

Spanier wollen Reederei Urag kaufen

Bremer Schlepperunternehmen kann den Konkurs abwenden – der Boluda-Konzern soll die Flotte übernehmen

VON VOLKER KÖLLING

Bremen. Bremens älteste noch existierende Reederei wechselt den Besitzer. Der bisherige Eigner Linnhoff Schifffahrt in Hamburg verkauft die Unterweser Reederei GmbH von 1890 (URAG) zusammen mit der Schleppreederei Lütgens & Reimers (L&R) an den spanischen Boluda-Konzern. Linnhoff-Geschäftsführerin Katharina Strümpell versicherte, alle 160 Arbeitsplätze sollten erhalten bleiben. Der Betriebsrat begrüßte die Lösung, mit der die Urag einer drohenden Insolvenz entgeht. Über den Kaufpreis wurde zunächst nichts bekannt.

Donnerstag vergangener Woche hatten die Urag-Geschäftsführer Carsten Rohßen und Gerhard Woerheide den Betriebsrat der Reederei über die Verkaufsverhandlungen informiert. Vorher hatte das gewählte Gremium Verschwiegenheitserklärungen zu unterzeichnen. Am Freitag unterrichtete der Betriebsrat die 160 Mitarbeiter der beiden Firmen über die Kaufabsichten der Spanier.

Die Urag-Geschäftsführung wollte am Montag auf Anfrage des WESER-KURIER keine Stellungnahme abgeben. Am Donnerstag sollen die Mitarbeiter auf einer Betriebsversammlung Details erfahren. Auf der

„Keiner Reederei geht es gut. Da lässt man die Kosten im eigenen Haus.“

Linnhoff-Geschäftsführerin Strümpell

letzten Versammlung hatte Klaus Thesenfitz als Geschäftsführer von Linnhoff Schifffahrt noch die sogenannte Patronatserklärung zur Übernahme der Urag-Verluste um ein halbes Jahr verlängert – bis zum Jahresende. Laut Betriebsratschef Ernst Tantzen erklärte sich die Belegschaft zu verlängerten Einsatzzeiten an Bord und Sieben-Tage-Schichten bereit. Die Rede war bis zuletzt von 500 000 Euro Verlusten pro Monat.

Diese Summe will Linnhoff-Geschäftsführerin Strümpell nicht bestätigen, wohl aber hohe Verluste von Urag und Lütgens & Reimers im vergangenen Jahr und absehbar auch für 2016. „Wir können im Moment einfach nicht absehen, wann es in der Branche wieder bergauf geht. Deshalb haben wir uns auch aus einem Sicherheitsbedürfnis für unsere Mitarbeiter heraus zu diesem Schritt entschieden.“ Der Urag-Geschäftsführung macht sie keine Vorwürfe: „Sie haben alles versucht und auch noch einiges erreicht. In letzter Instanz entscheidet aber der Kunde im Hafen, welchen Dienstleister er sich vor Ort nimmt.“

Schaut man sich die Situation an Bremerhavens Stromkaje an, versteht man die Ent-



Der Urag-Schlepper Berne beim Verholen des Schulschiffs Deutschland in der Lesum-Mündung.

FOTO: VOLKER KÖLLING

scheidung. Die Urag war im Geschäft mit Containerschiffen vor einigen Jahren noch uneingeschränkt Nummer eins auch in der sogenannten Arbeitsgemeinschaft Arge. Man vertrag sich mit den deutschen Mitbewerbern manchmal zu gut, hielt so anfangs die niederländische Konkurrenz von Kotug und später auch Smit in Schach. Die Geschichten über Allianzen und Zerwürfnisse im Schleppgeschäft, über schillernde Geschäftsführerpersönlichkeiten und gescheiterte Jungmanager böten Stoff für spannende Drehbücher. In jüngster Zeit sah es dabei für die Urag allerdings nicht mehr nach einem Happy End aus: Mit dem Einzug von Svitzer Towing in den Bremerhavener Hafen brach der Urag weiteres Geschäft weg. Svitzer ist letztlich eine Maersk-Tochter und Maersk wiederum Hauptkunde am Bremerhavener Containerterminal. Wer zahlt, bestimmt auch, wer die Musik spielt.

Kürzlich kamen zwei neue, in Vietnam gebaute Schlepper für Svitzer in Bremerhaven an. Die Linnhoff-Geschäftsführerin kann die Beweggründe der Dänen sogar verstehen: „Keiner Reederei geht es im Moment gut“, so Strümpell. „Da lässt man die Kosten lieber im eigenen Haus.“ Die nächste Hiobsbotschaft für die Urag kam von einem anderen ehemaligen Großkunden: Die Containerreederei MSC verkündete eine exklusive Partnerschaft mit Svitzer. „Unsere Geschäftsführung hatte kurz zuvor eine Partnerschaft mit Svitzer Kraft ihrer Arroganz gerade beendet“, sagt Urag-Betriebsratschef Tantzen. „Wir hatten die Jobs gefahren, die Svitzer nicht schaffte. Das machen heute unsere Mitbewerber Kotug und Smit.“ In der Urag-Belegschaft gibt es viele, die die Beschlüsse der letzten beiden Geschäftsführungen nicht nachvollziehen konnten und für marktfremd hielten. Betriebsrat und Ge-

schäftsführung verhakten sich vor dem Bremer Arbeitsgericht gleich in einer ganzen Reihe von Verfahren.

Linnhoff-Geschäftsführerin Strümpell beklagt die hohen Personalkosten der Unternehmen. Mit den Gewerkschaften sei es nicht mehr möglich, auf einen grünen Zweig zu kommen. Die Übernahme durch die Boluda Corporation Marítima bedeute die Angliederung der zwanzig deutschen Schiffe an eine Flotte von 200 Boluda-Schleppern. Urag und L&R sollen ihren Namen behalten. Bis Dünkirchen reicht der Aktionsraum von Boluda momentan. Die Übernahmen sind der Vorstoß der Spanier in die Nordsee. „Das ist ein Neubeginn“, sagte sie. Und auch Tantzen findet: „Alles ist besser als das, was wir hatten und womit wir rechnen mussten: Nämlich ein Konkurs. Jetzt haben wir eine Perspektive, und wir werden sehen, was da im neuen Jahr noch zu verhandeln ist.“