

Der Mann und der Fluss

Martin Deymann, Gründer und Geschäftsführer der Reederei Deymann, hat die ersten sechs Jahre seines Lebens auf einem Binnenschiff verbracht. Dieses Geschäft ist sein Leben.

Von Günther Hörbst

Es war ein Freitag, als Martin Deymanns Dasein als Partikulier zu Ende ging. Am 21. Mai 2004 legte er mit seinem Schiff am Rhein-Hafen von Millingen in der niederländischen Provinz Gelderland an – und ging für immer von Bord. „Das war sicher einer der emotionalsten Momente meines Lebens“, sagt der heute 42 Jahre alte Inhaber der Reederei Deymann aus Haren an der Ems. „Nach der Geburt meiner drei Kinder“, schiebt er schmunzelnd nach.

Es war aber gleichzeitig die Geburtsstunde des Unternehmers Martin Deymann. Eigentlich völlig unmöglich, dass etwas anderes als ein Binnenschiffer aus ihm werden konnte. Er stammt aus der traditionellen Schifffahrtsstadt Haren im Emsland. Sein Vater ist Partikulier gewesen, seine beiden jüngeren Brüder sind Partikulierte. Und Deymann selbst verbrachte mit seinen Eltern die ersten sechs Jahre seines Lebens an Bord eines Binnenschiffs.

„Für mich und meine Brüder war von Anfang an klar, dass wir auch Partikulierte werden würden“, sagt der großgewachsene Mann mit dem gepflegten, rötlich-blonden Fünftage-Bart. Und Deymann war offenbar ein Naturtalent. „Ich konnte den Job eigentlich schon“, sagt der Chef von 190 Mitarbeitern, die mit 24 Schiffen (17 Tankschiffe, 7 Containerschiffe) einen Jahresumsatz von rund 25 Mio. EUR erwirtschaften.

Das „unstete Leben“ an Bord

„Ich musste deshalb auch statt der drei Jahre nur ein Jahr und zehn Monate in die Lehre gehen“, schmunzelt Deymann. Nach der Abschlussprüfung zum Matrosen der Binnenschifffahrt hat er mit 21 Jahren sein erstes Schiff gekauft: die 1339 t große „Aviso II“, Baujahr 1925.

Und so habe ein „unstetes Leben“ begonnen, sagt der Emsländer trocken. Partikulier zu sein bedeute, sehr viel Arbeit, aber auch die Ruhe und Abgeschiedenheit an Bord. Das Glück des Partikuliers Martin Deymann hat übrigens einen Namen: Tanja. Die Mutter seiner drei Kinder hat sich 1995 entgegen ihrer eigentlichen Überzeugung in den leidenschaftlichen Binnenschiffer verliebt – und ist tatsächlich mit an Bord gegangen.

Mehr noch: Sie hat den Beruf der Binnenschifferin erlernt. „So haben wir in unserer 45-Quadratmeter-Bude auf dem Schiff viele Jahre gelebt.“ Wie das gutgehen konnte? Deymann schweigt kurz. „Das war nicht einfach“, sagt er dann. „Vor allem, als 2000 und 2003 unsere Tochter und unser Sohn geboren wurden.“ Denn die kamen mit aufs Schiff – vier Wochen nach der Geburt.

Container sind sie damals gefahren, zwischen Bremen und Antwerpen. Später dann, ab 1999, mit einem 2154-t-Schiff auf dem Rhein. „Da hatten wir dann schon luxuriöse 90 Quadratmeter“, lacht Deymann. Aber irgendetwas rumorte all die Jahre in dem Mann mit der glühenden Leidenschaft für Schiffe. „Ein eigenes Schiff zu bauen“, sagt er, „das war immer mein Traum.“

2001 ging er in Erfüllung, am 21. Januar 2003 ging es mit dem eige-



nen Schiff auf die erste Fahrt. Mit dem Wechsel in die Tankschifffahrt Ende 2003 war es dann mit dem Partikulier-Dasein Deymanns vollends vorbei. Er wechselte von der Brücke ins Büro. Als Gründer und Geschäftsführer seines eigenen Unternehmens.

Heute, ziemlich genau zehn Jahre später, befindet sich sein Geschäft in der schlimmsten Krise seit Ewigkeiten. Dennoch ist er froh, dass er die Entscheidung so getroffen hat. „Wenn ich mir ansehe, wie viele Partikulierte heute so zurechtkommen müssen, dann ist das schon beden-

lich“, sagt er. Sie seien Spielbälle der Marktmechanismen geworden. Eingezwängt in die Interessen von Befrachtern, Verladern und Banken, denen sie von ihren kärglichen Margen die Zinsen für die oft 5 Mio. EUR teuren Schiffe bezahlen müssen.

Und Deymann weiß ja wovon er spricht. Bis 1999 fuhr er als Partikulier für feste Befrachter Kohle, Kies und andere Güter. Ab 2000 hat er seine Ladung dann selbst gesucht. Heute sehe jeder Befrachter zu, dass seine Schiffe beschäftigt seien. Eine nachvollziehbare Einstellung. „Aber wer schaut darauf, ob es sich auch für den rechnet, der die Ware am Ende transportiert?“, fragt er.

Die Schifffahrt befindet sich im fünften Jahr ihrer Krise, die mittlerweile historische Ausmaße annimmt. Sowohl was die Dauer als auch was die Wirkung angeht. Deymann glaubt, dass das dicke Ende erst noch kommen wird. Er macht eine Rechnung auf: „Ein 3000-Tonnen-Tankschiff soll für 2000 EUR pro Tag fahren“, sagt er. „Da soll das Preisniveau hin. Wenn ich aber mit bis zu 1700 EUR operationellen Kosten pro Tag rechnen muss, dann haut das nicht hin.“

Das Schiff koste 5 Mio. EUR. Die Zinsen für die Bank, Reparaturen, Qualifikation der Mannschaft – das reiche hinten und vorne nicht. „Irgendwann kommt da die Katastro-

phe“, sagt Deymann – und das meint er nicht im übertragenen, sondern im wörtlichen Sinn. Sein Geschäft ist schließlich die Tankschifffahrt. Und wenn da bei Qualität und Service gespart werde, steige die Unfallgefahr.

„Dolchstoß“ Schleusenstreik

Wann es besser wird? Deymann runzelt die Stirn. „2016 sollte es besser werden“, sagt er dann. Warum? „Weil ab dann die meisten der rund 300 Einhüllentanker in Europa viele Produkte nicht mehr transportieren dürfen. Es gibt Gesetze, die ab 2016 die Doppelhülle vorschreiben. Wenn das passiert, sind die Überkapazitäten raus aus dem Markt.“

Allerdings: Bei der Frachtschifffahrt bleibe das Problem. „Da geht bis dahin deutlich zu wenig aus dem Markt.“ Der Selfmade-Unternehmer ist sich aber sicher, dass sich das Gewerbe selbst helfen muss. „Von der Politik kommt nix“, sagt er. Die hat den Reeder ohnehin bitter enttäuscht. Seit die Gewerkschaft Verdi durch ihren Streik einfach so Verkehrswege dicht machen konnte, ist für ihn politisch vieles aus dem Lot geraten. „Das hat das letzte Vertrauen der Binnenschifffahrt und der Verlader in die Politik zerstört.“

2013 werde für die Binnenschifffahrt ein Jahr, das durch diesen Streik ordentlich ins Kontor hauen werde. Auch bei seinem Unternehmen. „Wir sind enorm betroffen“, sagt Deymann. „Unsere Kanalschiffe haben bis zu einem Drittel an Umsatz verloren. Das kann ich nicht mehr reinholen.“ Der Streik habe bei ihm ein Gefühl der Hilflosigkeit ausgelöst, das man nicht beschreiben könne. Martin Deymann drückt den Rücken durch und sagt dann mit fester Stimme: „Dieser Schleusenstreik war wie ein Dolchstoß für die Binnenschifffahrt!“

Dass man heutzutage aber immer auf alles vorbereitet sein sollte, hat der smarte Mittelständler aus Haren früh verstanden. Sein Unternehmen hat er deshalb in den vergangenen Jahren breit aufgestellt. Das verschafft ihm mehr Möglichkeiten und schützt vor Einbrüchen an anderer Stelle. „Wir bieten alles rund ums Schiff an, außer Befrachtung“, sagt er. Unter anderem auch Beratung und Servicedienstleistungen für Partikulierte von der Firmen Gründung bis zur Buchhaltung.

Je länger man mit dem Firmenchef spricht, desto mehr ist zu spüren, dass diesem Mann der Wechsel von der Brücke ins Büro niemals leicht gefallen ist. Seine innere Bestimmung ist es offenbar, auf dem Schiff zu sein. Deshalb liegt am IJsselmeer auch ein Boot, das er so oft es geht besteigt – um hinauszufahren und die Abgeschiedenheit des Kapitäns zu genießen.

Zu Hause, erzählt Martin Deymann, habe seine Tochter ihn als Dreijährige mit dem Zwiespalt auf folgende Weise konfrontiert: „Papa“, hat sie gesagt, „ich finde es doof, dass Du nicht mehr Kapitän bist. Auf dem Schiff waren wir immer zusammen – und Du musstest nie arbeiten. Jetzt dagegen bist Du immer bei der Arbeit im Büro.“

Martin Deymann reicht die Logistikkette weiter an Helmut Frank, Geschäftsführer der Acos Group.

DVZ-LOGISTIK-KETTE

In der Serie „Logistikkette“ stellen wir Macher aus der Branche in loser Folge vor. Die Redaktion spricht mit Unternehmenschefs, Managern und Wissenschaftlern über die Themen, die sie bewegen. Eine Regel ist dabei immer: Die Logistikkette wird vom Vorgänger weitergereicht – an einen Kollegen, einen Freund aus der Branche oder an jemanden, den er oder sie schätzt. Auf diese Art entsteht ein vielfältiges und buntes Bild der Branche.