



tredition®

www.tredition.de

Akono Schmidt

„Als das im Hafen noch Säcke gab“

Ein Jugendlicher berichtet
von Sehbären an Land

© 2022 Akono Schmidt

Die Fotos in diesem Buch sind vor mehr als 50 Jahren entstanden und öffentlich abgedruckt gewesen. Damit unterliegen sie nicht mehr dem Urheberrecht. Vier Fotos jüngeren Datums sind vertragsgemäß gekennzeichnet.

Verlag & Druck: tredition GmbH, Halenreihe 40-44, 22359 Hamburg
978-3-347-49001-7 (Hardcover)

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Inhaltsverzeichnis

Hamburger Freibrief , 12jährig, Volksschule	Seite 7
Die Alsterschiffahrt , 12jährig, Volksschule	Seite 9
<i>Heiteres Beruferaten*</i>	<i>Seite 11</i>
Reedereikaufmann? , 15jährig, Realschule	Seite 13
Das Praktikum , 16jährig, Reederei	Seite 16
Die Lehre , 17jährig, Schiffsmakler	Seite 47
<i>Die Schiffahrt packt ein*</i>	<i>Seite 74</i>
<i>Die Computerisierung*</i>	<i>Seite 76</i>
<i>Der Job*</i>	<i>Seite 77</i>
<i>Neue Wege*</i>	<i>Seite 80</i>

* *Anmerkungen und Fülltexte
sind kursiv gesetzt.*

Illustrationen (mit Ausnahme des Schreibtischkapitäns auf dem Umschlag) und Originaltexte entstanden zwischen 1963 und 1971, im Lebensalter zwischen 12 und 20. Eine gender-gerechte Sprache war damals unbekannt.



*Abgemalt? Durchgepaust?
Jedenfalls von der zwölfjährigen Hand des Autors*

Mit 12 Jahren, in der sechsten Klasse der Volksschule Bismarckstraße, sollte Akono eine Abschlussarbeit über seine Heimatstadt Hamburg verfassen, bevor er an die Realschule wechselte. Aus dieser umfangreichen Arbeit finden sich auf den ersten vier Seiten dieses Buches die Abbildungen und Textstellen, die sich mit dem Hamburger Hafen beschäftigen.

D er Hamburger Freibrief

„.... Im Jahr 1189 erbat Graf Adolf einen Freibrief für Hamburg, den der deutsche Kaiser Friedrich Barbarossa ausstellen ließ. Darin wurde den Hamburgern versprochen, dass sie bis zur Nordsee freie Fahrt für seine Schiffe haben, dass niemand Zoll von ihnen verlangen darf, dass sie in ihrem Gebiet Fische fangen dürfen und dass sie nicht an Heerfahrten teilnehmen mussten.

Nach der Besetzung durch Napoleon (um 1800) und dem Großen Hamburger Brand im Mai 1842, drängte das sich entwickelnde Deutsche Reich die Stadt ihren Status als zollfreies Staatsgebiet aufzugeben. In einem Kompromiss einigte man sich darauf, dass zumindest ein Teil der Stadt Zollausland bleiben durfte: der Freihafen.

In dem Gebiet, das dann zum Freihafen werden sollte, wurden die Wohnhäuser von 20.000 Menschen abgerissen und die bis heute weitgehend erhaltene Speicherstadt errichtet, die 1888 ihrer Bestimmung übergeben wurde.



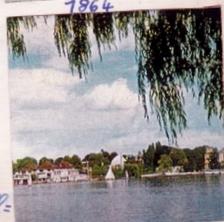
Der Alsterlauf

Nebenflüsse der Alster

Rönne	Alte Alster
Sielbek	Mühlenbach
Ammersbek	Bredenbek
Saselbek	Mellingbek
Susebek	Tarpenbek
(Isbekkanal)	Osterbek
Eilbek (Wandse)	

Die alte Alsterschifffahrt

Vor 400 Jahren beförderten die Alterschiffe Holz, Torf und Ziegelsteine aus der Gegend des Oberalster nach Hamburg. Daher findet man heute noch einige der alten Schleusen. Durch diese Stauschleusen wurde die Alster schiffbar. Eine Fahrt von Stegen nach Hamburg dauerte drei Tage. Die Kähne sammelten sich und fuhren als Flotte durch die Schleuse. So konnten sie das abfließende Stauwasser gut ausnutzen. Die Bergfahrt gegen die Strömung war umständlich: die Frauen treideten die Alsterkähne bis nach Treysa. Von dort konnten die Schiffer wieder staken. Die Fahrt nach Stegen dauerte mehr als zehn Tage. Heute hat die Alster keine Bedeutung mehr als Schiff-



Die Alsterschifffahrt

Vor 400 Jahren beförderten die Alsterschiffe Holz, Torf und Ziegelsteine aus der Gegend der Oberalster nach Hamburg. Daher findet man heute noch einige der alten Schleusen. Durch diese Stauschleusen wurde die Alster schiffbar. Eine Talfahrt von Stegen nach Hamburg dauerte drei Tage.^{*1} Die Kähne sammelten sich und fuhren als Flotte durch die Schleuse. So konnten sie das abfließende Stauwasser gut ausnutzen. Die Bergfahrt gegen die Strömung war umständlich: die Frauen treidelten^{*2} die Alsterkähne bis nach Treudelberg. Von dort konnten die Schiffer wieder staken.^{*3} Die Fahrt nach Stegen dauerte mehr als zehn Tage.

Heute hat die Alster keine Bedeutung mehr als Schifffahrtsweg.^{*4}

Das Alsterfleet verbindet die Alster mit der Elbe. Früher dienten die Fleete als Häfen. Heute gibt es nur noch das Alster-, Nicolai-, Bleichen- und das Herrengrabenfleet.



^{*1} Von Stegen zur Außenalster sind es rund 30 Kilometer.

^{*2} Beim Treideln wurden die Kähne von Land aus mit Seilen gezogen.

^{*3} Beim Staken schoben die Schiffer ihre Kähne mittels eines langen Holzstabes vorwärts, mit dem sie sich im Flussbett abdrückten.

^{*4} Die Alsterschifffahrt dient heute touristischen Fahrten und dem Öffentlichen Nahverkehr.



Im Hamburger Hafen

gibt es sehr viel zu sehen. Da sind einmal die Landungsbrücken, an denen viele Elbtanker (HADAG) anlegen, die z. B. nach Finkenwerder, Blankenese oder Harburg fahren. Dergegenüber liegen die großen Werften von Blohm & Voss, und man hört die Metahämmer und das Schweißen der Arbeiter herüberdringen. Links darüber sieht man das Freihafengelände und die Wenzelbrücke. Wenn man nach rechts guckt, sieht man das halbrunde Kupferdach des Elbtunnels. Das Hafengebiet wird überragt von vielen riesigen Kränen, die die ankommenden ^{Schiffe} entladen (löscheln) und beladen. Die Waren werden in den vielen Lagerhäusern untergebracht oder zum Abtransport für die Eisenbahnen bereitgestellt.

Auch werden Frachtschiffe und Schuten mit Waren beladen. Das Anlegen am Kai ist sehr teuer für die Reedereien, ~~sie~~ da sie immer bald möglichst meistens mit neuer Ware beladen wieder ablaufen.

M,



H eiteres Beruferaten

1967 machte Akono an der Jahnschule fest, die heute nach Ida Ehre benannt ist, Reiseziel: die Mittlere Reife. Eine Voraussetzung für das Bestehen der Abschlussprüfung war die Erstellung einer Jahresarbeit über ein Berufspraktikum. Aber in welchen Beruf sollte er hineinschnuppern?

Es stand nie zur Diskussion, dass nach dem Ende der Schulzeit etwas anderes als das Berufsleben beginnen könnte. Studieren? Das war nur etwas für die Höheren. Akono kannte in seinem großen Bekanntenkreis niemanden, der das tat oder auch nur anstrebte.

„Was hältst du von Sparkasse oder Bank?“, eröffnete seine Mutter, ihrerseits Sparkassenangestellte, das familiäre Berufe-Raten.

„Nee!“ Beides war das Letzte was er wollte. Sparkassen und Banken fand er muffig und spießig und so grübelten sie am Küchentisch, im Duft von Sauerkraut und Kassler darüber nach, ob es noch irgendetwas Schöneres auf der Welt gäbe, als Zins und Zinseszins zu berechnen.

„Gut, da du ja so ungern rechnen magst, scheidet ein technischer Beruf ja wohl auch aus“, eröffnete sie den Reigen der begrenzten Möglichkeiten.

„Hhm....“

„Also bleibt wohl nur ein kaufmännischer Beruf.“

„Hhm ...?“

„Da muss man aber auch rechnen.“

„Joa ..., aber nicht so viel wie bei der Sparkasse, oder?“

„Vielleicht nicht. Was gibt es denn für kaufmännische Berufe in Hamburg?“ Sie stützte ihren Kopf in beide Hände.

„Tja ...?“ Ihm fiel da auch nicht viel ein.

„Also das Wichtigste für Hamburg ist ja der Hafen.“

„Hhm ...“

„Hättest du Lust, irgendetwas mit dem Hafen auszuprobieren, mit Schiffen und so?“

„Joa ...“

„Wir haben da einen Kunden, der ist Schiffsmakler.“

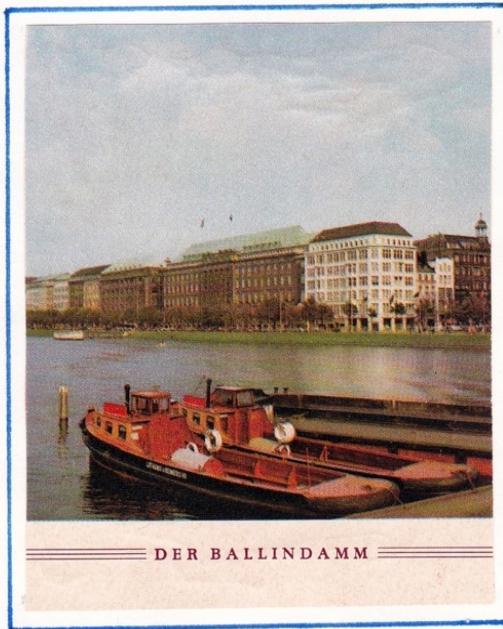
„Was machen die denn?“

„Die haben mit dem Hafen zu tun, mit Schiffen und so.“

„Klingt gut.“

„Würdest du das mal in einem Praktikum ausprobieren wollen?“

„Jao, vielleicht?“



Genau für derart ahnungslose Jugendliche wurde das Schulpraktikum erfunden. In ihm konnte man drei Wochen in einem angestrebten Beruf mitarbeiten, um einen realistischen Eindruck von dessen Alltag zu bekommen.

Akono entschied sich 1967 für ein Praktikum bei der Reederei A. C. Toepfer am Ballindamm.

Berufswunsch Reedereikaufmann?

Ich möchte vielleicht Reedereikaufmann werden. Der Beruf des Reedereikaufmanns fällt in das wirtschaftliche Gebiet. Es ist ein Laufbahnberuf, d.h. man bekommt eine Ausbildung durch die Lehre. Dann hat man einen festen Arbeitsplatz mit geregelter Arbeitszeit, jedoch auch mit ab und zu unbezahlten Überstunden, wenn z.B. ein Schiff im Hafen abgefertigt werden muss und es läuft nach 17 Uhr ein. Diese Überstunden würde ich jedoch gerne in Kauf nehmen, um einen interessanten und abwechslungsreichen Beruf auszuüben.

Ich möchte gerne mit Menschen zu tun haben, scheue mich jedoch auch nicht vor Arbeit mit dem toten Stoff. Ich glaube, dass ich im kaufmännischen Beruf mit beiden Bereichen zu tun haben werde. Mich lockt ein Beruf, in dem ich immer wieder mit verschiedenen Menschen zusammenkomme und der dadurch für mich interessant und abwechslungsreich wird; ich könnte dagegen keinesfalls z.B. ein Leben lang nur kranke Menschen pflegen oder unterstützen. – Wenn man soviel mit Menschen in Berührung kommt, läuft man Gefahr, dass man sich evtl. nur ihre Sorgen anhört und sich dadurch auch belastet.

Das Kaufmännische interessiert mich mehr als die Technik, wenn es sich nicht nur um ein Aktenschreiben dreht, sondern auch den Kontakt von Personen mit sich bringt. Mich stört es dabei nicht, dass man Schwierigkeiten mit den Aufstiegschancen hat, denn wenn man etwas leistet, wird man genauso höher bezahlt werden wie in allen anderen Berufen auch. Der einzige Unterschied ist, dass man mit steigendem Gehalt nicht anders betitelt wird. – Meine Arbeit soll sich nicht nur im Büro abspielen, sondern auch im Hafengebiet; außerdem möchte ich nicht alleine tätig sein, lieber in einer Gruppe, in der jeder sein fest umrissenes Gebiet hat.



I. Vermutungen über die Tradition des Reedereikaufmanns

Ich nehme an, dass mein Beruf schon seit dem 14. Jahrhundert existiert, denn zu dieser Zeit kam die Hanse auf, und ich glaube, dass auch damals schon Männer darauf achten mussten, dass die richtige Anzahl Ware gut und sorgfältig transportiert und zu dem richtigen Hafen gebracht wurde.

Zur Zeit der Hanse war dieser Beruf wohl einer der bekanntesten, denn die Schiffe waren die wichtigsten Transportmittel, und Handel wurde immer schon getrieben.

Heute dagegen ist die Schifffahrt etwas verdrängt worden von Flugzeug und Eisenbahn und mit ihr der Beruf des Reedereikaufmanns. Trotzdem glaube ich, dass gerade dieser Beruf mir Freude machen wird.

II. Tätigkeitsmerkmale

Der Reedereikaufmann hat nur im Seeverkehr zu tun. Wenn er tüchtig ist und in seinem Beruf etwas leistet, kann er auf seinen Wunsch hin in einen ausländischen Hafen versetzt werden, sofern seine Reederei dort eine Filiale hat.

Der moderne Schiffsverkehr kann ohne einen Reedereikaufmann gar nicht mehr auskommen, denn er sorgt nicht nur für die Ladung, sondern kümmert sich auch um den Treibstoff für die Schiffe seiner Reederei. Wenn einer der Frachter, die er zu betreuen hat, havariert, ist der Reedereikaufmann dafür verantwortlich, dass das Schiff auf die schnellste und billigste Weise wieder repariert wird.

Der Kaufmann im Reedereimaklergewerbe bekommt auch etwas Luft aus der weiten Welt zu spüren, denn er kommt ja mit Seemännern aus vielen Ländern der Erde zusammen. Menschen, die diesen Beruf ergreifen, sind allerdings nur für die Schiffe einer einzigen Reederei tätig. Das hat wiederum den Vorteil, dass sich die Arbeit auf ein Gebiet konzentriert und ein Angestellter sich in relativ kurzer Zeit ganz sicher in dem Beruf fühlt.

III. Einstellungsbedingungen

Die Einstellungsbedingungen sind nicht besonders streng. Die Mittlere Reife ist nicht unbedingt erforderlich, sie hat jedoch den Vorteil, dass man über gute Englischkenntnisse verfügt, die zwar unter dem Absatz „Erwünscht“ geführt werden, für diesen Beruf jedoch unentbehrlich sind, wenn man etwas erreichen will.

Ansonsten muss man sich sowohl für die Büro- als auch für die Außenarbeit eignen. Weiterhin werden Kenntnisse über ausländische Gewichte und Maße als auch über die wichtigsten Seehäfen der Welt verlangt.

IV. Ausbildung

Soweit man über die oben erwähnten Kenntnisse noch nicht verfügt, wird man sie in der dreijährigen Lehrzeit erlernen. Weiter bringt diese Zeit keine anderen Kenntnisse, als die, die man für seinen Beruf braucht, denn man wird nur einmal durchgehend in seinem Beruf angelernt und braucht, außer der Berufsschule, keine speziellen Fachschulen mehr zu besuchen. Der Lehrberuf nennt sich Reedereikaufmann.

D as Praktikum

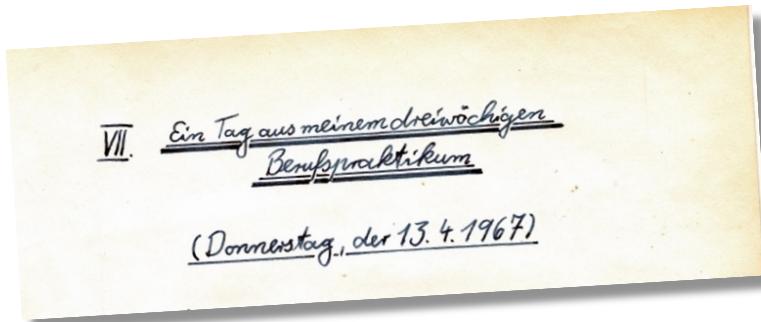
Schulische Hinweise und Arbeitsanweisungen für das Berufspraktikum

Du bist für die Dauer von drei Wochen in dem Dir zugewiesenen Betrieb tätig, um einen Einblick in das Berufs-Arbeitsleben zu bekommen. Dazu benötigst Du die Unterstützung und Anleitung Deines Betreuers oder auch Deiner Kollegen. Dieser Hilfe kannst du nur gewiss sein, wenn Du jederzeit folgende Verhaltensweisen beachtest:

- a) Höfliches und ordentliches Betragen.
- b) Gewissenhaftigkeit und Sauberkeit bei allen Arbeiten.
- c) Aufmerksamkeit bei Erklärungen und Anordnungen.
- d) Pünktlichkeit.
- e) Rechtzeitige Entschuldigung im Krankheitsfall im Betrieb und in der Schule
- f) Evtl. Beanstandungen und Klagen nur in der Schule vorbringen.

Ein Tag aus meinem dreiwöchigen Berufspraktikum

(Donnerstag, der 13.4.1967)



Wenn ich morgens um ca. 8 ¹⁰ Uhr das Büro betrat, in dem ich meinen Arbeitsplatz hatte, war allmorgendlich meine erste Aufgabe, den Kalender aufs richtige Datum zu stellen. Am heutigen Morgen dachte ich daran, und so blieb mir die sonst fällige Unterweisung erspart.

Die erste Arbeit heute war das Ausfüllen von Mannschaftslisten mit der Schreibmaschine. Meine ersten Versuche auf der Maschine wurden besonders von den beiden Sekretärinnen bespöttelt. Man erfand eine Menge Ausdrücke für meine Schreibweise. Die eine nannte es das Kolumbussystem (jede Taste neu entdeckt) oder das Adlersystem, die andere taufte es das „Zwei-Finger-Suchsystem“. Überhaupt nahm in diesem Betrieb, der nach außen hin so seriös wirkt, bei der Arbeit niemand ein Blatt vor den Mund, und alle trieben ihre Späße über die anderen. So machte auch die langweiligste Arbeit Freude.

Der heutige Tag war immerhin schon der vierte der Praktikumszeit, und langsam begann sich mein Arbeitsgebiet zu erweitern. In den drei Stunden, in denen ich Schreibmaschine schrieb, nahm ich auch eine Menge Telefonate an, beantwortete sie nach den mir

vorliegenden Papieren oder stellte sie zur entsprechenden Abteilung durch. Die Frage, die für mich am leichtesten zu beantworten war, lautete: „Wann kommt (z.B.) die Emma Johanna in den nächsten Hafen, wie heißt dieser und wann läuft sie wieder aus?“ Ich brauchte nur auf den Zettel mit den Ankunftszeiten und Häfen zu sehen und konnte die richtige Auskunft geben. Diese Zettel wurden nämlich jeden Morgen nach den letzten Positionsmeldungen gedruckt und dann jedem ans Telefon gelegt.

ALFRED C. TOEPFER - Schiffahrtsges. mbH

Positionen unserer Schiffe

M/S STRASSBURG (Kapt. Wachter)

- 27. 4. ab Rotterdam - 5/67
- 30. 4. an Narvik
- 3. 5. ab Narvik mit Erz
- 6. 5. an Rotterdam
- 10. 5. ab Rotterdam mit Kohle - 6/67
- 16. 5. an Italien zur Entlöschung
- 20. 5. ab Italien
- 29. 5. an Monrovia
- 30. 5. ab Monrovia mit Erz
- 9. 6. an Rotterdam

Verteiler:

- Herr A. Toepfer
- Herr H. Toepfer
- Herr A. Schultz
- Herr Koch
- ACT-Bremen
- ACT-Rotterdam
- ACT-Antwerpen
- ACT-New York
- 6 x Schiffsleitungen

M/S CARL TRAUTWEIN (Kapt. Müller)

- 4. 4. ab San Pedro in T/C Weyerhaeuser - 2/67
- 13. 4. Passage Panama-Kanal
- 29. 4. an Savona (Italien)
- 3. 5. an St. Louis
- 6. 5. an Neapel
- 13. 5. an Le Havre
- 15. 5. an Antwerpen
- 17. 5. an Rotterdam
- 19. 5. an Bremen
- 22. 5. ladebereit Bremen für ausgehende VW-Ladung (US-Ostküste)

M/S EMMA JOHANNA (Kapt. Albers)

- 13. 4. ab Charleston mit Getreide - 2/67
- 28. 4. an Hamburg zur Entlöschung - anschließend Werftzeit
- 8. 5. an Emden
- 9. 5. ab Emden mit VW - 3/67
- 19. 5. an New York - 1. VW-Löschen
- 21. 5. an Baltimore - 2. VW-Löschen
- 23. 5. ladebereit USNH für heimkehrende Ladung