

Unter der Speckflagge auf Erfolgskurs

350 Schiffe in Bremer Hand / der Rhederverein, älteste deutsche Interessenvertretung, feiert im kommenden Jahr den 125. Geburtstag

Von unserem Redakteur
Krischan Förster

BREMEN. In ziemlich genau zwölf Monaten steht in Bremen ein großes Jubiläum an. Der Bremer Rhederverein feiert das 125. Jahr seines Bestehens. Erst im Vorjahr hatte es in der Traditionsvereinigung einen Generationenwechsel gegeben: Michael Schroiff, geschäftsführender Gesellschafter der Schleppreederei URAG, hatte nach 17 Jahren den Vorsitz abgegeben. Thorsten Mackenthun, einer der beiden geschäftsführenden Gesellschafter der Hanseatic Lloyd Reederei, übernahm die Führung.

Es war ein neblig-trüber Tag im März, als vor dem Schütting Pferdroschken vorfuhr. Andere hochgestellte Herren kamen zu Fuß, den teuren Kragen gegen die kalte Luft hochgeschlagen. H.H. Meyer war darunter,

als Chef des Norddeutschen Lloyd eine Institution in Bremen. Gemeinsam mit anderen illustren Männern der Stadt schritt er zur historischen Tat: An jenem 1. März 1894 wurde der Bremer Rhederverein gegründet, die älteste Interessenvertretung der Schifffahrt in Deutschland. Erst 13 Jahre später folgte in Berlin die Gründung des Verbandes Deutscher Reeder.

Reedereien wie der Norddeutsche Lloyd (NDL), die D.D.G. Hansa oder die DG Neptun prägten Bremen – zeitweise einer der weltweit führenden maritimen Standorte. Als der NDL 1970 mit der Hapag verschmolz und in den Folgejahren die Aktivitäten sämtlich nach Hamburg verlegt wurden und auch die D.D.G. Hansa und die DG Neptun aufhörten

zu bestehen, sangen manche das Sterbelied auf die einst so florierende Branche.

Das Ende der großen Reedereien war zweifelsohne ein herber Rückschlag, doch Schifffahrt wurde in Bremen all die Jahre weiter betrieben. In jüngster Vergangenheit auch wieder mit überaus großem Erfolg. Mehr als 350 Schiffe mit einer Tonnage von mehr als fünf Millionen BRZ (Bruttoreaumzahl) werden heute von Bremen aus geführt – das ist gut ein Zehntel der deutschen Handelsflotte. Dazu gehören vor allem Containerfrachter, aber auch Schwergutschiffe, Tanker,

Bulk-Carrier, Forschungsschiffe, Schlepper oder die Seenotrettungskreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS).

Das neue Logo, das die am Giebel der Schütting angebrachte Galeone zeigt und einen Schriftzug in Anlehnung an die rot-weißen Farben der Speckflagge, sind nur die äußeren Anzeichen des Neuanfangs im Bremer Rhederverein, der künftig häufiger erkennbarer in der Öffentlichkeit aufzutreten und sich in aktuelle Debatten einmischen will. 21 Mitglieder zählt die Interessenvertretung heute, darunter mit der 1819 gegründeten F.A. Vinnen die älteste und mit der noch jungen Beluga Shipping eine der größten Bremer Reedereien. Sie alle haben ihre eigene Geschichte und ihre Besonderheiten. Alle gemeinsam stehen sie für einen noch immer starken Schifffahrtsstandort Bremen

> In einer neuen Serie wird unsere Zeitung bis zum Jubiläum des Vereins die Reedereien in Bremen vorstellen – von BBG bis Zeppenfeld.



„Ein starker Standort ist auch gut für uns“

Mit Thorsten Mackenthun an der Spitze will sich der Bremer Rhederverein stärker in der Öffentlichkeit zeigen

Thorsten Mackenthun ist seit Juli 2007 Vorsitzter des Bremer Rhedervereins. Der am 19. Januar 1959 in Wedel (Schleswig-Holstein) geborene Familienvater (drei Kinder) besuchte das Wirtschaftsgymnasium am Bremer Hillmannplatz und wurde bei der Hapag-Lloyd von 1980 bis 1983 zum Schifffahrtskaufmann ausgebildet. Ab 1994 leitete er Marketing und Vertrieb bei der Hansa Mare Reederei, wo er 2001 Geschäftsführer wurde. Im gleichen Jahr wurde er Geschäftsführender Gesellschafter bei der von ihm mitbegründeten Reederei Hanseatic Lloyd. Im kommenden Jahr ist er 1. Schaffer bei der traditionellen Schaffermahlzeit.

Herr Mackenthun, Sie sind seit gut einem halben Jahr neuer Vorsitzter des Bremer Rhedervereins. Wie war die erste Zeit?
Thorsten Mackenthun: Ich bin sehr zufrieden. Wir haben im neuen Vorstand ein sehr homogenes Team, das gemeinsam viele Aufgaben angepackt hat.



Seit Juli 2007 steht Thorsten Mackenthun an der Spitze des Bremer Rhedervereins.

Was stand denn ganz oben auf der Prioritätenliste?
Es geht uns vor allem darum, dem Bremer Rhederverein einen neuen, zeitgemäßen Auftritt zu verpassen. Die Geschichte dieser Vereinigung reicht fast 125 Jahre zurück. Wir wollen die Brücke von der Tradition in die Moderne schlagen. Dazu gehört, dass wir uns als Interessenvertretung der Reeder wieder stärker in der Öffentlichkeit positionieren.

Viele reden nur von Hamburg. Wie bedeutend sind Bremen und Bremerhaven als Schifffahrtsstandort?
Bremen/Bremerhaven steht zunächst einmal für ein starkes maritimes Cluster. Beim interkontinentalen Warentransport ist heute ja oft von logistischen Ketten mit Vor- und

Nachlauf und dem Umschlag in den Häfen die Rede. Aber all diese Waren werden mit Schiffen transportiert, denn 95 Prozent des interkontinentalen Warenaustausches findet auf dem Seewege statt. Und diese Schiffe werden von Reedern betrieben. Nicht wenige sitzen dabei in Bremen.

Wir groß ist denn die Flotte unter der Speckflagge?
Mehr als 350 Schiffe sind in Bremer Hand, das ist jedes zehnte der deutschen Handelsflotte. Gemessen an der Tonnage liegen wir auf Platz zwei hinter Hamburg. Weitere 130 Neubauten sind bestellt, das zeugt von der dynamischen Entwicklung. Und allein in den Kontoren an Land arbeiten mittlerweile fast 1000 hoch qualifizierte und gut bezahlte Mitarbeiter.

Die Zeiten der großen Reedereien wie dem Norddeutschen Lloyd oder der D.D.G. Hansa sind allerdings lange vorbei.
Es gibt in Bremen nur noch eine Container-Linienreederei, das stimmt. Aber dafür umso mehr Trampreeeder. Auch die heutigen Marktführer wie Maersk oder Hapag-Lloyd chartern viele ihrer Schiffe ein, auch in Bremen. Zudem kann eine Reederei wie Beluga Shipping im Schwergutsegment heute mehr Tonnage anbieten als die Hansa jemals hatte. Und selbst unsere Reedereien (Hanseatic Lloyd, Hansa Mare, Anm. d. Red.) sind in der Summe der Tonnage größer als es der Norddeutsche Lloyd zeitweise war.

Davon hat man in der Vergangenheit allerdings wenig erfahren.
Auch das stimmt. Das lag vielleicht an einem übertriebenen hanseatischen Understatement. Bremen hat aber auch ein Kommunikationsproblem. Aus Sicht der Schifffahrt macht es keinen Sinn, immer auf den großen „Hansestadt-Bruder“ zu spielen. Hamburg ist in Deutschland Schifffahrtsstandort Nr. 1 – das ist Fakt. Bremen und Bremerhaven müssen allerdings alles dafür tun, die Nr. 2 zu bleiben. Leer in Ostfriesland und Haren an der Ems machen uns diesen Platz durch eine sehr dynamische Entwicklung bereits streitig. Wir müssen deshalb die eigenen Stärken kommunizieren. Als Industriestandort, als Handelsstandort und eben auch als Schifffahrtsstandort. Dazu können und wollen wir als Bremer Rhederverein beisteuern.

Was haben Sie konkret vor?
Wir werden künftig präsenter sein. Der Rhederabend hat Jahrzehnte lang als Lobby-Veranstaltung in Bonn und Berlin stattgefunden. Wir haben ihn wieder nach Bremen geholt, in diesem Jahr bereits zum dritten Mal. Wir wollen uns auch zu Wort melden, wenn es um die Perspektive des maritimen Standortes Bremen/Bremerhaven geht. Und wir



Erfolgreich auf Kurs: Rund 350 Schiffe werden von Bremer Reedern über die Weltmeere bewegt – das ist ein gutes Zehntel der deutschen Handelsflotte. FOTOS: FR

engagieren uns seit dem vergangenen Jahr für die Ausbildung des Nachwuchses – sowohl im nautisch-technischen als auch im kaufmännischen Bereich.

Der Rhederverein finanziert eine Stiftungsprofessur für die Nautik-Ausbildung an der Hochschule Bremen. Gibt es weitere Projekte?
Wir reden derzeit mit der Handelskammer und der Berufsschule über die Ausbildung von Schifffahrtskauleuten. So etwas gibt es im Ausland gar nicht, das ist für uns ein großer Vorteil. Aber es gibt immer Möglichkeiten, etwas zu verbessern. Bilingualer Unterricht, wie er andernorts schon praktiziert wird, ist im internationalen Schifffahrtsgeschäft heute ein Muss. Wir alle brauchen qualifizierten Nachwuchs, also müssen wir uns auch um ihn kümmern. Qualifikation ist ein Pfund, mit dem sich wuchern lässt, und die für junge Leute interessante Perspektiven erschließt. Also haben beide Seiten etwas davon.

Reeder denken global. Die Schiffe sind auf allen Meeren unterwegs, tauchen kaum ein-

mal auf der Weser auf. Welche Interessen hat der Rhederverein also noch in Bremer und Bremerhaven?
Wir sind Teil des hiesigen maritimen Clusters. Ein starker Standort ist auch gut für uns als Reedereien. Viele Themen wie die Hin- und Herbewegung betreffen uns vielleicht nur mittelbar. Aber jeder weiß, dass sich die Container-Umschlagmengen in den Häfen in den nächsten zehn Jahren verdoppeln werden. Wenn die Häfen dafür nicht gerüstet sind, wird die Ladung abwandern und die Schiffe legen woanders an. Das ist nicht in unserem Interesse. Andere Themen betreffen uns ganz unmittelbar. Zum Beispiel die in Bremen praktizierte Auslegung der Tonnagesteuer. Es gab auch administrative Hindernisse bei Einträgen in das Bremer Schiffsregister, die sind mittlerweile beseitigt worden. Dennoch sind weitere Verbesserungen möglich, die wir zusammen mit der Politik besprechen und ändern wollen.

Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit?
Offen, konstruktiv, pragmatisch. Bremen ist eine Stadt der kurzen Wege, davon versprechen wir uns für die Zukunft einiges.