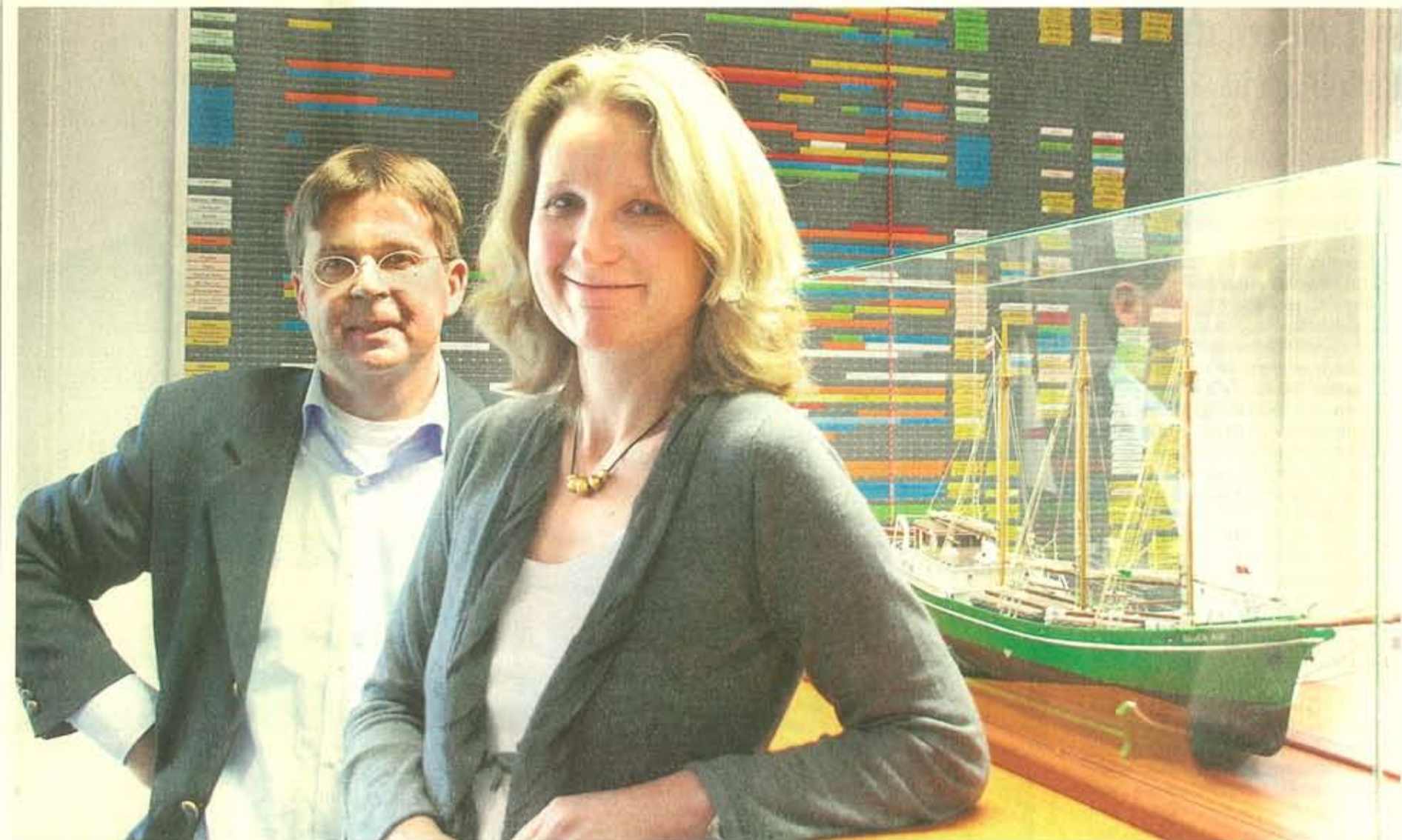


Die Nachfahren der Apfelschiffer

Neben Obstbauern schätzen auch **Reeder** das Alte Land. Besonders in Jork gibt es noch viele kleine Betriebe



Jörg Mecklenburg und Ulrike Wegener in ihrem Büro. Das Ehepaar führt die Reederei H.-P. Wegener. Die Tafel zeigt, wo sich ihre Schiffe derzeit befinden Fotos: Claas Greite

CLAAS GREITE

JORK :: Einen ständigen Wechsel zwischen stiller See und stürmischem Ozean brachten die jüngsten Neuigkeiten über die Reederei-Branche in der Region. Allgemein wird derzeit die schlechte Lage am Weltmarkt beklagt. Ein aktuelles Gutachten der Stader Industrie- und Handelskammer (IHK) stellt zwar fest, dass das Alte Land in Sachen Gewerbesteuern und Kaufkraft ganz vorn liegt. Experten führen das auch und gerade auf die ansässigen Reedereien zurück. Die Neuenfelder Sietas-Werft, die einst viele dieser Reedereien ausrüstete, meldete hingegen erst im November Insolvenz an. Und nun verkündet das Schifffahrtskontor Altes Land (SAL), eine der größten hiesigen Redereien, dass man von Steinkirchen nach Hamburg umziehen werde.

Hat das Alte Land, eher für Tourismus und Obstanbau bekannt, noch eine Zukunft als Standort für die Schifffahrts-Branche? Und woran liegt es eigentlich, dass zwischen Kanälen und Deichen, Apfelbäumen und Fachwerkhäusern, schon immer besonders viele Reedereien Platz fanden?

Der richtige Mann, um diese Fragen zu beantworten, ist Peter Bartels. Der gebürtige Altländer war vor rund 30 Jahren Mitgründer der Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft (NSB), die heute von Buxtehude aus mehr als 100 Schiffe auf den Weltmeeren dirigiert. Heute kümmert er sich, als Schifffahrtsmakler, um die Organisation von Fracht. Seinen Gast empfängt er, Pfeife rauchend, in einer ehemaligen Jorker Scheune – dem Sitz der Shipping & Chartering GmbH & Co. KG.

„Eigentlich ging es mit den Äpfeln los. Die mussten ja irgendwie transportiert werden. Und deshalb sind sehr viele, kleine Reedereien entstanden“, sagt Peter Bartels. Mitte des 19. Jahrhunderts sei es gewesen, als sogenannte Kapitänseigner damit begannen, mit Schiffen voller Äpfel bis nach Hamburg und Berlin zu fahren.

In den 60er-Jahren sorgte ein weiterer Gegenstand dafür, dass das Alte Land Reedereien-Standort blieb: Der Container. Die großen Kisten setzten sich in der Branche durch, und die Sietas-Werft in Neuenfelde baute kleine

*Warum Altes Land?
Wir fühlen uns hier
einfach sauuwohl.
Peter Bartels, Jorker
Schifffahrtsmakler*

Feeder-Schiffe, die sie transportieren konnten. Als „Wiege der deutschen Containerschifffahrt für den Chartermarkt“ bezeichnet Bartels deshalb das Alte Land. Die Reedereien profitierten davon. „An die 100“, so schätzt er, habe es in den 60er- und 70er-Jahren in der Region gegeben.

Und heute? Etwa 20 seien es noch, schätzt Bartels. Die, immerhin, würden wohl auch bleiben – trotz des Weggangs von SAL. Denn dass das Unternehmen nach Hamburg zieht, führt er darauf zurück, dass es im Frühjahr von der japanischen K-Line übernommen wurde. „Hamburg ist einfach bekannter. Aber der Standort ist heute letztlich egal. Es gibt moderne Kommunikationsmethoden, eine Reederei können Sie auch auf Bali oder auf der Zugspitze aufmachen“, sagt Bartels. Er allerdings wolle mit seinen 15 Mitarbeitern „definitiv nicht“ wegziehen. „Wir fühlen uns hier einfach sauuwohl“, sagt er.

Eine enge Verbindung zum Heimatort – sie hat auch Jörg Mecklenburg, Geschäftsführer der Reederei H.-P. Wegener. Geradezu exemplarisch steht das kleine Unternehmen für die nautische Tradition in Jork. Gleich hinter dem Estedeich liegt das rote Backsteinhaus, in dem vier Menschen arbeiten: Jörg Mecklenburg, seine Ehefrau Ulrike Wegener, sowie ein Auszubildender und eine Bürokraft. „Mein Vater, Hans-Peter Wegener, ist noch selbst zur

See gefahren. Später hat er dann die Reederei gegründet“, erzählt Ulrike Wegener – Fotos und Gemälde an den Wänden künden davon. Den Betrieb führt das Ehepaar jetzt weiter. Beide sind Ingenieure, beide sind in Jork geboren. „Von hier weg zu gehen, war niemals eine Überlegung“, sagen sie sehr glaubhaft.

Schließlich habe es auch Vorteile, wenn der Arbeitsplatz nur wenige Hundert Meter vom Wohnort entfernt ist. „Das Geschäft läuft sieben Tage die Woche, 24 Stunden-lang. Da ist das ein gewisser Luxus“, sagt Jörg Mecklenburg. Über sein Blackberry-Mobiltelefon ist er jederzeit für die Besatzungen seiner fünf Schiffe erreichbar, die vor allem auf der Ostsee, zwischen Finnland und Russland, unterwegs sind.

Die Containerschiffe, allesamt bei Sietas gebaut, fahren im Auftrag eines finnischen Charterers unter deutscher Flagge. „Das ist unsere Unternehmensphilosophie. Wir zahlen höhere Personalkosten, aber haben auch verlässliche Leute“, sagt Jörg Mecklenburg. Junge Leute, die sich den Traum vom Seefahrerleben erfüllen möchten, haben bei dem Jorker Unternehmen Chancen: „Wir haben immer ein gutes Dutzend Auszubildende auf den Schiffen“, sagt Mecklenburg. Ein Teil von ihnen kommt – natürlich – aus dem Ort.

Das gewisse „Stück Heimatverbundenheit“ – auch Hans-Uwe Meyer nennt es als einen Grund dafür, dass der Sitz seiner Reederei in Jork ist und blei-

ben soll. Nicht, ohne zu ergänzen: „Die Gewerbesteuern waren hier auch relativ niedrig, als wir uns angesiedelt haben.“ Heute arbeiten vier Mitarbeiter, zwei Techniker und zwei Kaufleute, in dem Haus, das in einem Jorker Gewerbegebiet liegt. 46 Seeleute sind zudem für die Hans-Uwe Meyer Bereederungs GmbH & Co. KG im Einsatz, auf fünf Schiffen, die Namen wie Leeswig, Buxtehude und Jork tragen. Nicht ohne Grund: Schließlich ist ihr Besitzer auch zum Schifffahrtsmakler in Hamburg

verschlug es ihn wieder in die Heimat. Seine drei Söhne sind ebenfalls in der Branche tätig.

Die Lage am Weltmarkt ist derzeit sehr schwierig

Und die Zukunft? Erst einmal müsse man mit der derzeitigen Lage fertig werden, sagt der Reeder. Wie Jörg Mecklenburg und Peter Bartels spricht auch Hans-Uwe Meyer von einer schwierigen Lage für die Branche. „Der Containermarkt bricht im Moment wieder zusammen.“ Unter anderem liege das an der Euro-Krise.

Ob es in 20 Jahren noch Reedereien im Alten Land gibt? Hans-Uwe Meyer ist verhalten optimistisch. „Ich glaube schon. Aber ich schätze, dass es Zusammenschlüsse geben wird.“ Zurzeit werde die Idee einer Genossenschaft diskutiert: Diese könnte, für alle Reeder in der Region, etwa Schiffsteile billiger einkaufen.



Peter Bartels in seinem Büro, das in einer umgebauten Scheune liegt