

Vom Winde verweht

Cornelius Bockermann transportiert Waren in einem Gaffelschoner von 1920 über den Atlantik. Geld verdient er damit nicht. Doch er plant bereits eine Segelschiffflotte.



Deutschlands vielleicht ungewöhnlichster Reeder: **Cornelius Bockermann** holt mit der „Avontuur“ Kaffee aus Nicaragua, Honig von den Azoren oder Rum von La Palma. Im **Heimathafen Elsflëth** entlädt seine Crew auch Korn aus Haselünne: Er ist acht Monate lang in Eichenfässern an Bord gereift.

VON ROBERT OTTO-MOOG

Die großen Zeiten von Elsflëth sind lang her. Das Städtchen in der Wesermarsch war im 19. Jahrhundert einer der größten Reedereiplätze Deutschlands. Davon ist wenig geblieben. An schlechten Tagen begegnet man in der trostlosen Innenstadt keiner Menschenseele, an guten Tagen begegnet man Cornelius Bockermann. Der 59-Jährige hat vor fast fünf Jahren ein kleines Stück vom alten Elsflëth zurückgeholt, als er die Stadt zum Heimathafen der „Avontuur“ machte, Deutschlands einzigem reinen Frachtsegler. „Die Avontuur“, sagt Bockermann, „ist unser Leuchtfeuer, ein Beispiel, wie es gehen kann.“

Bockermann hat mit seiner Reederei Timbercoast ein Büro in der Fußgängerzone gemietet. Alles ist etwas provisorisch, in schlichten Regalen stehen Rumflaschen von La Palma, Honig von den Azoren und Kaffee aus Nicaragua – alles emissionsfrei transportiert. Bockermann hat all sein Geld, all seine Energie und jede Menge Idealismus in das Projekt gesteckt. Doch seit Timbercoast den fast 100 Jahre alten Gaffelschoner „Avontuur“ gekauft hat, macht die Reederei Schulden. Erst wurde die Renovierung des Schiffs teurer als gedacht – am Ende waren es 1,4 Millionen Euro –, dann kam die Erkenntnis, dass Frachtmengen und Reisestrecke nicht zusammenpassen. „Von hier aus steht uns nur die Karibikroute offen. Und bei der Distanz sinkt die Transportleistung des Schiffs in grottentiefe Bereiche“, sagt Bockermann.

114 Tonnen kann die „Avontuur“ laden. Meist sind es weniger, denn oft ist der Laderaum ausgeschöpft, bevor das Maximalgewicht erreicht ist. „Auf der dritten Reise hatten wir 70 Tonnen geladen. Und waren bis zur Luke voll.“ Die größten Containerschiffe heutzutage haben eine Traglast von mehr als 200.000 Tonnen – und rufen auf vielen Strecken Kampfpreise auf.

Kunden gibt es genug. Aber der Laderaum der „Avontuur“ ist zu klein

„Das, was wir im Moment anbieten, kostet ungefähr 15-mal so viel wie im Containerschiff“, sagt Bockermann. „Aber es wird trotzdem mit Handkuss genommen.“ Kunden gibt es also genug, nur die Erlöse sind gering. Doch für Bockermann zählt vorerst die Idee. Und für die konnte er Mitstreiter mit gehörig viel Idealismus gewinnen. Shareholder brachten frisches Geld, Hans Georg Näder, milliardenschwerer Geschäftsführer der Ottobock-Firmengruppe, gab als Investor Darlehen. „Die hätten wir bei keiner Bank bekommen, weder das Geld noch die Bedingungen“, sagt Bockermann. Inzwischen sind die Schulden bei der Werft abgestottert, doch der Betrieb kostet weiter mehr, als die Fahrten bringen. Um das Geschäft zu sichern, hat Bockermann deshalb eine alte

Idee ausgegraben. „Wir machen es wie die Kaufleute aus Hamburg und Bremen: Wir kaufen einen Teil der Ladung selbst und vermarkten ihn hier.“ Rum von La Palma, Honig von den Azoren, Kaffee aus Nicaragua und Korn aus Haselünne. Der wird farblos in Elsflëth an Bord geschafft und kommt nach acht Monaten und fast 20.000 Kilometern in Eichenfässern goldgelb zurück. „Zurzeit leben wir von der Hand in den Mund.“ Nach der vierten Reise, die im Juli in Bremerhaven enden soll, will Bockermann ins Plus rutschen. Später als erwartet.

„Eigentlich hatte ich einen Fünf-Jahres-Plan“, sagt der Reeder, der mehr als 20 Jahre in Afrika Schiffe geborgen hat. Demnach sollte 2019 der erste Timbercoast-Neubau vom Stapel laufen. „Das schaffen wir wohl nicht mehr“, sagt er mit trockenem Humor.

Doch Bockermann kann auch anders. Wenn es um seine Idee geht, redet er sich in Rage. Über Umweltverschmutzung, ausufernden Konsum, Wachstumsexzesse. „Wir fahren mit Vollgas auf eine Wand zu“, sagt er. 140 Tonnen Schweröl verbrauchen die großen Containerschiffe pro Tag, Tausende seien auf den Weltmeeren unterwegs. Immer mehr Ressourcen würden verbraucht, immer mehr Gift in die Umwelt gepumpt. „Ich will das nicht mitmachen“, sagt Bockermann. „Deshalb kämpfe ich dafür, dass wir Alternativen finden.“

Noch 2018 erhofft er sich die Zusage für Fördermittel – zum Bau eines Containerschiffs

Und die sehen so aus: Noch bis Jahresende sollen der Businessplan für den ersten Neubau stehen und Ministerien und Behörden ihr Okay für Fördermittel gegeben haben. „Wir planen mit 50 Millionen Euro für das Schiff“, sagt Bockermann. Dafür will er bis 2022 einen komplett emissionsfreien und nachhaltig konstruierten Containerfrachter bauen lassen, mit Platz für etwa 350 20-Fuß-Container (TEU) – am liebsten in Niedersachsen. Am Segelantrieb will er festhalten. Das sei nur logisch, meint er, Wind sei ja immer vorhanden. Dazu solle ein vollkommen sauberer Hilfsantrieb kommen – kein Schweröl, kein Diesel, kein LNG. „Wenn wir die heutigen Technologien nutzen, wären wir modernen Containerschiffen überlegen: von der Leistung ebenbürtig, aber viel besser für die Umwelt.“

Der Neubau soll nur der Auftakt sein für eine Flotte von mindestens sieben Schiffen, die Container im aktuellen Frachtgebiet der „Avontuur“ kaum teurer als die Konkurrenz transportieren. „Dann rennen mir auch die großen Kunden die Bude ein“, sagt Bockermann. Denn am Ende spielen die Transportkosten eine kleine Rolle, der Marketingeffekt von sauberem Seetransport wäre hingegen riesig.

Bislang geht es auf den Weltmeeren vor allem um den Preis: Ein 40-Fuß-Container aus China ist für unter 1000 Euro zu haben. Was das bedeutet, beschreibt das Logistikunternehmen Hapag-Lloyd so: „Wenn mehr als 30.000 T-Shirts in einem 40-Fuß-Container von China nach Deutschland verschifft werden, liegen die Seefrachtkosten bei weniger als einem Cent pro Stück und sind im Verhältnis zu den Gesamtkosten des Produkts bedeutungslos.“

Für einen Branchenriesen ist das gut. Bockermann aber sieht es anders: „Die Containerraten, die heute bezahlt werden, repräsentieren nicht die tatsächlichen Kosten eines Transports.“ Die Umweltschäden, die der Seetransport mit Schwerölantrieben verursacht, werden überhaupt nicht eingepreist, viele Routen werden subventioniert, der heftige Konkurrenzkampf drückt die Preise.

Nach Mittelamerika oder zu den Kanaren sind die Preise höher, da fällt es weniger auf, wenn Bockermann später ein paar Hundert Euro mehr pro Container nimmt. Die „Avontuur“ könnte allerdings auf der Strecke bleiben, falls er irgendwann Containerschiffe über den Atlantik schickt. Doch es gibt noch eine andere Gefahr: Sollte das Projekt ein Erfolg werden, könnten auch Konzerne wie Möller Maersk auf die Idee kommen, werbewirksam ein paar emissionsfrei Schiffe aufzulegen. Gegen ihre Finanzkraft wäre Bockermann chancenlos. „Das ist das was ich befürchte“, sagt er. „Und gleichzeitig hoffe ich es.“ Denn Timbercoast wäre dann zwar am Ende. Aber die Idee des Idealisten Bockermann hätte sich durchgesetzt.

Torsten von Frecken (2): Avontuur (2)