



Von Hamburg in die Welt

In romantischen Vorstellungen werden die Schiffe durch einsame Steuerleute über die Ozeane gelenkt. In Wirklichkeit steckt ebenso die Arbeit vieler fleißiger „Landratten“ in ihren Routen. Einen wichtigen Anteil haben die **Reedereien**, denen die Schiffe gehören und die sie betreiben. In Deutschland sind die meisten von ihnen noch heute in Hamburg beheimatet.

Die Namen Albert Ballin oder Ferdinand Laeisz sind wohl jedem Hamburger ein Begriff. Nicht zuletzt, weil die „BallinStadt“ heute als Auswanderermuseum jedes Jahr Tausende von Besuchern anlockt und die PEKING als eine der letzten Vertreterinnen der berühmten Flying-P-Liner der Laeisz-Reederei die neue Attraktion unseres Hafensemuseums ist.

Beide Männer waren Reeder, ihnen gehörten Schiffe, die Menschen und Waren über die Ozeane transportierten. Reeder kaufen und unterhalten Schiffe. Sie sind für deren Ausrüstung und die notwendigen Arbeitskräfte an Bord verantwortlich. Das deutsche Seerecht definiert: „Reeder ist der Eigentümer eines von ihm zum Erwerb durch Seefahrt betriebenen Schiffes.“

Ballin und Laeisz stehen in einer Reihe bedeutender Reederpersönlichkeiten, die vom 18. bis ins 20. Jahrhundert das wirtschaftliche Geschehen Hamburgs geprägt haben, einer Stadt, die vor allem von und durch ihren Hafen lebt. Hier

beschäftigten sich viele der wirtschaftlich führenden Familien mit der Bereederung von Schiffen. Ob Godeffroy, Sloman, Woermann oder Schimmelmann, sie alle haben am Aufstieg Hamburgs zum wichtigsten deutschen Seehafen großen Anteil.

Kritischer Blick zurück

Heute wird allerdings im Rahmen der kritischen Auseinandersetzung mit dem Thema Kolonialisierung das Wirken der Reeder und Kaufleute dieser Epoche neu bewertet. Bislang ist oft der Aspekt vernachlässigt worden, dass der teilweise exorbitante Reichtum einiger Familien ebenso wie die prosperierende Entwicklung Europas auf der Ausbeutung von Menschen und Kulturen basierte.

Ein Kontinente übergreifender Handel war über Jahrhunderte allein per Schiff möglich. Vor allem durch den Seehandel fand ein Austausch zwischen Rohstoffquellen, Verarbeitern und Abnehmern statt, konnten neue Erdteile wie Nord- und Südamerika, Australien und

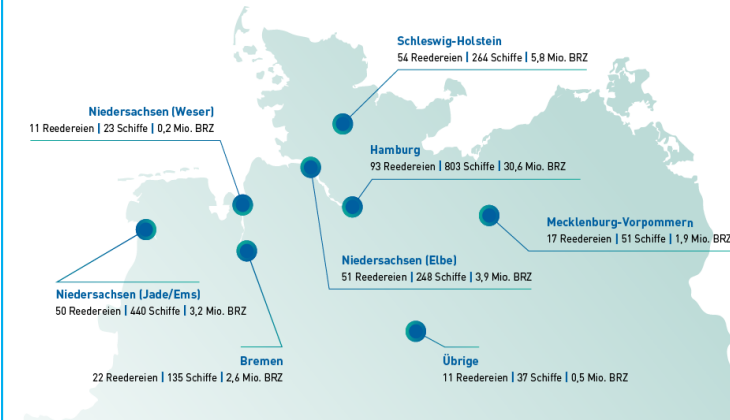
Ozeanien wirtschaftlich erschlossen werden. Außerdem verkürzten Schiffe die Reisezeiten auf den bereits bestehenden Handelsverbindungen zwischen Europa, Afrika und Asien.

Das 19. Jahrhundert erlebte eine technische Revolution in den Bereichen Transport und Kommunikation, die erstmals Handelsbeziehungen rund um den Globus ermöglichte. Viele der in dieser Zeit gegründeten Unternehmen und Reedereien haben noch heute ihren Platz in der Welt und ihren Sitz in Hamburg.

Laut dem Verband Deutschen Reeder waren 2020 in der Hansestadt 93 Reedereien ansässig. Das ist fast ein Drittel aller in der Bundesrepublik aktiven Schifffahrtsunternehmen. Ihre zusammen 803 Schiffe mit einer Ladungskapazität von 30,6 Millionen Bruttoreaumzahl (BRZ) bilden den überwiegenden Teil der deutschen Handelsflotte aus insgesamt 913 Schiffen. Von diesen fahren fast die Hälfte unter der Flagge europäischer Staaten, allen voran Portugals,

REEDEREISTANDORTE IN DEUTSCHLAND

309 Schiffahrtsunternehmen insgesamt



Nicht alle in der Bundesrepublik ansässigen Reedereien betreiben ausschließlich Schiffe der deutschen Handelsflotte. Beispiele sind die Niederlassungen der großen internationalen Unternehmen.

mit Abstand gefolgt von Malta und Zypern. Von den 86.000 Menschen, die direkt bei den deutschen Reedereien arbeiten, sind 24.000 an Land tätig.

Globalisierung ist naturgemäß ein wichtiges Thema in der Welt des internationalen Schiffsverkehrs. Vor allem asiatische Reedereien haben sich in den vergangenen Jahrzehnten ihren Platz im Ranking der Schifffahrtsnationen erobert. Doch die ersten Plätze nehmen noch immer europäische Unternehmen ein.

Als größte Reederei der Welt führt die dänische Maersk die Liste der tonnagestärksten Firmen an, gefolgt von MSC (Mediterranean Shipping Company) mit Sitz in Genf und der französischen CMA CGM Group, die 1999 aus dem Zusammenschluss der Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA) und der Compagnie Générale Maritime (CGM) hervorgegangen ist. Alle weiteren Reedereien der Top Ten kommen aus Asien. Einzige Ausnahme ist die deutsche Hapag-Lloyd auf Platz fünf.

Im Vergleich der Handelsflotten nimmt Deutschland ebenfalls den fünften Platz weltweit ein. Und trotz der Probleme, mit denen die Reeder aufgrund der Coronapandemie zu kämpfen haben, entwickeln sich die Geschäfte positiv.

Insgesamt blickt der Reederverband optimistisch in die Zukunft. Nach der Krise in den vergangenen Jahren hat der Bedarf an Schiffen und Transportkapazitäten zugenommen. Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands, erläutert: „Nach den Jahren des ungewöhnlichen Wachstums vor allem in der Containerschiffahrt Anfang der 2000er-Jahre und dem darauffolgenden Rückgang haben wir jetzt eine neue Normalität: die

deutsche Flotte ist ähnlich stark, in großen Teilen stärker als vor diesem Boom.“

Als eine der größten Herausforderungen sieht der Verband die Schadstoffreduzierung im Seeverkehr. Hier sollen verbindliche globale Vereinbarungen helfen, den Klimawandel durch die Reduzierung von CO₂ oder auch die Nutzung von Landstrom zu verzögern.

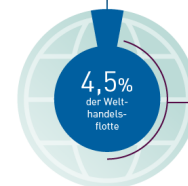
Der Anteil der Schifffahrt an den CO₂-Emissionen weltweit betrug Stand 2018 nach einem kürzlich veröffentlichten Bericht der International Maritime Organization (IMO) etwa zwei Prozent. Und trotz einer Zunahme des globalen Seehandels um 40 Prozent und gleichzeitiger Tonnage-Verdoppelung der Welt-Handelsflotte zwischen 2008 und 2018 reduzierte sich der Kohlenstoff-Ausstoß im selben Zeitraum um zehn Prozent, weil Schiffe infolge von IMO-Beschlüssen bereits binnen dieses Jahrzehntes erheblich effizienter und emissionsärmer gefahren sind. Plan ist, bis zum Jahr 2030 den Ausstoß insgesamt um 40 Prozent zu senken. **bn**

MARKTANTEIL 2020

Anteil der deutschen Flotte an der weltweiten Schifffahrt nach Schiffstyp und BRZ



Weltweit
Platz 2
12,5
Prozent
Containerschiffahrt
nach TEU



Weltweit
Platz 5

VesselsValue



Schätze des Hafenmuseums: Viermastbark PEKING

„Flying-P-Liner“ – allein schon dieser Begriff lässt die Augen von Windjammer-Fans leuchten. Die Segler der Hamburger Reederei Laeisz gehörten in ihrer Zeit zu den schnellsten und kostengünstigsten Schiffen der Welt, denn sie bewegten relativ viel Tonnage mit extrem wenig Mannschaft sowie mithilfe des billigsten und umweltfreundlichsten Antriebs: Wind in den Segeln. Was sie verband, war der Anfangsbuchstabe „P“, abgeleitet vom Spitzname der Ehefrau Sophie des Firmeninhabers Carl Laeisz: „Pudel“. Dieser Hund krönt nicht nur in Stein gehauen den Hamburger Firmensitz des Unternehmens, sondern gab ebenfalls einem Schiff der Flotte den Namen. Seit vergangener Herbst können sich die Besucher des Hansahafens zumindest vom Kai aus ein Bild von der Eleganz der frisch renovierten PEKING machen, die 1911 in Hamburg bei Blohm + Voss vom Stapel lief. Sie wurde vor allem in der Salpeterfahrt eingesetzt und konnte daher bei diversen Kap-Hoorn-Umrundungen ihre exzellenten Segeleigenschaften beweisen. Ab diesem Herbst ist geplant, das Schiff auch von innen für limitierte Besuchergruppen zugänglich zu machen.