

## Erfolgreicher Weg in die Nische

Für Bremer Reederei Hansa Mare fahren 18 moderne Containerschiffe / Einstige Partner suchen jetzt eigenen Kurs

Von unserem Redakteur  
Krischan Förster

**BREMEN.** Die Reederei Hansa Mare begann bei Null, ohne ein einziges Schiff. Doch binnen weniger Jahre wurde eine stattliche Flotte aufgebaut, eine der größten in Bremen. Heute fahren 18 Containerfrachter über die Weltmeere. Allerdings wird die bisherige Erfolgsgeschichte irgendwann enden. Denn beide Partner gehen inzwischen wieder ihrer eigenen Wege.

1992 hatten sich Harro Kniffka, Schiffsfahrtskaufmann und davor Geschäftsführer bei der Leonhardt & Blumberg Schiffahrtsgesellschaft in Bremen, und Jens Meier-Hedde, in zweiter Generation Chef der Bremer Schlüssel Reederei, gesucht und gefunden. Das gemeinsame Projekt: Aufbau einer neuen Reederei mit einem integrierten Emissionshaus für eigene Schiffsbeteiligungen.

Kniffka brachte Erfahrungen aus Befrachtung und dem Finanzierungsgeschäft mit, Schlüssel das Knowhow der Bereederung aus langer Erfahrung etwa für Kosmos, eine ehemalige Bulker-Tochter von Hapag Lloyd. Beide hatten schon etliche Schiffe in Fahrt gebracht, doch nun probierten sie einen für damalige Verhältnisse völlig neuen Weg aus. Anders als sonst üblich, holte sich die Reederei das nötige Geld nicht bei einem Emissionshaus, sondern wurde selbst aktiv: „Wir waren die ersten, die sich in Eigenregie um Finanzierung und Kapitalplatzierung gekümmert haben“, berichtet Thorsten Mackenthun, ab dem zweiten Jahr dabei und neben Andreas Opatz (Schlüssel) heute Geschäftsführer bei Hansa Mare.

Die etablierten Anbieter waren wenig erbauert vom Marktneuling. Und der Kurs war durchaus riskant. Für das erste in Polen bestellte Schiff, den 1000-TEU-Containerfrachter „Mare Balticum“, wurde der Vertrieb erst während der Bauphase aufgezogen. Einen Chartervertrag gab es bei Platzierung ebenfalls nicht, dafür aber eine halbjährige Einnahmegarantie der Reederei gegenüber den Anlegern. Im April 1993 wurde das Schiff geliefert. „Es hat dann doch alles geklappt“, sagt Mackenthun.

Drei Jahre später war die Flotte bereits auf fünf 1000-TEU-Schiffe und eines mit 1700 TEU angewachsen. Banken und Anleger hatten Vertrauen gefasst. Hansa Mare wagte sich in die nächste Größenklasse – Frachter mit einer Tragfähigkeit von 3000 TEU. Sechs dieser Einheiten wurden bei Hyundai in Korea geordert. Zuvor hatten die Reedereixperten die Märkte sorgfältig studiert, akribisch eine eigene Datenbank aufgebaut. „Uns war klar, dass wir nicht mit einem „Schiff von der Stange“ kommen durften“, so Mackenthun, „sondern uns unterscheiden mussten“. Interessant waren Nischen, unbesetzte Zwischengrößen, die von keinem anderen Reeder angeboten wurden.

Container-Carrier mit knapp 200 Metern Länge schleppten Mitte der 1990-er Jahre so um die 2400 Standardcontainer. Die „Kompaktschiffe“ von Hansa Mare waren nicht größer, konnten aber ein Viertel mehr



Die 196 Meter lange „Mare Thracium“ mit einer Kapazität für 3000 Container ist eines von derzeit 18 modernen Schiffen der 1992 gegründeten Reederei Hansa Mare. Innerhalb von nur acht Jahren wurde eine der größten Bremer Flotten aufgebaut. FOTOS: HANSA MARE

laden. Der technische Entwurf dafür war in Bremen erarbeitet worden. Das Deckshaus wurde schmaler und höher, der Abstand zwischen den Containerreihen kleiner.

Nicht einmal ein Jahr, nachdem der letzte dieser sechs 3000er im Dezember 1997 abgeliefert war, folgte der erste Frachter mit 4000 TEU. „Für eine Trampreederei ohne Konzerndeckung und eigenes Liniennetz ein ziemlicher Brocken“, sagt Mit-Geschäftsführer Andreas Opatz. Wieder eine Eigenentwicklung, wieder bestellt bei Hyundai. Und wie schon bei der „Mare Balticum“ ohne Chartervertrag, „das hatte es in dieser Schiffs-kategorie weltweit noch nie gegeben“, ergänzt Mackenthun. Aber es funktionierte, „Mare Superum“ und „Mare Siculum“ wurden 1998 gleich nach Ablieferung als „Elbe Bridge“ und „Weser Bridge“ von der renommierten japanischen Liniereederei K-Line in Charter genommen und bekamen in den folgenden zwei Jahren noch sechs Schwestern.

Eigentlich hatten es nur halb so viele werden sollen. Doch nach der Ablieferung des vierten Frachters habe es einen denkwürdigen Abend im „Peace Hotel“ zu Shanghai gegeben, erinnert sich Mackenthun. Auf der Werft waren vier Bauplätze frei gewor-



Thorsten Mackenthun (li.) und Andreas Opatz führen als Geschäftsführer die Reederei Hansa Mare. Sie vertreten die beiden Gesellschafter Hanseatic Lloyd und Schlüssel (je 50 Prozent).

den, statt 49 sollte jedes Schiff nur noch 41 Millionen US-Dollar kosten. Vorstand, Beirat und Vertrieb wurden zusammengetrommelt, vor Ort und per Telefonkonferenz. Erst morgens um fünf Uhr kam man zum Ende – und orderte vier weitere Containerschiffe. Sie wurden die erfolgreichsten der ganzen Flotte: „Schon sechs bis sieben Jahre später waren sie schuldenfrei“, so Mackenthun.

Acht Jahre lang war die Philosophie bei Hansa Mare aufgegangen. 18 der nun insgesamt 20 Schiffe zählenden Flotte, die komplett bei renommierten Liniereedereien unter Vertrag stand, hatten bei Infahrtsetzung bessere Charterraten erzielt als prospektiert. Also verdienten auch die rund 3800 Anleger mehr als ursprünglich in Aussicht ge-



stellt worden war. Auf dem Höhepunkt des Erfolges begannen allerdings vor der Jahrtausendwende die Ansichten der je 50 Prozent an Hansa Mare haltenden Gesellschafter über den künftigen Kurs auseinander zu driften. „Man kam deshalb überein, neue Projekte ausschließlich auf eigene Rechnung zu betreiben“, berichtet Mackenthun.

Die gemeinsame Flotte wird nach altem Muster von beiden Gesellschaftern weiter verwaltet. Bei 25 Jahren, die ein Containerschiff im Schnitt im Dienst ist, bleibt Hansa Mare noch eine ganze Weile bestehen. Irgendwann aber kommt dann definitiv das Aus – für die Schiffe und die Reederei. Neue Projekte wird es stattdessen separat geben, bei Schlüssel und auch bei Hanseatic Lloyd.

