

## Keine Schiffe von der Stange

Reederei Hanseatic Lloyd konzipiert Neubauten speziell für Nischen in der Containerschifffahrt

Von unserem Redakteur  
Krischan Förster

**BREMEN.** Wie findet man den passenden Namen, wenn man in Bremen eine neue Reederei gründet? Man sitzt Stunden zusammen, erwägt und verwirft Dutzende von Vorschlägen. So geschehen kurz vor dem Jahresende 2000. Letztlich stand für die Hanseatic Lloyd die Hanse Pate, jenes erfolgreiche Schifffahrtsbündnis des Mittelalters. Dazu kam die Bezeichnung Lloyd, an der Weser ebenfalls bestens bekannt und auch international verständlich.

Der Name war neu, die Gründer aber hatten reichlich Erfahrung mit dem Schifffahrtsgeschäft. Das Team um Harro Kniffka hatte sich die acht Jahre zuvor um Befrachtung und Finanzierung von insgesamt 20 Containerschiffen der Reederei Hansa Mare gekümmert. Nach Differenzen um den künftigen Kurs war zusammen mit der Schlüssel Reederei, dem anderen Gesellschafter, die Entscheidung gefallen, die bestehende Hansa-Mare-Flotte zwar weiter gemeinsam zu managen, neue Projekte aber nur noch auf eigene Rechnung voranzutreiben.

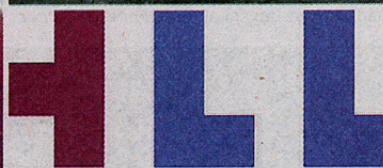
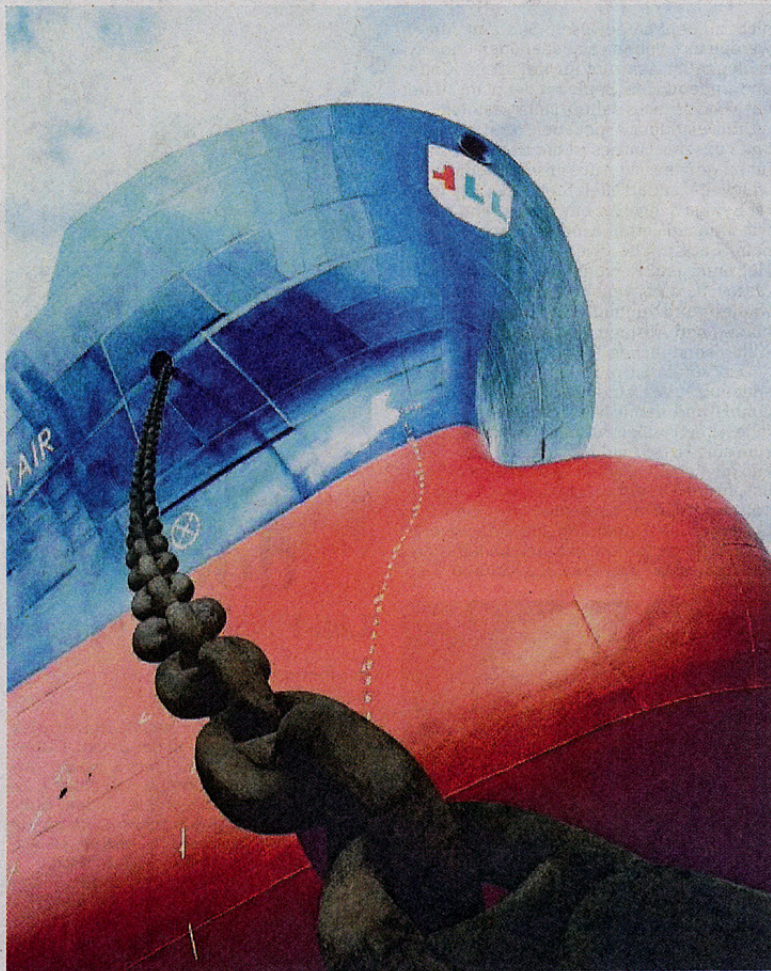
Damit mussten bei der jungen Reederei ganze Abteilungen neu aufgebaut werden. Denn die Bereederung der Hansa-Mare-Schiffe hatte bei Schlüssel gelegen. „Wir wollten das Schifffahrtsgeschäft aber komplett abdecken“, erinnert sich Thorsten Mackenthun, Gesellschafter und Geschäftsführer bei Hanseatic Lloyd. Er war der Erste, der am Firmensitz in der Contrescarpe 45 ein winziges Büro von zehn Quadratmetern bezog. Selbst der Schreibtisch war anfangs gemietet. Die anderen Mitarbeiter für die traditionellen Abteilungen für Befrachtung, Kapitalmarkt-Vertrieb und Marketing kamen erst nach und nach dazu, für Crewing, technische Inspektion und auch Operation wurden neue Leute eingestellt.

Und dann kam der 11. September 2001. „Ein Disaster“, sagt Mackenthun. Weltweit brachen nach den Terroranschlägen in New York die Märkte ein, die Raten halbierten sich, die Kapitalanleger zogen sich zurück. Die noch junge Reederei hatte gerade mit dem 4550-TEU-Frachter „HLL Baltic“ das erste Containerschiff gebraucht gekauft und zwei 4700-TEU-Neubauten in Korea zur Ablieferung im Dezember 2002 bestellt. „Die Schiffe waren weder durchfinanziert noch gab es Charterverträge für die Neubauten.“ Die folgenden Monate waren schwierig, erst bei der Weihnachtsfeier 2002 gab es wieder zufriedene Gesichter.

### Start in ein zweites Segment

Denn schneller als gedacht hatten sich die Raten erholt, der erste Neubau war im Oktober an K-Line und der zweite erst am Tage vor der Feier erfolgreich an Maersk verchartert worden, sogar zu besseren Raten als spekuliert. Hanseatic Lloyd hatte wieder sicheres Fahrwasser vor sich und wagte den Schritt in ein zweites Segment, der 2001 noch verschoben worden war.

Vier Produkten- und Chemikalienanker mit je knapp 20000 Tonnen Tragfähigkeit, wiederum gebraucht erworben, verstärkten Ende 2003 die Flotte. In China werden dazu vier gleich große Neubauten bestellt. „Es war von vornherein klar, dass wir neben dem Containergeschäft ein zweites Standbein aufbauen wollten“, berichtet Burkhard Rösener, wie Mackenthun Mitbegründer und Geschäftsführender Gesellschafter von Hanseatic Lloyd. Gerade auf dem Markt für kleinere Tanker (Handysize) zeichnete sich durch den Zwang zur Doppelhülle ein große-



Zur Flotte der Reederei Hanseatic Lloyd gehören Tanker wie die „HLL Barents“ (knapp 20000 Tonnen Tragfähigkeit) und das 4700-TEU-Containerschiff „HLL Pacific“. Das 2001 gegründete Unternehmen wird von Thorsten Mackenthun und Burkhard Rösener geleitet. FOTOS: HLL

rer Austausch der Tonnage und damit nach Ansicht der Reederei-Experten eine relativ große Marktstabilität ab.

Die gerade erworbenen Schiffe wurden zur Bereederung umgehend an den Vorbesitzer zurückgegeben. „Damit hatten wir Zeit gewonnen, um eine eigene Tankerexpertise aufzubauen“, sagt Mackenthun. 15 Monate später gingen die Schiffe samt Besatzungen endgültig ins Management unter die HLL-Flagge. Die vier neuen Tanker aus China hätten also kommen können, doch wurden sie gleich mit ihrer Ablieferung 2004 wieder verkauft, ebenso der Containerfrachter „HLL Pacific“, dessen Chartervertrag bei Maersk endete. So verschaffte sich das Unternehmen den nötigen finanziellen Spielraum für andere Projekte. Für weitere Neubauten und ein drittes Standbein der Reederei.

„Neben dem Betrieb von eigenen Schiffen und deren Finanzierung wollten wir uns auch als Dienstleister auf dem Kapitalmarkt für andere Reedereien etablieren“, erklärt Mackenthun. Nicht in Konkurrenz zu Emissionshäusern, die ihre Einwerbung weit streuen, sondern „gezielt mit strategischen

Partnern“. Bei der W-O-Shipping aus dem emsländischen Haren wurde man 2005 fündig. „W-O Noroc“ war der erste Handysize-Tanker (16000 Tonnen) aus Japan, bei dem Hanseatic Lloyd die Platzierung des Eigenkapitals wie auch die Betreuung des KG-Markts übernahm und W-O anschließend die Bereederung. 2006 und 2007 folgten die Panmax-Schwester „W-O Sharon Sea“ und „W-O Ashley-Sea“.

Aber auch die eigene Containerflotte wurde weiterentwickelt. Erst in diesem Jahr wurden vier baugleiche Panmax-Schiffe in Dienst gestellt, alle bei der viertgrößten chinesischen Werft New Century Shipbuilding in Jingjiang nach den Vorgaben von Hanseatic Lloyd gebaut. Schon bei der Bestellung vor vier Jahren konnte eine Zwölf-Jahres-Charter mit der Linienreederei APL (Bermuda) unterzeichnet werden. Im Gegenzug waren die Doppelhüllen-Containerschiffe mit 4700 TEU speziell für einen Transpazifik-Expressdienst zwischen Asien und Mexiko konzipiert worden.

Die 267 Meter langen Schiffe könnten dank eines MAN-Diesels von 45680 Kilowatt Leistung 25 Knoten laufen. Vier statt

fünf Schiffe hätten so für den Dienst gereicht und den Charterer pro Jahr 15 Millionen Dollar gespart. So war es gedacht.

### Neue Projekte vorstellbar

Die enorm angestiegenen Treibstoffkosten haben das Konzept jedoch hinfällig werden lassen. Inzwischen ist es wirtschaftlicher, die Geschwindigkeit auf 20 Knoten zu drosseln und stattdessen ein zusätzliches Schiff einzusetzen, die ältere „HLL Atlantic“. Somit fahren jetzt fünf der sechs Containerschiffe aus der Hanseatic-Lloyd-Flotte in dem einen Dienst, und mit der dienstältesten „HLL Baltic“ ist auch das sechste Schiff bei APL unter Vertrag. Die vier Tanker sind an den MCT-Pool („Mega Chemical Tankers“) verchartert. Drei fahren fest für einen Kunden, der vierte im Spotmarkt.

An der Contrescarpe wurde erst einmal eine Atempause eingelegt, Neubauten sind derzeit nicht bestellt. Der Markt wird aber aufmerksam beobachtet. Containerschiffe zwischen 3000 und 8000 TEU oder Handysize-Tanker, sind für uns vorstellbar“, sagt Mackenthun. Auch Bulker wären eine Option. Wenn geordert wird, dann nach bewährtem Muster, mit einer gehörigen Portion eigener Ideen fürs Design: „Wir bauen auch künftig keine Schiffe von der Stange.“

### BREMER REEDEREIEN

