



Hamburger Reederei SAL in Bremer Hand

Harren & Partner übernimmt die Firma mit ihren 15 Schwergutschiffen und wird zum Marktführer



Im Hafen von Rostock wird die Svenja beladen. Das SAL-Schwerlastschiff gehört jetzt mit zum Bremer Unternehmen Harren & Partner.

FOTO: HARREN & PARTNER

VON FLORIAN SCHWIEGERSHAUSEN

Bremen/Hamburg. In der Vergangenheit haben die Bremer die reichen Hamburger Kaufleute abfällig gern als „Pfeffersäcke“ bezeichnet. Dieser Ausdruck geht bis in die Hanse zurück. Damals wurden die Kaufleute reich durch den Handel mit Gewürzen. Da in Hamburg tendenziell immer mehr Kapital vorhanden war als in der kleineren Hansestadt Bremen, hatten die Hamburger bei den Bremern generell den Stempel der „Pfeffersäcke“ aufgedrückt bekommen. Doch nun hat ein weiteres Mal ein Unternehmen aus dem kleineren Bremen bei einem Unternehmen aus dem größeren Hamburg zugegriffen.

Und so ging bereits seit Mittwochabend beim Bremer Reeder Peter Harren auf seinem Smartphone eine Glückwunschnachricht nach der anderen ein. Denn dann machte bereits noch nicht ganz offiziell die Nachricht die Runde, dass der gelehrte Kapitän und Firmengründer von Harren & Partner mit seinem Unternehmen die Hamburger Schwergutreederei SAL Heavy Lift übernehmen wird. Offiziell wurde dieser Vollzug schließlich am Donnerstag.

Seit 2011 war SAL ein Teil der japanischen „K“ Line Group. Die SAL-Flotte besteht aus 15 Schwergutschiffen und gilt als hochflexibel. Außerdem verfügt SAL über ein weltweites Netzwerk mit Büros und Agenturen in 25 Ländern. Zur Gruppe von Harren & Partner gehört bereits die Reederei Combi Lift, die ebenfalls auf den Transport mit Schwergutschiffen spezialisiert ist. Zusammen mit SAL verfügt die Gruppe nun über 26 Schiffe verschiedenster Auslegung: sowohl MPP-Schiffe mit 300 Tonnen Krankkapazität, Dockschiffe, aber auch Offshore-Errichterschiffe mit einer Krankkapazität von zusammen 2000 Tonnen.

Geschäftsführer Peter Harren sagte: „Wir werden SAL behutsam in die Gruppe integrieren. SAL verfügt über eine exzellente Reputation und wird auch in Zukunft seine hervorragenden Dienstleistungen anbieten.“ Die SAL Heavy Lift GmbH wird weiterhin als eigenständige Marke von ihrem Firmensitz in Hamburg aus agieren. „Für die Kunden von SAL wird es keinerlei Veränderungen geben. Auch die Flotte mit ihren 15 Schiffen bleibt bei SAL“, so Harren. Der SAL-Vorstandsvorsitzende Toshio Yamazaki freut sich auf den neuen Eigentümer: „Harren & Partner ist ein Familienunternehmen, das seine Aktivitäten im Schwergutsegment ausbauen möchte. Mit vereinten Kräften können Harren & Partner und

„Es ist ein starkes Zeichen für den Mittelstand in der Schifffahrt.“

Robert Völkl, Bremer Rhederverein

SAL ihre Produktportfolios weiter diversifizieren und stärken. Unsere Kunden werden von einer größeren Auswahl und besseren Angeboten profitieren.“ So haben sie in Zukunft mehr Möglichkeiten, wenn sie beispielsweise eine ganze Strandterrasse für ein Luxushotel in den Vereinigten Arabischen Emiraten transportieren sollen.

Bereits Anfang Juni hatte Harren auf dem Bremer Rhederabend angekündigt, dass er kurz davor sei, eine Reederei zu übernehmen. Welche genau, wollte er allerdings damals nicht sagen. Die anderen Reeder waren damals allerdings gesprächiger und verwiesen direkt auf SAL. SAL Heavylift wur-

de 1980 im Allen Land vor den Toren Hamburg gegründet und gehört zu den weltweit führenden Spezialisten für den Transport von Schwergut- und Projektladung. Harren & Partners Schwerguttransporttochter Combi Lift gibt es seit dem Jahr 2000. Das Mutterunternehmen gibt es wiederum seit 1989 und beschäftigt etwa 330 Mitarbeiter an Land und etwa 2300 reguläre Besatzungsmitglieder.

Wenn es um Schiffe geht, ist das jetzt bereits die dritte große Übernahme eines Hamburger Unternehmens durch eine Bremer Firma gewesen – getreu dem alten Motto „Dreimal ist Bremer Recht.“ Damit hat ein weiteres Bremer Familienunternehmen nach einer Firma in Hamburg gegriffen. Erst im Februar übernahm Zeaborn, die Reederei des Bremer Kaufmanns Kurt Zech, die Hamburger Rückmers-Linie und NPC Projects. Das Reedereigeschäft gehört bereits seit mehreren Jahren zum Portfolio der Zech-Gruppe, die ursprünglich aus der Baubranche entstammt und ebenso seit Jahren die Atlantic-Hotelkette betreibt. Durch den Zukauferfügte Zeaborn plötzlich über eine kombinierte Flotte von etwa 50 Mehrzweckschiffen, mit Tragfähigkeiten zwischen 7500 und 30000 Tonnen. Weltweit sind dadurch nun fast 200 Mitarbeiter für das Unternehmen tätig.

Und ebenso spektakulär und überraschend war im vergangenen September die Nachricht, dass die Bremer Lürssen-Gruppe die Hamburger Werft Blohm + Voss übernimmt. Das Traditionsunternehmen gehörte zuvor der britischen Investmentgesellschaft Star Capital. Diese Akquisition wurde in Hamburg damals mehrheitlich positiv aufgenommen – und in Bremen sowieso. Doch einer ersten Euphorie folgte hier schließlich Ernüchterung. Denn im Februar wurde den Mitarbeitern in Hamburg auf einer Betriebs-

versammlung mitgeteilt, dass etwa 300 der insgesamt 1000 Arbeitsplätze wegfallen würden.

In Hamburg wollte am Donnerstag zur Übernahme von SAL keiner direkt äußern. Wer sich allerdings im Umfeld von Hamburger Reedern und Spediteuren umhörte, erfuhr positive Zustimmung. Es wurde positiv aufgenommen, dass die Reederei nun Teil eines Bremer Familienunternehmens wird und so erhalten bleiben soll wie bisher. „Schließlich hätte SAL ja auch ein ausländisches Unternehmen gehen und der Name verschwinden können“, war einer der Kommentare. Dass Bremer Unternehmen nun allerdings in Hamburg auf Einkaufstour gehen, sahen sie allerdings auch als übertrieben an.

So will es auch nicht Robert Völkl sehen als Geschäftsführer des Bremer Rhedervereins. Was die Käufe von Hamburger Unternehmen durch Bremer angeht und umgekehrt, sagte er: „Mal geht es in die eine Richtung, mal geht es in die andere Richtung.“ Grundsätzlich sei es aber positiv zu bewerten. „Insgesamt ist es ein starkes Zeichen für den Mittelstand in der Schifffahrt.“ Auch beim Bremer Wirtschaftsforum wolle man in die aktuelle Entwicklung nicht zu viel hineininterpretieren. Sprecher Tim Cordtsen sagte: „Uns freut es sehr, wenn sich Bremer Unternehmen so gut entwickeln, dass sie dann andere Unternehmen übernehmen. Und da spielt es dann keine Rolle, ob sich das Unternehmen in Hamburg befindet.“

Dass ebenso der Bremer-Terminalbetreiber Eurogate in Hamburg seit Jahren gute Geschäfte macht und die BLG Logistics mit ihrem Auto-Terminal auf der Kattwyk-Halbinsel aktiv ist, sind weitere Beispiele für Bremer Aktivitäten in Hamburg. Und so sollten alte „Pfeffersäcke-Sticheleien“ ruhig der Vergangenheit angehören.