem Zeppelin NT und dem Skyship 600 mit über 5.000 m³ Volumen eines der derzeit größten Luftschiffe der Welt und verfügt über ein modernes **Fly-by-Wire-System**. In dieser Breite gibt es keine anderen Hersteller im Bereich der LaL-Technologie auf der ganzen Welt! Sie können sich darüber gerne selbst einen Eindruck verschaffen, wenn Sie diesem Link folgen: <http://www.rosaerosystems.pbo.ru/english/products.htm>

Vor allem aber verfügt die Gesellschaft über eine eigene Fertigung von Hüllen und ist damit in der Lage, die Ballone auch in der von uns gewünschten Größe für die BKS herzustellen. Die besondere Fertigungstechnik und die günstigen Fertigungskosten in Russland führen dazu, dass bei gleicher Größe nicht nur die Tragfähigkeit höher ist als bei anderen Systemen, sondern dass sie auch preislich günstiger sind. Zudem **verfügt RosAeroSystems über einen hervorragenden**

Zugang zum Markt in Russland und den GUS-Staaten und bietet sich auch deshalb als Partner an.



Prallluftschiff AU 30

Kooperationsvereinbarung unterzeichnet Gemeinsame Gesellschaft geplant

Nach einem Besuch von Herrn Verba in Berlin Ende 2009 hat Dr. von Gablenz Anfang Februar in Moskau intensive Gespräche geführt und nach eingehenden Besichtigungen der Anlagen eine Kooperationsvereinbarung mit Augur paraphiert, die mittlerweile von allen Partnern unterzeichnet wurde. Danach werden Augur und CargoLifter eng im Bereich der BKS zusammenarbeiten, wobei Augur die Ballone herstellt, CargoLifter die Winden zuzukaufen und das System mit der eigens entwickelten Steuerungssoftware gemeinsam mit Augur sowohl in Russland als auch bei der EASA zulassen wird. Die Partner wollen zudem unter Einbeziehung eines namhaften Logistik-Unternehmens in Russland eine gemeinsame Gesellschaft zum Betrieb dieser BKS gründen, ähnlich wie wir dies für den europäischen Markt beabsichtigen. Für die angelaufenen Gespräche mit potenziellen Investoren ist die Kooperation mit Augur natürlich ein entscheidender Meilenstein, da damit die Fragen zur Fertigung und Zulassung des Systems bis hin zum Betrieb beantwortet sind.



Gennadiy Verba (links) und Dr. von Gablenz

Weitergehende Gespräche mit dem Gouverneur von Uljanowsk

Für die neue CargoLifter-Gesellschaft ist dies ein entscheidender Moment. Neben technischen Abstimmungen gehören dazu vor allem auch Termine mit potenziellen Anwendern und Investoren. Aufgrund der Gespräche mit dem Gouverneur von Uljanovsk und der russischen Handelsvertretung in Berlin wurde CargoLifter zu einer Delegationsreise des Bundesministeriums für Wirtschaft (BMWi) eingeladen. Damit bot sich zugleich die Gelegenheit zu intensiven Gesprächen mit Herrn Andreas Neumann, Regierungsdirektor im BMWi, Referatsleiter Russland, Ukraine, Belarus, Zentralasien und Kaukasus.



Andreas Neumann (BMWi, links) und Dr. Carl-Heinrich v. Gablenz (CL)

Zum Auftakt stand ein Gespräch mit dem Minister für Industrie und Transport, Vildan Zinnurov, auf dem Programm, gefolgt von einem Treffen mit der „Ulyanovsk Region Development Corporation“ und Gesprächen mit einer Logistik-Gruppe, die Einsätze mit der in Uljanovsk hergestellten Antonov AN-124 plant. Auf dem abendlichen Empfang bot sich erneut Gelegenheit zu einem vertiefenden Gespräch mit dem Minister, das er mit einer Einladung zu einer im August 2010 geplanten Luftschiffkonferenz in Uljanovsk verband. Am zweiten Tag in Uljanovsk erfolgte die Besichtigung der Flugzeugwerke Aviastar-SP. Dort wird die Tupolev TU-204 gebaut und es werden ältere A 320 zu Frachtmaschinen umgerüstet.



Minister für Industrie und Transport, Vildan Zinnurov (rechts)

Schwerpunkt ist die Wartung und Umrüstung der Antonow AN-124, dem (abgesehen von dem einen Exemplar der Antonov AN-225) größten Frachtflugzeug der Welt. In einer Kooperation mit Boeing sollen die AN124-100 mit neuen Triebwerken und neuer Avionik ausgestattet werden. Mit einer zusätzlichen Leistungssteigerung der Triebwerke soll die Nutzlast von 130 auf 150 t erhöht werden.

Ergänzt wurde diese Tour durch die Fahrt über riesige erschlossene Flächen mit Zugang zu der 5 km langen Startbahn. Uljanovsk sieht sich

als Drehscheibe auf der Achse West-Ost, wobei neben dem Flughafen eine kürzlich fertiggestellte Autobahnbrücke den Verkehr vom Westen nach Osten erleichtert und der Schiffsverkehr auf der Wolga eine Nord-Südverbindung darstellt. Auf diesem Gelände befinden sich auch zwei Hallen zur Flugzeuglackierung und Wartung, die im Prinzip auch für die heutigen Luftschiffotypen ausreichend wären. Nachmittags folgte ein Treffen mit dem Gouverneur und abends ein weiterer Empfang mit vertiefenden Gesprächen mit dem Vorsitzenden des Budgetausschusses.

In Samara fand ein intensives Gespräch mit den beiden stellvertretenden Chefingenieuren von **TsSKB-Progress** statt – sozusagen der russischen NASA. Dort wurden schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts Luftschiffe gebaut und später auch Kielluftschiffe von Nobile. Man hat intensive Kontakte zu Gazprom und ein Konzept erarbeitet, um Erdgas in flüssiger Form per Luftschiff zu transportieren zur dezentralen Energieversorgung.

Interessanterweise bevorzugen sie ebenfalls eine starre Struktur und sehen ein Luftschiff im Bereich 50 - 150 t. Es besteht großes Interesse an einer Zusammenarbeit, wobei Progress neben dem Fachwissen auch Zugang zu Strukturmaterialien aus der Raumfahrt bietet.



Gespräch mit Ingenieuren bei TsSKB – Progress

In Moskau erfolgte ein erneutes Treffen mit unserem Kooperationspartner AUGUR-RosAeroSystems mit Besichtigung des AeroLift – einer Besucherplattform ähnlich dem Welt-Ballon in Berlin. Dort erfolgte auch ein Interview mit einem russischen Fernsehsender im Rahmen einer Sendung zu Leichter-als-Luft, in dem über unsere Kooperation und das BKS berichtet wurde. Danach folgte ein Termin mit einem Unternehmen, das Luftschiffe zur Überwachung der Stromleitungen und Sammlung geodätischer Daten einsetzen will und eine Anfrage zur Beobachtung der letzten 120 Grauwale vor Sachalin erhalten hat.



Fesselballon „AeroLift“

Am letzten Tag fand ein Termin mit den Vertretern von **Locomosky** statt. Dort ist zunächst ein Luftschiff mit 50 m Durchmesser und 3 t Nutzlast als Demonstrator geplant. Man rechnet mit dem Baubeginn in Uljanovsk Ende des Jahres und mit drei Jahren Bauzeit. Später soll eine Version mit 40 und 60 t und letztlich 600 t folgen. Ausführlich wurden unsere Bedenken zur Größenordnung von 600 t und zu der als instabil bekannten Diskusform diskutiert. Die Gespräche sollen im Rahmen der ILA in Berlin fortgesetzt werden. Im Anschluss fand ein erneutes Treffen mit der Logistik-Gruppe statt, die bereits Anfang Februar Interesse an einer Kooperation im Bereich des BKS zumindest für den Raum Russland und die GUS-Staaten geäußert hatte.

Fortschritte in Schweden – Nachfragen auch aus vielen anderen Ländern

Aber die Gespräche vom letzten Sommer zeigen auch in Schweden Erfolge. Unsere Partner haben nunmehr einen **Auftrag der staatlichen Energiebehörde** bekommen, die Anwendungspotenziale der LaL-Technologie für den Bau von Windenergieanlagen in Schweden zu überprüfen. Während man sich in Deutschland zum Teil noch mit der Frage beschäftigt, ob man denn überhaupt mit CargoLifter reden dürfe, wird in anderen Ländern gehandelt. Das gilt auch in Kanada, in Mittel- und Südamerika und selbst aus Japan kommt man wieder auf uns zu. Allein die Katastrophe in Haiti führte wieder zu zahlreichen Mails, in denen bedauert wurde, dass die Lösungen von CargoLifter noch nicht am Markt für die Katastrophenhilfe verfügbar seien. Zwar verfügen die verschiedenen Organisationen wie das World Food Programme über einen großen Etat, aus dem sie jedoch keine Investitionen in Transport-Innovationen tätigen können. Sie können letztlich nur als Kunden agieren. Unsere Partner in Schweden stoßen mit der vom Energieministerium finanzierten Studie zu den Anwendungspotenzialen der LaL-Technologie für den Bau von Windenergieanlagen auf großes Interesse – allein eines der bekannten Schlüsselunternehmen plant den Bau von über 1.000 neuen Anlagen in den nächsten Jahren! Zusammen mit ähnlichen Projekten auch in Russland eruiieren wir zur Zeit weitergehende Konzepte, um nicht nur den Transport und die Montage der extrem langen Rotorblätter zu ermöglichen, sondern evtl. ganzer Anlagen. Außerdem bieten wir zur Zeit ein sog. Pilot-Survey für Häfen in Mittelamerika an. Wir hoffen, dass auch die Kontakte zu namhaften deutschen Baukonzernen und den Vertretern des UN World Food Programme in eine konkrete Phase übergehen. Dies wäre natürlich für die potenziellen Investoren in die geplante Betreiber-Gesellschaft der Ballonkranssysteme ein gewichtiges Argument.

Hybrid Airships for Heavy Lift – Konferenz in den USA

The Patuxent Partnership (TPP) Organisation veranstaltete am 31.3. und 1.4.2010 eine Luftschiffkonferenz im Southern Maryland Higher Education Center.

Ca. 100 km südöstlich von Washington befindet sich die Marinefliegerbasis Patuxent River. Ebenfalls beheimatet auf dem Stützpunkt das Naval Air Systems Command (NAVAIR), welches alle Systeme der Marineflieger in Auftrag gibt, evaluiert und testet. Dementsprechend hoch ist die Dichte der um die Basis herum angesiedelten Zulieferfirmen aus aller Welt. TTP versteht sich als Schnittstelle zwischen Militär, Wissenschaft und Wirtschaft. So setzte sich auch die Liste der Vortragenden und Teilnehmer zusammen. Es waren neben hochkarätigen Vertretern der amerikanischen Streitkräfte, deren Beschaffungsbehörden und des Verteidigungsministeriums auch Vertreter von verschiedenen Hochschulen und Luftschifffirmen geladen. Zwar fokussierte sich die Konferenz auf hybride Luftschiff-Lösungen, die CargoLifter ja nicht verfolgt, dennoch war es für uns entscheidend zu erfahren, wie weit die Gedanken zum Einsatz oder zur Implementierung solcher Systeme bei den mit Material und Finanzen am besten ausgestatteten Streitkräften dieser Erde gediehen sind.



Southern Maryland Higher Education Center, der Veranstaltungsort südlich von Washington

Beeindruckend waren vor allem die Vorträge zweier Generäle. **General Duncan J. McNabb** (Bild), **Kommandeur des U.S. Transportation Command (USTRANSCOM)**, schilderte seine Aufgabe als Logistik-Dienstleister aller Teilstreitkräfte. Dabei wurde schnell deutlich, dass er mit den klassischen Transportmitteln vermehrt an Grenzen stößt, da Truppen und deren Gerät immer öfter zu Einsatzorten befördert werden müssten, wo er auf kaum oder keine Infrastruktur zurückgreifen könne. Dabei erläuterte er ausführlich das aktuelle Beispiel **Haiti**, wo schon die Hafenanlagen zunächst nicht nutzbar waren und auch sonst die Hilfsgüter vom Flughafen nur schwer verteilt werden konnten. Es fehlte zunächst schweres Bergungsgerät, um Transportwege freizuräumen zu können. „Wir hätten etwas gebraucht, was die Güter an der Anlegestelle anhebt und nur 2 Kilometer weiter wieder absetzt. Die so genannte letzte Meile war und ist unser Problem“, sagte der General.



Hubschrauber könnten dies leisten, hätten jedoch nur eine begrenzte Tragfähigkeit. Diese Aussage unterstrich **Generalleutnant Ken Keen**, stellvertretender Kommandeur des **U.S. Southern Command (SOUTHCOM)**, der den Einsatz vor Ort leitete. Hybrid-Luftschiffe können dies allerdings nur bedingt lösen, da sie eben nicht vertikal starten und landen können, was wiederum eigentlich für eine CargoLifter-Lösung sprechen würde.

Weitere Vorträge zeigten, dass Luftschiffe schon jetzt eine große Rolle bei den Einsätzen im Irak und in Afghanistan spielen. Allerdings nicht für den Transport von Gütern, sondern für die Kommunikation und die Beobachtung. Dies sind unbemannte, ferngesteuerte Systeme, die einerseits die Verbindung der Einheiten untereinander aufrechterhalten, aber auch über einen längeren Zeitraum beobachten können, ohne dass sie ihren Standort verlassen müssen. Ein Vorteil gegenüber den ebenfalls eingesetzten Drohnen, die nur eine begrenzte Flugdauer haben.



Verschiedene Aussteller präsentierten Ihre Konzepte

Aber auch potenzielle zivile Nutzer kamen zu Wort. **Jacques Collignon**, **Logistik-Chef des World Food Programme**, mit dem CargoLifter seit Oktober 2008 in Kontakt steht, verdeutlichte, welche ungeheuren Anstrengungen seine Organisation unternimmt, um dringend benötigte Hilfsgüter nahezu an jeden Punkt dieser Erde zu bekommen. Auch er

habe Verwendung für LaL-Technik, und wenn es nur darum gehe, Güter von einem Flussufer auf das gegenüberliegende zu heben.

Sie können sich einen Teil der nicht als vertraulich eingestuften Vorträge (englisch) selbst anschauen, indem Sie diesem Link folgen:
www.paxpartnership.org/index.cfm?action=CL2&Entry=118

Fazit

Es stehen aktuell – den aktuellen Großeinsätzen geschuldet – nur begrenzte Mittel im US-Verteidigungshaushalt bereit, um Transport-Luftschifftechnik zu fördern und zu beschaffen. Dies wird sich aber in Kürze ändern, da deutlich wurde, dass die verschiedenen Beschaffungsbehörden bei der Ausschreibung zusammenarbeiten und eine gemeinsame Anforderungsliste erstellen wollen. Das Militär würde lieber heute als morgen auf Luftschifflösungen zurückgreifen können, muss sich aber zunächst den herrschenden Budgetzwängen beugen. Von den Teilnehmern bezweifelte niemand, dass es in naher und mittlerer Zukunft Transportluftschiffe geben wird.

Als Problem, welches wir von CargoLifter ja auch teilen, wird vielmehr die Finanzierung gesehen. Diese Situation ist Ihnen und uns von CargoLifter natürlich bestens bekannt. Deshalb haben wir uns im zweiten Anlauf mit Bedacht für einen **Schritt-für-Schritt-Ansatz** entschieden, von dem wir uns auch nicht ohne Not abbringen lassen wollen. Dennoch wollen wir gerade jetzt vorangehen und benötigen deshalb neue Mittel für unsere Aktivitäten.

Nutzung eines Teils des genehmigten Kapitals – Angebot zum Kauf von Aktien

Deshalb haben wir beschlossen, eine erste Teilranche des auf der letzten Hauptversammlung geschaffenen genehmigten Kapitals zu nutzen. Der Aufsichtsrat hat dem Beschluss der Geschäftsführung einstimmig zugestimmt, von dem genehmigten Kapital in Höhe von 275.000,00 € einen Teilbetrag i.H.v. **50.000,00 €** zu nutzen, um das Kapital der Gesellschaft um diese 50.000,00 € **auf 600.000,00 €** durch die Ausgabe neuer auf den Namen lautender Aktien im Nennbetrag von je 1,00 € zu erhöhen. Der Ausgabekurs beträgt 1,00 €. Die neuen Aktien sind ab dem 1. Januar 2010 gewinnberechtigt und mit denselben satzungsmäßigen Rechten ausgestattet wie die bisher ausgegebenen vinkulierten Namensaktien.

Die Kapitalerhöhung wurde in vollem Umfang von einem Finanzinvestor gezeichnet, der die 50.000 Stück neuen Namensaktien der CL KG im Nennbetrag von je 1,- € erworben hat. Er hat die Aktien nicht für sich erworben, sondern diese zunächst den Aktionären der CL CargoLifter GmbH & Co. KG auf Aktien zum Erwerb angeboten. Diese Bezugsaktion konnte mittlerweile mit der tatkräftigen Beteiligung der Aktionäre abgeschlossen werden. Die Eintragung der Kapitalerhöhung ist nun auch im Handelsregister vollzogen.

Damit können weitere Interessenten aus dem Restbestand neue Aktien erwerben. Der Abgabepreis beträgt ebenfalls 1,00 €, wobei sich der Finanzinvestor verpflichtet, die Aktien nur an Käufer zu übertragen, die sich selbst verpflichten, zusätzlich einen Betrag i.H.v. **4,00 € als Agio** in die freien Rücklagen der Gesellschaft einzuzahlen.

Der Gesamtpreis beträgt also 5,00 € pro Aktie.

Wenn Sie Aktien erwerben möchten, so überweisen Sie den Betrag von 5,- € pro Aktie auf unser Konto.

Mindestmenge: 50 Aktien für Neuaktionäre der CL KG!

Bankverbindung:

CL CargoLifter GmbH & Co. KG aA
 Konto: 7311387019
 BLZ: 100 900 00
 Berliner Volksbank

Für SEPA-Überweisungen:

IBAN: DE51100900007311387019
 BIC: BEVODE33XXX

Bitte nennen Sie im Betreff Ihren Namen, unter dem Sie in unserer Datenbank geführt werden sowie die Anzahl der gewünschten Aktien, so dass wir Ihnen den überwiesenen Betrag eindeutig zuordnen können!

Außerdem senden Sie bitte eine E-Mail an info@cargolifter.de mit Ihrem Kaufwunsch.

Nach dem Eingang des vollständigen Kaufbetrages erhalten Sie von uns eine Bestätigung Ihres Eintrages im Aktienbuch der Gesellschaft per E-Mail. Es erfolgt keine Einbuchung in eines Ihrer Depots. Nachdem Sie durch uns eine Aktionärsnummer genannt bekommen haben, können Sie mittels dieser und einem online angeforderten Passwort jederzeit Ihren Eintrag im Aktienbuch überprüfen.

Mit freundlichen Grüßen

CL CargoLifter GmbH & Co. KG auf Aktien



Mirko Hörmann
 Geschäftsführer

Impressum

CL CargoLifter GmbH & Co. KG a.A.
 Sophie-Charlotten-Straße 57 / 58
 14057 Berlin
 E-Mail: info@cargolifter.de
 Webseite: www.cargolifter.de
 Bitte nutzen Sie für Anfragen bevorzugt das Formular auf der Webseite unter *Information – Kontakt*
 Telefon: 030 – 89 56 42 60 (Bitte Nachricht mit Namen und Telefonnummer hinterlassen, wir rufen zurück).
 Fax: 030 – 89 56 42 57
 Geschäftsführer: Mirko Hörmann

Bildnachweis: RosAeroSystems (S. 1, 2), Hörmann (S. 3)

Diese Sonder-LifterNews erscheint nur als PDF-Datei zum Download.

