



AUG. BOLTEN
Wm. Miller´s Nachfolger

PRESSEINFORMATION

AUG. BOLTEN Wm. Miller´s Nachfolger

Mehr als 200 Jahre hamburgische Seeschifffahrt

Hamburg, 8. November 2007 – Das Unternehmen AUG. BOLTEN Wm. Miller´s Nachfolger wurde 1801 durch den Schiffsmakler William Miller gegründet. Miller, 1767 in Perth/Schottland geboren, wanderte 1797 im Auftrag der schottischen Fischereiindustrie nach Hamburg ein und erhielt 1801 das Hamburger Bürgerrecht. Miller war zunächst als Kommissionär vor allem für schottische Fischereiprodukte tätig. Ab 1815 trat er nur noch als Schiffsmakler in Erscheinung.

Nach seinem Tod übernahm sein Nachfolger August Bolten im Jahr 1840 die Alleinverantwortung für die Geschäfte. Als Agent betreute August Bolten zwar Segelschiffe (und bald auch Dampfer), die in Hamburg ihre Ladung löschten und neue luden, das Geld verdiente er jedoch mit dem Befrachten.

Die Basis: Das Liniengeschäft

August Bolten erkannte als erster das Potential einer verlässlichen Schifffahrtslinie. Unter seiner Führung gehörte BOLTEN zu den Mitbegründern bedeutender Linienreedereien, wie der Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG, 1847), der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Hamburg-Süd, 1871), der Actien-Gesellschaft Dampfschiffs-Rhederei ‚Hansa‘ (1881), der Africanische Dampfschiffs-Actiengesellschaft (Woermann-Linie, 1885) sowie der Deutsche Ostafrika-Linie (1890). BOLTEN war außerdem als Wegbereiter weiterer, weltweit tätiger Linien aktiv und übernahm deren Vertretung.

Das Liniengeschäft war die Basis des Unternehmens AUG. BOLTEN Wm. Miller´s Nachfolger. 1866 nahm die Firma den Reedereibetrieb auf (bis 1925 vornehmlich mit Segelschiffen), gleichwohl blieben die Schiffsagentur und Schiffsmaklerei die Säulen. Ergänzt um die Speditions-, die Befrachtungs- und die An- und Verkaufsabteilung befand sich bei BOLTEN praktisch das gesamte Spektrum der Schifffahrt unter einem Dach.

Die Zwischenkriegszeit und der Zweite Weltkrieg

Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs war der größte Teil des Geschäfts verloren. 1921 gelang dann ein großer Coup: Schwedische Reeder entschlossen sich vor dem Hintergrund der hohen Betriebskosten in ihrem Heimatland, ihre Schiffe nach Deutschland umzuflaggen und unter dem Namen „Bolten“ zu registrieren. Schon bald fuhren 26





schwedische Dampfer unter der BOLTEN-Flagge. Parallel zur Bereederung dieser Schiffe, die bis Ende 1927 zu ihren schwedischen Eignern zurückkehrten, baute die Reederei BOLTEN ihre Flotte beziehungsweise die der 1913 von ihr gegründeten Baltischen Reederei aus.

Haupteinnahmequelle in den 20er und 30er Jahren waren jedoch wiederum nicht das Reederei- und Befrachtungsgeschäft, sondern die Kommissionseinnahmen als Schiffsmakler und Schiffsagent u. a. für die großen deutschen Linienreedereien wie der Hamburg-Amerika-Linie und der Hamburg-Süd.

Der Zweite Weltkrieg brachte die überseeische und westeuropäische Fahrt unter deutscher Flagge weitestgehend zum Erliegen. Für BOLTEN bedeutete dies den Wegfall des größten Teils des Agentur- und Fremdbefrachtungsgeschäfts. Fast die gesamte BOLTEN-Flotte ging durch den Krieg verloren; entweder sanken die Schiffe durch Feindeinwirkung, mußten zwangsverkauft werden oder nach Kriegsende an die Siegermächte ausgeliefert werden.

Wiederaufbau von Reederei und Linienagentur nach 1945

So mußte die Reederei nach 1945 neu aufgebaut werden. Zum Einsatz kamen zunächst kleine See- und Binnenfahrgastschiffe, die für Passagierlinien verwendet wurden, Fischkutter, Dampfer und Motorfrachter. 1951 wurde die „August Bolten“ als erster Nachkriegsneubau in Dienst gestellt und in der Nord- und Ostsee eingesetzt. Während der 50er und 60er Jahre folgten weitere Neubauten und Zukäufe. 1971 umfaßte die BOLTEN-Flotte 15 Schiffe mit einer Ladekapazität bis zu gut 33.000 tdw.

Parallel zum Aufbau der Reederei machte man sich an die Wiedereinrichtung der Linienagentur sowie der Befrachtungs- und Klarierungsabteilung. Wie vor dem Krieg war AUG. BOLTEN als Agentur für die HAPAG tätig (Westindien-Mittelamerika-Dienst). Die Agentur der Hamburg-Süd erhielt BOLTEN nach dem Krieg nicht zurück, da der neue Mehrheitsgesellschafter, die Bielefelder Oetker-Gruppe, eine eigene Agentur einrichtete. An die Stelle der Hamburg-Süd traten die englische The South America Saint Line, NV Haven Lijn aus Rotterdam sowie später die Ciamar aus Buenos Aires und die Independent Plate Line aus Rotterdam. BOLTENS Dienstleistungsgeschäft bestand aus den Linienagenturen, dem sog. Hauptgeschäft, einschließlich Klarierung sowie der Befrachtung, einschließlich An- und Verkauf von Tonnage.

1956 ging BOLTEN selbst unter die Linienreederei. Zusammen mit französischen Partnern wurde mit Firmensitz Paris die Ligne des Rivières (LdR) gegründet, die noch heute erfolgreich Westafrika und Europa verbindet. 1962 gründete BOLTEN zusammen mit Geschäftspartnern die private Fährreederei TT-Line, einen Ro/Pax-Fährliniendienst zwischen Deutschland und Südschweden.

Containerisierung und Massengutfracht

Der (europäischen) Schifffahrt stand ab 1966 mit dem Beginn der Containerisierung der größte Strukturwandel ihrer Geschichte bevor. Auch die Flotte der Reederei änderte sich. Die Dampfer, die den Krieg überstanden hatten beziehungsweise zum Wiederaufbau angekauft worden waren, hatten die Flotte bis Mitte der 60er Jahre größtenteils wieder verlassen. Die „Bärbel Bolten“ und die „Marietta Bolten“ (jeweils 88 TEU) waren



1968 die ersten in Deutschland gebauten Vollcontainerschiffe. In den 70er Jahren war Bolten einer der größten deutschen Reeder von Autotransportern. Mehrere BOLTEN-Schiffe trugen in dieser Zeit das Volkswagen-Logo als Schornsteinmarke.

In den 1970er Jahren unterzog die Reederei ihre Flotte schrittweise einem Strukturwandel. BOLTEN wandte sich verstärkt der Massengutfracht zu, wozu man neben den traditionellen Schüttgütern auch große Partien Stahl, Holz oder Konstruktionsteile zählt. Die Reederei kaufte etliche mittlere und größere Frachter an. Dazu kam eine wechselnde Zahl von Zeitcharterschiffen. Ausländischen Eigentumsgeellschaften gehörende Schiffe wurden zum Teil von der Lydia Mar Shipping Co. Ltd. bereedert, die 1981 in Piräus als BOLTEN-Tochter gegründet wurde.

AUG. BOLTEN heute

Das Unternehmen AUG. BOLTEN Wm. Miller´s Nachfolger und seine Beteiligungen sind heute als Reederei, Schiffsmanager, Schiffsmakler und Hafenagentur tätig. Die BOLTEN-Gruppe inklusive ihrer Beteiligungen betreibt gegenwärtig eine Flotte von 20 bis 30 Schiffen in der Größe von 7.000 bis 54.000 Tonnen Tragfähigkeit (Massengut-/Multipurpose- und Containerschiffe, Autotransporter und RoRo/Passagierfähren), die rund um den Globus im Einsatz sind. Dabei handelt es sich sowohl um eigene als auch exklusiv (für fremde Rechnung) befrachtete Tonnage sowie Zeitcharterschiffe.

Die BOLTEN-Gruppe bietet mit weltweit 70 Mitarbeitern Dienstleistungen auf den Gebieten Befrachtung, Reederei, Technisches Schiffsmanagement, Crew Management, Hafenagentur sowie P&I-Vertretung. Zu den wichtigsten Beteiligungen gehören die Schiffsmanagementgesellschaft Lydia Mar Shipping Co. S.A. mit Sitz in Athen, die Fährreederei TT-Line GmbH & Co. KG mit Sitz in Lübeck-Travemünde, seit vielen Jahren Marktführer im Passage- und Frachtverkehr zwischen Deutschland und Südschweden, sowie SIMA France S.A.S. (LdR) mit Sitz in Paris, die den Liniendienst von Westafrika nach Europa und an die Ostküste der USA betreibt.

AUG. BOLTEN wird bereits in der 7. Generation als Familienunternehmen geführt.

Pressekontakt:

Annette Lindemann
AUG. BOLTEN
Wm. Miller´s Nachfolger (GmbH & Co.) KG
Mattentwiete 8 • Boltenhof | D-20457 Hamburg
Interimsadresse: Burchardstraße 17 • Mohlenhof • D-20095 Hamburg
T +49 (0)40 3601-376 | F +49 (0)40 3601-423
E annette.lindemann@aug-bolten.de