

THORA THYSELIUS

Ebbe und Flut

Vom Frachtensegler bis zum Containerschiff



HEINZ HOLZBERG VERLAG - OLDENBURG

Fachliche Beratung:
Kapitän Bero Behrens, Reedereikaufmann

Die Abbildungen stammen aus dem Besitz der Verfasserin

Für meine Söhne

CIP-Kurztitelaufnahme der Deutschen Bibliothek

Thyselius, Thora:
Ebbe und Flut: vom Frachtensegler bis zum Container /
Thora Thyselius. - Oldenburg: Holzberg, 1987
ISBN 3-87358-290-2

© 1987 Heinz Holzberg Verlag KG, Oldenburg - Alle Rechte vorbehalten
Gedruckt bei Isensee in Oldenburg

Inhalt

Probefahrt	9
Jungferreise	15
Geschichte der Reederei	20
Gründer der „Kormoran“-Reederei	21
Nachfolger	25
Neubeginn	28
Weltwirtschaftskrise	32
Wiederaufbau	35
Wieder Krieg	37
Nullpunkt	39
Geschafft?	43
Personalabteilung	45
Inspektion	49
SOS	50
Blauer Peter	53
Frachten	55
An der Kette	64
Hoffnung	67

Container-Schiffe	69
Träger-Schiffe	72
Superschiffe	74
Bulkcarrier	76
Handels-Atom-U-Boot	78
Computer statt Matrosen	80
Waget das Schiff	83
Neuzeit - Krisenzeit	85
Wort- und Sacherklärung	94
Das Konnossement	100
Biographie von Thora Thyselius	103

Probefahrt

Die „Kormoran“, bunt über die Toppen geflaggt, kam hinter der Flußbiegung hervor in Sicht. In diesem Augenblick ging der Inhaber der „Kormoran“-Reederei Jens Hansen zum Pier hinunter.

Er trug weder Hut noch Mantel, als wolle er den Himmel und das Glück beschwören. Doch gerade jetzt fielen ein paar Tropfen, nur ein Husch von Regen, aus einer kleinen Wolke am heiteren Himmel. Die zur Probefahrt geladenen Gäste flüchteten unter das schützende Dach des Wetterhäuschens.

Reeder Hansen stand allein auf dem Pier, als bemerkte er den Regen nicht, er achtete nicht auf die dunklen Regenflecken auf seinem hellen Anzug. Es durfte keinen Regen geben auf der Probefahrt seines Schiffes.

Die Herren unter dem Regendach verbargen ihr Lächeln über den Aberglauben des Reeders. Wahrhaftig, er war genauso abergläubisch wie etwa der alte Seebär Hünecke, der mit verkniffenem Mund zum Himmel starrte und dann mühsam mit seinen gichtigen Knochen den Pier entlang humpelte.

Er legte dem Reeder die Hand auf die Schulter. „Ganz ruhig, Jens Hansen! Dein Schiff soll mit Glück fahren. Die paar Tropfen von oben - vielleicht bedeuten sie ein paar Reisen mit geringen Frachtraten. Du weißt ja - ‚Ebbe und Flut‘ heißt es in der Schifffahrt. Schlechte Zeiten, gute Zeiten. So ist es immer gewesen.“

Der alte Kapitän setzte an zu einer weitausholenden Rede über den wechselvollen Lauf dieser Welt und der Schifffahrt im besonderen. Hansen nickte ein paarmal höflich zu den Worten des Alten, der fünf Jahrzehnte auf Schiffen der „Kormoran“-Reederei gefahren war.

Aber er hörte ihm nicht zu.

Hansens Gedanken waren bei dem neuen Schiff. Immer hatte ein Schiff der Reederei den Namen „Kormoran“ getragen. Wenn eines mit dem Namen verkauft oder abgewrackt wurde, wenn es ausbrannte, im Sturm auf-lief, immer hieß der nächste Neubau oder Neuerwerb „Kormoran“.

Die letzte „Kormoran“ hatte der Reeder bei einem Zusammenstoß mit einem Riesentanker verloren. Ein paar Minuten nach der Kollision war das Schiff gesunken. Drei Mann der Besatzung waren in den Sog des sinkenden Schiffes geraten. Die übrigen Seeleute konnten aus der ruhigen See gefischt werden.

Hansen hatte lange über dieses Unglück nachgedacht. Man konnte letztlich froh sein, daß bei dieser Kollision im dichten Nebel nicht noch der Tanker explodiert war. Das hätte sicher noch mehr Menschenleben gekostet. Müßig war alles Grübeln. Ein neues Schiff mußte gewagt werden.

Die neue „Kormoran“ mit ihren 7000 BRT war das größte Schiff der Reederei. Die Versicherungssumme für das verlorene Schiff, dazu angemessener Kredit, hatten gerade für diesen prächtigen Neubau gereicht.

In den fünf Jahren, die Jens Hansen seit dem Tode seines Vaters Alleininhaber der „Kormoran“-Reederei war, hatte er die „Milan“ (4000 BRT) und die „Pelikan“ (5000 BRT) bauen lassen. Außerdem fuhren noch vier kleinere Schiffe in der Reederei: „Seeadler“, „Seefalke“, „Seemöwe“ und „Seeschwalbe“, Schiffe, die sein Vater nach dem Zweiten Weltkrieg gebaut oder gekauft hatte, als allmählich die deutsche Seeschifffahrt von den Siegermächten wieder zugelassen wurde.

Sieben gute Schiffe fuhren also in Hansens Reederei, keins über zwanzig Jahre alt, der Durchschnitt jünger als zehn Jahre. Es waren alles Motorschiffe mit modernen Einrichtungen.

Allerdings, bei den ständigen Erfindungen und technischen

Neuerungen blieben immer Wünsche für Umbauten und Einbauten offen. Auch bezüglich der Größe der Schiffe hätte sich Reeder Hansen hinter den Registertonnen gern eine Null mehr gewünscht. Er lachte bei diesem Gedanken: 40 000 BRT, 50 000 BRT, 70 000 BRT. - Nun, solche Schiffe fuhren über die Meere. Sogar Schiffe von 200 000 Tonnen Tragfähigkeit, und immer größere wurden geplant.

Aber Reeder Hansen mußte zufrieden sein, daß er diese „Kormoran“ mit ihren 7000 BRT hatte bauen können. Zudem war das Schiff modern eingerichtet. Natürlich hatte es Radar, modernes Ladegeschirr und sogar eine halbautomatische Maschinenanlage; 16 Stunden wachfrei.

Wenn seine „Kormoran“ und auch die anderen Schiffe mit Glück führen, könnte er seine kleine Flotte vielleicht im Laufe seines Lebens verdoppeln, größere, immer modernere Schiffe könnte er bauen, und endlich würde die „Kormoran“-Reederei nicht mehr zu den kleinen Reedereien gehören. Sie würde wetteifern können mit größeren und größten Reedereien des Kontinents.

Jens Hansen strich sich mit der Hand über die Augen. Da träumte er am hellichten Tag den Traum, den alle Reeder träumen.

Gespannt blickte Hansen seinem neuen Schiff entgegen. Lag es gut im Wasser? Würde es die geforderte Geschwindigkeit erreichen? War die Stabilität richtig berechnet? Alle diese Fragen bewegten Hansen.

In einem Schiff lag so viel Hoffnung, lag so viel Gefahr. Jetzt warfen die beiden Schlepper die Leinen los und fuhren der „Kormoran“ entgegen. In weitem Bogen gegen den Strom bugsierten sie das Schiff an den Pier.

Als erster ging Hansen über den ausgelegten Laufsteg an Bord. Er begrüßte Kapitän Schwinge, der das neue Schiff führen sollte, und wurde dann herzlich von dem Wertbesitzer, einem Jugendfreund, in Empfang genommen.

Die Gäste waren nun auch an Bord, außer Freunden und alten Kapitänen der Reederei waren es die Herren der

Geldinstitute und die Herren des Germanischen Lloyds. Der Germanische Lloyd hatte den ganzen Bau des Schiffes beaufsichtigt und es klassifiziert.

Bis zur Übergabe des Schiffes im freien Meer und außerhalb der deutschen Hoheitsgrenze, bis zum feierlichen Flaggenwechsel, herrschte ein ziemlicher Betrieb an Bord. Reeder Hansen stand neben dem Kapitän auf der Brücke, und beide lauschten auf die Geräusche der „Kormoran“, nicht nur auf die Maschinengeräusche. Die erfahrenen Männer hatten ein Ohr für die geheime Sprache ihres Schiffes.

Indessen ließ sich der alte Kapitän Hünecke vom 1. Offizier die Radaranlage zeigen. Mißtrauisch sah er auf den rotierenden Strahl auf der Sichtscheibe mit den vereinzelt Punkten oder Strichen, die den Standort von Fahrzeugen kennzeichneten. Mit seinen weitsichtigen Seemannsaugen spähte er stromauf und stromab und fand bestätigt, was die Radaranlage aussagte.

„Ich würde mich trotzdem lieber auf meine eigenen Augen verlassen“, sagte der Alte zu dem jungen Offizier. „Warum gibt es denn so viele Schiffszusammenstöße trotz der Radaranlagen?“

Der junge Offizier versuchte dem Kapitän Hünecke zu erklären, mit Radar an Bord allein sei es eben nicht getan. Die Radarinformation über Entfernung und Peilung eines anderen Schiffes mußten zu Uhrzeit, Kurs und Fahrt des eigenen Schiffes in Beziehung gebracht werden. „Plotten“ nannte man das in der Fachsprache. Sicher ist es nicht einfach für den Mann auf der Brücke, gleichzeitig Ausguck zu halten, Nebelsignale zu geben, den Rudergänger zu kontrollieren, das Echolot zu beobachten, das wechselnde Radarbild zu verfolgen und es dabei noch auszuwerten.

Deswegen wurde inzwischen ein „Fotoplott“-Gerät entwickelt. In bestimmten Zeitabständen wird das Radarbild fotografiert, in Sekundenschnelle entwickelt, fixiert, gewässert, getrocknet und schließlich vergrößert auf eine Sicht-

scheibe projiziert. Auf diese Weise hat man die Bewegungen der Fahrzeuge im Radarbereich unter Kontrolle.

Aber über ein Fotoplott verfügte die „Kormoran“ noch nicht. Hünecke meinte, Radar, Echolot und Funkpeilung wären auch genug an Neuerungen.

Der Schiffsoffizier verbarg sein Lächeln über den alten Seebären, genoß aber dann Hüneckes Verblüffung über die halbautomatische Maschinenanlage.

Der Hauptmotor wurde von einem elektrischen Fahrstand direkt von der Brücke aus gefahren. Auch bei unbesetztem Maschinenraum konnte die Brückenwache das einwandfreie Arbeiten der Motoren überwachen. Akustische Signale und Warnlampen machten auf jede Störung in der Maschinenanlage aufmerksam. Der Nautiker auf der Brücke konnte an Hand der Signale sogar erkennen, ob ein Fehler das sofortige Anhalten der Maschine erforderlich machte oder ob es sich nur um eine kleinere Störung handelte. Mit eigener Notstopp-Einrichtung konnte die Brückenwache auch bei Versagen des elektrischen Fahrstandes die Maschine sofort stoppen, ohne daß jemand im Maschinenraum war.

Nahezu empörend fand Hünecke den vollautomatischen Kontrollstreifen, der das Führen eines Maschinentagebuches erübrigte. Da wurde einfach alles aufgezeichnet wie durch Zauberei: Tag und Uhrzeit, Änderung der Drehzahl, jeder Maschinenschaden, alle Signale.

„Da können die Ingenieure ja auf der faulen Haut liegen“, meinte der Alte grimmig.

„Könnten sie“, stimmte der Schiffsoffizier zu. „Jedoch verlangt die Seeberufsgenossenschaft volle Besatzung, die sich in Wachen von 2 x 4 Stunden abwechselt. Dabei würde eine Acht-Stunden-Wache reichen, sechzehn Stunden könnte die Maschine wartungsfrei laufen.“

Aber der alte Kapitän war wohl der gleichen Ansicht wie die Seeberufsgenossenschaft, solche Erfindungen sollten sich erst einmal bewähren. Er ließ dabei die Ausgaben sei-

nes Reeders unbeachtet. Anständige Unterkunftsräume für die Mannschaft, eine gemütliche Kapitänskajüte, dafür war das Geld gut angelegt.

Er stampfte auf die Brücke hinauf und wollte dem Werftbesitzer, auf dessen Helgen die „Kormoran“ gebaut war, und Reeder Hansen seinen Standpunkt klar machen.

Aber die beiden Herren beobachteten gerade die Steuerfähigkeit des Schiffes, die durch Kursänderungen nach Steuerbord und Backbord und durch Fahren von engen Kreisen festgestellt wurde.

Dann wurde geprüft, ob die kontraktlich festgelegte Geschwindigkeit von 17 Knoten und der dabei festgelegte Brennstoffverbrauch auch erreicht wurden, und zwar wurde die Geschwindigkeit zwischen zwei Punkten, die eine Seemeile auseinander lagen, abgestoppt.

Die beiden Herren, auch der Kapitän, die Offiziere und die Gäste gerieten durch die erfreulichen Ergebnisse in eine Hochstimmung, die den alten Hünecke mit seinen Bedenken gegen allzu neuzeitliche Einrichtungen nicht zu Worte kommen ließ.

Mittlerweile erreichte die „Kormoran“ die Grenze des deutschen Hoheitsgebietes. Außerhalb des Hoheitsgebietes wurde die Werftflagge eingeholt, und zum Zeichen der Übernahme in die „Kormoran“-Reederei hißte man die blaugelbe Reedereiflagge.

Der Werftbesitzer drückte seinem Freunde Hansen die Hand und ließ ein Glas Sekt reichen. Die Gäste drängten sich um den Eigner und den Erbauer der „Kormoran“ und wünschten allzeit glückliche Fahrt für das neue Schiff.

Wenn bis dahin eine gewisse Spannung an Bord geherrscht hatte, so wurde sie jetzt abgelöst durch Frohsinn und Festfreude.

Wagemut des Reeders und Erfindungsgeist in der Schiffsbaukunst wurden gleicherweise gefeiert.

Jungferreise

Die „Kormoran“ machte nur einen kleinen Seetörn, dann ließ sie ihre Gäste von einer Barkasse übernehmen und lief zur Jungferreise aus.

Gern wäre Reeder Hansen für die ganze Dauer der Jungferreise an Bord der „Kormoran“ geblieben; denn das Schiff sollte nach Ostasien auslaufen.

Hansen dachte an die Zeit, während der er alle Häfen der Erde gesehen hatte. Er war als Supercargo mit den Schiffen seines Vaters gefahren. Das war der Auftakt zu seiner Ausbildung als Reeder gewesen.

Gern wäre er ein Fahrersmann geworden, hätte sich vom Moses hochgedient bis zum Kapitän. Aber dem Erben einer Reederei waren die Wege vorgeschrieben.

Nach den Reisen als Supercargo kam eine kaufmännische Lehre in einem Schiffahrtskontor, dann Auslandspraxis. Er war eineinhalb Jahre in New York gewesen, ein Jahr in Aberdeen in Schottland. Dann trat er in die väterliche Firma ein, und erst da begriff er, was es hieß, Tag und Nacht hinter einer guten Ladung her zu sein, daß man hart sein mußte gegenüber den unaufhörlichen Angriffen auf die Existenz, daß man trotz allem immer wieder auf sein Glück vertrauen mußte. Glück! Wahrhaftig, Glück war Jens Hansen zugefallen.

Er hatte für sein neues Schiff, abgesehen von einer Basisladung Eisen, eine Ladung Fertig- und Halbfertigwaren der chemischen Industrie bekommen, Plastikartikel, Kunststoffe, Polystyrol, bestimmt für Ostasien. Die „Kormoran“ würde Colombo (Sri Lanka, ehemals Ceylon), Singapur, Manila (Philippinen), Hongkong (China) und Yokohama (Japan) anlaufen.

Es war eine fast reine Stückgutreise, wie sie üblicherweise nur von den Linienreedereien ausgeführt wurde.

Der Ablader, eine neugegründete Speditionsfirma, hatte den Transport der Waren von der Fabrik bis zum Bestimmungshafen in Ostasien übernommen. Die Firma war noch nicht an Linienreedereien geschäftlich gebunden, und so konnte die „Kormoran“-Reederei die Verfrachtung der Güter für eine gute Frachtrate übernehmen. Das neue Schiff, die „Kormoran“, war ja eigens für die Stückgutfahrt gebaut. Hansen hoffte, daß dies nicht das letzte derartige Geschäft bleiben würde.

Das war wahrhaftig ein „dicker Fisch“ für einen Trampree-der, der seine Schiffe über alle sieben Seen hetzte und wie der Teufel hinter der armen Seele hinter einer annehmbaren Ladung herjagen mußte.

Wie oft mußte ein Trampschiff die Hin- oder Rückreise in Ballast - also ohne Ladung - machen!

Aber die „Kormoran“ war gut befrachtet.

Auslaufend mit Stückgut und Eisen, heimkehrend ebenfalls mit Stückgut; Textilien, Fotoartikel, Fahrräder, Porzellan, sowie mit Edelhölzern aus den japanischen Häfen.

Das würde ein gutes Geschäft. Die Zeiten waren zwar vorbei, wo ein Schiff sich in ein oder zwei Reisen freifahren konnte, wie derzeit die großen Segler, die durch gute Frachten die Neubaukosten schnell wieder einfuhren.

Aber wenn diese Jungferreise der „Kormoran“ mit Glück ablief, dann könnte Reeder Hansen einiges von dem aufgenommenen Kredit abdecken.

Wenn alles gut ginge - Eine Sorge erfüllte den Reeder: Würde die in der Stückgutfahrt wenig erfahrene Besatzung das schwierige Stauen der Ladung richtig überwachen können?

Um sich zu überzeugen, daß alles an Bord richtig lief, fuhr Hansen mit bis Rotterdam, wo die Ladung übernommen werden sollte.

Noch war die „Kormoran“ auf See, und er bat den Kapitän

zu sich, der gerade mit dem wachhabenden Offizier sprach. Sie gingen zusammen in die Kapitänskajüte, und die ruhige Wärme des Holzes, die cardanisch aufgehängte Lampe über dem kleinen Tisch, der Ruch nach schwerem Tabak taten ebenso ihre beruhigende Wirkung wie die Sicherheit und Gelassenheit von Kapitän Schwinge. Er wußte seinen Reeder zu überzeugen, daß Offiziere und Mannschaft der „Kormoran“ der Aufgabe dieser Stückgutreise gewachsen waren.

Der Reeder und der Kapitän waren gleichen Alters, sie kannten sich lange Jahre und wußten, was einer von dem anderen zu halten hatte.

Kapitän Schwinge war als junger Offizier an Bord einer früheren „Kormoran“ gewesen, während Jens Hansen als Supercargo mitfuhr.

Schwinge hatte sich in der Reederei heraufgedient. Nach Erwerb des A6-Patents - Kapitän auf großer Fahrt - hatte Schwinge sich wieder bei der „Kormoran“-Reederei gemeldet, obgleich große Linienreedereien den tüchtigen Seemann mit seinen Prädikatsexamen ebenfalls gern eingestellt hätten.

Die Crew war dem Kapitän sehr zugetan; denn er hatte eine gute Hand für die Seeleute, gut und doch fest, er hatte ein offenes Ohr auch für die privaten Anliegen der einzelnen. Seine Männer waren erprobt nicht nur in „Pönen“, „Farbe-Waschen“, „Mann-über-Bord-Manöver“, sie würden auch die Übernahme der kostbaren Ladung sorgfältig überwachen, zumal ja geübte Stauer zur Verfügung standen.

Beim Einlaufen in den großen Hafen Rotterdam erschien die „Kormoran“ mit ihren 7000 BRT und 11000 Tonnen Tragfähigkeit recht klein neben den dicken 7000-tdw-Erzfrachtern und den großen Passagier-Schiffen, die auf der New-York-Route gefahren waren und jetzt nur noch auf Kreuzfahrten ihr Geld verdienten. Zum Glück brauchte Hansens Schiff nicht erst auf Reede vor Anker zu gehen.

Es war ein Liegeplatz frei, Ladekräne standen bereit, und auch zwei „Gänge“ Hafenarbeiter warteten schon. Kaum waren die Manilatrossen fest, kaum war der Laufsteg ausgelegt, kamen Hafenbehörden und der Makler an Bord. Der Zoll fertigte das leere Schiff schnell ab, und der Schiffsmakler klarierte es ein.

Dann konnte die Beladung beginnen. Gemeinsam mit Kapitän Schwinge und dem Schiffsmakler de Haff, der mit Hansen befreundet war, beobachtete der Reeder das Übernehmen der ersten Ladung.

Neben dem Lukenvizen stand der junge zweite Offizier der „Kormoran“ und verglich mit seinem Stauplan, ob die Riesenkiste, die der Verladekran jetzt in den Laderaum schweben ließ, richtig untergebracht war. Die Ladung mußte so gestaut werden, daß sie in der Reihenfolge der anzulaufenden Häfen griffbereit war.

Gerade dieser festgelegte Stauplan war ungewohnt für die Besatzung, die sonst nur an Massengutladung gewöhnt war. Trampschiffe luden oft Massengut, also Getreide, Erz, Kohle, Bauxit, Zement, Holz. Wenn die Ladung für verschiedene Häfen bestimmt war, blieb es gleichgültig, ob der Saugrüssel des Elevators das Getreide aus der äußersten Ecke Backbord wegsaugte oder auf der Steuerbordseite, wenn nur die Stabilität des Schiffes bewahrt blieb.

Stetig und zügig ging die Beladung der „Kormoran“ voran. Ergötzlich war anzusehen, wie der Stauer mit einer kleinen Drehung seines Daumens den Platz im Schiff angab, wohin der Kranführer die Kisten befördern sollte.

Einigermaßen beruhigt ging Reeder Hansen noch einmal über Deck, steckte den Kopf in den Maschinenraum und erfuhr vom ersten Ingenieur, die „Kormoran“ habe im Schnitt 15 Knoten gelaufen. Das war ein gutes Ergebnis. Sicher würde auf langen Seereisen die Marschgeschwindigkeit von 17 Knoten erreicht werden.

Der Reeder nahm mit festem Händedruck Abschied von

Kapitän Schwinge. Beide wußten, wieviel von dieser Jungferreise der „Kormoran“ abhing.

Dann ließ Hansen sich von seinem Geschäftsfreund, dem Schiffsmakler de Haff, zum Flugplatz bringen. Die Maschine stand schon startbereit.

Geschichte der Reederei

Gleich nach seiner Rückkehr, mitten in der Nacht, ließ Hansen sich von dem am Flugplatz wartenden Fahrer zum Kontorhaus bringen. Ihm war nicht nach Schlafen zumute. Der Tag war zu bewegend gewesen.

Er wollte nur schnell einmal hinaufschauen. Möglicherweise waren inzwischen Ladungsangebote für die übrigen Schiffe seiner Reederei eingegangen. Außerdem konnte irgendeine Meldung von seinen Schiffen vorliegen, die sein sofortiges Handeln notwendig machte.

Der Reeder wollte sogleich zu den Fernschreibern gehen, aber dann verhartete er doch in der Empfangshalle.

Hier hingen Bilder der prachtvollen Segelschiffe, der Klipper und der ersten Dampfer der „Kormoran“-Reederei, dazu Bilder der Reeder, Hansens Vorfahren, die einander alle mit ihren scharfgeschnittenen Gesichtern, mit ihren in die Weite spähenden Augen ähnelten.

Gründer der „Kormoran“-Reederei

Da war, in Öl gemalt, das kühne Gesicht seines Urgroßvaters. Er war der erste Jens Hansen und gründete die „Kormoran“-Reederei. 1780 geboren, 1875 gestorben, ein langes Leben voller Abenteuer.

In jungen Jahren hatte dieser Jens Hansen ein „Lüttschipp“ gefahren, eine Tjalk mit 20 Commerzlasten (1 Commerzlast = $\frac{2}{4}$ Registertonnen).

Mit dieser Tjalk segelte Jens Hansen, wie vordem seine Väter, an der Küste entlang, einmal mit Sand, das andere Mal mit Heu, nächstes Mal mit Butter beladen. Das war ein ruhiger, aber sicherer Verdienst, bis Napoleons Häsher hinter Hansen her waren. Sie wußten, oder glaubten zu wissen, daß der Schiffer unter dem Sand, unter dem Heu Fässer mit englischem Whisky versteckte, auch Tee, Tabak, Zucker, Waren, die er durch die Festlandsblockade schmuggelte.

Sie wollten ihn nicht gerade hängen, aber in napoleonische Dienste wollten sie diesen tüchtigen Schiffer zwingen, da brauchten sie solche Männer.

Jens Hansen schlug ein paar Haken, setzte seine Tjalk auf eine Sandbank und schwamm zu einem englischen Segler hinüber, von dem er gerade vorher etliche Faß Whisky übernommen hatte.

Der Schiffer trat in englische Dienste, bald wurde er tollkühner Blockadebrecher. Fortan hieß es, Kapitän Jens Hansen segle dem Teufel ein Ohr ab.

Als Napoleons Zeit wie ein Spuk verging, segelte Jens Hansen heim an die Nordseeküste, und der dickbauchige Segler, den er steuerte, war sein Eigentum. „Kormoran“ stand an Bug und Heck.

Von der Fracht für Kaffee, Tee, Rum, Zucker, Tabak und

Pfeffer ließ er sich einen zweiten schnelleren Segler bauen, den nannte er „Pelikan“.

Zwar waren die Meere noch immer unsicher nach dem napoleonischen Kriegsaufbruch. Das Piratengesindel der Barbarenstaaten am Mittelmeer, Marokko, Algier, Tunis, Tripolis, trieb sein Unwesen bis in die Nordsee hinein.

Einmal brachten sie auch Jens Hansens „Pelikan“ als Prise auf, erschlugen die Mannschaft und verlangten tausend Taler Lösegeld für den Kapitän.

Schnelle englische Segler jagten den Seeräubern die Beute wieder ab. Aber die jungen Seemänner waren nicht wieder zum Leben zu erwecken.

Hart und gefahrvoll war die Seefahrt damals mehr denn je. Aber es wurden auch hohe Frachten bezahlt für jederlei Ladung, etwa für den Strom von Auswanderern, die „drüber“ ihr Glück versuchen wollten. „Immer fließendes Stückgut“ nannte die Schifffahrt diese Pioniere einer neuen Welt.

Es gab noch andere Menschenfracht: Schwarze Sklaven aus Westafrika! Aber an dem Unglück der Neger wollte Jens Hansen sich nicht bereichern. Statt dessen schickte er seine Schiffe nach Westafrika mit Messing- und Kupferwaren, Eisendraht, knallbunten Baumwollstoffen, Glasperlen, Maria-Theresia-Talern mit der „echten“ Jahreszahl 1780. Diese Waren verkauften sich gut an die Schwarzen.

Heimwärts war mittlerweile Palmöl die beste Ladung geworden, ein wenig Goldstaub, ein wenig Elfenbein machten die Reisen verlockend. Damast und Leinen wurde in Westindien gebraucht. Die Rückfracht bestand aus Zucker, Kaffee, Tabak.

Oder der Reeder ließ seine Schiffe von Cardiff mit Kohlen nach Singapore segeln, von dort in Ballast nach Rangoon, zurück von dort nach Hamburg brachten die Segler eine volle Ladung Reis.

All diese Reisen machten andere Schiffe, andere Reedereien auch. Aber Jens Hansens „Kormoran“-Schiffe fuhren mit

Glück unter dem klugen Kopf und der festen Hand seines Reeders. Hansen verstand es, die Liegezeiten selbst in den faulsten Häfen Westafrikas abzukürzen. Er ließ auch seine Segler im Winter nicht im Hafen liegen, er wich dem Winter, dem Eis aus und segelte in südlichere Breiten. Die „Kormoran“-Schiffe brachten gute Fracht. Bald konnte Hansen die „Milan“ auf Kiel legen.

Und dann kamen die Seeleute mit ihren von der Heuer ersparten Talern, und die Bauern kamen nach guten Ernten, die Händler und Krämer, sie alle vertrauten dem angesehenen Reeder Jens Hansen ihr erspartes Geld an, große und kleine Münze, die sollte er in einem Part, in einem Teil eines neuen Schiffes anlegen.

So weitete sich das Unternehmen zu einer Partenreederei aus. Das Kapital fuhr Gewinn ein, der oft wieder in Schiffen angelegt wurde oder auch mit dem Part zurückgezahlt wurde.

Den Kapitänen beließ der Reeder einen Anteil an ihrem Schiff und am Gewinn, damit sie um so größeres Interesse an guten Frachten zeigten.

Zu der Zeit war der Kapitän zugleich Kaufmann, der seine Frachten selbst aushandeln mußte. Später wurden dann Faktoreien, Agenturen, eingerichtet, die den kaufmännischen Teil den Kapitänen wieder abnahmen.

In zwei oder drei Reisen, manchmal auch in einer großen Reise, segelten sich die Segler frei, das heißt, sie wurden schuldenfreier Besitz des Reeders.

Zwar segelten auch Hansens Schiffe nicht immer „vor dem Wind“, Stürme zerbrachen die Masten, zerfetzten die Segel, zerrissen die Takelage, in Flaute trieben die großen Segler in der Windstille, bis der letzte harte Schiffszwieback, das letzte Stück Salzfleisch verzehrt und kein Tropfen Frischwasser mehr an Bord war.

Auch den üblichen Zoll an Schiffsverlusten mußte der harte Hansen hinnehmen.

Doch die gestrandeten, zerschellten, ausgebrannten, verschollenen Segler ersetzte er durch neue, durch schnellere und größere Schiffe, die um die Welt segelten.

Klug nutzte er die Weltläufe zu seinem Vorteil. Er ging dem Krieg aus dem Wege und setzte seine Segler dort ein, wo sie sichere und hohe Fracht brachten.

Selbst der Weltbankrott 1856, der große Häuser in der ganzen Welt zahlungsunfähig machte, der den Umsatz zum Stocken brachte und ganze Warenlager wertlos machte, schadete der „Kormoran“-Reederei nicht.

Der Alte hatte eben ein Gespür für die Geheimnisse des Welthandels.

Sein Leben lang fuhr er auf einem seiner stolzen Segler über die Meere. Als er schon fast blind war, nahm er seinen Enkel Jens mit, der Junge mußte für den Großvater Ausschau halten.

Mehr aber noch war der alte Seefahrer darauf bedacht, den Enkel die Kunst des Segelns zu lehren, ihm die Kenntnis von den Untiefen und Klippen, von den Strömungen des Meeres zu vermitteln, ihm alle Erfahrung weiterzugeben, die er ein langes Leben lang in sich aufgespeichert hatte.

Der alte Reeder fuhr nacheinander auf allen seinen Schiffen, er segelte auf der „Kormoran“, „Pelikan“, „Milan“, „Seefalke“, „Seeadler“, „Seemöwe“ und „Seeschwalbe“.

Jeden Mann an Bord wollte er kennen, und jeder sollte ihn kennen.

Er lebte zwei Menschenleben lang. Da sein Sohn Hans Hansen auf See verschollen war, mußte der Alte warten, bis sein Enkel, der jüngere Jens Hansen, herangewachsen war. In einem Sturm wurde der Fünfundneunzigjährige auf der „Kormoran“ durch eine herunterkommende Rah erschlagen.

Nachfolger

Jens Hansen der Jüngere hatte schon als Junge gelernt, die dickbauchigen Segler seines Großvaters über die Meere zu steuern. Er lauschte dem Wind und dem Himmel und dem Meer ihre Geheimnisse ab und setzte waghalsig das letzte Segel, um vor dem Wind dahinzubrausen.

Aber als der alte Jens Hansen sein Grab im Meer gefunden hatte, blieb der Enkel an Land. Soviel hatte er in der großen Welt gesehen, daß ein Reeder klüger und umsichtiger von Land aus seine Schiffe lenken konnte.

Das alte Schifferhaus hinter dem Deich überließ er seinen Schwestern.

Er baute sich ein prächtiges Haus in der großen Stadt, ein Wohnhaus mit Kontorräumen, Schuppen und Warenlagern. Und in den Kontoren arbeiteten Befrachter, Inspektoren, Proviantmeister, Buchhalter; er richtete einen großen Reedereibetrieb ein, wie er es andernorts gesehen hatte und wie es der Bedeutung des „Kormoran“-Unternehmens zukam.

Er selbst, der Reeder Jens Hansen, saß in seinem runden rotgepolsterten Drehsessel inmitten spiegelnder Mahagonischränke, inmitten ausländischer Kostbarkeiten, die er selbst von seinen Reisen heimgebracht hatte.

Vielfach waren es Geschenke, an die sich Erinnerungen an gute Freunde knüpften: Gebetsmühlen aus Tibet, siamesische Götter der Fruchtbarkeit aus schwerem Kupfer, türkische Krummsäbel, zarte Schilfgewebe mit Fujis weißem Gipfel.

Apfelsinenbäume hatte er mitgebracht, Paranußbäume gezogen. Dattelkerne keimten. Zwei große Palmen standen Wache am Hausaltar, dem großen goldenen Schrank mit Buddha hinter Weihrauchschalen.

Drei chinesische Zauberer trugen auf breiten Messingschalen Kakteen aus aller Herren Länder. Teppiche aus Astrachan waren nicht nur Schmuck, sondern der feste Boden des Alltags.

Wenn die Kapitäne und Seeleute in dieses bombastische Kontorhaus kamen, verzog sich ihr wetterhartes Gesicht. Dem Reeder Jens Hansen dem Jüngeren aber stärkte seine prunkvolle Umgebung das Bewußtsein der eigenen Bedeutung und des Aufblühens seines Schiffahrtsunternehmens.

Bald schienen ihm die dickbauchigen Segler seines Großvaters zu schwerfällig. Er sah die englischen Teeklipper und die schnellen Salpetersegler der P-Liner (Reederei Laeisz, Hamburg), und er hätte nicht aus altem Seefahrerblut stammen müssen, wenn ihm diese stolzen Schiffe nicht das Herz heiß gemacht hätten. Der schnittige Bug, die kühne Bauart, die hohen Segel ließen diese Klipper viel schnellere Reisen machen als die bis dahin üblichen plumpen Segler. Deshalb, so rechnete Reeder Hansen, müßte ein Klipper auch schneller die höheren Kosten einfahren.

Er entschloß sich, seine gesamte alte Tonnage, sieben gute Schiffe, zu verkaufen. Er kaufte einen englischen Klipper und ließ einen weiteren Klipper nach den genauen Maßen des englischen auf einer deutschen Werft bauen.

Dieses Schiff lief aber nie die vorgesehenen siebzehn Knoten. Irgendein Konstruktionsfehler ließ das Schiff schwerfällig hinter den anderen Seglern her ächzen. Ein Mißgriff, dieser Neubau! Und auch der von England gekaufte Klipper fuhr nicht den erhofften Gewinn ein.

Inzwischen kamen die Raddampfer auf, bald danach die Dampfschiffe. Statt aus Holz begannen die Werften, Schiffe aus Eisen auf den Helgen zu bauen. Überall in der Welt begann eine große Umwälzung und Beunruhigung in der Schifffahrt. Eine Reederei nach der anderen „ging in den Dampf“. Die Klipper der Engländer und auch manches Schiff deutscher Reedereien segelten zwar noch bisweilen stolz an den qualmenden Dampfern vorbei. Die „Kor-

moran“-Reederei aber hielt dem harten Konkurrenzkampf nicht länger stand. Die beiden Klipper mußten abgewrackt werden. Das Kontorhaus mit all seinen Kostbarkeiten kam unter den Hammer.

Die Zeit der großen Segler war vorbei. Als Jens Hansen der Jüngere begriff, daß er einen falschen Weg eingeschlagen hatte, war es zu spät.

Damit war seine Lebenskraft erschöpft. Ein Herzschlag machte seinem Leben ein Ende.

Neubeginn

Es gab keine „Kormoran“-Reederei mehr. Aber es gab einen jungen Sohn, Hans Hansen, den Vater des jetzigen Reeders. Der gerade Einundzwanzigjährige gründete wagemutig genug, noch im Todesjahr seines Vaters, die Reederei neu.

Hans Hansen begriff, was sein Vater schon hätte begreifen müssen: Die Zeit der großen Segler ging zu Ende. Eine neue Zeit in der Schifffahrt brach an. Noch kämpften Schaufelraddampfer, Schraubendampfschiffe um den Vorrang, eine Weile noch gab es besegelte Dampfschiffe, Schiffe aus Holz, bis das eiserne Dampfschiff den Sieg auf den Meeren davontrug.

Die neugegründete „Kormoran“-Reederei „ging in den Dampf“, um 1903. Hans Hansen setzte zwei kleine eiserne Dampfschiffe in der Küstenfahrt ein, angekaufte Schiffe, mit Krediten finanziert.

Keuchend, fauchend, dampfend, stinkend fuhren die rußgeschwärzten „Kormoran“ und „Milan“ an der Küste entlang. Kohle, Kohlengrus, Eisenerz, Grubenholz und Eisen nahmen sie als Ladung. Tapfer fuhren sie die Gelder wieder ein, die ihr Reeder an sie gewagt hatte. Die Gelder wurden sogleich wieder in neuen Schiffen angelegt. Gerade begann die „Kormoran“-Reederei sich zu erholen, begünstigt durch die Vertiefung von Elbe und Weser, begünstigt von wachsendem Bedarf in Europa sowie durch die Erschließung von Rohstoffquellen und neuen großen Absatzmärkten in Übersee.

Vor allem aber war eine weitgreifende Beruhigung im Frachtenmarkt eingetreten. Die Welt glaubte an ewigen Frieden. Die Reeder kamen zu einer Einigung, sie stellten

die Frachtratenkämpfe ein und hatten für eine kurze Frist ein ruhiges Geschäft.

In diese Wunschwelt voller Wohlbehagen brach der Erste Weltkrieg ein (1914).

Nun glich die Welt einem Hexenkessel. Wo waren die Schiffe der „Kormoran“-Reederei? Nach langem Warten und auf geheimen Wegen erhielt Reeder Hansen Nachricht über den Verbleib seiner Reedereiflotte. Die „Kormoran“ hatte gerade Iquique (Chile) mit Salpeter verlassen, einer Ladung, die damals zwar meistens von Seglern übernommen wurde, wegen der hohen Frachtrate diesmal aber gern von der „Kormoran“-Reederei geschlossen wurde. Durch ein anderes deutsches Schiff erhielt der Kapitän der „Kormoran“ Nachricht vom Ausbruch des Weltkrieges. Das Schiff wich von der üblichen Route ab und flüchtete in argentinische Gewässer. Da war sie zwar vorerst unbehelligt, aber für die Reederei auch unerreichbar.

Die schmucke „Milan“, von London in Ballast nach Caleta Buena (Chile) auslaufend, wurde über die Meere gehetzt und verfolgt und zuletzt doch von Engländern gekapert.

Die „Pelikan“ hatte eine Ladung Kohle an Bord für Frankreich, erhielt einen Volltreffer und brannte aus. Die Besatzung wurde bis zum Kriegsende interniert. Gleich zwei Schiffe, „Seefalke“ und „Seeadler“ lagen in Buenos Aires (Argentinien), um Rinderfelle zu laden.

Auf Anweisung der deutschen Botschaft wurden alle deutschen Schiffe in argentinischen Häfen seeuntüchtig gemacht, damit sie für den Einsatz durch die Engländer unbrauchbar würden.

Blieben noch die kleine „Seeschwalbe“ und „Seemöwe“. Sie kreuzten tollkühn in der Nord- und Ostsee und machten ihrem Reeder mehr Kopfzerbrechen als zu Friedenszeiten die ganze Flotte.

Gefährdet durch Minenfelder, bedroht von U-Booten, gejagt von feindlichen Kriegsschiffen, blieben sie der Reederei trotzdem bis zum Kriegsende erhalten. Und dann ver-

langten die bitteren Friedensbedingungen 1918 Abgabe der so mühsam geretteten Schiffe, die über 1600 Tonnen groß waren (ton for ton = Tonne für Tonne). Damals mußte die Hälfte aller Schiffe zwischen 1600 und 1000 Tonnen ebenfalls abgeliefert werden, dazu ein Viertel der Fischereiflotte. Die bei Kriegsbeginn in argentinische Gewässer geflüchtete „Kormoran“ brachte zwar nach Beendigung des Krieges die Ladung Salpeter noch für Rechnung der Reederei nach Hamburg. Dann aber mußte das Schiff abgeliefert werden an Italien. Die verbleibende Flotte ging an England und an Frankreich. 1919 wurde wahrhaftig das schwärzeste Jahr für die deutsche Schifffahrt. Zum zweiten Mal innerhalb von zwei Jahrzehnten stand die „Kormoran“-Reederei ohne Schiff da.

„Nein“, lachte sein Reeder, „wir haben ja noch unsere 50-Tonnen-Tjalk ‚Kormoran‘.“

Mit dieser blitzsauberen Tjalk war die Familie Hansen bei Friedenszeiten zu ihrem Vergnügen an der Küste entlang gefahren.

Jetzt wurde sie wieder Lastschiff, wie ehemals die Tjalk des Gründers der Reederei. Sand und Kies schleppte die „Kormoran“ zu den zahllosen Baustellen. Zwei der tüchtigsten Kapitäne der Reederei fuhren auf dem kleinen Schiff und hatten so wieder eine sinnvolle Arbeit. Zugleich trieben sie einen schwungvollen Handel mit Stahlhelmen, die zu Kochtöpfen umgeformt waren.

Die Frachten, die die kleine Tjalk einfuhr, der Erlös aus den umgearbeiteten Stahlhelmen zusammen mit dem Erlös aus der Salpeterladung und aus manchem kostbaren Familienschmuck ergaben den Grundstock für den Wiederaufbau.

Der Staat zahlte eine geringe Entschädigung, aber ehe das Geld zur Auszahlung kam, war es bereits in der Inflation, in der Geldentwertung, zerronnen.

Zugute kam der Schifffahrt nach dem Ersten Weltkrieg das

ungeheure Ansteigen der Frachtraten infolge der Knappheit der Welttonnage.

Und wieder konnte ein 2. Offizier einer neuen „Kormoran“ die schwitzenden schwarzen Hafendarbeiter anfeuern:

„Come on, boys, come on.

No be tired.

Pass banana -“

(Los, Jungens, los! Seid nicht müde! Her mit den Bananen!)

Und diese „Pass banana“ wurde geflügeltes Wort für immer schnelleren Umsatz, für den hastigen Wiederaufbau nach einem verlorenen Krieg. Verbissen arbeitete Hans Hansen. Sein Tag war der übliche Reedertag. Sechzehn, oft zwanzig Stunden Arbeit. Sonntags Arbeit, statt Urlaub Arbeit.

Unter der „Kormoran“-Reedereiflagge sollten wieder sieben Schiffe fahren, und sieben waren es auch nach einem Jahrzehnt.

Aber die aufgenommenen Kredite waren hoch. Schon eine kleine Schwankung der Frachtraten nach unten brachte Schwierigkeiten im Zinsendienst.

Und dann kam das Katastrophenjahr in der Weltwirtschaft: 1931.

Weltwirtschaftskrise

Wie erwachend, strich sich der Reeder Jens Hansen über die Augen.

Er saß immer noch in dem Sessel unter den Bildnissen und den Schiffsbildern seiner Ahnen, deren Schicksal mit dem Schicksal der immer neu erstehenden „Kormoran“-Reederei eben in seiner Erinnerung wach geworden war.

Die Katastrophe 1931 hatte er selbst miterlebt als Junge im Alter von elf Jahren. Plötzlich stand statt der goldgelben Butter blasse Margarine auf dem Tisch. Mittags gab es Bohnensuppe, Erbsensuppe, Kohl, Steckrüben anstelle der drei oder vier Gänge.

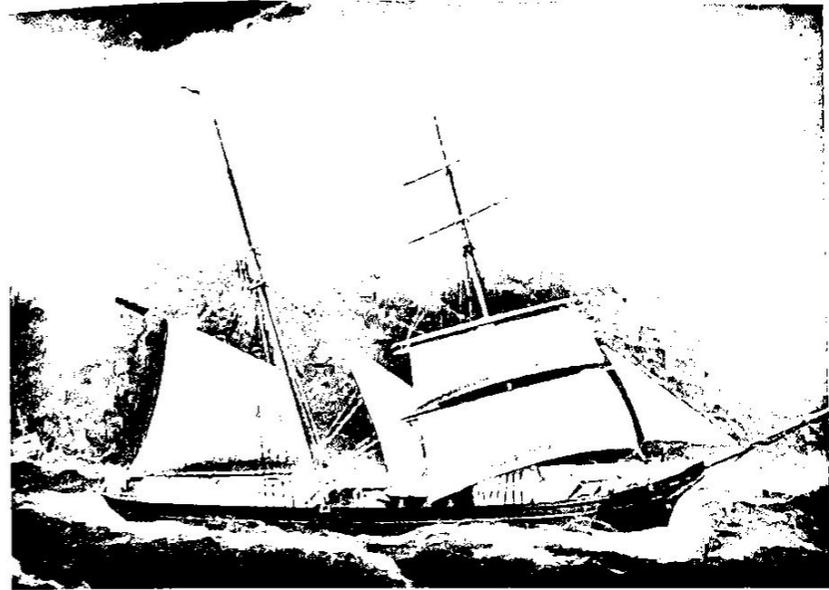
Der Vater trank keinen Wein mehr, sondern Bier. Abends stand kein russischer Kaviar, kein frisch geräucherter Lachs, keine Gänsebrust auf dem Tisch, sondern Bückling, Schmierkäse, Grüzwurst. Die Dienstboten drohten zu kündigen.

Tatsächlich wurde auch vorübergehend der Troß der Hilfsgeister etwas verringert. Die Mutter band sich eine riesige Küchenschürze vor und rührte eigenhändig den Buttermilchtopf. Der junge Jens wurde abkommandiert, im Park Laub zu harken. Er erbot sich freiwillig, für die Familie Fische zu angeln.

Diese Maßnahmen hätten das Verhängnis sicher nicht aufgehoben oder auch nur beeinflußt. Aber Vater Hansen war besessen von der Ansicht, diese persönlichen Opfer müßten gebracht werden, um größeres Unheil abzuwenden.

Die väterlichen Sparmaßnahmen gingen so weit, daß Jens als einziger Sohn des Hauses weder das heiß erwünschte Fahrrad noch die längst versprochene Jolle erhielt.

Es mußte gespart werden, an allen Enden und Ecken ge-



„Herkules“

Schoonerbrigg der Reederei Arien Heinks Arnold, Brake. 213,14 RT, 1859 bei Focke in Bardenfleth gebaut. 1880 von A. H. Arnold gekauft. Kapitän Gerd Otten Köster. Am 6. 11. 1886 in der Nordsee gesunken, Mannschaft gerettet.

spart, um das Unglück einzudämmen. Trotzdem brach es über die „Kormoran“-Reederei herein.

Womit begann es eigentlich? Mit dem niedrigen Frachtraten-Index: 45 % niedriger als im Jahre 1913. Mit den phantastischen Sollzinsen (26 %). Mit dem Pfundsturz. Stundenlang wurde im Familienkreise darüber gesprochen, und Jens wurde aufgefordert, zuzuhören. Nie zuvor hatten die Schiffe geringere Frachtraten eingefahren. Nie zuvor war der an die Banken zu zahlende Zinsendienst lastender gewesen. Aus dieser Not heraus verkaufte der Vater ein Schiff nach England, die schöne „Milan“. Und gerade bei der Unterzeichnung des Verkaufsvertrages ereignete sich der Sturz des englischen Pfundes. Dadurch war der Erlös aus dem zum Opfer gebrachten Schiff weit niedriger als erhofft. Auch die „Pelikan“ mußte verkauft werden, um Schulden abzudecken.

Hinzu kam, daß zwei andere Schiffe, „Seefalke“ und „Seeadler“, in Zeitcharter für eine englische Reederei fuhren. Die Schiffe waren also für die Dauer einer bestimmten Zeit vermietet. Die Frachtrate war in englischem Pfund ausgehandelt. Nach dem Pfundsturz fuhren diese Schiffe mit Verlust und mußten ebenfalls verkauft werden.

(Bis 18. 9. 1931 lag der Kurs mehr oder weniger geringfügig schwankend für

1 Pfund Sterling = RM 22,42

21. 9. 31 herunter auf 1 Pfund Sterling = RM 19,25

25. 9. 31 war 1 Pfund Sterling = RM 15,25

31. 12. 31 (Tiefstand) 1 Pfund Sterling = RM 13,60

Der Goldwert des englischen Pfundes wurde erst 1938/39 herabgesetzt.)

In diese Zeit fiel dann auch die schwere Havarie einer erst kürzlich vom Stapel gelaufenen neuen „Kormoran“. Die Ladung Getreide verrutschte, das Schiff kenterte, konnte aber, schwer beschädigt, gehoben werden.

Und gerade das war für die Reederei von großem Nachteil. Für Totalverlust war eine günstige Versicherung abgeschlossen.

sen, die den Schaden ersetzt hätte. Hier lag aber kein Totalverlust vor, obgleich der Schaden sehr groß war. Außerdem konnte der Verdienstausschlag, der während der langen Zeit von Beginn der Bergung bis zum Ende der Reparaturen entstehen würde, nicht versichert werden. Den mußte die Reederei selbst tragen. Dazu fehlten vollends die Mittel. Neuen Kredit aufzunehmen, verboten die hohen Zinsen. So wurde die „Kormoran“ weit unter ihrem Wert verkauft. Wieder blieben nur die beiden kleinsten Schiffe übrig, die „Seemöwe“ und die „Seeschwalbe“. Sie ächzten und stöhnten dampfend und stampfend an der Küste entlang mit Erz von Lulea (Nordschweden), mit Kohlen von Cardiff (England). Sie hielten die Reederei am Leben und bildeten den Grundstock zu neuem Wachsen.

Wiederaufbau

Dann erlebte Jens Hansen als Junge den neuen Aufbau, ein allmähliches Wachsen der Reederei. Es gab keine Ferien, die er nicht an Bord eines der Schiffe verbrachte. Als er vierzehn Jahre alt war, ließ sein Vater ihm ein Seefahrtbuch ausstellen. Er musterte regelrecht als „Moses“ an und mußte auf der neu erworbenen „Pelikan“ Rost klopfen und Farbe waschen, während das Schiff emsig zwischen Hamburg, Bremen und Stockholm pendelte. Bei endlosem Nieselregen während der sturen Kanalfahrt hatte der junge Jens einen Begriff von der Romantik der Seefahrt bekommen.

Sein Vater hatte gelacht. Gerade das erschien ihm wünschenswert. Ein Reeder Sohn mußte wissen, wie dem Mann an Deck zumute sein konnte.

Nach Beendigung der Schulzeit, 1939, schickte ihn der Vater zu einer großen Reise um die Welt als Supercargo auf der „Kormoran“.

Es war ein ähnliche Reise gewesen, wie sie jetzt die neubaute „Kormoran“ antreten sollte, auslaufend von Rotterdam, durch die Straße von Gibraltar und durchs Mittelmeer zum Suezkanal, durch das brennend heiße Rote Meer nach Aden, Singapore, Hongkong (China), Manila (Philippinen). Dann sollte er umsteigen auf ein anderes Schiff der Reederei, um auch die australischen Häfen, Neuseeland und die Fidschi-Inseln kennenzulernen. Später würden dann Reisen nach Nord- und Südamerika folgen.

Die europäischen Häfen kannte Jens schon zum großen Teil aus seinen Ferienreisen. „Wichtiger aber als Häfen mit ihren Lösch- und Ladeeinrichtungen sind die Menschen“, hatte der Vater gesagt. Zu allen Häfen der Welt pflegte die „Kormoran“-Reederei Geschäftsbeziehungen; überall gab

es Geschäftsfreunde, Vertrauensleute, menschliche Verbindungen und Bindungen, die gepflegt sein wollten. Darauf beruhte das Schiffahrtsgeschäft.

Das Haus, das in Genua in Italien für die Interessen der Kormoran-Reederei eintrat, wurde seinerseits in Hamburg, in Bremen von der „Kormoran“-Reederei betreut. Der Vater Hans Hansen und auch der junge Jens Hansen waren sich wohl bewußt, daß es vorerst nur flüchtige Begegnungen sein konnten. Aber bisweilen sagte doch ein Blick, ob der Partner vertrauenswürdig war.

Bei aller Gewichtigkeit der gestellten Aufgaben und Ziele sorgte Jens' Jugend dafür, daß diese Fahrt nach Ostasien ein Vergnügen blieb.

Wahrhaftig, es war eine vergnügliche Ausreise damals. Alle waren sie jung, der Kapitän nicht älter als fünfunddreißig, und unter den Offizieren und bei dem Maschinenpersonal hatte Jens Hansen bald Freunde.

Die Ladung, die sie von Rotterdam nach Ostasien zu bringen hatten, war für sie besonders amüsant gewesen, ein ganzer Zirkus mit rassigen Pferden, drolligen Ponys, einem frechen Schimpansenpaar, das sie Max und Moritz nannten. Löwen, Tiger, Leoparden lagen friedlich in ihren Käfigen, der Elefant wußte sich Süßwasser zu erbetteln, um damit zu duschen.

Allabendlich gaben die Clowns Sondervorstellungen. Unbeschwert und voll bunten Lebens war diese Reise. Der junge Jens Hansen empfand sie als recht angenehmen Auftakt zu der Ausbildung für den ihm bestimmten Beruf, Reeder zu sein.

Wieder Krieg

Auf dem Höhepunkt dieser Reise - in Kobe - traf die Nachricht vom Ausbruch des Zweiten Weltkrieges ein.

Aus den jungen fröhlichen Leuten wurden plötzlich Männer. Männer, besessen von dem Willen, in die Heimat zurückzukehren. Das Schiff, die stolze „Kormoran“, ließen sie mit der erforderlichen Besatzung in Kobe zurück. Es würde ja nicht lange dauern.

Ein Flugzeug brachte Jens Hansen mit anderen Deutschen heim. Und zu Hause war die Hölle los. Wo waren die Schiffe der „Kormoran“-Reederei? Gerade hatten sie nach der schweren Wirtschaftskrise ihre Siebenzahl wieder erreicht. Die „Kormoran“ lag in Kobe und hätte genausogut auf dem Mond liegen können.

Die „Pelikan“ wurde vor Spaniens Küste von Engländern beschlagnahmt und fuhr im Dienst der Feindmächte.

Die „Milan“ war in Singapore von den Engländern beschlagnahmt. Blieben noch die vier kleineren Schiffe „Seefalke“, „Seeadler“, „Seemöwe“, „Seeschwalbe“. Diese Schiffe mußten im Versorgungseinsatz fahren mit Geleitschutz gegen U-Boote und feindliche Kriegsschiffe. Im Zick-Zack fahrend in der dunklen Nacht, waren sie brave Lastenträger. Nie wurde in den knappen Urlaubstagen des jungen Jens davon gesprochen, aber insgeheim war alles Denken von Vater und Sohn darauf ausgerichtet, diese vier Schiffe über den Krieg hinaus zu retten. Dann würde die „Kormoran“-Reederei einen guten Start haben. Irgendwann mußte doch der Krieg zu Ende gehen. Irgendwann mußte doch wieder freier Handel beginnen. Kurz vor Kriegsende gingen zwei der verbliebenen Schiffe verloren,

„Seeadler“ durch Minentreffer vor Möns Klint, „Seefalke“ wurde von einem U-Boot gejagt und versenkt. „Seemöwe“ und „Seeschwalbe“ mußten bis zum Kriegsende Munition fahren und gehörten zu den wenigen deutschen Schiffen, die durch den Krieg nicht zerstört wurden.

Nullpunkt

1939 gab es 1200 deutsche Schiffe mit 4 1/2 Millionen BRT Tonnage. 1945 hatte Deutschland 123 kleine und kleinste Schiffe mit knapp 90000 BRT.

Das Durchschnittsalter der Nachkriegsschiffe war 40 Jahre. Veteran war die „Pionier“ mit 415 BRT, Baujahr 1873.

Stöhnend ging Jens Hansen in der Empfangshalle seines Kontorhauses von einem Bild der versunkenen Schiffe zum anderen, als erleide er den Verlust noch einmal. Innerhalb von fünfundvierzig Jahren hatte die „Kormoran“-Reederei nach dem Zweiten Weltkrieg zum dritten Mal sämtliche Schiffe verloren.

Und diesmal - 1945 - war der Neubeginn härter denn je gewesen.

Das kurz vor 1939 bezogene und neu eingerichtete Kontorhaus war von Bomben getroffen und lag in Schutt und Asche, gleichfalls das prächtige Wohnhaus der Familie.

Der alte Reeder Hans Hansen saß in einer Bretterbude an einem rohgezimmerten Tisch über seinen Berechnungen, als der Sohn aus der Gefangenschaft nach Hause kam.

Sie verloren nicht viele Worte, sie sahen einander in die Augen und machten sich gemeinsam an die schwere Aufgabe des Wiederaufbaus.

Wiederaufbau? Konnte es den geben? 1945 glaubte kaum einer daran. Auch für die „Kormoran“-Reederei schien es schier aussichtslos.

Die beiden kleinsten Einheiten „Seemöwe“ und „Seeschwalbe“, die in ihrem Versteck den Krieg überdauert hatten, waren immer noch größer als 2500 BRT und mußten

also auf Grund des Potsdamer Abkommens an die Feindmächte abgeliefert werden.

Die „Seeschwalbe“ hatte dabei das „Pech“, in der Kieler Bucht zu sinken.

Später erfuhren die Reeder von dem auf Schleichwegen zurückkehrenden Kapitän, die Besatzung selbst hätte das Schiff versenkt, um auf diese Weise der Auslieferung an die Siegermächte zu entgehen.

Entschädigung für die verlorene Tonnage gab es nicht. Neubauten waren vorläufig verboten. Der einzige Besitz steckte in ausgelagerten Kunstschätzen, die der alte Hansen jetzt so teuer wie möglich zu verkaufen suchte.

Mit dem Erlös und durch alte Geschäftsverbindungen konnte die „Kormoran“-Reederei dann ein skandinavisches Schiff chartern.

Wie immer nach Kriegen und bei knapper Tonnage waren die Frachtraten hoch. Das gecharterte Schiff fuhr immerhin ein kleines Kapital zusammen.

Zwar war der Schiffsverkehr im Nord- und Ostseeraum wegen Minengefahr an Zwangswege gebunden, und die Schifffahrtsgeschäfte blieben vorerst eingengt durch die Kontrollorganisation von Potsdam. Handelsgeschäfte mit dem Ausland durften nur durch die JEIA getätigt werden! (JEIA = Joint Export Import Agency) = (Vereinigte Aus- und Einfuhr-Agentur).

Erst im Jahre 1950 wurden endlich Neubauten wieder zugelassen, sie durften aber nicht größer sein als 2500 BRT. Zudem mußten viele Auflagen beim Bau eines Schiffes eingehalten werden.

Während alle Welt Motorschiffe oder sogar Turbinenschiffe baute, blieb Deutschland an Dampfschiffe mit Kohlenfeuerung gebunden, die zudem noch in ihrer Geschwindigkeit begrenzt waren. Die Ladebäume waren ebenfalls an Zahl und an Tragfähigkeit begrenzt.

Trotz allem hätte die „Kormoran“-Reederei wohl gern einen Neubau auf Kiel gelegt. Es fehlte aber an Kapital, zu-

mal sie als Trampreederei keine Wiederaufbaudarlehen erhielt. Es blieb nur der Ausweg, alte Schiffe zu reparieren. Das war erlaubt für den, der etwas zu reparieren hatte.

Da begannen die deutschen Reeder, ihre gesunkenen Schiffe zu heben, und der junge und der alte Reeder Hansen empfanden es als Glück, auch ein Wrack aus der Kieler Bucht bergen zu können, die kleine „Seeschwalbe“.

Bald nahm sie, „bestückt“ mit überlebendem nautischem und technischem Personal, emsig die Küstenfahrt auf und bildete zusammen mit dem Charterschiff von neuem den Grundstock für den Wiederaufbau der „Kormoran-Reederei“.

Vater und Sohn Hansen saßen sich in der Bretterbude an dem einzigen Tisch gegenüber und machten scharfe Kalkulationen.

Beide kamen zu dem Ergebnis, anstelle der mit so vielen Auflagen belasteten Neubauten lieber Schiffe aus zweiter Hand zu kaufen (Second-hand-Schiffe). In Frankreich, Italien, Skandinavien konnten solche Schiffe günstig gekauft werden. Mit ihren gemeinsamen Anstrengungen schafften sie es, ein Schiff nach dem anderen zu erstehen, alte „Eimer“ zwar, aber so hatten sie einen schnellen Tonnagezuwachs und konnten damit ihren Nutzen ziehen aus den hohen Frachtraten.

Zäh und verbissen kämpfte die „Kormoran“-Reederei um ihr Vorwärtskommen.

Und dank der Tatkraft und dem Unternehmergeist der Reeder gelang, was nach Kriegsende für vollends unmöglich angesehen wurde:

Allmählich gewann die Reederei ihre Fahrtgebiete zurück. Unverdrossen hatten Hansen Vater und Sohn darum gerungen, die zerrissenen Handels- und Freundschaftsbeziehungen neu zu knüpfen und, wo nötig, neue zu finden.

Der Ruf der „Kormoran“-Reederei hatte sich über die bösen Jahre hin gehalten. Man setzte Vertrauen in die Firma. Sie wuchs. Sie wuchs und erneuerte sich und löste die

schweren Kredite ab; denn ein gewaltiger „Boom“ (Hochkonjunktur = gute Geschäftslage) hob die Weltschiffahrt über alle Schwierigkeiten hinweg. Koreakrise! Suezkrise! Das Unglück eines Teils der Menschheit brachte der Schiffahrt unvorhergesehene Entwicklung, Gedeihen und Gewinn.

An dem Tage, als wieder sieben Schiffe unter der „Kormoran“-Reedereiflagge fuhren, legte der Alte dem Sohn Jens Hansen die Hand auf die Schulter: „Wir haben es geschafft.“

Geschafft?

„Geschafft?“ Jens Hansen schrak zusammen. Er war wohl doch ein wenig eingeschlafen in seinem Sessel unter den Bildern seiner Vorfahren. Energisch schüttelte der Reeder die Müdigkeit ab und wandte sich der Gegenwart zu. Nein - „geschafft“ hat man es nie in einer Reederei. Dem „Boom“ war eine „Flaute“ gefolgt, die Frachtraten sanken ab, die Schiffe fuhren kaum die laufenden Kosten ein. Es war ein ständiges Auf und Ab, Ebbe und Flut. - Sein Vater hatte ihm noch durch diese Flaute hindurch geholfen, dann war die Lebenskraft des Alten erschöpft. Fortan hatte Jens allein die Verantwortung für die „Kormoran“-Reederei getragen.

Noch einmal glitt Jens Hansens Blick über die Bilder der Männer und Schiffe. Dann ging er in seine Kontorräume hinüber. Er ging durch die Inspektion, die Personalabteilung, die Buchhaltung, durch das Befrachtungskontor. Vor dem Raum für die Fernschreiber blieb der Reeder stehen. Flüchtig blickte er hinein und sah, wie die Typen sich bewegten.

„II. Offizier der ‚Kormoran‘ Gerd Rogge in Laderaum gestürzt. Schwer verletzt. Ersatz notwendig. Schiffsmakler de Haff.“

Und das Datum.

Jens Hansen erschrak. Also kaum eine Stunde nach seinem Abflug von Rotterdam war das Unglück geschehen. „Die Regentropfen bei der Probefahrt“, dachte der Reeder. „Das böse Omen!“

Einen Augenblick sah er das schmale braun gebrannte Gesicht des jungen Schiffsoffiziers vor sich. Schwer verletzt? Vielleicht für alle Zeit untauglich, zur See zu fahren?

Dann wurde das menschliche Mitgefühl verdrängt durch

die Schwierigkeiten, die durch den Ausfall des Ladungs-offiziers entstanden. Dieser II. Offizier beherrschte den Stau-plan für die schwierige Stückgutreise nach Ostasien. Jeder andere würde sich erst mühsam einarbeiten müssen, um keine Fehler beim Löschen in den verschiedenen Häfen zu machen.

Hansen überlegte, welchen Offizier seiner Reederei er einsetzen könnte.

Einem neuen Mann, der eventuell erst eingestellt werden müßte, wollte er diese Aufgabe nicht übertragen.

Gewiß, er könnte diese Angelegenheit von seinem Personalleiter, Kapitän Maßmann, regeln lassen. Aber der Reeder entschloß sich, sie selbst in die Hand zu nehmen.

Er dachte der Reihe nach an seine jungen Offiziere. Schließlich glaubte er, Gebhard, dem III. Offizier auf der „Pelikan“, diese schwierige Aufgabe anvertrauen zu können. Es war eine glänzende Gelegenheit für den jungen Offizier, seine Fähigkeit zu beweisen.

Die „Pelikan“ sollte im Laufe des Tages in Rotterdam mit einer Ladung Kaffee von Kolumbien eintreffen.

Zwar würde die „Kormoran“ voraussichtlich einige Stunden vor Ankunft der „Pelikan“ klar zum Auslaufen sein, aber bei gutem Wetter konnte sie auf der langen Reise nach Ostasien sicher die verlorene Zeit wieder einholen.

Der Reeder setzte ein Telegramm auf, um dem Schiffsmakler de Haff in Rotterdam die nötigen Weisungen zu geben.

Für die „Pelikan“ mußte Kapitän Maßmann einen neuen III. Offizier anmustern.

Jäh überfiel Jens Hansen eine schwere Müdigkeit. Wieder einmal hatte er den berühmten 20-Stunden-Tag eines Reeders bestehen müssen. Jetzt mußte er schlafen.

Personalabteilung

Kapitän Maßmann nahm am anderen Morgen die Nachricht von dem Unfall des II. Offiziers der „Kormoran“ zur Kenntnis.

Der junge Gerd Rogge tat ihm leid. Er wußte, wie stolz er auf die verantwortungsvolle Stelle als II. Offizier auf dem neuen Schiff gewesen war.

Aber auch dem III. Offizier der „Pelikan“, Gebhard, gönnte der Inspektor die Auszeichnung, die Stellung als II. Offizier auf der „Kormoran“ zu übernehmen.

Schwierig würde nur sein, innerhalb von 3 Tagen für Gebhard einen Ersatzmann zu finden, der als III. Offizier auf der „Pelikan“ eingesetzt werden konnte.

Vielleicht wußte Kapitän Hillrichs Rat. Er ging zu Hillrichs hinüber, der, neben seinen Aufgaben in der Inspektion, verantwortlich war für die Decksmannschaft der Schiffe, also für Jungmannen, Leichtmatrosen, Matrosen, Bootsleute, sowie für die Maschinenbesatzung, d. h. Reiniger, Motorenwärter, Ingenieur-Assistenten.

Da sie aus Gesundheitsgründen nicht mehr zur See fahren konnten, hatte Jens Hansen seinen beiden altgedienten Kapitänen diese Stellungen in seiner Reederei verschafft.

Beide wären weit lieber als Kapitäne auf den Schiffen der „Kormoran“-Reederei gefahren. Aber jetzt war es außer der Inspektion ihre Aufgabe, diese Schiffe mit Kapitänen, Schiffsoffizieren und Mannschaften zu besetzen. Das war in dieser Zeit nicht immer leicht. Auch in der Schifffahrt hatte man dazu übergehen müssen, Gastarbeiter einzustellen. Vor allem Seeleute aus der Türkei und Spanien meldeten sich bei den deutschen Heuerstellen oder direkt bei der Reederei, oft mit dem Wunsch, wieder auf dem gleichen Schiff anzumustern, auf dem sie schon einmal gefahren waren.

Diese Ausländer bewahrten die deutschen Reedereien vor der Notwendigkeit, aus Personalmangel etwa einige ihrer Schiffe auflegen zu müssen.

Das anfängliche Unbehagen wich. Auch Kapitän Hillrichs hatte für die Kormoran-Schiffe ausländische Besatzung angemustert.

„Gibt es denn nicht Zank und Streit an Bord mit deinen Völkerscharen?“ fragte Kapitän Maßmann.

„Schwierig genug ist es oft“, gab Kapitän Hillrichs zu. Die „Pelikan“ hat nur Spanier als Decksmannschaft, das bewährt sich. Aber auf der „Seeadler“ fahren Portugiesen, Spanier und Deutsche. Da gibt es manchmal Streit und Ärger. Die Ausländer verstehen die deutschen Kommandos nicht, deshalb müssen die schwierigeren Arbeiten und Manöver von deutschen Matrosen ausgeführt werden. Ein Ausweg mag es sein, Türken, Spanier und andere Nationen anzumustern auf unseren Schiffen, eine Lösung für unsere schwierige Personalfrage ist es nicht.“

Dem stimmte Maßmann zu. Beide Herren wußten, daß die Automation für die Schifffahrt große Veränderungen bringen würde und helfen könnte, Kräfte bei der Besatzung der Schiffe einzusparen. Außerdem würde eine völlig neue Ausbildung der Schiffsoffiziere notwendig werden. Vielleicht müßten in Zukunft die Offiziere Nautiker und Techniker zugleich sein, um so den gesamten Betrieb an Bord leiten zu können.

Hillrichs strich sich über die Stirn. Für ihn waren das schwierige Vorstellungen. Die Schifffahrt stand in den sechziger Jahren in einem Umbruch, ähnlich wie bei Ausgang der Segelschiffszeit. Überall mußte es Neuerungen, Änderungen geben. Welcher Weg der richtige war, konnte nur die Zeit entscheiden.

Maßmann wandte sich verdrossen zum Gehen. Änderungen, davon sprach man in der Schifffahrt schon lange. Wann endlich würden sie kommen? Nicht heute und nicht morgen.

Er aber mußte bis zum Abend einen neuen Schiffsoffizier für die „Pelikan“ finden.

Vielleicht würde ihm nichts anderes übrig bleiben, als einen Patentinhaber aus der Küstenfahrt (A4) als III. Offizier einzustellen. Die Behörden (BVM) gaben nur noch widerstrebend Sondergenehmigung. Die Sicherheit auf den Schiffen durfte nicht gefährdet werden. Sie verlangte die vorgeschriebene Zahl an Schiffsoffizieren mit A5- und A6-Patenten an Bord.

Jedoch standen für die deutsche Handelsflotte nicht ausreichend Schiffsoffiziere zur Verfügung. Ein Teufelskreis.

Dies war nicht die einzige Schwierigkeit des Tages. Während des Gesprächs der beiden Kapitäne brachte die Post Briefe mit Berichten, Beschwerden, Forderungen von den Schiffen der „Kormoran“-Reederei.

Gleich zwei Telegramme wurden von der „Pelikan“ über Norddeich-Radio auf dem Fernschreiber durchgegeben.

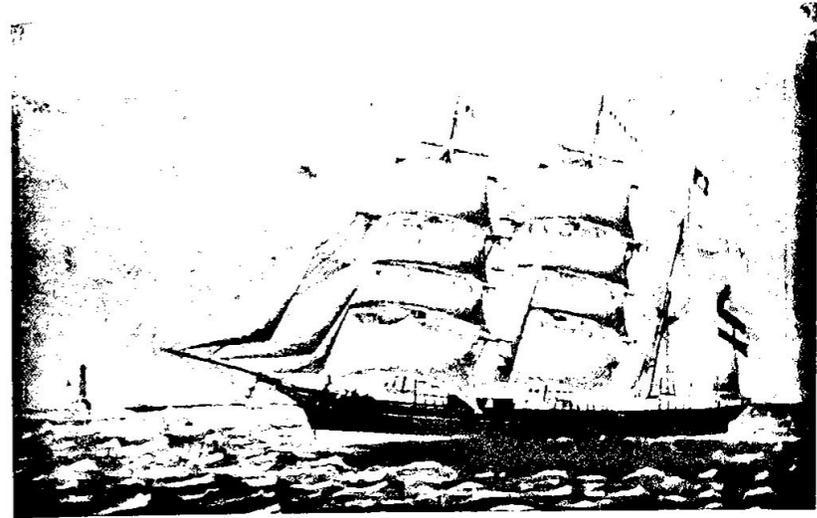
Zwei Mann der Besatzung, zwei Leichtmatrosen, waren in Kolumbien desertiert. Das bedeutete viel Schererei und zudem Kosten.

Schlimmer noch war die zweite Meldung. Ein Drittel der Mannschaft der „Pelikan“ hatte gekündigt, und bei der üblichen achtundvierzigstündigen Kündigungsfrist, wirksam bei Einlaufen des Schiffes in einen deutschen Hafen, war das wahrhaftig eine Katastrophe. - Was mochte der Grund für diese Kündigung sein?

Vielleicht mochte die Crew den Koch nicht. Vom Koch hing vieles ab; denn wer mit Behagen seine Mahlzeiten aß, der war willig zur Arbeit und nicht so leicht mißgestimmt. Vielleicht gab es einen Krakeeler an Bord, der die anderen aufhetzte, den Seemannsberuf aufzugeben.

Vielleicht hatten die Leute auch den verständlichen Wunsch, Urlaub zu machen, nachdem das Schiff ein Jahr lang auf großer Trampfahrt gewesen war und die Besatzung also zwölf Monate lang nicht bei ihrer Familie hatte sein können.

Kapitän Hillrichs überlegte eine Weile. Dann gab er den Angestellten die Weisung, bei den Heuerstellen Mannschaft anzufordern. Zudem sollten einige von der Stamm-Mannschaft der Reederei vom Urlaub zurückgerufen werden. Ein kleines Loch war wohl damit zu stopfen. Hillrichs packte seine Aktentasche. Da half nichts, er mußte nach Rotterdam fliegen. Er mußte selbst an Bord nach dem Rechten sehen, bevor die „Pelikan“ in Hamburg einlief. „Du hast doch Schlimmeres überstanden“, rief ihm Kapitän Maßmann nach. „Denk an die vier Matrosen, die im Roten Meer über Bord sprangen und einfach ein halbes Jahr verschwunden blieben.“ „Zum Teufel, ja“, dachte Kapitän Hillrichs, „wir werden auch diesmal wohl Rat schaffen.“ Und Kapitän Maßmann setzte sich mit den Behörden in Verbindung, die ihm schließlich doch noch eine Ausnahmegenehmigung erteilten, einen A4-Patentinhaber als III. Offizier auf der „Pelikan“ fahren zu lassen.



Bark „Panama“

1869 auf der Werft von Ide Oltmann Wwe. in Brake gebaut, 38 m lang, 9 m breit, 5,03 m tief, 455 BRT. Reeder: Arien Henks Arnold, 1887. Vorher berühmter P-Liner der Reederei Laeisz in Hamburg. 1911 wurde die Bark an den Reeder Tronsen in Sarpsborg/Norwegen verkauft.

Inspektion

Auf dem Flur traf Kapitän Maßmann mit Inspektor Hillrichs zusammen.

Hillrichs war in finsterer Laune. Er war auf dem Wege nach Rotterdam zur „Pelikan“!

„Einhundertzwölf Sack Kaffee sind naß“, knurrte er zur Erklärung. Mehr brauchte Kapitän Maßmann nicht zu hören, um informiert zu sein . . .

Die „Pelikan“ brachte eine Ladung Kaffee in Säcken von Kolumbien an. Wenn ein Teil der Ladung naß geworden war, so konnte möglicherweise ein Mannlochdeckel vom Doppelbodenballasttank undicht geworden sein.

Hillrichs nickte kurz. Zu dem gleichen Schluß war er auch gekommen.

Der Kapitän der „Pelikan“ hatte empfohlen, das Schiff zu docken. Der Bewuchs am Unterwasserschiff war so stark, daß ein erheblicher Geschwindigkeitsverlust eingetreten war.

Es würde noch mehr auf der „Pelikan“ zu regeln und anzuordnen sein. Das Schiff war zwar erst vor drei Jahren gebaut, seitdem aber fuhr es unentwegt über die Meere, als Trampler etwa in den USA eine Ladung übernehmend und in einem Hafen in Ostasien löschend, immer getrieben und gehetzt von der Notwendigkeit, Geld einzufahren. Nur einmal hatte es zwischenzeitlich gedockt. Jetzt endlich lief das Schiff einen europäischen Hafen an, sogar einen deutschen Hafen. Die Hauptladung Kaffee war für Hamburg bestimmt. Nun mußten sämtliche Schiffspapiere erneuert oder doch verlängert werden. Die Besichtigungen des Germanischen Lloyds waren notwendig. Ladegeschirr, Luken, Wohnräume, die Funkstation mußten geprüft und von den Besichtigern als in Ordnung befunden werden.

SOS

Die Schwierigkeiten mit der „Pelikan“ wogen gering gegenüber einer neuen alarmierenden Nachricht.

Die „Seemöwe“ war im Sturm gesunken. Bereits in der Biskaya hatte das Schiff einen schweren Sturm abreiten müssen. Bei Texel, nahe der holländischen Küste, war die Ladung Eisenerz, die das Schiff vom Schwarzmeerhafen Noworossisk anbrachte, verrutscht.

Zunächst hatte das Schiff 20 Grad Schlagseite, und der Kapitän hoffte noch, den Hafen erreichen zu können. Als dann die Krängung weiter zunahm, mußte er SOS geben. Bis holländische Bergungsschlepper herankamen, krängte das Schiff in der stürmischen See um 50 Grad.

Reeder Hansen wurde sofort telefonisch von dem Unglück unterrichtet. Er hatte gerade ein paar Stunden geschlafen. Sogleich begriff er das Ausmaß des Unglücks.

Die Faust hatte zugeschlagen. West-Nordwest-Sturm über der Nordsee, Windstärke 9-10.

Warum gab es immer wieder Schiffskatastrophen - trotz Radar, trotz Echolot und Funkpeilung?

Warum strandeten Schiffe, brannten aus, zerschellten an Felsen?

250 Schiffs-Katastrophen im Jahr. 10 Zusammenstöße am Tag. Küstenmotorschiffe wurden von größeren Schiffen zerschnitten. Trossen gerieten in Schiffsschrauben, Schiffe wurden manövrierunfähig.

Der Verlust eines Schiffes von 5000 BRT samt Ladung wog schwer. Aber was bedeutete das gegenüber dem Tod der Männer an Bord! Verschollen auf See - grausames Schicksal für Mütter, Frauen, Kinder.

Naturgewalten konnten die Ursache der Schiffsunfälle sein. Gewiß. Aber auch menschliches Versagen, menschl-

che Unzulänglichkeit. - Mit diesen düsteren Gedanken quälte sich der Reeder, bis er in seinem Kontorhaus eintraf.

Dort waren inzwischen durch Fernschreiben weitere Nachrichten eingetroffen. Die gesamte Mannschaft in der modernen, sich selbsttätig aufblasenden Rettungsinsel war von einem holländischen Seenotrettungskreuzer geborgen worden.

Menschenleben waren nicht zu beklagen. Das erleichterte Hansen sehr.

Der Versuch eines Marineschleppers, die gestrandete „Seemöwe“ in Schlepp zu nehmen, schlug allerdings fehl. Auch ein zweiter Versuch mit stärkerem Schlepper hatte keinen Erfolg. Bereits mit der aufkommenden Flut schlugen die Brecher über das Schiff. Verloren - die schmucke kleine „Seemöwe“! Dieser Schiffsverlust war ein harter Schlag, gerade jetzt, da die Finanzen durch den Neubau der „Kormoran“ aufs äußerste angespannt waren und der Reeder den Kredit bei den Banken bis auf den letzten Pfennig ausgeschöpft hatte.

Die Versicherung würde zahlen. Aber wann? - Außerdem hatte die Reederei dann im nächsten Jahr eine höhere Versicherungsprämie zu leisten.

Für eine Reederei mit sieben Schiffen war solch ein Schiffsverlust ein gefährlicher Angriff auf die Existenz; denn ein gesunkenes Schiff konnte keine Fracht einfahren.

Jetzt galt es, alle Kraft zusammenzunehmen, um dem Schlag zu begegnen. Vor allem war Geld zu beschaffen. Auch wenn das Schiff gehoben werden konnte, bedeutete das einen Ausfall an Zeit und Verdienst.

Der als Anschlußbeschäftigung bereits geschlossene Frachtvertrag mußte irgendwie eingehalten werden und von einem anderen Schiff der Reederei ausgeführt werden. Das bedurfte neuer scharfer Kalkulation.

Trotz aller dieser drängenden Fragen gab der Reeder vor allem den Auftrag, die Angehörigen der aus Seenot gerette-

ten Besatzung der „Seemöwe“ telefonisch oder telegrafisch zu benachrichtigen.

Sonst könnten sie womöglich beunruhigt werden durch Meldungen über Radio oder Fernsehen. Dann überlegte Hansen, ob er selbst nach Texel fliegen konnte. Aber die Lage verlangte seine Anwesenheit hier im Kontorhaus.

Deshalb schaltete er einen Makler in Den Helder ein, der die Interessen der Reederei wahrzunehmen hatte.

Blauer Peter

Zunächst galt es, die zur Ausfahrt bereite „Seefalke“ abzufertigen. Der Reeder hatte sich selbst diese Arbeit vorbehalten.

An Bord waren ein neuer Kapitän und ein neuer II. Offizier, und Hansen hielt es immer noch mit dem alten Reeder-Grundsatz, jeden Kapitän, jeden Schiffsoffizier, wenn möglich auch die Matrosen, auf seinen Schiffen persönlich zu kennen.

Zudem hatte die „Seefalke“ erstmalig Autos als Ladung übernommen, bestimmt für die USA.

Dafür waren Umbauten notwendig gewesen. Hansen wollte sich selbst überzeugen, ob alle Sicherungsmaßnahmen getroffen waren.

Würde ein Auto ins Rutschen kommen, so gelangte die prächtig bunt lackierte Ladung zerbeult und zerkratzt im Bestimmungshafen an.

Das Schiff hatte schon den „blauen Peter“ gehißt, die Flagge, die den Buchstaben „P“ des internationalen Flaggenalphabetes bedeutet.

Dieser Ruf beordert die Besatzung an Bord; denn die Flagge „P“ bedeutet das Auslaufen des Schiffes bis 24 Uhr. Auf dem Pier war die Ausrüstung gestapelt, die für die kommende Reise an Bord gebracht werden mußte: Drähte, Schäkel, Spannschrauben, Besen, Rostmaschinen, Persenninge, Manilatrossen und anderes. Drahtseile, Farben, Ersatzteile, Reinigungsmittel, Glühbirnen, Flaggen, kurz, alles, was an Bord benötigt wurde.

Schweine, Rinder, Speckseiten, Hühner, Puten und Würstwaren fuhr der Schiffshändler an.

Frischgemüse, Sauerkraut, Konserven aller Art, Kartoffeln, Mehl, Zucker, Salz, Kaffee, Tee, Bier und Schnaps, auch Wein und Sekt standen bereit.

Am meisten Geschrei machte der Steward, der seine Bestellliste, neues Geschirr betreffend, mit der Lieferung verglich. Laut rief der III. Offizier die Einzelteile aus, und der Steward mußte sie „abhaken“.

„Fleischplatte, mittelgroß, weiß mit rotem Rand. 2 Brotkörbe, Kaffeekanne, groß! 3 Milchkännchen, Salatschüssel, Glas, zehn flache Teller, 10 tiefe Teller, Vorhängeschloß“ - so ging es endlos weiter.

Indessen rauschte Frischwasser durch einen Schlauch von dem Pier an Bord.

Ein Bunkerboot pumpte im gleichmäßigen Rhythmus Öl für die Motoren in die Tanks.

Ungerührt von der Hast um die Ausrüstung des Schiffes verluden die Schauerleute die Autos.

Der Lukenfize dirigierte mit leichtem Fingerzeig den Kranführer und die Windenmänner. Der II. Offizier paßte scharf auf und achtete auf seinen Stauplan, bis alle für die USA bestimmten Kraftwagen von den langen Eisenbahnzügen verfrachtet waren.

An Bord wimmelte es derweilen wie auf einem Ameisenhaufen. In der Kapitänskajüte drängten sich Zollbeamte, Hafenarzt, Beamte der Wasserschutzpolizei, und zuletzt kam noch ein Vertreter des Schiffsmaklers.

Die Mannschaft war für die Ausreise vollständig. Dem Auslaufen des Schiffes stand also nichts im Wege.

Der Reeder drückte dem Kapitän die Hand. Der Lotse kam an Bord, als Hansen zum Pier hinunterging.

„Leinen los!“

Drei kräftige Töne des Typhons, und langsam zogen die Schlepper das Schiff aus dem schmutzigen Hafenbecken in den Strom.

Frachten

Das pulsierende Leben auf der zum Auslaufen bereiten „Seefalke“ hatte den Reeder entspannt.

Entschlossen nahm er nun die auf ihn wartenden Aufgaben in Angriff.

Er sprach mit seinem Bankdirektor und erwirkte einen neuen, allerdings kurzfristigen Kredit, der ihm über die nächsten Schwierigkeiten wegen des Schiffsunterganges hinweghelfen würde.

Dann ging er zu seinen Befrachtern. Er fand sein Befrachtungskontor in heller Aufregung.

„Uns ist ein ‚dicker Fisch‘ durch die Maschen gegangen“, erklärte der erste Befrachter, Herr Rottach. „Unsere gesamte freie Tonnage hätten wir einsetzen können!“

Es war ein Kontrakt angeboten worden über eine Menge von 450000 t Kohle als Rückbeschäftigung für die Auto-transporte nach den USA.

Reeder Hansen sah sich das Angebot an. Die Frachtraten waren ausgezeichnet. „Und warum hat der Abschluß nicht geklappt?“

„Die verfluchten billigen Flaggen!“ antwortete der Befrachter verärgert.

Mehr brauchte Hansen nicht zur Erklärung.

Panama, Liberia, Honduras, das waren die billigen Flaggen. Schiffe, die unter einer dieser Flaggen fuhren, konnten die Frachtraten der Schiffe aller anderen Nationen unterbieten, weil sie kaum Steuern zu bezahlen brauchten und weil die Besatzung nur geringen sozialen Schutz genoß, so daß keine Aufwendungen dafür gemacht zu werden brauchten. Die größte Ersparnis unter diesen Flaggen aber war durch die Möglichkeit gegeben, Besatzungen aus Asien zu besonders niedrigen Heuern einzustellen; denn weder Pa-

nama noch Liberia oder Honduras hatten genügend eigene Seeleute, so daß sie weder die Heuern noch die Nationalität der Besatzungen vorschrieben.

Schiffe unter der Flagge Panamas, Liberias und Honduras hatten ihren Heimathafen meistens nie gesehen. Sie wurden dort nur registriert wegen der steuerlichen Vorteile und den Einsparungen bei den Personalkosten, die inzwischen etwa 50 % der Betriebskosten ausmachten.

Manche gute Ladung rissen sie an sich, weil sie eben billiger fahren konnten.

Diese „flags of convenience“ blieben ein ständiges schweres Wettbewerbsproblem. Aber es würden sich hoffentlich noch weitere lohnende Ladungsangebote finden.

Man stellte im Befrachtungskontor mit spitzem Bleistift weiter scharfe Berechnungen an.

Hatte die Hafenanlage ausreichend Kräne, Elevatoren oder andere spezielle Lösch- und Ladeeinrichtungen, wie sie für die betreffende Ladung notwendig waren?

Die Hafenverhältnisse waren genau zu beachten. War die Wassertiefe im Strom und an dem Pier ausreichend für den Tiefgang des Schiffes?

Konnte der Hafen bei jedem Wetter erreicht werden?

Scharfe Kalkulationen nach einem bestimmten Schema wurden durchgeführt.

Kalkulationsgrundlagen:

a) Reisedauer

Dauer der Vorreise zum Ladehafen (in Ballast, d. h. mit leerem Schiff)

Dauer der Ladezeit

Dauer der Löschzeit

Die Gesamt-Tage sind zu multiplizieren mit den Tageskosten des Schiffes.

b) Tageskosten

Sie setzen sich zusammen aus den Heuern der Besatzung, Proviantkosten, Kosten für Ausrüstung und Ersatzteile, Versicherungsprämie, Schmierölverbrauch,

durchschnittliche Reparatur- und Instandhaltungskosten sowie anteilige Büro-Kosten.

Die Tageskosten für ein 7000-BRT-Schiff betragen ca. DM 5.500,-. Ein Schiff dieser Größe verbraucht auf See ca. 12 bis 15 t Brennstoff (Öl) pro Tag.

c) Bunkerkosten

Die Kosten für Brennstoff (Bunkeröl) ergeben sich aus der Anzahl der Seereise-Tage, multipliziert mit dem Tagesverbrauch und den Kosten pro Tonne Bunkeröl (je nach Qualität und örtlich sehr unterschiedlich).

Dazu muß der Verbrauch der Hilfsdiesel während der Hafenzeiten berechnet werden.

d) Hafenkosten in Lade- und Löschhafen

Sie umfassen Hafен-, Schlepper-, Lotsen-, Makler- und viele kleinere Gebühren.

e) Ladekosten, Löschkosten

Diese Kosten werden zumeist auf Gewichtsbasis von den Stauereifirmen berechnet. Für die Arbeit mit Kränen oder anderen technischen Anlagen werden Zuschläge erhoben.

f) Provision (Kurtagen) für den Befrachtungsmakler

Die Provision für die Tätigkeit des Maklers wird auf die Bruttofrachteinnahme berechnet. Sie kann zwischen 1/4 und 6 Prozent betragen.

Es mußte also versucht werden, Frachtraten abzuschließen, die diese hohen Kosten deckten und darüber hinaus möglichst noch einen Gewinn abwarfen.

Nachdem wochenlang lähmende Flaute auf dem Frachtenmarkt geherrscht hatte, waren gerade in diesen Tagen eine Fülle von Ladungsangeboten, und Nachfragen nach Schiffsraum eingegangen. Der Reeder hatte das oft erlebt.

In Flautezeiten hieß es, mit eisernen Nerven Ruhe zu bewahren, bis irgendwann die Frachtraten wieder stiegen.

Aus diesem Grunde hatte Hansen auch noch keine Frachtverträge für seine frei werdende Tonnage abgeschlossen.

„Kormoran“ lag für Hin- und Rückreise nach Ostasien

fest. „Pelikan“ mußte den Kaffee aus Kolumbien in Hamburg löschen und dann zur Reparatur ins Dock. „Seemöwe“ war vor Texel gesunken.

So blieben „Milan“, die laut Telegramm mit Holz von der Westküste Kanadas abgegangen und nach Rotterdam unterwegs war, „Seeadler“, die in der nächsten Woche mit Eisen-erz von Schweden in Emden erwartet wurde, und „Seeschwalbe“, die Schnittholz in Archangelsk geladen hatte und wegen des ungünstigen Wetters mit einiger Verspätung in Bremen einlaufen würde. „Seefalke“ mußte nach Löschen der Autos in den USA befrachtet werden. Zunächst hieß es also, für drei „Kormoran“-Schiffe eine neue günstige Charter abzuschließen.

Der Wettbewerb auf dem Frachtenmarkt war hart. In den Ostblockstaaten und in den Entwicklungsländern sicherte der Staat seinen Schiffen den größten Teil des Ladungsaufkommens. Aber in den westlichen Ländern wurden solche Maßnahmen für die Schifffahrt größtenteils nicht getroffen. Dabei stand die Bedeutung der Handelsflotte einwandfrei fest.

Nach den Reiseunternehmen brachte die Schifffahrt das zweitgrößte Devisenaufkommen.

Und zu den 50000 zur See fahrenden Männern kamen weitere 500000 Menschen, die an Land durch die Seefahrt ihre Beschäftigung fanden durch Neubauten, Reparaturen auf den Werften, durch Ver-Providantierung, Ausrüstung und beim Umschlag der Ladungen in den Seehafenbetrieben sowie Speditionen, in Frachtkontoren und Schiffsmaklereien. Auch die Industrie im Binnenland war als Zulieferer in mannigfacher Weise für die Schifffahrt beschäftigt.

Der Staat erkannte die Bedeutung der deutschen Handelsflotte als Devisenbringer durchaus an. Jedoch blieben die Mittel zur finanziellen Unterstützung der Reeder, die er zur Verfügung stellen konnte, unzureichend, zumal die Fremdverschuldung der Reedereien etwa 65 % betrug.

In anderen Ländern war die Lage der Reedereien günstiger.

Sie waren nicht so hoch verschuldet. Zudem fielen Gewerbesteuern weg. Auch andere Steuer-Erleichterungen wurden gewährt.

Die deutschen Reeder mußten sich weitgehend selbst helfen. Sie waren es gewohnt und würden es weiterhin tun.

Auch die „Kormoran“-Reederei würde sich durchschlagen, trotz aller immer wieder neu aufkommenden Schwierigkeiten.

Hansen ließ sich jetzt die Listen mit den Ladungsangeboten geben und ging in sein Kontor.

Aufmerksam las er jede Offerte und überlegte, ob sie für seine Schiffe in Frage käme.

Besonders verlockend waren die Fruchtimporte - Bananen von Kolumbien, Zitronen aus den Mittelmeerländern; aber leider verfügte die „Kormoran“-Reederei ja nicht über Kühlschiffe für Fruchttransporte.

Gut waren Ladungen wie Marmor von Italien, Tabak von Sumatra für Bremen, Weizen von Rosario nach Amsterdam, Erz von Marmagoa nach Bremen, Schnittholz von Archangelsk nach Holland.

Nur fehlten leider für alle diese Reisen günstige Ladungen für die Hinfahrt. Wenn aber die Ausreise in Ballast durchgeführt würde, bliebe, jedenfalls bei den längeren Reisen, kein Gewinn.

Hansens Gedanken wanderten für einen Augenblick ab in seine Volontärzeit bei einer Linien-Reederei. Dort waren die Dinge in vieler Hinsicht anders. Die Ladungen wurden aufgrund guter Geschäftsbeziehungen über viele Agenturen gebucht. Dabei kamen mancher Art Ladungen zur Verfrachtung, die es in der Trampfahrt nur selten gab.

Von Hamburg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen ausgehend in alle Erdteile wurden verladen: Industrielle Fertigerzeugnisse, Maschinen aller Art, Spielzeug, Autos, Spezialfahrzeuge, Fertig- und Halbfertigwaren der chemischen Industrie (Plastikartikel und Kunststoffe), Kunstdünger in Säcken und anderes mehr.

Auch für Rückfracht war vielseitig gesorgt, zum Beispiel industrielle Fertigerzeugnisse von Nordamerika, Rinderknochen, Felle und Fleisch von Argentinien. Von Ostasien industrielle Fertigerzeugnisse, Foto- und Optikerartikel, Fahrräder, Autos, Porzellan, Edelhölzer (Japanische Eiche), Textilien (von Hongkong), Rohgummi in Ballen (von Singapur), Pfeffer in kleinen Mengen, Tee in Kisten, Copra-Raspel oder -Schnitzel (Ceylon).

Aber alle diese Stückgutladungen kamen eben nicht auf den Markt der Tramp-Schiffahrt.

Diese guten Ladungen mußten den Linien-Reedereien überlassen bleiben.

Aber auch für die Trampfahrt gab es lohnende Angebote:

Getreide: von den USA - von allen großen Häfen der Ostküste und des US-Golfs und von Kanada, vom Schwarzen Meer, von Argentinien, von Australien für Europa, für das Mittelmeer, für China, Japan, Indien.

Erze: von Schweden nach Europa, von West- und Südafrika nach Europa und USA, von Marmagoa nach Europa, von Südamerika (Orinoco) nach Europa und USA.

Holz: Schnittholz, Baumstämme, Papierholz (Pulpwood), und Grubenholz (Props) von Rußland, Schweden, Finnland, Kanada nach Europa. Baumstämme (Edelhölzer, vor allem Mahagoni) von Westafrika nach Europa.

Weitere Ladungsangebote waren: Salpeter von Chile nach Europa, Phosphat von Casablanca nach dem Kontinent, Esparto-Gras von Algerien nach Schottland.

Interessant und lohnend erschien Reeder Hansen eine Ladung Zement von Polen in Richtung Persischer Golf, zu 65/-Schilling quotiert.

Durch die Sprechanlage bat er den Befrachter Herrn Rotach zu sich. Dieser hatte inzwischen auch die günstige Zementladung herausgefunden und hatte sogleich eine Kalku-

lation unter Berücksichtigung der Reisedauer aufgemacht. Die Dauer der Reise setzt sich aus zwei Faktoren zusammen: aus der Fahrzeit des Schiffes, die sich nach der Geschwindigkeit des Schiffes richtet und von Wind und Wetter abhängig ist, außerdem aus der Liegezeit in den Häfen. Dieser letzte Punkt war bei dieser Reise besonders wichtig, da der Persische Golf für seine überfüllten Häfen mit langen Liegezeiten berüchtigt war.

Aber auch bei Berücksichtigung einer ungünstigen Liegezeit blieb die Fracht noch gut.

Wie überall bei Umschlag der Güter hatte sich für den Zementumschlag eine interessante Neuerung durchgesetzt.

Früher wurde Zement in Papiersäcken befördert. Heute wurde er in erheblichem Umfang lose gefahren.

Eine pneumatische Anlage im Zementwerk bläst den Zement mit einer Stundenleistung von 150 t in den Schiffsraum.

Im Bestimmungshafen wird er mit Kran und Greifern ausgeladen. Der Greifer schüttet den Zement in einen Aufgabetrichter am Ufer, von hier fällt er in einen unterirdischen Kanal. Eine Transportschnecke treibt ihn unter den Kaigleisen und der Kaistraße hindurch zu einer Grube, aus der ihn ein geschlossenes Becherwerk in die Lagersilos befördert.

Die Silos sind hochgestellt, so daß die Silospezialwagen, die den Zement zu den Baustellen fahren, von oben her beladen werden können.

Die Umschlagsleistung dieser Anlage beträgt 50 t bis 60 t in der Stunde gegenüber 25 t bei Umschlag in Säcken.

Die Löschzeiten der Zementschiffe verkürzen sich dadurch um die Hälfte.

Der Reeder beauftragte seinen Befrachter, diese Ladung zum persischen Golf abzuschließen.

Nach einigen Verhandlungen konnte man sich über alle Einzelheiten einigen.

Der Frachtvertrag (Charterpartie) enthält alle Bedingungen

über Höhe der Fracht, Lade- und Löschhafen, Ladungsmenge, Lade- und Löschzeiten, Liegegeld, Eilgeld, Lade- und Löschkosten und mancherlei weitere wichtige Bedingungen.

Für diese Reise zum Persischen Golf brauchte ja keine Eisklausel hinzugefügt zu werden, desto wichtiger war die Streikklausel, die sich auf die Hafentarbeiter bezog.

Eine Währungs- und Kriegsklausel wurde auch angeführt, um sich nach allen Seiten hin abzusichern.

Wenn die Übernahme der Zementladung erfolgt war, mußte dann noch ein Konnossement ausgestellt werden.

Das Konnossement ist ein handelbares Wertpapier, das die Ladung vertritt, während diese schwimmt. Es stellt eine Empfangsquittung des Kapitäns über die Ladung dar und enthält Angaben über Art und Menge der Ladung, Höhe der Fracht (evt. nur Stempel: „Freight prepaid“), Empfangstag der Ladung, Name des Ausstellers und Name des Empfängers (evt. nur „for order“), Unterschrift des Kapitäns mit Ort und Datum des Ausstellungstages.

Für diese Massengutladung braucht nur ein Konnossement ausgestellt zu werden.

Bei Stückgutfracht im Linienverkehr muß für jede einzelne Partie ein Konnossement ausgestellt werden, das dann zugleich die Urkunde über den Fracht-Vertrag darstellt.

Der Inhaber des Konnossements ist Eigentümer der Ladung, er kann das Konnossement weiterverkaufen, beleihen oder verpfänden.

Hansen glaubte, daß diese Reise zum Persischen Golf den erhofften Gewinn einfahren würde.

Er lehnte sich in seinem Schreibtischsessel zurück. Wie ein Film lief hinter seiner Stirn das Auf und Nieder der letzten Tage ab:

Probefahrt und Jungferreise der „Kormoran“.

Nässeschaden der Ladung auf der „Pelikan“.

Untergang der „Seemöwe“.

Auslaufen der „Seefalke“ mit Autos nach den USA.
Gute Fracht für „Milan“, „Seeadler“ und „Seeschwalbe“.
Verlust und Gewinn. - Ebbe und Flut.

Jens Hansen ballte die Fäuste, entschlossen, weiter zu kämpfen diesen nie endenden Kampf des Reeders.

An der Kette

Eine günstige Wende trat ein, und die Reederei entwickelte sich zwar langsam aber stetig aufwärts. „Milan“, „Seefalke“, „Seeschwalbe“ waren unter einem Kontrakt mit fortlaufenden Reisen in der Zementfahrt zum Persischen Golf beschäftigt. Diese Reisen waren bisher günstig verlaufen.

Die „Pelikan“ war auf der Werft gründlich überholt worden und sollte nun auch in die Route zum Persischen Golf mit Zement eingesetzt werden.

Besonders erfreulich war die Reise der „Seeadler“ mit Autos nach den USA verlaufen. Als Rückfracht hatte sie Getreide laden können und war nun erneut mit Autos ausgefahren.

In diese Zeit positiver Arbeit hinein traf eine Nachricht aus Hongkong von Kapitän Schwinge von der „Kormoran“.

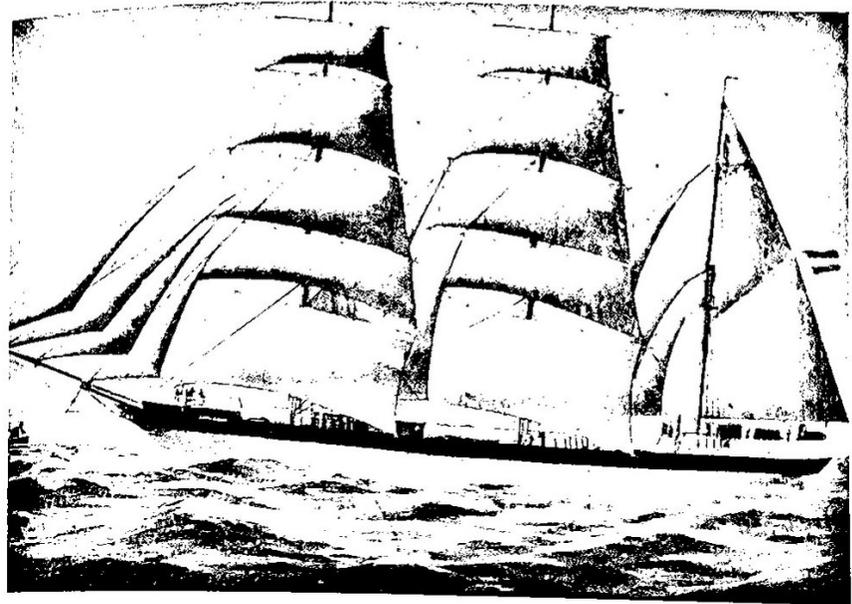
Das Schiff lag an der Kette. Schiff an der Kette - das bedeutet das größte Unheil für eine Reederei.

Jens Hansen dachte an die Regentropfen, die während der Probefahrt der „Kormoran“ gefallen waren. Jedoch dann zwang er sich, diese abergläubischen Gedanken zu vergessen.

Der Grund des Arrestes war eine alte Rechnung.

Vor knapp einem Jahr hatte ein anderes Schiff der „Kormoran“-Reederei, die „Milan“, die Pieranlagen von Hongkong beschädigt. Die Schadensersatzforderung belief sich auf 190.000 DM.

Die „Milan“ war für den Schaden verantwortlich gemacht worden. Jedoch hatte sich bezüglich der Höhe der Forderung zwischen der „Kormoran“-Reederei und der Hafenbehörde in Hongkong noch keine Einigung ergeben. Die Forderung erschien zu hoch. Wahrscheinlich hatte die Ha-



„Saturnus“

911 BRT große eiserne Bark, wurde 1876 in Sunderland erbaut. Im August 1893 wurde sie von der Reederei Arien Heinks Arnold angekauft. Kapitäne: H. A. Müller, Johann Heeren Fulfs, Gerd Otten Köster (der die Bark als Reeder erwarb).

fenbehörde die Gelegenheit benutzt, über den entstandenen Schaden hinaus Reparaturen ausführen zu lassen.

Der Streit zog sich also fast ein Jahr hin. Jetzt, da wieder ein Schiff der „Kormoran“-Reederei Hongkong anlief, schlug überraschenderweise die Hafengebörde zu und legte das Schiff zur Sicherung ihrer Forderung an die Kette.

Die „Kormoran“ konnte also ihre Reise nicht fortsetzen, sie geriet mit den festgelegten Terminen für die übrigen Ostasienhäfen in Verzug. Zudem wurde die Ladung für die Rückreise in Frage gestellt.

Alles mußte versucht werden, um die „Kormoran“ aus dem Arrest zu befreien.

Während Reeder Hansen noch überlegte, ob er selbst nach Hongkong fliegen sollte, erhielt er ein Fernschreiben von Kapitän Schwinge.

Nach schwierigen Verhandlungen mit der Hafengebörde hatte der Kapitän freie Weiterfahrt für die „Kormoran“ zugesichert bekommen, falls die Reederei umgehend DM 190.000,- als Kautionsstelle.

DM 190.000,-! Diese Summe stand im Augenblick auf keinem Konto zur Verfügung.

Reeder Hansen ließ sich mit seiner Bank telefonisch verbinden und bat um eine Unterredung.

Auf Grund der alten Geschäftsbeziehungen und der gesunden Finanzlage der Reederei erhielt Hansen tatsächlich den notwendigen Kredit bewilligt.

So konnte Reeder Hansen durch eine Bank in Hongkong eine Bankgarantie über DM 190.000,- stellen lassen.

Jetzt konnte er hoffen, daß die „Kormoran“ ohne weitere Verzögerungen ihre Reise fortsetzen würde.

Inzwischen war der juristische Berater der Reederei im Kontorhaus eingetroffen. Gemeinsam mit dem Reeder und mit dem erfahrenen Kapitän Maßmann arbeiteten die drei Herren einen Plan aus für weitere Verhandlungen mit der Hafengebörde. Es mußte gelingen, die Schadensersatzforderung erheblich zu verringern.

Hansen gab den Plan auf, selbst nach Hongkong zu fliegen. Hier an Ort und Stelle gab es so dringliche Aufgaben zu regeln.

Die Abwicklung der schwierigen Streitfrage vertraute der Reeder seinem Kapitän Maßmann an. Maßmann flog noch am selben Abend nach Hongkong. Ehe nicht der Fall geklärt war, würde er nicht zurückfliegen. Mit allen Mitteln mußte versucht werden, eine für die Reederei tragbare Lösung und Regelung zustandezubringen.

Die so hart erkämpfte Ostasienreise der „Kormoran“ würde andernfalls keinen Gewinn einfahren, sondern schweren Verlust bedeuten.

Was nützten noch so scharfe Berechnungen über den Ertrag von Schiffsreisen, wenn solche Eingriffe alles Vorausberechnete zunichte machen!

Diesmal verwand Reeder Hansen den Schlag nur schwer. Es ging um das größte Schiff der Reederei, um die neue „Kormoran“.

Hoffnung

Drei Tage und drei Nächte quälte sich Jens Hansen mit der Ungewißheit über die „Kormoran“, und mit ihm sorgten sich die Angestellten der Firma.

Jeder begriff, was dieser Schlag aus dem Hinterhalt für die Reederei bedeutete. Jeder Tag, an dem das Schiff an der Kette lag, verschlang Gelder, kostete Tausende.

Würden die Hafenbehörden in Hongkong das Schiff nach Empfang der Kautionsfrei lassen? Würde die „Kormoran“ innerhalb der festgesetzten Frist die Ladungen in den verschiedenen Häfen Ostasiens löschen und die neue Ladung für die Rückreise übernehmen können? Davon hing letztlich ab, ob die „Kormoran“ weitere Reisen im Ostasien-dienst machen konnte.

Eine lastende Stimmung herrschte im Kontorhaus, und der Reeder nahm sie mit in seine Nächte.

In diese Zeit fiel die Tagung des Reederverbandes, an der Jens Hansen teilnehmen mußte. Er hatte gerade unten in der „Schifferklausur“ mit einigen nahen Freunden von seinen Sorgen gesprochen, als sich mit rudernden Armen Kapitän Hillrichs einen Weg zu seinem Reeder bahnte.

Hillrichs hätte kein Wort zu sagen brauchen. An seinen Augen konnte Hansen erkennen, daß er gute Nachricht brachte.

Mit Entschlossenheit und Tatkraft hatte Kapitän Maßmann die Herren der Hafenbehörde in Hongkong beeindruckt.

Nach gemeinsamem Durcharbeiten der Rechnungen, nach Hinzuziehung eines unparteiischen Sachverständigen, der ein Gutachten anfertigte, und nach erneuter Besichtigung der Pierbeschädigung durch die „Milan“, mußten die Herren in Hongkong zugeben, daß ihre Forderungen in entscheidenden Punkten zu hoch gegriffen waren.

Selbstverständlich hatte sich auch ein Vertreter der Versicherer der „Kormoran“-Reederei eingeschaltet. Schließlich mußte die Versicherung ja den Schaden für die „Kormoran“-Reederei tragen.

Endlich wurde eine gütliche Regelung unter den Parteien erzielt.

Der Gesamtschaden sollte mit DM 100.000,- abgegolten sein. Der Rest der gestellten Kautions von DM 90.000,- wurde umgehend freigegeben.

Die „Kormoran“ hatte inzwischen ihre Reise weiter gen Osten ungehindert fortgesetzt.

So war Kapitän Maßmanns Einsatz ein voller Erfolg gewesen.

Hansen berichtete den befreundeten Reedern von dem Verlauf der Angelegenheit, die für alle von Interesse war.

Sie waren uneingeschränkt und von Herzen froh über diese erfreuliche Lösung der Schwierigkeiten.

Nun schöpfte Hansen von neuem Hoffnung für seine Reederei.

Container-Schiffe

Auf der Tagesordnung der Versammlung des Reeder-Verbandes standen Themen, die alle bewegten und von denen die Zukunft der Schifffahrt abhing.

In der Weltschifffahrt setzte ein tiefgreifender Umwandlungsprozeß ein, der die Reedereien in der ganzen Welt vor schwerwiegende Entscheidungen stellte.

Diese brennenden Probleme wurden von einem Sachverständigen vorgetragen, der sich vorwiegend in den Vereinigten Staaten unterrichtet hatte.

Eingangs entschuldigte er sich gleich für das Überwiegen englisch/amerikanischer Ausdrücke und Bezeichnungen. Sie ergäben sich aus der Tatsache, daß eben in den Vereinigten Staaten diese neuen Schiffstypen entwickelt worden seien.

Zunächst erläuterte er den „Roll-on-roll-off-service“ mit dem Container-Verkehr.

In den Vereinigten Staaten werden bereits seit Jahren beladene Lastkraftwagen-Anhänger direkt auf das Schiff gefahren. Auch zwischen England und dem Festland gibt es diesen „Von-Haus-zu-Haus-Verkehr“.

Jetzt setzt sich auf großen Strecken, zum Beispiel zwischen den Vereinigten Staaten und Europa, ebenfalls der Container- oder Großbehälterverkehr durch.

Hier sind die Container (Behälter) nicht mehr Lastkraftwagen-Anhänger, sondern große Kästen aus Plastik oder aus Stahl. Sie werden auf besonders dafür eingerichtete Container-Schiffe verfrachtet.

Diese Idee entspricht der „Puppe in der Puppe“. Es ist ein Ineinanderschachteln des kleineren Behälters (Container) in den größeren, also in das Seeschiff.

In der Praxis läuft das zum Beispiel folgendermaßen ab:

140 t tiefgefrorene Putenschenkel werden in sieben Kühlcontainern in einem Vollcontainerschiff der Sealand-Reederei von New York nach Bremen befördert. Die Kühlcontainer gewährleisten eine ununterbrochene Transportkette von der Geflügelschlachterei im Inneren Amerikas bis zum vorgesehenen Kühlhaus in der Bundesrepublik. Nach Angaben der kaufmännischen Genossenschaften bietet diese Transportart jetzt die beste Möglichkeit zur Einfuhr von tiefgekühltem Geflügel aus Übersee.

Wo der Container nicht an das elektrische Stromnetz angeschlossen werden kann, sorgt eine dazwischengeschaltete Gasflasche für die Einhaltung der vorgeschriebenen Temperaturen (-18°C), so daß der Inhalt einwandfrei gefroren bleibt.

Auf Spezialwagen werden die beladenen Container ins Inland gefahren, und so gelangt die Ware unbeschädigt auf den Tisch der Hausfrau.

Besondere Vorteile liegen in der Sicherheit gegen Diebstahl, Verschmutzung und Beschädigung der in Containern transportierten Ladung.

Als Nachteil stehen dagegen allerdings die hohen Kosten für einen Umbau älterer Schiffe sowie die Notwendigkeit des Baus neuer Verlade- und Löscheinrichtungen in den Häfen.

Andererseits ist die Umschlaggeschwindigkeit erheblich höher als im übrigen Transportwesen, und dadurch werden die Kosten niedriger gehalten.

Auch werden die Nachteile durch die verkürzten Lade- und Löscheziten der Containerschiffe aufgewogen. Europa wird sich erst allmählich dieser modernen Verschiffung anpassen können. Allerdings heißt es auch, den Anschluß nicht zu versäumen.

In Deutschland gibt es inzwischen bereits spezielle Umschlaganlagen für Container in den Häfen Hamburg und Bremen.

Ohne Frage aber wird es immer Stückgut geben, das sich

nicht in Behälter verpacken läßt, oder Fahrtgebiete, in denen Container vorläufig nicht verwandt werden können, da die Voraussetzungen in technischer, organisatorischer und kommerzieller Hinsicht noch fehlen. Die Entwicklung wird vermutlich zunächst zu einem kombinierten Stückgut-Containerschiff, dem sogenannten Semi-Containerschiff führen, also zu einem Schiffstyp, der im Bedarfsfalle eine begrenzte Zahl von Containern laden kann. Nur in der USA- und Australienfahrt wird schon jetzt eine begrenzte Flotte von Vollcontainerschiffen wirtschaftlich fahren können.

Träger-Schiffe

Außerdem gibt es die bestechende Idee der Trägerschiffe (Barge-carrier).

Leichter von 300 t werden durch ein Tor im Heck des Trägerschiffes eingeschwommen. Ein Kran, der zur Ausrüstung des Großschiffes gehört, hebt die Leichter auf die verschiedenen Decks. Die Leichter stehen in Dreier- oder Viererreihen.

Dreißig und mehr Leichter können auf einem Trägerschiff untergebracht werden. Der Ladevorgang pro Leichter dauert nur zehn Minuten.

Die Zeitersparnis bei dieser Art von Verschiffung ist erheblich.

Die Leichter können bereits im Hafen oder sogar schon im Binnenland auf einem Fluß oder Kanal beladen sein, bevor das Trägerschiff sie an Bord nimmt.

Desgleichen können sie vor dem Hafen aus dem Trägerschiff ausgefahren werden.

Praktisch gibt es also keine Wartezeit für barge-carrier. Unaufhörlich können diese neuartigen Schiffe zwischen den Häfen hin- und herpendeln. Ein ungeheurer Fortschritt gegenüber den Stückgutfrachtern, bei denen von siebzig Tagen für Hin- und Rückfahrt nach Südamerika fünfunddreißig Tage für Liegezeiten zu rechnen sind! Und jeder Tag kostet 7-10.000 DM!

Der technische Fortschritt dieser neuen Art der Verschiffung ist so einleuchtend, daß auch deutsche Reedereien auf deutschen Werften Versuche unternehmen und Pläne entwerfen, um den Anschluß an die moderne Entwicklung der Schifffahrt nicht zu verpassen.

Die Lykes Lines (Vereinigte Staaten) haben bereits Trägerschiffe für schwimmende Behälter bei den Werften in Auf-

trag gegeben. Diese Schiffe sollen im Liniendienst zwischen US-Golf und Großbritannien/Nordwesteuropa eingesetzt werden.

Sie haben den Vorteil, daß die Behälter zum Beispiel von New Orleans den Mississippi aufwärts weit ins Inland schwimmen können, und so tatsächlich eine Konkurrenz für den direkten Dienst nach den Häfen der großen Seen - unter anderem Chicago - über den St.-Lorenz-Strom bilden.

Bei den neuen Lykes-Trägerschiffen soll die Ladung in 38 Schwimmbehältern von je 1050 m³ Rauminhalt an Bord untergebracht werden. Dazu kann flüssige Ladung oder Getreide in einem großen Teil der hohen Bodentanks untergebracht werden. Einschließlich des freien Oberdecks, auf dem ebenfalls Schwimmbehälter gefahren werden sollen, stehen drei Decks für Ladung zur Verfügung.

Die Schwimmbehälter werden so gebaut, daß sie als Schubleichter auf dem Mississippi und den angrenzenden Wasserstraßen innerhalb der dort üblichen Schubverbände befördert werden können.

Auch die Möglichkeit, das Trägerschiff ohne große Umbauten in ein Roll-on-roll-off-Schiff zu verwandeln, ist gegeben.

Der große Vorzug dieser Schiffe ist und bleibt die wesentliche Beschleunigung der Abfertigung des Überseeschiffes in den Häfen.

Superschiffe

Pläne, die „alte“ deutsche Tonnage in moderne Tonnage umzuwandeln, liegen in der Schublade. Allerdings hängt die Verwirklichung von Kapital ab, das teils noch verdient werden müßte, teils als Subventionen vom Staat erhofft wird.

Noch ist das Durchschnittsalter der deutschen Schiffe nicht höher als zehn Jahre, und schon soll diese durchweg nach dem Zweiten Weltkrieg erbaute Handelsflotte veraltet sein?

Es ist tatsächlich so. Der Fortschritt macht heute zur Wirklichkeit, was gestern noch Utopie war.

1965 noch erschienen Schiffe von 150 000 t bis 200 000 t eine nicht zu verwirklichende Idee. Man war der Ansicht, solch ein Monstrum müßte auseinanderbrechen.

Inzwischen gibt es in Japan einen 450 000 t Tragfähigkeit großen Tanker. Von der Vickers-Armstrong-Werft wird ein 290 000-t-Schiff angeboten. Der Bau müßte auf zwei Helgen erfolgen. Das Schiff hätte eine Länge von 300 Metern und eine Breite von 58 Metern.

Bislang ist Japan führend im Bau solcher Riesenschiffe. Jetzt aber hat sogar eine deutsche Werft einen Auftrag übernommen für den Bau von vier Tankern von 225 000 t. Und immer größere Schiffe werden gebaut.

Über 30 dieser Giganten sind zur Zeit (1965) im Bau oder sollen in nächster Zeit gebaut werden.

Der Vorteil der großen Schiffe liegt einmal in der verhältnismäßig kleinen Besatzung. Sie ist kaum größer als auf kleineren Einheiten, es fahren auf Schiffen von 165 000 t nur fünfunddreißig Mann. Damit sinken die Betriebskosten pro Tonne Ladung.

So können die Mammut-Tanker das Öl zu niedrigeren Kosten befördern als kleinere Schiffe. Da es überall in der Wirtschaft Zweck eines Unternehmens ist, Gewinn zu erwirtschaften, wird auch die deutsche Seeschifffahrt der Entwicklung folgen müssen, für bestimmte Erfordernisse immer größere Schiffe zu bauen.

Bulkcarrier

Von besonderem Interesse für Reeder Hansen war der Schiffstyp, den der Sachverständige anschließend besprach, das große Massengutschiff, den Mammut-Tramper, in englischer Sprache Bulkcarrier (Massenfrachter) genannt.

Nicht nur im Tankergeschäft geht der Zug zum immer größeren Schiff. Auch das Massengut- oder Schüttgut-Schiff wächst ständig in Länge und Breite.

Diese riesigen Bulkcarrier erfordern immer größere Hafentplätze und vor allem größere Tiefe der Zufahrtswege und der Liegeplätze. Gerade diese Vertiefung der Wasserwege und der Häfen ist sehr kostspielig.

Hinzu kommt, daß die Löscheinrichtungen, die Kräne und Elevatoren vervielfacht werden müssen und daß sie vor allem leistungsfähiger als bislang sein müssen, um den Anforderungen zu genügen.

So muß der Bau von riesigen Trampschiffen wiederum die Vergrößerung und Vertiefung der Pieranlagen, die Ausbaggerung der Zufahrtswege zur Voraussetzung haben. Eine Möglichkeit, die kostspieligen Vergrößerungen der Kaianlagen zu vermeiden, wäre gegeben, wenn die Bulkcarrier mit eigenen Lade- und Löscheinrichtungen versehen würden. Dann könnten die großen Schiffe an Duckdalben oder großen Bojen festmachen und ihre Ladung in Leichter, z. B. Binnenschiffe, entlöschen. Eigene Lade- und Löscheinrichtungen der Schiffe würden aber nicht so leistungsfähig sein wie Anlagen an Land und vor allem die Investitionen der Reeder erheblich vergrößern.

Daher setzen sie sich nicht im großen Umfange durch. Allerdings hätte eigenes Ladegeschirr noch den Vorzug, daß die Schiffe senkrecht oder auch schräg zur Uferlinie fest-

machen könnten und auf diese Weise weniger Platz an der Pieranlage wegnehmen würden. Jedenfalls werden auch die Häfen keine Anstrengung scheuen, durch Anpassung und durch Modernisierung der Hafenanlagen mit den wachsenden Schiffsgrößen und mit neuen Erkenntnissen Schritt zu halten.

Handels-Atom-U-Boot

Vor einem Jahrhundert wurden die hölzernen und auch eisernen Segler allmählich von den Schaufelraddampfern, dann von den eisernen Dampfschiffen verdrängt.

Noch fahren alte stolze Segler als Ausbildungsschiffe für den Seefahrernachwuchs über die Meere.

Die Dampfschiffahrt war verhältnismäßig kurzlebig und eigentlich mit dem Zweiten Weltkrieg beendet.

Jetzt bestehen $\frac{1}{5}$ unserer deutschen Handelsflotte aus Motorschiffen.

Aber auch Motorschiffe sind nicht mehr modern. Schon beginnt das Atom-Zeitalter des Schiffbaus. Die Wissenschaftler behaupten, dem Atomschiff gehöre die Zukunft. Bislang aber hat dieser Schiffstyp die ihm eigene Form wohl noch nicht gefunden. Für das Nachladen von Atomstäben, das anfangs aus Sicherheitsgründen nur im geräumten Hafengelände vorgenommen wurde, gibt es jetzt allerdings eine neue Lösung. Die ausgebrannten Stäbe werden an Bord ausgewechselt und in sicheren Behältern aufbewahrt, die dann von Spezialschiffen übernommen werden. Seit wenigen Jahren ist das erste amerikanische atomgetriebene Frachtschiff in Fahrt, die NS „Savannah“ (NS = Nuklear Ship). Aber wegen Unwirtschaftlichkeit ist dieses Versuchsschiff aufgelegt, es liegt unbeschäftigt in einem Hafen. Zwar steckt dieser nukleare Schiffbau noch in den Anfängen. Aber auch in Deutschland beteiligt man sich an dem Experiment.

Bereits am 13. Juli 1964 lief das deutsche Versuchsschiff mit Kernenergieantrieb „Otto Hahn“ bei den Kieler Howaldtwerken von Stapel. Ein fortschrittlicher Druckwasserreaktor wurde in das Schiff eingebaut.

1968 fanden die ersten Erprobungsfahrten statt.

Eine Revolution in der Schifffahrt stellt das Handels-Atom-U-Boot dar.

Vor allem ist es für Krisenzeiten gedacht. Eines seiner Vorzüge ist die hohe Unterwassergeschwindigkeit.

Im Gefahrenfall soll es in den Häfen nicht auftauchen, sondern in Tauchtiefe liegen bleiben.

Solch ein Schiff erfordert ungewöhnlich große Wassertiefe und stellt besondere Anforderungen an die Liegeplätze im Hafen. Die Wassertiefe müßte für das Handels-Atom-U-Boot mindestens 40 Meter betragen, und das bedeutet in den üblichen Häfen und an den gängigen Liegeplätzen große Schwierigkeit.

Computer statt Matrosen

Der Schifffahrtssachverständige schloß seine Ausführungen mit dem Hinweis auf die stetig wachsende Automation und die daraus erwachsenden Möglichkeiten.

Halbautomation in der Maschine hatte ja bereits auf kleinen 2000- bis 3000-BRT-Schiffen der deutschen Handelsflotte Eingang gefunden.

Zu welchen Ergebnissen die Vollautomation der Schiffe führen könnte, schilderte der Sachverständige:

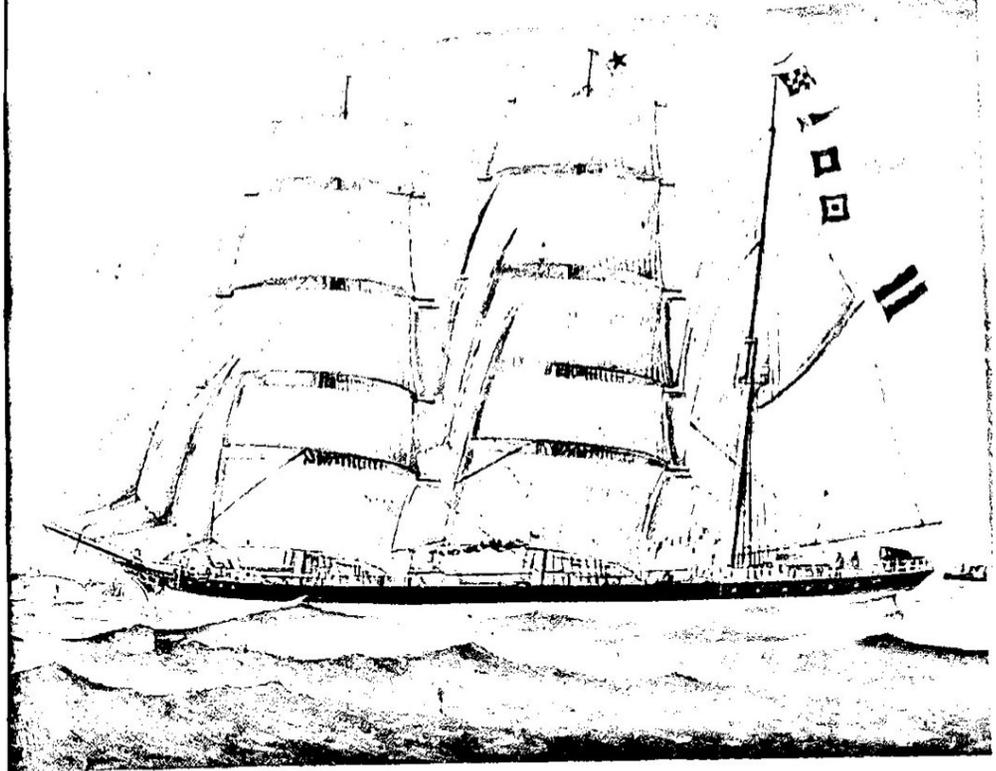
„Eines Tages ist ein Schiff denkbar, das völlig ohne Mannschaft fährt und von Computern über die Meere gesteuert wird. Stellen Sie sich das vor, meine Herren! Keinen Ärger mehr mit der Crew! Keine Sorgen mehr, woher man die nötige Zahl Matrosen bekommt oder wo noch ein 2. Offizier aufzuspüren ist. Keine Anfragen bei den Heuerstellen! Das Schiff fährt ohne einen Mann an Bord!“

„Utopie! Hirngespinnst! Wunschtraum!“ wurden Stimmen laut.

Aber der Sachverständige versicherte, diese Computer seien bereits erfunden. Funkgeräte überwachten sie, um Fehlerquellen auszuschalten. Der Kapitän, der kleine Herrgott an Bord, würde vom Elektronikingenieur am Schreibtisch des Reedereikontors abgelöst.

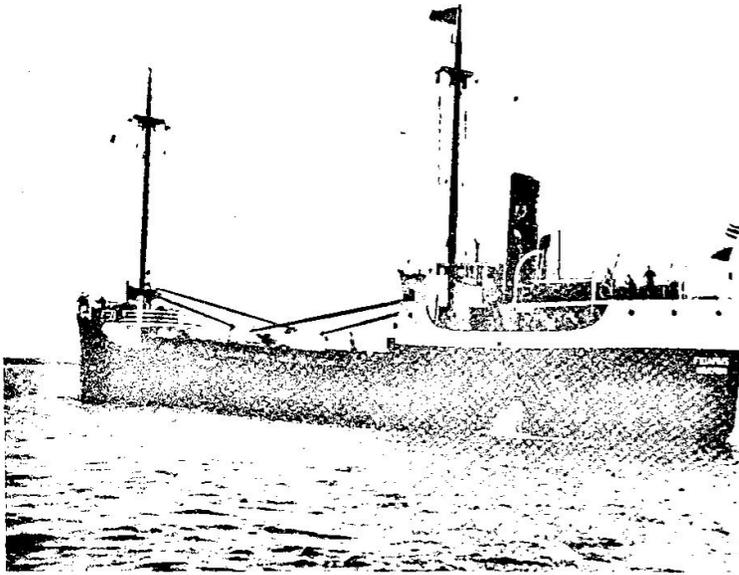
„Und wenn das Schiff in irgendeinen verfluchten Hafen fahren soll? Begreifen das diese schlaunen Computer auch? Kennen sie Wracks und Klippen und Windungen der Ströme? Werfen sie die Anker aus und machen sie die Manlatrosse am Poller an der Pier fest?“

„Auch das ist durchdacht“, erklärte der Sachverständige. „Hubschrauber fliegen eine kleine Sicherheitsbesatzung an



Bark „Callao“

Reeder: Arien Heinks Arnold, Brake. Kapitäne: Gerd Otten Köster, Folkert Janßen Dröst, Gerd de Wall. 1885 in Belfast aus Stahl erbaut, 60,92 m lang, 10,10 m breit, 6,18 m tief, 1039,57 BRT. 1902 wurde die „Callao“ nach New York verkauft. 1920 geriet das Schiff nach seiner Ausreise von Caleta Buena in Brand und wurde aufgegeben.



„Fidamus“

Im Laufe des Zweiten Weltkrieges verlor die Reederei Arnold Thyselius, Bremen/Brake, ihre Gesamttonnage. Nach Kriegsende konnte die „Fidamus“ gehoben werden und den Bestimmungen der Besatzungsmächte gemäß wieder seetüchtig gemacht werden (Lühringwerft, Brake). Am 7. September 1949 lief die „Fidamus“ nach Finnland mit Gipssteinen aus. Aus ungeklärter Ursache sank sie am 31. Januar 1950.

Bord, bevor das Schiff einen Hafen anläuft. Und nach Verlassen des Hafens holt der Hubschrauber die Besatzung wieder ab.“

„Ein prächtiges Leben für unsere Seeleute“, schmunzelte der Senior der Reeder. Ihm war es schon unheimlich und fast wie ein Wunder, daß es bei Teilautomation für das Maschinenpersonal keinen Drei-Wachen-Turnus mehr geben sollte. Der Dienst ginge von 8 Uhr bis 17 Uhr, und von seiner Kammer aus könnte der Ingenieur das Funktionieren der Maschinenanlage überwachen. Bei Pannen gäbe es automatisch Alarm.

Aber der alte Reeder konnte sich nicht vorstellen, daß ein Schiff ohne Nautiker auf der Brücke sicher gesteuert und navigiert werden könnte. Die übrigen Reeder jedoch nahmen keine so kraß ablehnende Haltung ein. In dieser Zeit des Umbruchs hielten sie alles für möglich. Schon fuhren Schiffe mit verringerter Mannschaft über die Meere, Schiffe mit Teilautomation und Mechanisierung, und keineswegs war die Sicherheit für Mannschaft, Schiff und Ladung beeinträchtigt.

„Wenn wir nur erst die zuständigen Behörden überzeugt hätten, vor allem hier in Deutschland! Immer noch halten sie an alten, teils veralteten Vorschriften fest“, warf der Sachverständige ein. Er hatte sich so eingehend mit dem modernen Schiffbau und den Zukunftsaussichten befaßt, daß er die Angelegenheit zu seiner eigenen Sache machte.

„Unter anderen Flaggen fährt bereits eine Handvoll Schiffe, auf denen Computer statt Matrosen arbeiten, zwar noch nicht der ‚Fliegende Holländer‘ der Zukunft, der gänzlich ohne Mannschaft auskommt. Aber auf dem 270 000-tdw-Tanker ‚Tokyo Maru‘ fahren anstelle der vorgeschriebenen 50 nur 29 Mann.“

Eine Pioniertat stellt auch der Bau von fünf Frachtern mit vollautomatischen Maschinenanlagen der United States Lines dar. Die Schiffe fahren mit 25 Knoten Geschwindigkeit. Sie sind mit Dampfturbinen ausgestattet mit

26000 WPS und haben damit die bisher stärkste Ein-Schrauben-Antriebsanlage.

Vier von den sechs Laderäumen dieser Schiffe können bei Bedarf durch Knopfdruck in einen Containerraum für 12-m- oder 24-m-Behälter umgewandelt werden.

Selbstverständlich ist eine Wirtschaftlichkeit dieser Schiffe aufgrund der hohen Bau- und Entwicklungskosten noch nicht überall gegeben.

Allen wurde jedoch bewußt, daß diesen Schiffen die Zukunft gehörte.

Waget das Schiff

Nachdenklich ging Reeder Jens Hansen in dieser Nacht den einsamen Weg am Strom entlang. Die Lichter der stromauf oder stromab fahrenden Schiffe drangen in seine Gedanken.

Er stellte Überlegungen an, wie das erfolgreiche Handelsschiff der kommenden Jahre aussehen würde.

Die Wissenschaftler glaubten an eine wirtschaftliche Ausnutzung des Atomantriebes für die Handelsschifffahrt. Mammut-Atomschiffe würden also über die Meere fahren.

Wie weit konnte sich das in der deutschen Handelsflotte durchsetzen? Gerade hatte sie nach dem Zweiten Weltkrieg wieder mitgezählt. Sie galt als jung, modern und leistungsfähig; denn das Durchschnittsalter der Schiffe betrug ja nicht mehr als zehn Jahre.

In der gesamten deutschen Handelsflotte gab es nur noch drei kleine Einheiten mit kohlebefeuelten Kolbenmaschinen. Alle anderen Schiffe hatten Dieselmotoren oder Turbinen als Antriebsanlage (1965).

Die Technisierung an Bord ging vom hochziehbaren Auto-deck bis zur schwimmenden Tiefkühltruhe und vom Süßöltank bis zum modernen Schwergutgeschirr und zum Gabelstapler.

„Smutjes“ Küche gehörte der Märchenwelt an. Die Küche auf einem modernen Schiff gleicht einem vollautomatischen Kommandostand. Und „Klüten mit Speck“ oder „scheven Wind“ kommen nur noch in Liedern zur Laute vor. Die Vorräte an Bord gestatten dank Tiefkühlraum jedes erdenkliche Menü.

Auch der Einsatz an Körperkräften ist verringert. Kein Matrose braucht sich mehr mit Heben schwerer Lukendeckel zu quälen. Ein Druck auf den Knopf, und die Lukendeckel öffnen oder schließen sich.

Und welche Entwicklung bezüglich der Einrichtungen für die Mannschaft!

Bis eben noch hatte Hansen mit anderen Reedern geglaubt, sie seien Avantgardisten - sie seien die Vorhut der modernen Schifffahrt.

Aber jetzt mußte er begreifen, daß sie in Gefahr waren, von der ungeheuerlich schnellen Entwicklung überrollt zu werden.

Die Schiffe der „Kormoran“-Reederei - die neue „Kormoran“, „Milan“, „Pelikan“ - würden sie in zehn Jahren reif sein zum Verschrotten? Könnten sie dann nur noch den Schrottpreis einbringen?

Reeder Hansen schüttelte die düsteren Gedanken ab.

Verzicht leisten, resignieren, eine Sache verloren geben, das war nicht die Art des Reeders. Mit beiden Fäusten wollte er das Ruder packen und versuchen, seine Reederei auch durch die neue Zeit zu steuern. Er dachte an alle Fähnisse, denen die „Kormoran“-Reederei seit ihrer Gründung durch den alten Jens Hansen ausgesetzt war. Immer wieder hieß es: Neubeginn.

Er wollte mit seinen Schiffen Handel treiben, so gut und so lange es gelingen wollte. Bei Neubauten würde er die Entwicklung in der Schifffahrt beachten; denn keineswegs durfte er die Zeit verschlafen, wie derzeit so mancher Reeder und auch sein eigener Großvater bei dem Übergang von der Segelschiffszeit zur Dampfschifffahrt.

Die Weltwirtschaft stand wieder an einer Zeitenwende. Reeder Hansen konnte nur denken, wie seine Vorfahren vor ihm gedacht hatten:

„Waget das Schiff!“

Neuzeit - Krisenzeit

Ausklang

Reeder Jens Hansen saß an seinem Schreibtisch. Er sah erschöpft aus, war völlig ergraut, ja, er war erschöpft! Die letzten Jahre hatten tiefe Furchen in sein Gesicht gegraben. Schon seit Jahren hatte er es geplant, in diesem Jahr das Ruder endgültig aus der Hand zu geben. Er hatte sich das oft vorgestellt, während sein Sohn noch in England und Amerika seine Ausbildung vervollständigte.

Seit 6 Jahren war Hansen junior nun schon in der väterlichen Reederei, und der Alte hatte ihm Schritt für Schritt Teile der Verantwortung übertragen.

Jan Hansen war leicht und schnell in die Verantwortung hineingewachsen, er war mit Leib und Seele Reeder. So hatte es der alte Jens Hansen immer leicht gehabt, sich diese Übergabe, dieses Jahr 1986 vorzustellen. - Noch Mitte der siebziger Jahre hatte er geglaubt, die Schiffe bis zum heutigen Tage weitgehend schuldenfrei zu haben. Eine bei den Banken und Werften mit erstklassiger Bonität eingeschätzte Firma würde er seinem Sohn übergeben, so dachte und plante Jens Hansen damals.

Die Wirklichkeit in diesem Jahr 1986 sah anders aus. Nicht nur die Kormoran-Reederei Hansen, alle deutschen Reedereien wie auch alle anderen Schifffahrtsgesellschaften weltweit befanden sich in schwerem Wetter.

Der Gegenwind war stetig angeschwollen, jetzt blies er mit Sturmstärke! Wie war es dazu gekommen?

Jens Hansen, der dabei war, seinen Schreibtisch für die Übergabe zu ordnen, nahm die Akten mit den Berichten und Protokollen des Verbandes Deutscher Reeder zur

Hand und begann darin zu blättern. Er mußte 20 Jahrgänge zurückgehen, bis er fand, was er suchte. Da waren sie, die Vorträge der „Sachverständigen“ über die technische Zukunft der Schifffahrt, die neuen Schiffstypen, die unbegrenzten Möglichkeiten.

War es das gewesen, der Glaube an große, beinahe unbegrenzte Möglichkeiten?

Waren die Reeder zu euphorisch gewesen auf dem neuen Weg? Hatten sie gar einen falschen Weg eingeschlagen? Oder waren sie nur unvorsichtig gewesen und hatten leichtsinnig zu schnell große Schritte gemacht, hatten dabei alte Seemanns- und Kaufmannsregeln außer acht gelassen? Jens Hansen ließ die letzten 20 Jahre nochmals wie im Zeitraffer in seiner Erinnerung ablaufen. -

Die erste Hälfte der siebziger Jahre hatte auf allen Schifffahrtsmärkten überwiegend feste Frachtraten beschert. Dies machte weltweit nicht nur den Reedern, sondern auch den Schifffahrtsbanken Mut. So wurden bei den rasch expandierenden Werften in großer Zahl Tanker und Massengutfrachter geordert. Während die Massengutfrachter zumeist in der Größe von 60-70000 t Tragfähigkeit gebaut wurden, wegen der Tiefgangsbeschränkungen in den Ladehäfen aber maximal bis etwa 200000 tdw, überboten sich die Reeder mit dem Bau immer größerer Tanker.

Den VLCC = Very large Crude Carrier, Schiffen von ca. 200-300000 tdw, folgten die ULCC = Ultra large Crude Carrier, Tanker von der Größe von etwa 300-400000 t Tragfähigkeit, und schließlich wurden sogar einige Giganten von mehr als 500000 t Tragfähigkeit gebaut!

Mitten in die Flut der Tanker-Neubauten hinein traf die Ölkrise 1973. Plötzlich klappte Angebot und Nachfrage weit auseinander, viele Tanker waren sofort beschäftigungslos. Während die Werften - infolge der Lieferfristen - immer noch neue Tanker ablieferten, wurden Tanker in rasch wachsender Zahl, selbst nagelneue, moderne Schiffe jeder Größe, aufgelegt. In der Bucht von Piräus und in nor-

wegischen Fjorden entstanden ganze „Friedhöfe“ still vor sich hinrostender Großtanker. Zunächst hatten die Reeder noch ganze Flotten von Tankern in Warteposition in der Nähe der Ladehäfen vor allem im Persischen Golf gehalten. Dann aber fielen die Preise der Tanker ins Bodenlose, und dann begannen die Reeder, die älteren Einheiten zu verschrotten.

Obwohl inzwischen viele Millionen Tonnen Tanker-Tonnage verschrottet wurden, ist der Tankermarkt bis Anfang 1986 noch nicht wieder in eine ausgeglichene Lage gekommen. -

Nach der Tankerkrise begann in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre bei den Massengutfrachtern eine ähnliche Entwicklung, die zunächst weniger steil und dramatisch, in ihren Auswirkungen aber um so tiefgreifender verlief.

Als die Reeder das Ausmaß der Tankerkrise erkannten, versuchten viele, die bereits erteilten Aufträge für Tanker in Aufträge für Bulkcarrier umzuwandeln - die bereits anrollende Flut von Bulkcarrier-Neubauten wurde damit erheblich verstärkt.

Die Werften in Europa, vor allem aber in Japan und Korea, hatten angesichts der Auftragsflut von Großschiffen ihre Baukapazitäten ganz erheblich ausgeweitet und riesige Bau-docks erstellt.

Als nun in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre, ausgelöst durch die Ölkrise, eine erhebliche Abkühlung der Weltwirtschaft stattfand, der Rohstoffbedarf drastisch zurückging, fielen auch die Frachten für die Massengutfrachter so weit, daß viele Schiffe aufgelegt werden mußten, während die übrigen - nicht nur wegen der hohen Bunkeröl-Preise - statt mit ihrer normalen Dienstgeschwindigkeit von 14 bis 16 Knoten nur noch mit „ökonomischer“ Fahrt von 10 bis 12 Knoten fuhren.

Bei den großen Einheiten sank dadurch der Brennstoffverbrauch auf weniger als die Hälfte.

Aber es sollte eine lange Reise mit ökonomischer Fahrt werden!

Schon immer waren mit fallenden Frachtraten auch sinkende Werftpreise einhergegangen. In dem verzweifelten Bemühen, ihre mit riesigen Krediten gerade neu geschaffenen Baukapazitäten auszulasten, senkten die Großwerften ihre Neubaupreise nun erheblich.

Gleichzeitig boten die Werften ihre Schiffe mit neuen, besonders sparsamen Motoren an, ein Ergebnis der Ölkrise. Viele Reeder glaubten bis Ende der siebziger Jahre noch, es handele sich um das übliche, einem Frachtenhoch folgende Tal und meinten, klug zu handeln, wenn sie diese „günstigen“ Gelegenheiten nutzten, billig zu modernen Bulkcarriern zu kommen.

So entstand eine zweite Neubauwelle, den vorhandenen Tonnageüberfluß bei den Massengutfrachtern noch vergrößern.

In Japan waren inzwischen wahre Mammut-Reedereien herangewachsen. Fünf von ihnen beschäftigten jeweils Schiffe mit einer Gesamttonnage von ca. 4,5 bis 5,5 Mio. t.d.w., also jede von ihnen soviel wie die gesamte deutsche Handelsflotte!

So war es nicht verwunderlich, daß die Krise bei den japanischen Reedereien am deutlichsten sichtbar wurde. Die renommierte Japan Line mußte zu Beginn der achtziger Jahre viele Massengutfrachter stilllegen oder aus Chartern entlassen, nachdem sie bereits vorher ihre Tankertonnage durch Verkauf, Auflegen und Verschrotten drastisch verringert hatte. Dann geriet die große Sanko-Reederei in Zahlungsschwierigkeiten, mußte Chartern und Werftkontrakte annullieren. Der gemeinsamen Aktion japanischer Banken verdankte die Reederei zunächst ihre Rettung.

Dann hielt die Schifffahrtswelt den Atem an: Nur etwa ein Jahr später orderte Sanko bei japanischen Werften insgesamt 120 Bulkcarrier! Das gigantische Geschäft wurde durch die großen japanischen Handelshäuser und mit Hilfe

der Banken vermittelt - es war wohl eine Art nationales Werfthilfe-Programm.

Dem internationalen Frachtenmarkt versetzte dieser Auftrag einen psychologischen, später auch faktischen Todesstoß. Für Sanko war damit - gleichsam als Rückkoppelung - der direkte Kurs auf den Abgrund abgesteckt, denn als die neuen Schiffe 1985/86 zur Ablieferung kamen, war kein Geld zur Bezahlung da. Ein neuer, von den Banken durch Kredite immer wieder verlängerter Todeskampf der Reederei begann.

Was war aus den technischen Träumen der sechziger Jahre geworden? Das erste Atom-Handelsschiff der Amerikaner, die NS „Savannah“, wurde nach wenigen Reisen stillgelegt. Die meisten Länder verweigerten dem Schiff die Erlaubnis zum Anlauf ihrer Häfen aus Furcht vor einem Atom-Unfall. Ähnlich erging es dem deutschen Atom-Massengutfrachter „Otto Hahn“, wiewohl dieses Schiff bis zum Verbrauch der ersten Ladung Brennelemente in Fahrt blieb und dabei seine technische Zuverlässigkeit bewies. Wirtschaftlich aber könnte auch das deutsche Schiff nicht betrieben werden.

Trotz eines unbestritten technisch wie wirtschaftlich guten Konzepts hatten sich auch die Trägerschiffe - auch englisch „Barge-carrier“ genannt - nicht in größerem Maße durchsetzen können. Einen - zumindest psychologischen - Rückschlag erhielten diese Schiffe durch den tragischen und weitgehend ungeklärten Untergang der deutschen MS „München“ der Hapag-Lloyd.

Immerhin versuchte inzwischen eine deutsche Trampreederei mit kleineren, neu entwickelten Schiffen dieses Typs ihr Glück.

Ein neues Konzept aus den sechziger Jahren allerdings hatte sich eindeutig weltweit durchgesetzt: Der Container und mit ihm das Containerschiff.

Deutsche Reeder und deutsche Werften hatten diese Entwicklung rechtzeitig klar erkannt und nahmen inzwischen

mit modernsten Containerschiffen eine führende Stellung weltweit ein.

In der Übergangszeit der sechziger und siebziger Jahre hatte das Semi-Containerschiff eine maßgebliche Rolle gespielt. Diese Schiffe hatten den Vorteil, sowohl Container als auch konventionelles Stückgut laden zu können, sie waren bis in die heutige Zeit ein besonders für die Trampree-der beliebter Schiffstyp geblieben. Ihre Containerladefähigkeit war im Laufe von mehr als 2 Jahrzehnten von etwa 200 TEU auf etwa 800 TEU gestiegen.

Die großen Linienreedereien hatten Anfang der siebziger Jahre auf Voll-Containerschiffe gesetzt, deren Ladekapazität schrittweise bis auf über 3000 TEU gesteigert wurde.

Der Bau dieser hochmodernen, mit gewaltigen Maschinenanlagen ausgestatteten Containerriesen sowie die Anschaffung von zigtausend neuer Container verschlangen riesige Summen, die nur mit erheblichem Engagement der Schiff-fahrtsbanken aufgebracht werden konnten.

In vielen Fahrtgebieten war aber die Infrastruktur nicht so schnell gewachsen wie die Containerisierung. So standen die teuren Container - zum Teil waren sie von großen Container-Leasing-Gesellschaften gemietet worden - in manchen Ländern wochen-, ja monatelang herum, weil entweder der Zoll die Abfertigung nicht vornahm oder es nicht genügend LKW's mit Chassis gab oder weil die Empfänger die Container einfach als billige Lagerräume betrachteten.

Die großen Linienreeder waren bei ihren Investitionen hinsichtlich des Wachstums der Containertransporte zu optimistisch gewesen. Die Auswirkungen der Ölkrise, Überkapazitäten, Verfall der Frachtraten - so waren auch hier Zusammenbrüche vorgezeichnet.

Diesmal traf es auch zwei bekannte deutsche Reedereien: Die Bremer DDG Hansa geriet in große Schwierigkeiten und wurde von den Banken aufgegeben.

Auch Hapag-Lloyd geriet an den Abgrund. Große Verluste

bei Tankern und Bulkcarriern sowie anderen „Diversifikationen“ in der Luftfahrt und dem Speditionsgeschäft hatten die schon im Liniengeschäft überforderte Finanzlage der Reederei in einen sehr bedrohlichen Zustand versetzt. Nur eine entschlossene Stützungsaktion der Banken, verbunden mit einem Kapitalschnitt, konnten das Schlimmste verhindern.

Der Beginn des neuen Jahrzehnts - 1980 - hatte für die Schiffahrt eine weitere Schwierigkeit bereit: Der Wert des amerikanischen Dollars sank in bisher unbekannte Tiefen und erreichte im Verhältnis zur deutschen Währung einen Kurs von etwa 1,75 DM, entsprechend sanken die Erträge der Reeder.

Als nun in den Folgejahren der Wert des US-Dollars langsam aber stetig wieder anstieg, erschienen den Reedern, Banken und Kapitalanlegern nach Tankerkrise und nicht enden wollender Bulkcarrier-Flaute die Container-Schiffahrt als Ultima ratio. Vor allem die deutschen Werften hatten sich bereits im Bau von Containerschiffen weltweit einen guten Namen verschafft - sie lockten nun mit immer besseren, ökonomischen Konstruktionen.

Bundeszuschüsse für Neubauten deutscher Reeder, hohe Abschreibungsmöglichkeiten, mit denen Kapitalsammel-Agenturen warben, und Banken, die bei der Bewilligung von Schiffshypotheken nicht kleinlich waren, bewirkten eine besonders rege Neubautätigkeit für Rechnung deutscher Reeder in den Jahren 83-85. Dabei handelte es sich besonders um viele mittelständische Reeder, die Containerschiffe mit Ladefähigkeiten zwischen etwa 400 und 1000 TEU bauen ließen.

Reeder und deutsche Werften waren sich bewußt, daß die Konkurrenzfähigkeit europäischer Reedereien gegen Billigflaggen und fernöstliche Reedereien nur mit Hilfe modernster Technik möglich war.

Die Herausforderung der Asiaten wurde unterstrichen

durch die Eröffnung eines Rund-um-die-Welt-Containerdienstes der Evergreen-Reederei aus Taiwan, die dafür neue Containerriesen von ca. 3500 TEU gebaut hatte.

Die Amerikaner konterten, indem die US-Lines sogar Schiffe mit ca. 4200 TEU Ladefähigkeit für einen ähnlichen Dienst bauten.

So entstanden auf einer deutschen Werft in Kiel nach langjährigen Planungen und Vorarbeiten und mit Unterstützung des Bundesforschungsministeriums die ersten deutschen „Schiffe der Zukunft“.

Diese neuen Schiffe waren voller Computer und technischer Konzepte, die im wesentlichen drei wirtschaftlichen Zielen dienten:

Verringerung der Besatzungsstärke,

Verringerung des Brennstoffverbrauches bei hoher Geschwindigkeit,

Verlängerung der Dockintervalle.

Man hatte bereits seit einigen Jahren den Mehrzweck-Seemann eingeführt, den Schiffsmechaniker, der sowohl seemannisch als auch technisch ausgebildet war. Damit war die Besatzung eines mittleren Containerschiffes bereits auf etwa 20 Mann reduziert worden. Das „Schiff der Zukunft“ aber konnte nun mit 16 Mann gefahren werden, diese Zahl sollte möglicherweise später noch reduziert werden.

Kaum waren diese fortschrittlichen Schiffe in Fahrt gekommen, brach auch über diesen Schifffahrtszweig das Unglück herein. Der Wert des US-Dollars war in 1985 bis zu einem Spitzenkurs von 3,45 DM gestiegen, danach begann er rasch und stetig zu fallen und erreichte im August 1986 bereits Werte von nur noch 2,03 DM.

Entsprechend sanken die Erträge der Reeder drastisch. Auch die Zeitchartermieten gingen auf bisher unbekannte Tiefstwerte zurück, jetzt wirkte sich zusätzlich das Überangebot neuer Tonnage im Markt aus. Die Nachfrage im Trampmarkt nach Containerschiffen aller Größen war so gering, daß Hunderte von Schiffen beschäftigungslos lagen.

Manche in den vergangenen Jahren zu teuer gebauten Schiffe, die noch zu hoch verschuldet waren, konnten keinerlei Kapitaldienst mehr leisten. Die Banken ließen sie aus Sorge vor weiteren Verlusten arrestieren und versteigern.

*

Reeder Jens Hansen seufzte und riß sich von seinen Gedanken los.

In seinem Büro war es dunkel geworden, draußen brach die Nacht herein. Seine Angestellten waren längst nach Haus gegangen.

Was sollte er seinem Sohn mit auf den Weg geben?

Sie hatten alles Erdenkliche getan, um die Kosten auf allen Gebieten zu senken. Die Schiffe waren alle beschäftigt - noch.

Es galt nun, die Ebbe erneut durchzustehen und auf die Flut zu warten. Irgendwann mußte sie zurückkommen. So war es bisher noch immer gewesen.

Wort- und Sacherklärung

- A 4 - Patent für Kapitän auf „kleiner Fahrt“
 A 5 - Patent für Steuermann auf „großer Fahrt“
 A 6 - Patent für Kapitän auf „großer Fahrt“
 Auflegen von Schiffen - Stilllegen
 backbord - links; die linke Seite des Schiffes
 Ballast - tote Last (Wasser im Tank) auf Schiffen, damit sie die für die Stabilität notwendige Schwerpunktslage haben
 Beschäftigung in der deutschen Handelsflotte: ca. 50000 Menschen. 500000 Menschen sind mit Aufträgen aus der Schifffahrt beschäftigt (Werften, Industrie, Ausrüstung, Verproviantierung, Schiffsmakler, 1963)
 billige Flaggen - flags of Convenience: Panama, Liberia, Honduras. Für die in den drei Ländern registrierten Schiffe braucht der Reeder keine oder kaum nennenswerte Steuern zu bezahlen. Es bestehen keine sozialen Vorschriften für die Unterbringung der Besatzung. Auch brauchen für die Besatzungen keine oder nur geringe Lohnsteuern und keine Sozialversicherungen gezahlt zu werden. - Oft hat das Schiff den angegebenen Heimathafen nie gesehen, und der Reeder hat eine andere Nationalität. - Schiffe unter der Flagge der Länder Panama, Liberia, Honduras können die Ladung billiger transportieren aus den oben angegebenen Gründen.
 Boom - Hochkonjunktur, günstige Marktlage
 Bug - Schiffsvorderteil
 Bulk - lose Ladung, unverpackt, aus vielen gleichartigen Teilen bestehend, etwa wie Getreide
 Bulkcarrier - Spezialschiffstyp, Massengutfrachter in der Trampfahrt für Getreide, Erz, Kohle usw.
 Cardanische Aufhängung von Lampen, Kochern, Kompaß an Bord, durch Gelenk auch bei Seegang senkrecht gehalten
 chartern - mieten
 Charterpartie - Frachtvertrag
 Commerzlast - Raummaß zur Segelschiffszeit: 1 Commerzlast = $\frac{2}{4}$ Reg. ca. $6,37 \text{ m}^3$
 1 Registertonne = $2,83 \text{ m}^3$
 Computer - Elektronenhirn, elektronische Rechenmaschine
 Crew - Mannschaft eines Schiffes
 Dampf - in den Dampf gehen - sich von der Segelschifffahrt auf Dampfschifffahrt umstellen
 Duckdalben - Pfahlgruppe im Wasser
 Echolot - Gerät zum Messen der Wassertiefe durch reflektierte Ultraschallimpulse
 Eigner - Reeder, meistens gebraucht bei Küstenmotorschiffen, wo der „Eigner“ nur ein Schiff hat und durchweg als Kapitän auf seinem eigenen Schiff fährt

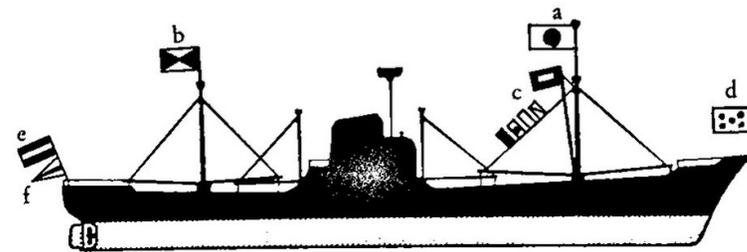
einklarieren - beim Einlaufen eines Schiffes kommen Schiffsmakler und Zoll an Bord, um alle Formalitäten zu ordnen

Elevator - Aufzug für Getreide, Saugheber

Fakten - Tatsachen

Flaggensetzung:

- Nationalflagge des Bestimmungslandes
- Reedereiflagge
- Signalflaggen
- Stadtflagge des Heimathafens („Gösch“)
- Handelsflagge des Registerlandes (Heimatlandes)
- Zollflagge



Flaute - Windstille; im Geschäft: schwache Konjunktur, mäßige Marktlage

Fracht - Entgelt des Transportes für die Ladung
 gute Fracht: guter Verdienst eines Schiffes

Funkpeilung - Methode zur Bestimmung des Schiffsortes durch Peilung von Funksendern

Gangway - Aufgang vom Land zum Schiff

Germanischer Lloyd - Deutsche Klassifikations-Gesellschaft. Gibt Richtlinien für Konstruktion und Bau von Seeschiffen heraus und überwacht deren Einhaltung auf Bauwerften und durch regelmäßige Besichtigung der Seeschiffe.

Hausse - Ansteigen der Preise. Gegensatz: Baisse

Havarie - Beschädigung an Schiff oder Ladung durch Unfall

Information - Unterrichtung

internieren - in Gewahrsam nehmen

Inspektion - Aufsicht, in der Reederei: technisch-kommerzielle Kontrollabteilung

JEIA - Joint Export Import Agency - Vereinigte Einfuhr-Ausfuhr-Agentur (nach dem Zweiten Weltkrieg)

Jolle - kleines offenes Boot
 Jungferreise - erste Reise eines Schiffes mit Ladung an Bord
 Kai - Kaje - Pieranlage - Landungsbrücke
 Kalkulation - Berechnung
 Kaution - Sicherheit
 Klassenzertifikat - bei Fertigstellung eines Schiffsnubaus stellt der Germanische Lloyd ein Zertifikat aus, gewissermaßen ein Tauglichkeitszeugnis für das Schiff, das ständig überprüft wird.
 Das Klassenzertifikat ist wichtig bei An- und Verkauf, bei Befrachtung, Versicherung, Havarie. Es wird ausgestellt vom Germanischen Lloyd. Entsprechende Klassifikationsgesellschaften sind: Lloyds Register (England), Norske Veritas (Norwegen), Bureau Veritas (Frankreich), American Bureau of Shipping (Amerika)
 Knoten - 1 Knoten entspricht 1 nautischen Seemeile pro Stunde; 1 Seemeile = 1852 Meter = 6080 englische Fuß
 Kollision - Zusammenstoß
 Kollo, Kolli (Mehrzahl) - Ladeteil(e), z. B. 1 Kiste, 1 Bündel
 Konnossement - Frachtkunde im Seegüterverkehr, ausgestellt vom Reeder auf Namen des Empfängers. Das Konnossement ist ein handelbares Wertpapier und verschafft dingliche Rechte am Gut. In der Trampfahrt wird meistens nur 1 Konnossement ausgestellt; in der Linienfahrt gibt es viele Konnossemente für die verschiedenen Stückgut-Partien. (Anliegend Konnossemente.)
 Kosten setzen sich zusammen aus
 Betriebskosten (Personalkosten, Reparaturen und Instandhaltung, Versicherungsprämien, Schmierölkosten, Steuern, Beiträge) und Kapitaldienst (Zinsen und Tilgung der Hypotheken)
 Krängen - Sich-zur-Seite-Neigen eines Schiffes
 Kümo - Abkürzung für Küstenmotorschiff
 Leichter - einfaches Wasserfahrzeug zum Be- und Entladen von Seeschiffen (Schute, Kahn)
 Linienfahrt - ist gekennzeichnet durch feste Reiserouten, feste Fahrpläne, feste Preise (Frachtraten), Frachtraten werden durch internationale Schifffahrtskonferenzen festgelegt. Befördert werden überwiegend Stückgüter.
 600 Häfen in 110 Ländern werden von der deutschen Linienfahrt bedient.
 Gegensatz: Trampfahrt
 Lukenfiz - Stauereivorarbeiter
 Messengut - Bulk, z. B., Getreide, Erz, Kohle, Bauxit, Salpeter, Zement
 Messejunge - hilft beim Reinigen der Räume, spült Geschirr
 Moses - (aus dem Französischen: mousse) Schiffsjunge, arbeitet an Deck
 Neubaukosten eines Schiffes: Beispiele 1966:
 Linienschiff (11 000 BRT) - 19,7 Millionen DM
 Kühlschiff (4560 BRT) - 18 Millionen DM
 Trampschiff (1800 BRT) - 4,5 Millionen DM
 Messengutfrachter (30 000 BRT) - 21,6 Millionen DM
 Tankschiff (46 000 BRT) - 33,1 Millionen

Offerte - Angebot
 Outsider (engl.) - Reederei, die einen unabhängigen Liniendienst unterhält, d. h. nicht Mitglied der betreffenden Linienkonferenz ist und deren Frachten meistens unterbietet
 Peilung - Richtungsbestimmung (entweder optisch durch Anvisieren oder durch Funkpeilung)
 Pier - Landungsbrücke
 Pfund - englisches Zahlungsmittel
 pönen - malen
 Prise - Seebeute
 Quarantäne - behördlich erzwungene Isolierung wegen ansteckender Krankheit.
 Quarantäne-Flagge - gelbe Flagge, Buchstabe „Q“ der internationalen Signalflaggen
 quotieren - Preis angeben
 Rabatt - Preisnachlaß (Mengenrabatt, Treuerabatt, Sofortrabatt, Zeitrabatt - vom Reeder an den Verloader zu zahlen)
 Radar - Radio detection and ranging - Funkmeßverfahren durch Anwendung von Ultrakurzwellen = Sichtbarmachen von Schiffen auf einem Leuchtschirm
 Rah (Raa) - waagerechtes Rundholz zum Tragen von Segeln
 Reede - Ankerplatz für Seeschiffe vor dem Hafen; auf Reede liegen.
 Reede, abgeleitet aus dem Englischen (ready = bereit).
 Reeder - Eigner; Besitzer von Schiffen, Schifffahrtskaufmann, Praktiker des Seeverkehrs, sein Geschäft ist kompliziert, vielschichtig, risikoreich.
 In der Bundesrepublik gab es 1965 ca. 170 Reedereien. Die meisten Reedereien sind Einzelunternehmen, Personalgemeinschaften oder in Familienbesitz befindliche Gesellschaften. Nur wenige Reedereien sind Aktiengesellschaften. 1/3 der Reedereien besitzen nur 1 Schiff (Eigner).
 1. Überseereederei, davon 1/3 Linienreedereien, 2/3 Trampreedereien
 2. Küstenschiffsreedereien (Kümos)
 3. Binnenschiffsreedereien / Zubringer
 4. Hochsee- und Küstenfischerei-Reedereien
 Überseereedereien:
 a) Linien-Reedereien: z. B. Hamburg-Amerika-Linie / Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft / Norddeutscher Lloyd, Bremen
 b) Trampreedereien: z. B. Egon Oldendorff, Lübeck / Schulte und Bruns, Emden / Fisser und von Dornum, Hamburg
 Registertonne - 1 RT = 2,83 m³. RT ist eine Raumeinheit; Bruttoregistertonnen - BRT - umfassen sämtliche Schiffsräume einschließlich der Maschinen- und Kesselräume und der Unterkunftsräume für die Besatzung;
 Nettoregistertonnen - NRT - umfassen ausschließlich die Räume für Ladung und für Passagiere. Ton-Deadweight - TDW - Tragfähigkeit - Gewichtstonnen. TDW enthält das Gewicht von Brenn-

stoff, Wasser, Ausrüstung und von der Ladung, die ein Schiff maximal zu tragen imstande ist.

Segelschiffe rechneten mit Commerzlast. 1 Commerzlast = 2¼ Registertonnen.

Rentabilität - Verhältnis von Gewinn zu eingesetztem Kapital

Rettungsinsel - moderner Ersatz für Rettungsboot. Das Material der Rettungsinsel ist Gummi. Sie pumpt sich automatisch auf, sobald sie zu Wasser gelassen wird.

Schäkel - mit einem Bolzen verschließbares offenes Kettenglied zur Verbindung zweier Kettenenden

Schiffahrtskonferenz - internationale Interessengemeinschaft von Linienreedereien. Außerhalb der Schiffahrtskonferenz stehen die Outsider (Außenseiter), die die festgelegten Frachtraten der Schiffahrtskonferenz zu unterbieten suchen.

Schiffsmakler - Vermittler von Frachtverträgen zwischen Reeder und Verladener, Schiffsmakler nimmt die Interessen des Reeders wahr

Schiffsmeßbrief - im Schiffsmeßbrief werden die wichtigsten Maße und Daten des Schiffes bestimmt. Nach ihm werden Hafengebühren und andere Abgaben, Lotsengebühr, Kanalgebühr berechnet. Der Meßbrief gibt den Brutto- und Netto-Rauminhalt in BRT und NRT und in Kubikmetern an.

Schiffsregister - Kauffahrteischiffe werden nach der Schiffsregisterordnung vom 26. 5. 1951 in das Schiffsregister eingetragen, wenn diese nach § 1,2 des Flaggenrechtsgesetzes die Bundesflagge zu führen haben oder diese führen dürfen.

Die Schiffsregister werden von den Amtsgerichten - hier Registergericht genannt - nach Seeschiffsregister und Binnenschiffsregister getrennt geführt.

Für jedes Schiff wird ein besonderes Registerblatt eingerichtet, das bei glaubhaftem Interesse öffentlich eingesehen werden kann.

Bei der Eintragung des Seeschiffes wird diesem vom Registergericht ein Unterscheidungssignal zugeteilt. Das Registergericht stellt über die Eintragung eine Urkunde aus, die die vollständige Eintragung enthält. Diese Urkunde wird *Schiffszertifikat* genannt.

Schiffszertifikat - Das Schiffszertifikat oder ein beglaubigter Auszug desselben muß sich an Bord befinden.

Es enthält - wie das Schiffsregister - folgende Angaben:

- 1) Name des Schiffes
 - 2) Unterscheidungssignal
 - 3) Gattung
 - 4) Jahr des Stapellaufes, Bauort
 - 5) Heimathafen
 - 6) Ergebnisse der amtlichen Vermessung, Maschinenleistung in PS
 - 7) Eigentumsverhältnisse (diese sind im Auszug nicht enthalten)
- Ein Seeschiff, für das ein Schiffszertifikat ausgestellt ist, muß seinen Namen an jeder Seite des Bugs und den Namen sowie den Heimathafen am Heck in gut sichtbaren Schriftzeichen führen.

Seeberufsgenossenschaft - SBG, Behörde zur Überwachung der Bestimmungen, die sich aus dem Schiffssicherheitsvertrag ergeben.

Sie stellt das Freibordzeugnis, Seefunksicherheitszeugnis, Sprechfunk-, Schiffssicherheitszeugnis und den Fahrerlaubnisschein aus. Alle diese Papiere sind an Bord mitzuführen und haben internationale Gültigkeit.

Die SBG ist weiterhin durch die Seekasse für Krankenversicherung, Unfallversicherung und Hinterbliebenenversicherung der Seeleute zuständig.

Seemeile - 1 Seemeile = 1852 Meter = 6080 Fuß

Seetörn - Seereise

Smutje - Koch

SOS - save our souls (engl.) = rettet unsere Seelen; Hilferuf von Schiffen in Seenot (im Telegrafie-Funk)

Stabilität - Kraft, die das Schiff aufrecht schwimmen läßt

steuerbord - rechts, die rechte Seite des Schiffes

Stückgut - Ladung in Einzelteilen - in Kisten verpackte Güter; z. B. Spielzeug, Fertig- und Halbfertigwaren

Supercargo - Mann der zur besonderen Beaufsichtigung der Ladungsarbeiten an Bord mitfährt

Tanker - Spezialschiff für Ölladung

Telex - Fernschreiben

Time-charter - an Zeit gebundene Miete eines Schiffes, Zeit-Frachtvertrag

Tonnage - Gesamtsumme der Registertonnen einer Reederei, eines Landes oder der Welt

Trampreederei - (Gegensatz: Linienreederei)

Trampreedereien befördern mit ihren Schiffen in der Hauptsache Massengüter (Bulk), egal, woher und wohin, wenn nur die Frachtrate günstig ist. Massengutladungen: Getreide, Erz, Kohle, Holz, Bauxit, Zement, Kraftfahrzeuge in großen Mengen (lot), Schrott, Roheisen, Chemikalien.

Außerdem Verchartern der Schiffe für eine bestimmte Route und Zeitdauer (Zeitcharter an Linienreederei)

Utopie - nicht zu verwirklichende Idee, Zukunftstraum

Volontär - (im Wirtschaftsleben) wird ohne Lehrvertrag und unentgeltlich zu seiner Ausbildung in kaufmännischen oder industriellen Betrieben beschäftigt

Das Konnossement

Das Konnossement ist keine Vertragsurkunde wie die Charterpartie, sondern eine Verpflichtungsurkunde, die einseitig vom Kapitän oder dem Verfrachter (Reeder) ausgestellt wird.

Im Konnossement bestätigt der Kapitän den Empfang der an Bord gelieferten Güter und verspricht, diese in demselben guten Zustande, wie sie empfangen wurden, im Bestimmungshafen an den Empfänger - wie er im Konnossement benannt ist - (Namenskonnossement) oder an Order (Orderkonnossement) abzuliefern.

Das Konnossement - englisch: Bill of Lading - ist gleichzeitig ein Wertpapier, das die Güter vertritt, solange sie auf See schwimmen. Es kann daher gehandelt, verkauft und beliehen werden.

In der Linienfahrt werden die Güter oft vom Ablader zunächst in einem Sammelschuppen angeliefert. In diesem Fall stellt der Verfrachter zunächst ein Übernahmekonnossement aus. Dieses wird erst nach Verladung der Güter auf dem vorgesehenen Schiff in ein Bordkonnossement umgetauscht.

Der Kapitän zeichnet in der Regel 1 bis 2 Originale des Bordkonnossements sowie mehrere Kopien.

Sobald der Empfänger eines der Originale im Löschhafen vorlegt und die Auslieferung der Ladung verlangt, wird das andere Original ungültig.

Nach den Bestimmungen des HGB enthält ein Konnossement:

1. Den Namen des Verfrachters (Reederei)
2. Den Namen des Schiffes, sowie seine Nationalität
3. Den Namen des Kapitäns
4. Den Namen des Abladers
5. Den Namen des Empfängers (ggf. nur: „An Order“)
6. Den Abladungshafen

7. Den Löschhafen, oder den Ort, an dem Weisung darüber einzuholen ist.
8. Die Art der übernommenen Güter, deren Maß, Zahl, oder Gewicht, ihre Merkzeichen, sowie die äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit.
9. Die Bestimmung über Höhe und Zahlungstermin der Fracht
10. Ort und Tag der Ausstellung
11. Die Zahl der ausgestellten Ausfertigungen

In der Linienfahrt werden für jede vom Ablader angelieferte Partie einzelne Konnossemente ausgestellt. Diese enthalten gleichzeitig auf der Rückseite die ausdrücklich oder auch stillschweigend anerkannten Beförderungsbedingungen des Verfrachters, da in der Linienfahrt kein besonderer Frachtvertrag mit den vielen Abladern abgeschlossen werden kann.



Thora Thyselius

Geboren am 19. 6. 1911 in Brake/Weser. Lebt in 2880 Brake, Roennelstr. 8, Telefon 04401/5439. Reeder- und Seefahrerfamilie; im Elternhaus internationaler Prägung früh Kontakte zu allen Ländern Europas, zu außereuropäischen Ländern, insbesondere Skandinavien und Südamerika. Abitur 1931. Hausfrau und freiberufliche Schriftstellerin. *Mitgliedschaften:* Die Kogge (Europäische Autorenvereinigung) seit 1950; Schrieverkring seit 1955; Verband deutscher Schriftsteller (VS) Niedersachsen (vormals Schutzverband niedersächsischer Schriftsteller) seit 1963, in der IG Druck und Papier seit 1974.

Auszeichnungen: Fritz-Reuter-Preis der Stiftung FVS, Hamburg 1965.

Arbeitsgebiete: Roman, Theaterstück, Hörspiel, Erzählung.

Buchveröffentlichungen: Zwischen Himmel und Hölle, hist. Roman, Friesenverlag, Norden 1949; Wille und Werk, hist. Roman, Verlag Mettcker, Jever 1952; Schneekönigin, Weihnachtsmärchen, Verlag Mahnke, Verden 1953; Tant van't Siel, Erzählung, Verlag der Fehrs-Gilde, Hamburg 1962; Dat Sunnenhuus, Erzählung, Verlag der Fehrs-Gilde, Hamburg 1965; Daudruppen, Kurzgeschichten, Verlag der Fehrs-Gilde, Hamburg 1975.

Bühnenstücke (Uraufführungen): Heink Stüür, hist. Schauspiel, Brake 1949; Deerns över 40, Lustspiel, Brake 1950; De Möhl, Lustspiel, Leer 1950; Dude und Gerold, Freilichtspiel (auf der Weserinsel Harriersand) 1954; Fischer Hartjen, Lustspiel Rendsburg 1955; Gode Partie, 1985; Twee van de Venus, Lustspiel 1986.

Funkarbeiten (Hörspiele): Keen Grund un Bodden, NDR, RB 1954; Ludjen Lengenaus große Stunde, NDR, WDR 1955; Jenseits des Zauns, NDR, RB 1956; Alles nur Scherben, NDR, RB 1958; Fischernetten, NDR, RB 1962; Sophie 7, NDR, RB 1965; Die Peitsche, NDR, RB 1969; Jeder für sich, NDR, RB 1970; Gefängnisgitter, NDR, RB 1972; Nichts zu erben, NDR, RB 1973; Die silberne Möwe, RB, NDR 1977. Van de Leev un van de See, klassische Romanze, 1986.

Beiträge in Anthologien: Scharp un Sööt, hg. von Günter Harte, Verlag der Fehrs-Gilde, Hamburg 1970; Dichter, Schriftsteller, Verteller, hg. von Ralph Schneider, Verlag J. Grütter, Hannover 1973; Platt mit spitzer Feder (25 niederdeutsche Autoren), hg. von Günter Harte, Verlag Glogau, Hamburg 1978; niedersachsen literarisch, hg. von D. P. Meier-Lenz und Kurt Morawietz, Wirtschaftsverlag NW, Bremerhaven 1978; ständige Beiträge seit 1950 in: Oldenburger Hauskalender, Plattdüütscher Kalender, Ostfriesischer Kalender, Harlinger Kalender, Historischer Kalender, Jever.

Literatur über die Autorin: Plattdeutsche Erzähler und plattdeutsche Erzählungen der Gegenwart, hg. von J. D. Bellmann und Wolfgang Lindow, Verlag Karl Wachholz, Neumünster 1968; Platt mit spitzer Feder, hg. von Günter Harte, Verlag Glogau, Hamburg 1979.