

Daniel Frahm · Christian Vogt

Maritime Logistik aus einer Hand



Die Geschichte der

SCHRAMM
group ■ ■ ■ □

DANIEL FRAHM · CHRISTIAN VOGT

MARITIME LOGISTIK AUS EINER HAND

DANKSAGUNG

Besonderer Dank gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SCHRAMM group für ihre vielfältige Unterstützung bei der Realisierung dieses Buches sowie dem Stadtarchiv Brunsbüttel, dem Amt Wilstermarsch und der Stiftung Hamburg Maritim.

IMPRESSUM

Herausgeber: SCHRAMM group GmbH & Co. KG, Brunsbüttel
Konzept / Redaktion: Daniel Frahm, Christian Vogt, Historiker-Genossenschaft eG, Hamburg
Autoren: Daniel Frahm, Christian Vogt, Historiker-Genossenschaft eG, Hamburg
Art Direction: Fritz Jan Thaddaeus Brinckmann, Faceland.com
Art Produktion: Michael Timothy Leaver, Faceland.com
Lektorat: Beate Carle
Druck und Bindung: Druckerei Siepmann GmbH, Hamburg

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendungen, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwendung, vorbehalten. Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Markenschutzgesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Copyright © 2017 SCHRAMM group GmbH & Co KG, Brunsbüttel
ISBN: 978-3-9817595-1-8

Erschienen im HistorikerVerlag, Hamburg 2017
Printed in Germany

Die Geschichte der
SCHRAMM group



Hans Schramm 1981



Helmut Schramm 2017



Hans Helmut Schramm 2017

WAS UNS PRÄGT, IST LEIDENSCHAFT

Dieses Buch ist meine persönliche Herzenssache. Werte, historische Meilensteine und persönliche Leistungen für meine Kinder und zukünftigen Mitarbeiter zu erhalten und zu dokumentieren war mein Antrieb. Herausgekommen ist diese Chronik. Sie dokumentiert Höhen, aber auch Tiefen unserer Unternehmensgruppe und zeigt, wie eng verbunden unsere Familie mit ihrem Unternehmen und dem Standort Brunsbüttel war und bis heute ist.

Mein Großvater, Hans Schramm, hatte den Drang, seine Ideen im maritimen Bereich als selbstständiger Unternehmer / Kaufmann umzusetzen. Sein Know-how über unseren Heimatstandort Brunsbüttel mit all seinen Bedürfnissen an Dienstleistungen hat ihn angetrieben, seine Ideen umzusetzen. 1926 legte er den Grundstein der heutigen SCHRAMM group, die heute bei weitem mehr ist als ein Schiffshändler für Seeschiffe in Brunsbüttel. Mein Vater, Helmut Schramm, hat in den Jahren 1956 bis 2001 auf diesem Grundstein die Firma zu einem soliden Dienstleistungsunternehmen ausgebaut und mir dieses 2001 übergeben. Für unsere Mitarbeiter und mich war dies ein Fundament für das seit der Übergabe immer breiter werdende Spektrum unserer Leistungen. Hans Schramm hat einmal gesagt: „Sagt mir nicht, dass es nicht geht, lasst uns eine Lösung finden, wie es geht.“ Dieser Grundgedanke ist fest verankert in unserer Unternehmensgruppe. Lösungen zu finden, an die kein anderer denkt, Wege zu suchen, die wirtschaftlich und machbar sind, zum Wohle unserer Kunden.

Heute wie damals prägen uns die große Leidenschaft für Logistik und die dazu gehörenden maritimen Leistungen. Seit diesem Jahr sind wir nun auch in Schweden tätig und sind dadurch eine internationale Firmengruppe. Unser Ziel, die Kernkompetenzen Häfen, Schifffahrt und Engineering weiter auszubauen, wird uns jedoch niemals die Bodenständigkeit und den Fleiß von Hans und Helmut Schramm vergessen lassen. Wir bleiben die zuverlässigen

Dienstleister aus Brunsbüttel mit den Erfahrungen und dem Know-how aus nunmehr 90 Jahren Firmengeschichte und einer modernen und zukunftsgerichteten Firmenphilosophie.

Mein Vater ist und bleibt mein großes Vorbild. Er hat maßgeblich durch Erinnerungen an die Geschehnisse an der Entstehung des Buches mitgewirkt. Ebenfalls diente das Tagebuch meines Großvaters als Basis für dieses Buch. Außerdem stammen viele Bilder und Zeugnisse aus privaten Sammlungen unserer jetzigen und ehemaligen Mitarbeiter.

Mein ganz besonderer Dank gilt meiner Frau Pia und meinen Kindern Kaja und Corvin. Ihr Rückhalt ist es, der mich unser Unternehmen mit großer Leidenschaft führen lässt.

Mit hoher Kompetenz und unermüdlicher Mühe hat die Historiker-Genossenschaft die Daten und Fakten für dieses Buch gesammelt und dokumentiert. Durch die Mithilfe Vieler ist dieses Buch zu einem lesenswerten Zeugnis unserer Firmengeschichte geworden.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen und freue mich auf unsere weitere Zusammenarbeit und auf die kommenden Herausforderungen.

Ihr Hans Helmut Schramm



Hans Helmut Schramm und Frank Schnabel 2017



90 JAHRE!

90 Jahre Schleppschiffahrt, 50 Jahre Elbehafen und 10 Jahre davon darf ich nun unsere Firmenentwicklung begleiten und gestalten. Dies ist ein schöner Anlass, mit dieser Chronik einmal auf die Vergangenheit zu schauen, aber auch den Blick in die Zukunft zu werfen. Oft genug bleibt für den Rückblick und das Besinnen auf das bereits Erreichte zu wenig Zeit.

In den vergangenen Jahrzehnten haben wir uns zu einem führenden maritimen Dienstleister mit einer einzigartigen und breiten Aufstellung, von Hafenbetrieb über Schleppschiffahrt, Festmacherei, Binnenschiffahrt, bis hin zur maritimen Beratung entwickelt. Ein Rad greift bei uns in das andere, je nach Anforderung der Kunden sind wir entweder Spezialisten oder auch Generalisten für maritime logistische Aufgabenstellungen.

Der Hafenbereich, auf den ich gerne etwas genauer blicken möchte, schaut auf eine spannende Entwicklung zurück. Erstreckte sich dieser zu Beginn unserer Aktivitäten „nur“ auf den Betrieb der drei Brunsbütteler Häfen und später des Glückstädter Hafens, übernahm unsere Unternehmensgruppe 1999 auch das Eigentum der drei Brunsbütteler Häfen vom Land Schleswig-Holstein. Wir wurden größter deutscher Hafen in Privatbesitz. Der Hafenbereich hat sich bis heute zu einem universalen Dienstleister mit inzwischen 15 Hafen- und Logistikstandorten in Norddeutschland und Schweden entwickelt. Die Zahl der Beschäftigten hat sich in 10 Jahren fast verdreifacht und wir sind auch weiterhin auf Wachstumskurs.

Die Ausweitung der Aktivitäten begann mit der Entscheidung der Aurubis AG im Jahr 2005, die Versorgung der Kupferhütte aus dem Hamburger Hafen an den Standort Brunsbüttel zu verlagern. Damit verbunden waren für uns eine größere Investition von rund 38 Millionen Euro und die Schaffung mehrerer dutzend Arbeitsplätze. Unser erster Logistikstandort in Hamburg war geschaffen. Im Jahr 2012 übernahmen wir den Betrieb des neu errichteten Schwerlasthafens Rendsburg Port, zunächst als Joint Venture, inzwischen als alleiniger Gesellschafter

der Rendsburg Port GmbH. Der zweite Logistikstandort im Hamburger Hafen folgte 2013 mit der Übernahme der Ver- und Entsorgungsprozesse am Kraftwerk Hamburg-Moorburg. Im März 2017 dann schließlich der bedeutende Schritt der Hafengruppe ins Ausland: Sechs schwedische Hafen- und Logistikstandorte in Söderhamn in Mittelschweden ergänzen heute den Hafenbereich unserer nun internationalen Unternehmensgruppe.

Ein weiterer wichtiger Baustein unserer Unternehmensstrategie ist die Zusammenarbeit und das Handeln in Kooperationen. Ein herausragendes Beispiel hierfür ist unsere Kooperation insbesondere mit dem Hamburger Hafen im Rahmen der ELBESEAPORTS, einer Kooperation der Hafenstandorte entlang der Unterelbe.

Wir blicken jedoch nicht nur in die Vergangenheit und auf die Gegenwart, sondern positionieren uns vor allem auch für die Zukunft in verschiedenen Themenfeldern. Stillstand ist Rückschritt, dieses Credo treibt uns täglich an. Wir entwickeln Visionen und treiben diese voran, für eine nachhaltige und erfolgreiche Zukunft unserer Firmengruppe. Wir möchten Sie einladen, mit dieser Chronik unsere Firmengeschichte einmal „hautnah“ zu erleben. Das Wachstum und den bisherigen Erfolg unserer Unternehmensgruppe verdanken wir insbesondere auch dem großen Engagement unserer Mitarbeiter sowie der Unterstützung unserer Kunden und Geschäftspartner, ohne die diese Entwicklung nicht möglich gewesen wäre. Viel Spaß beim Lesen!

Ihr Frank Schnabel

19 Über Generationen verankert im Norden

Selbstständigkeit in der Familie Schramm
Der Großvater – selbstständig als Landwirt
Ein Landwirt und Fuhrwerksbesitzer als Vater
Kapitän Schnoor: Seefahrer und Unternehmer
Die Schramms in Brunsbüttel – Zeugen landesweiten Fortschritts
Frühe Hafenwirtschaft und Seefahrt in Brunsbüttel
Die Schramms in St. Margarethen: Hafenbetrieb in Sichtweite
Industrialisierung im Norden
Farvel Danmark – neue preußische Koordinaten
Berufliche Chancen durch Schifffahrt im Wandel

26 Ein neuer Wirtschaftsraum entsteht: der Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals 1887–1895

Auswirkungen des Kanalbaus auf Brunsbüttel
Aufstrebende Geschäftsfelder am Kanal
Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung bis in den Ersten Weltkrieg
Der Erste Weltkrieg als Einschnitt

31 Hans Schramms Ausbildung auf See – vom Smutje zum Geschäftsmann

Am Kanal angekommen
„Es war so viel im Hafen, das dort fehlte...“ – Entwicklung eines erfolgreichen Geschäftsmodells
Die Anfänge der „Maritimen Logistik“ – Schiffsproviant und -ausrüstung – das erste Geschäftsfeld
Finanzielle Rückschläge und familiärer Zusammenhalt
„... da hier keine Festmacherfirma war...“ – das zweite Geschäftsfeld
Weitere Geschäftsfelder bis Ende der 1920er Jahre: Wasserabgabe und Stauerei
„Geht nicht, gibt's nicht“ – die Anfänge des Stauereigeschäfts

38 Schleppschifffahrt – finale Ausgestaltung des Geschäftskonzepts

Wirtschaft und Schifffahrt in Brunsbüttel vor dem Zweiten Weltkrieg
Die ersten industriellen Großkunden
Flottenaufbau
„Ik will al de Männer um mi hebbben, de mi op de Been holpen hebbt!“
Die Firma trotzte der Weltwirtschaftskrise
Persönliche Beziehungen als Basis des Erfolgs
Das Prinzip „Alles aus einer Hand“ hatte sich bewährt
OLD MARY – und im besten Sinne eine vollendete Wertschöpfungskette

46 Die Zeit des Nationalsozialismus und der Zweite Weltkrieg

Kriegsauswirkungen auf das Unternehmen
Der Einsatz von Zwangsarbeitern
Persönliche Verluste in der Familie
Eine kuriose Rettung und ihre Folgen

48 Der Neustart nach Kriegsende „Rüm hart – klåår kiming!“ („Weites Herz – klarer Horizont!“)

Wenn es auch „mit ünner verdammt swoor“ war... – Der schwierige Neubeginn zwischen 1945 und 1949
Ein neues Geschäftsfeld: Passagiertransport auf dem Nord-Ostsee-Kanal
Die Währungsreform 1948 gab der Firma Schub
Geschäftsfelder unter Wasser: Taucher- und Bergungsarbeiten
Schiffsporträt VORWÄRTS
„Könt ji mol eben...“
Unkonventionell erfolgreich – der Neffe als Nachfolger
Ohne Allüren – der Neue fügte sich nahtlos ein

Firmengründer an Bord:
Hans Schramm mit Ballonmütze.



61 Neue Häfen – neue Möglichkeiten

Die Geschäftsentwicklung in den 1950er Jahren
Schramm, die HAMBURG und die „Halunder“
Der Senatsdampfer HAMBURG
Der Bahlsen-Schlepper. Ziel: ...vermutlich Rio de Janeiro
Gut zu tun und tief mit den Menschen verbunden
Brunsbüttel als maritimer Knotenpunkt
Bau des Ölhafens
Ausbau des Industriestandortes Brunsbüttel
Nägel mit Köpfen: Die Adoption

72 Das Qualitätssiegel Schramm – Schifffahrtsspezialisten auf ganzer Linie

The entire distance of 6.900 sea miles...
Ob Anker, Ladung oder Schiffe – geborgen wurde alles
Die Bergung des Kümos ST. JOSEPH 1962
Der Kanal und das flüssige Gold

77 Als Schifffahrtsspezialisten aus Brunsbüttel nicht mehr wegzudenken...

Bau des Elbehafens
Die Elbehafen Brunsbüttelkoog GmbH

81 Die Schramms und der Elbehafen

Die 1960er Jahre – Konsolidierung trotz hoher Schwankungen
Der Bau des Kernkraftwerks
Überführen und Bergen – Tagesgeschäft am Südufer
Kapitän Schramm schaffte das Unmögliche
Der tragische Tod eines Festmachers
Schiffsporträt Schlepper BÖSCH
Die Zeit der Großtanker im Elbehafen
Ein wenig Krise in den 1970er Jahren

91 50 Jahre Schramm – das „Mädchen für alles“ feiert

Privatisierung des Elbehafens
Die große Doppelkollision
Bau des Hafens Ostermoor

94 Wachwechsel

Schließung des Kali-Chemie-Werks
Im Elbehafen wird Kohle gemacht
Hafenrundfahrt mit der MINNA
Öl, Umwelt und Slop
Die Havarie der AFRAN ZENITH
Wohin mit dem Slop?
Die OOSTZEE-Problematik
Schiffsporträt Ölsauger HANSEAT
Invasion im Elbehafen

102 Die Welt im Umbruch



106 Stürmische Zeiten

Hans Schramm geht von Bord
65 Jahre erfolgreiches Arbeiten am Südufer
Umstrukturierungen im Elbehafen
Der Betrieb des Glückstädter Außenhafens

110 Helmut Schramm entdeckt das Öl

111 Vom Pächter zum Eigentümer – die Privatisierung des Elbehafens

Brent Spar – eine Entsorgungsfrage

114 Die dritte Generation: Hans Helmut am Ruder

SCHRAMM baut den Elbtunnel (mit)

Der Auftrag aus dem Papierkorb

Die Schrott-Bergung

Von der Barge zur Pipeline

121 Der Kupfer-Coup

NavConsult designt neue Maßstäbe

Generationswechsel bei der Hafengesellschaft

125 Die SCHRAMM group entsteht

SCHRAMM group beruft zweiten Geschäftsführer
Offshore-Aktivitäten

126 Strategische Vernetzung

Vom Industriegebiet zum ChemCoast Park Brunsbüttel

Helgoland wird Offshore-Drehscheibe

Der Hafen Kiel-Canal in Rendsburg

Kreative Bergung mit Bagger

130 Der Elbehafen auf Zukunftskurs

Zertifizierungen

Ausgezeichnet

136 LNG im Elbehafen

Die Modernisierung der Schleppschiffahrt

Zukunftsbaustein: Ausbildung

Die Zukunft im Blick

142 Internationalisierung: SCHRAMM group goes Schweden

My Boo Bambusfahrrad – gefertigt in Ghana, vollendet in Deutschland!

147 Zukunftsbaustein: Familie (-nunternehmen)

149 Anhang:

Firmenchronik

Schiffsliste

Literaturverzeichnis

Bildnachweis



01

SCHRAMM group

**DER BEGINN EINER
BRUNSBÜTTELER ERFOLGSGESCHICHTE**



*Hans Schramm in seinem Element und schon
im vormobilen Zeitalter immer erreichbar.*



Hans Schramm in jungen Jahren.

SCHRAMM group

DER BEGINN EINER BRUNSBÜTTELER ERFOLGSGESCHICHTE

Nord-Ostsee-Kanal – Brunsbüttel – Firma Schramm. Diese Verbindung hat sich in der über 90-jährigen, erfolgreichen Firmengeschichte zu einem norddeutschen Dreiklang verbunden, der seine Wurzeln in der langen Familiengeschichte und im Unternehmertum der Schramms hat. Diese Firmengeschichte bildet zugleich einen wichtigen Teil der schleswig-holsteinischen Wirtschaftsgeschichte. Sie ist aus ihr erwachsen und eng mit ihr verbunden.

ÜBER GENERATIONEN VERANKERT IM NORDEN

Als der 24-jährige Hans Schramm sein Unternehmen 1926 in Brunsbüttel am Binnenhafen in wirtschaftlich schwierigen Zeiten gründete, stieg er zielgerichtet in ein Nischengeschäft ein, dessen Potenzial sich erst im Laufe der nächsten Jahrzehnte entfalten sollte.

Wie kam es dazu, dass sich aus einem kleinen Start-up das heutige regional wie überregional bedeutende Schifffahrts- und Logistikunternehmen SCHRAMM group entwickeln konnte?

Es waren in der Frühphase nicht nur die unterschiedlichen Vorbilder an Selbstständigkeit innerhalb der Familie Schramm, die die Entwicklung günstig beeinflussten, sondern auch das maritim geprägte Umfeld in Brunsbüttel sowie der Kanal mit seinen Schleusen und Hafenanlagen als Endprodukt der industriellen Revolution. Und schließlich gab es mit Hans Schramm einen Unternehmensgründer, der Eigeninitiative bewies und sich in langen Jahren auf See und an den Schleusen das Wissen aneignete, mit dessen Hilfe er seine Vision eines erfolgreichen, ganzheitlich aufgestellten Unternehmens verwirklichen konnte.



Das Haus der Großeltern in St. Margarethen.



SELBSTSTÄNDIGKEIT IN DER FAMILIE SCHRAMM

Die tiefe Verbundenheit der Familie Schramm zu Schleswig-Holstein und im Besonderen zur Region um Brunsbüttel beruht auf einer über neun Generationen zurückreichenden Tradition. Seit der Urahne Johannes Friedrich Schramm 1746 im etwa 40 Kilometer östlich von Brunsbüttel gelegenen Kellinghusen eine Familie gründete, rückten Teile der Schramms über die Jahrhunderte geografisch immer näher an das heutige Brunsbüttel heran.

Spätestens seit die Großeltern des Firmengründers Hans Schramm Anfang der 1840er Jahre im kleinen Ort St. Margarethen geboren wurden, prägte der maritim bestimmte Lebensraum die Familie. Noch heute schmiegt sich St. Margarethen lang gestreckt circa sieben Kilometer östlich des heutigen Elbehafens an den Deich.



Nikolaus Schramm auf seinem Pferdefuhrwerk.

DER GROßVATER – SELBSTSTÄNDIG ALS LANDWIRT

Der kleine Hof mit Stallungen für Kühe, Schweine, Hühner und Pferde, den Hans' Großvater Carsten zusammen mit seiner Frau Sielia etwa ab 1870 als Landwirt bewirtschaftete, lag samt drei kleinen Ländereien direkt am Deich – zwischen dem westlich gelegenen Bütteler Hafen und dem weiter östlich gelegenen kleinen Hafen von St. Margarethen. Eine weitere landwirtschaftlich genutzte Fläche der Schramms befand sich in Sichtweite der seit 1749 in einem Wirtshaus untergebrachten Lotsenstation Bösch, die im Außenbereich der Elbe an der Einfahrt zum Bütteler Hafen auf einer Wurt stand. Diese Station war zu Hochzeiten mit 20 bis 30 Lotsen besetzt, die die Seeschiffe unter anderem von ihren Helgoländer Kollegen übernahmen, um sie dann weiter nach Hamburg zu geleiten. Welchen prägenden Eindruck die ganze Szenerie auf dem Elbstrom – die Seeschiffe, die Elbüberquerungen und das Übersetzen der Lotsen auf ihren kleinen Schaluppen – hinterlassen hat, zeigt sich daran, dass sich der

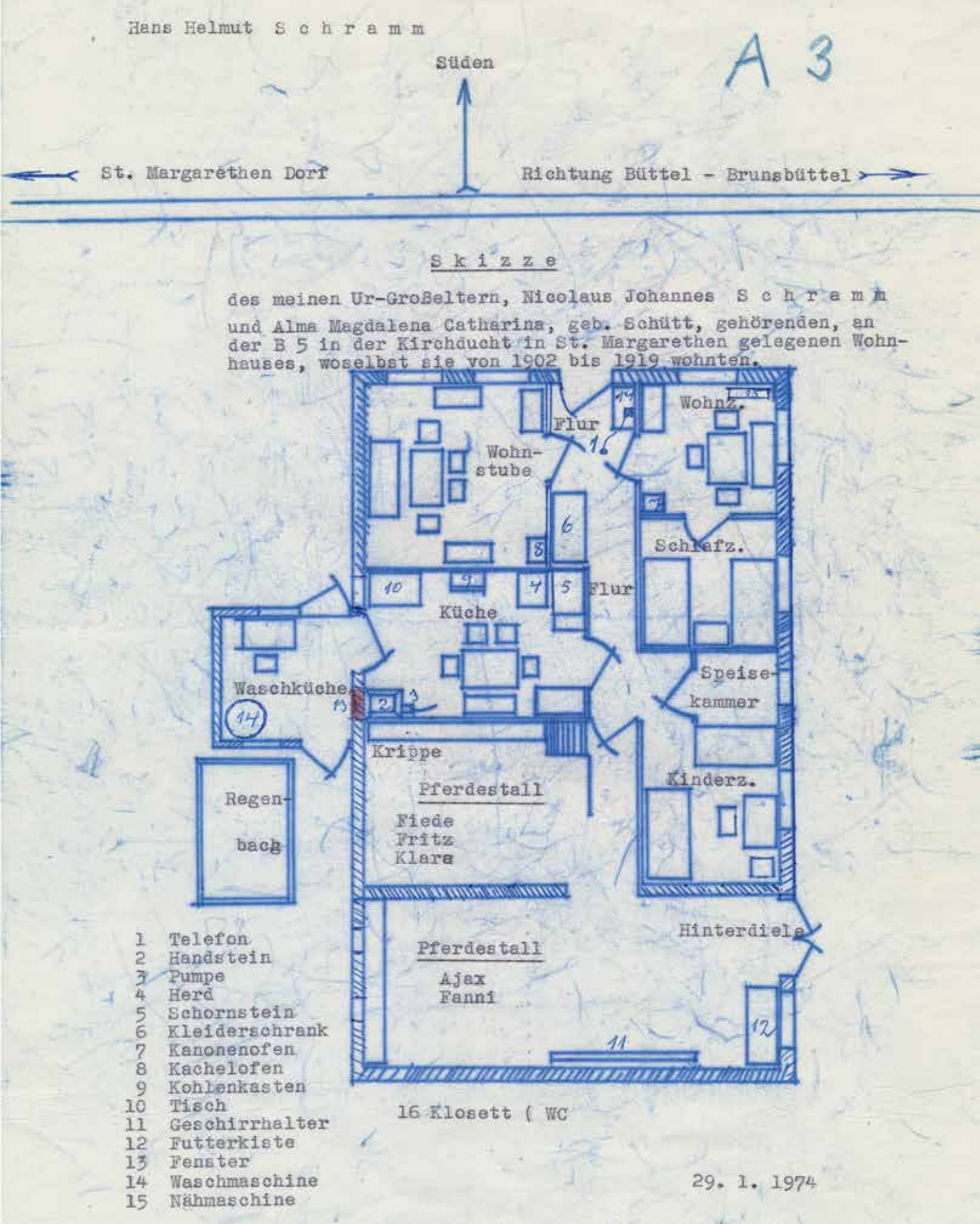
Name BÖSCH traditionsbewusst in der späteren Schramm'schen Flotte als Name für einen circa 1966 in Dienst gestellten Schlepper erhalten hat.

EIN LANDWIRT UND FUHRWERKSBSITZER ALS VATER

Aus der mit vier Kindern gesegneten Ehe zwischen Carsten und Sielia Schramm entstammte auch Hans Schramms Vater Nikolaus Johannes. Dieser wurde am 4. Januar 1874 als Ältester von vier Geschwistern geboren. Er heiratete am 8. November 1896 die vom anderen Ende des Nord-Ostsee-Kanals aus Altheikendorf bei Kiel stammende Alma Magdalena Catharina Schütt und zog mit ihr zunächst in die Nähe Hamburgs nach Altona-Ottensen. Dort kamen 1897 und 1899 die ersten beiden Söhne Otto Heinrich und Karl Walter zur Welt. Vater Nikolaus Johannes war schon damals als Fuhrwerksbesitzer tätig.

rechte Seite:

Erinnerungsskizze des Elternhauses von Hans Schramm (gezeichnet von Helmut Schramm für seinen Sohn Hans Helmut).



Kurz nachdem der dritte Sohn und spätere Firmengründer Hans am 29. März 1902 ebenfalls noch in Altona-Ottensen in der Arnemannstraße geboren wurde, zog die Familie zurück nach St. Margarethen, und der Vater baute seinen Betrieb in den Folgejahren zu einem kleinen Fuhr- und Kohlenbetrieb mit mehreren Pferden aus. Die Familie bezog schräg gegenüber dem großelterlichen Hof ein eigenes Haus. Eine der ältesten Fotografien um 1908 zeigt Hans Schramm dort zusammen mit seinen Geschwistern Otto Heinrich, Karl Walter und Erich Ludwig vor der Pforte dieses Hauses, von dem als Erinnerungszeichnung noch der Grundriss samt Pferdestall überliefert ist und an dessen Front ein hölzerner Pferdeköp als Zeichen des Fuhrwerksbetriebs angebracht war.

Neben Großvater und Vater war es überdies der älteste Bruder Otto Heinrich, der, fünf Jahre älter als Hans, ebenfalls sein Glück in der Selbstständigkeit suchte, und zwar 1923 in Wilster mit einem landwirtschaftlichen Bedarfsartikelgeschäft für Futter- und Düngemittel sowie Wegebau- stoffe, später mit einem Landgasthof mit angeschlossener Landwirtschaft.

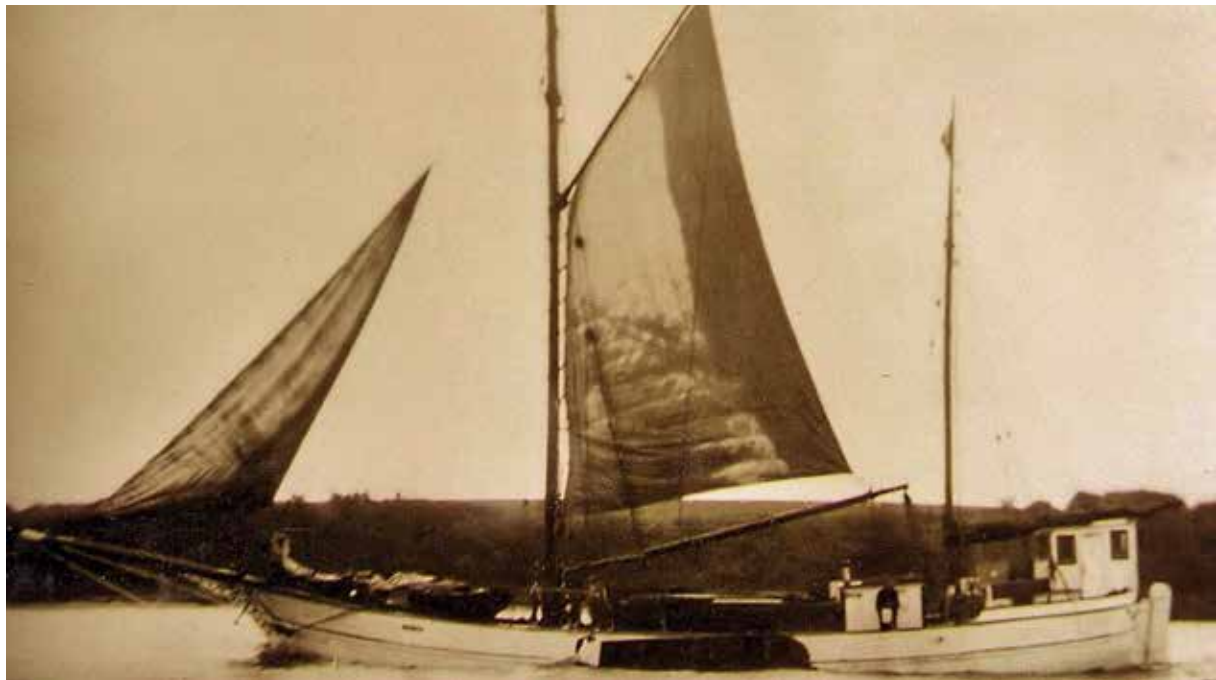
Mit ihren drei Kindern war Familie Schramm zurück an die Elbe gezogen – mit Erich Ludwig, Ella Cäcilie und Karl Christoph folgten bis 1910 drei weitere. Die Familie be-

wohnte das Haus etwa von 1902 bis 1919. Anfang der 1920er Jahre wurde der circa 18 Hektar große Hof verkauft und es erfolgte der Umzug nach Averlak.

KAPITÄN SCHNOOR: SEEFÄHRER UND UNTERNEHMER

1906 trat mit Otto Ferdinand Schnoor – Hans' Onkel durch die Heirat mit seiner Tante Cäcilie Helene Schramm – jener Mann in Hans Schramms Leben, der viele Jahre später sein berufliches Schaffen entscheidend beeinflussen sollte. Otto Schnoor, 1876 in Burg in Dithmarschen unmittelbar an der elf Jahre später entstehenden Kanalgroßbaustelle geboren, fuhr als Schiffsjunge ab 1892 auf dem Frachtwewer seines Vaters Hans Jacob Schnoor zur See und sammelte so erste Erfahrungen auf den Flüssen und an den Küsten der Region. Später machte er das Kapitänspatent für kleine Fahrten, wurde um 1903 Eigentümer des 146 Tonnen großen Frachtewers SYLVIANA und fuhr damit auf eigene Rechnung etwa bis 1937/38 überwiegend auf der Nord- und Ostsee. Auf diesem Schiff sollte Hans Schramm seine Ausbildung absolvieren.

Von großer Bedeutung war, dass Otto Schnoor als Unternehmer sehr schnell die Chancen erfasste, die sich inner-



Mit der SYLVIANA ging es für Hans Schramm mit seinem Onkel Kapitän Schnoor 1917 das erste Mal auf große Fahrt.

halb der Seeschifffahrt ergaben. Er wusste die seit Beginn der Industrialisierung stetig steigende Nachfrage von Transportleistungen für sich zu nutzen und ließ sich von den tiefgreifenden technischen und strukturellen Veränderungen – von Holz und Segel zu Eisen und Dampf – nicht beeindrucken.

Ob es die enge Bindung innerhalb der Familie Schramm war oder ob sich Otto Schnoor, selbst Vater von vier Töchtern, der Ausbildung seines Neffen Hans annahm, weil er sich selbst nach einem männlichen Nachfolger sehnte, ist nicht überliefert. Fakt aber ist, dass Kapitän Schnoor ab 1917 Hans Schramm in die Welt der Schifffahrt, des Transporthandwerks und des Kaiser-Wilhelm-Kanals einführte sowie die Grundlagen seiner Ausbildung legte. Es kam also nicht von ungefähr, dass Hans Schramm angesichts der direkten Vorbilder an Selbstständigkeit und Unternehmertum in seiner Familie später einen sehr guten Geschäftssinn entwickelte. Ausgestattet mit einem hohen Maß an Selbstvertrauen sowie einer ordentlichen Portion Kreativität, entwickelte er schon früh Werte wie Verantwortung, Fleiß und Einsatzbereitschaft zu seiner Handlungsmaxime im Wirtschaftsleben.

DIE SCHRAMMS IN BRUNSBÜTTEL – ZEUGEN LANDESWEITEN FORTSCHRITTS

Das heutige Brunsbüttel ist eine der jüngsten Städte Schleswig-Holsteins. Die ursprüngliche Bezeichnung Brunsbüttel-Eddelaker-Koog wurde 1907 in Brunsbüttel-koog geändert. 1949 erhielt der Ort das Stadtrecht und vereinigte sich 1970 mit einigen umliegenden Gemeinden zum heutigen Brunsbüttel.

Dass sich Unternehmensgründungen wie die der Firma Schramm in Brunsbüttel lohnten, war eine direkte Folge des Modernisierungsprozesses dieser Region am Unterlauf der Elbe. Dabei waren der gesamtwirtschaftliche Strukturwandel und die Industrialisierung der Herzogtümer Schleswig und Holstein, die noch bis 1867 wirtschaftlich und politisch zum Königreich Dänemark gehörten, von besonderer Bedeutung.

FRÜHE HAFENWIRTSCHAFT UND SEEFÄHRT IN BRUNSBÜTTEL

Die Besiedelung des Gebiets rund um das erstmals 1286 urkundlich erwähnte Kirchspiel Brunsbüttel war jahrhundertlang vom Kampf gegen die Naturgewalten von Elbe und Nordsee geprägt. In mühevoller Arbeit entwickel-

ten die frühen Siedler ihren Lebensraum, bauten Deiche, sorgten für Entwässerung und schufen landwirtschaftlich nutzbare Flächen. Naturkatastrophen wie die Weihnachtssturmflut 1717 oder die Septemberflut von 1751 waren dabei der ständige, existenzbedrohende Begleiter. Die oft jahrzehntelangen Wiederherstellungsarbeiten der Infrastruktur führten zu immer weiteren Verbesserungen im Deichbau, aber eben auch zum Ausbau der Ortschaften. So entstand zum Beispiel 1762 nach der Schließung des Deichdurchbruchs in Brunsbüttel der Alte Hafen, in dem sich in der Folgezeit auch Handwerker, Händler, Fischer und Schiffer niederließen. Ab Anfang des 19. Jahrhunderts wurde von Brunsbüttel aus, finanziert durch die eigens gegründete Aktiengesellschaft „Grönländische Gesellschaft“, sogar Walfang betrieben. Nachfolgend siedelte sich mit Berufsfeldern wie Seilherstellung, Segelmacherei, Schmiedearbeiten sowie Fass- und Bottichherstellung auch der Gewerbebereich der Schiffsausrüstung in Brunsbüttel an. Etwa seit 1850 kam das Schiffsbaugewerbe hinzu – zwischen 20 und 30 Schiffszimmerer stellten kleine Ewer, Galeassen und Schoner aus Holz her. Gerade die kleinen Ewer dienten schon etwa ab 1800 im Gebiet der Unterelbe als Frachtschiffe und Fischereifahrzeuge in der Küsten- und Flussschifffahrt. Über den Hafen wurden mit Brunsbütteler Frachtewern, auswärtigen Schiffen, aber auch durch wöchentliche Dampferverbindungen vorwiegend landwirtschaftliche Produkte aus der Umgebung (z. B. aus Meldorf oder Heide) nach Hamburg transportiert. Importiert wurden vor allem Bedarfsgüter sowie Bauholz und Brennstoffe wie Kohle. Der Transport nach Brunsbüttel selbst erfolgte noch überwiegend mit kleinen Binnenkähnen über Entwässerungsgräben oder mit Pferdewagen über schlecht ausgebaute Straßen.



Alter Hafen um 1930.



Ansicht des ehemaligen Bütteler Hafens.

DIE SCHRAMMS IN ST. MARGARETHEN: HAFENBETRIEB IN SICHTWEITE

Dort, wo sich ab den 1840er Jahren die Familie Schramm zwischen St. Margarethen und Büttel ansiedelte, spiegelte sich in den Folgejahrzehnten im Kleinen, was sich später ab 1895 in Brunsbüttel im Großen wiederholen sollte: ein Hafenbetrieb mit Ewern, Warenumschlag an kleinen Kaianlagen und der Betrieb von Schleusen. Durch den um 1765 angelegten, fast acht Kilometer langen Kudenseer Kanal waren ab Mitte des 19. Jahrhunderts Lastkähne auf diesem kleinen Kanal sowie ein erhöhter Seeschiffsverkehr mit Frachtschiffen auf der Elbe für die Menschen der Umgebung ein gewohnter Anblick. Der Kanal diente vor allem zum Transport von Torf, der mittels Lastkähnen an die Elbe verfrachtet und zum Weitertransport nach Hamburg umgeladen wurde. Somit rückten mit den Lade- und Löschplätzen am Bütteler Kanal und mit dem dortigen Schleusenbetrieb schon früh zwei maritim besetzte Themenfelder in das nahe Lebensumfeld der Familie Schramm. Hans Schramm blieb diesem Umfeld seiner Kindheit bis ins hohe Alter treu und sollte in seinen Stammlokalen „Zur Schleuse“ in Büttel und im „Hotel zur Post“ in St. Margarethen später manches Geschäft per Handschlag abschließen.

INDUSTRIALISIERUNG IM NORDEN

Alles, was Brunsbüttel heute in der Schifffahrt und maritimen Logistikwirtschaft gerade auch durch die Firma Schramm so bedeutend darstellt, hat seinen frühen Ursprung in der Mechanisierung und Verkehrsentwicklung seit Beginn der industriellen Revolution. Die regionale Entwicklung war eingebettet in die größere Wirtschaftsentwicklung der Herzogtümer Schleswig und Holstein, die bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts als eine reine Agrarregion galten, aus der seit dem 16. Jahrhundert landwirtschaftliche Produkte zum Beispiel in die Niederlande und in den Ostseeraum ausgeführt wurden. Die günstige verkehrsgeografische Lage als Transitstrecke zwischen Nord- und Ostsee sowie als Brücke zwischen Mitteleuropa und Skandinavien hatte das heutige Schleswig-Holstein dabei schon immer inne. Allerdings waren die Warenströme bis ins ausgehende 18. Jahrhundert nur schwach ausgeprägt. Und in den schlecht ausgebauten Verkehrssystemen dominierten mit Wind-, Pferde- und Menschenkraft die traditionellen Antriebstechniken. Mit der beginnenden industriellen Revolution etwa ab 1830/40 setzte allerdings auch hier eine grundlegende Wirtschafts- und Verkehrsentfaltung ein: Gewerbe, Handel und Schifffahrt gewannen immer mehr an Bedeutung. Hans Schramms Großeltern wie auch die Eltern von Otto Schnoor wurden quasi in die beginnende Industrialisierung

hineingeboren und erlebten als Heranwachsende den gesamten Modernisierungsprozess hautnah mit. Die Erfindung innovativer Antriebstechniken wie der Dampfmaschine und deren Einsatz in neuen, bisher unbekannten Verkehrsmitteln veränderten die Wahrnehmung der Zeitgenossen von Zeit und Entfernung so tiefgreifend, wie es in den Jahrhunderten zuvor nicht geschehen war. Diese Frühphase der Industrialisierung wie auch die Intensivierung der landwirtschaftlichen Entwicklung führten im Norden zwischen 1830 und 1867 zu einer beträchtlichen Entfaltung des regionalen Verkehrs. Sichtbarstes Zeichen der neuen Zeit war der landesweite Ausbau des Eisenbahnnetzes in den Herzogtümern, beginnend mit der Strecke Kiel – Altona 1844. Mit Fertigstellung der Marschenbahn 1878 erfolgte dann auch der Aufbau des Eisenbahnnetzes im Bereich der holsteinischen Elbmarschen, und 1893 wurde Brunsbüttelkoog im Zuge des Kanalbaus durch den Ausbau einer Stichbahn von St. Margarethen nach Brunsbüttel-Süd an das Netz angeschlossen. Insgesamt durchlebten die Bevölkerung des Landes wie auch die Mitglieder der Familie Schramm einen tiefgreifenden, Jahrzehnte andauernden Strukturwandel. Als Hans Schramms Großeltern den Hof in St. Margarethen bewirtschafteten, lebten noch circa 50 Prozent der Bevölkerung in Schleswig-Holstein von der Landwirtschaft. Seine Eltern hingegen entwickelten parallel zum Hof mit ihrem Fuhrwerksgewerbe schon ein zweites wirtschaftliches Standbein.

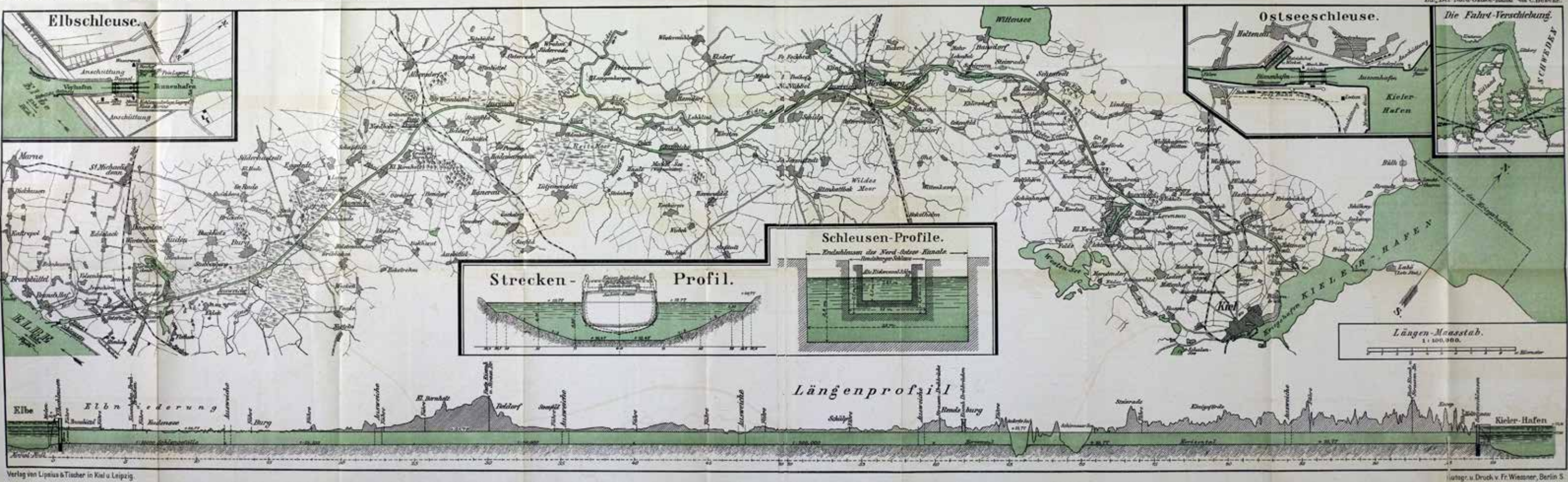
FARVEL DANMARK – NEUE PREUßISCHE KOORDINATEN

Als sich 1867 neben den technischen und wirtschaftlichen Neuerungen nach dem Krieg zwischen Dänemark und dem Deutschen Bund mit der Anbindung der Herzogtümer Schleswig und Holstein an Preußen auch noch die großen politischen Rahmenbedingungen änderten, war der Übergang in eine neue Epoche in vollem Gange. Mit der Anbindung an Preußen öffnete sich der Wirtschaftsraum nach Süden hin. Das Straßen- und Eisenbahnnetz wurde systematisch erweitert und vor allem an die Großstädte Hamburg und Lübeck angeschlossen. Und – was für Brunsbüttel und die Menschen der Region von entscheidender Bedeutung war –: Etwa ab Ende der 1870er Jahre übernahm der Staat die Aufgabe, alle bedeutenden schiffbaren Wasserstraßen auszubauen, um sie den ständig wachsenden See- und Binnenschiffsgrößen sowie der Zunahme der Warenströme anzupassen.

BERUFLICHE CHANCEN DURCH SCHIFFFAHRT IM WANDEL

Auch die Schifffahrt im Norden Deutschlands unterlag einem tiefgreifenden Transformationsprozess – weg vom Segel- – und hin zum dampfbetriebenen Maschinenantrieb. Zwischen 1873 und der Jahrhundertwende erhöhte sich zum Beispiel der Anteil der Dampfschiffe beim Seeschiffsbestand Schleswig-Holsteins von 4 auf 84 Prozent. Mit Beginn der Industrialisierung und der Öffnung der Weltmärkte erfolgte im Laufe des 19. Jahrhunderts ein erheblicher wirtschaftlicher Aufschwung und in dessen Folge eine enorm steigende Nachfrage nach Transportleistungen für Roh-, Halb- und Fertigprodukte. Dadurch stieg parallel der Anteil der benötigten Schiffstonnage kontinuierlich. Diesen Umstand wussten im familiären Umfeld der Schramms zuerst Vater Schnoor und später sein Sohn Otto zu nutzen. Sie ergriffen die Chancen, die die Gewinn bringende Handelsschifffahrt bot. Denn mit ihrem Frachtewer waren sie nicht mehr auf die saisonal abhängige Arbeit in der Landwirtschaft oder Fischerei angewiesen und sahen im Frachtgeschäft bei allen damit verbundenen Risiken auch für sich persönlich die deutlich besseren Verdienstmöglichkeiten. Führt man sich die enormen Veränderungen der damaligen Zeit vor Augen, dann erschließt sich auch die besondere Bedeutung dieses Zeitraums gerade für die spätere Beziehung zwischen Hans Schramm und seinem Förderer Otto Schnoor. Vater Schnoor bildete seinen Sohn auf See am Ende einer Übergangszeit aus: Otto erlernte noch beides, sowohl das Segelhandwerk als auch schon den Umgang mit Maschinen in der Fracht- und Schleppschifffahrt, und eignete sich mit der Zeit von der Pike auf das Wissen an, was er später an seinen Neffen weitergab: technisches Verständnis, den Sinn für effektives Handeln, das Auge für Rationalisierungen sowie technische Innovationen und das Wissen darum, welche unternehmerischen Gestaltungsmöglichkeiten sich im großen Bereich der Seeschifffahrt und des Transportwesens aufboten. Das monumentalste Zeichen der neuen Zeit war der Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals, der zu Beginn von Ottos Ausbildung schon kurz vor der Fertigstellung stand.

NORD - OSTSEE - KANAL.



EIN NEUER WIRTSCHAFTSRAUM ENTSTEHT: DER BAU DES KAISER-WILHELM-KANALS 1887-1895

Von der immensen wirtschaftlichen Bedeutung einer schiffbaren Verbindung zwischen den beiden Meeren zeugen die historischen Vorläufer des heutigen Nord-Ostsee-Kanals. Bereits Mitte des 10. Jahrhunderts gab es über die Flüsse Eider und Treene mit einem streckenweisen Überlandtransport zur Schlei eine Transportverbindung



Baubeginn des Kaiser-Wilhelm-Kanals.

zwischen Nord- und Ostsee. Durch den Stecknitz-Kanal, zwischen 1391 und 1398 errichtet, war eine Verbindung von Trave und Elbe geschaffen worden, und seit 1784 existierte mit dem Schleswig-Holsteinischen Kanal (Eider-Kanal) eine Wasserstraße von der Kieler Förde zu den Ober-eiderseen bei Rendsburg und von dort über die Eider nach Tönning zur Nordsee.

AUSWIRKUNGEN DES KANALBAUS AUF BRUNSBÜTTEL

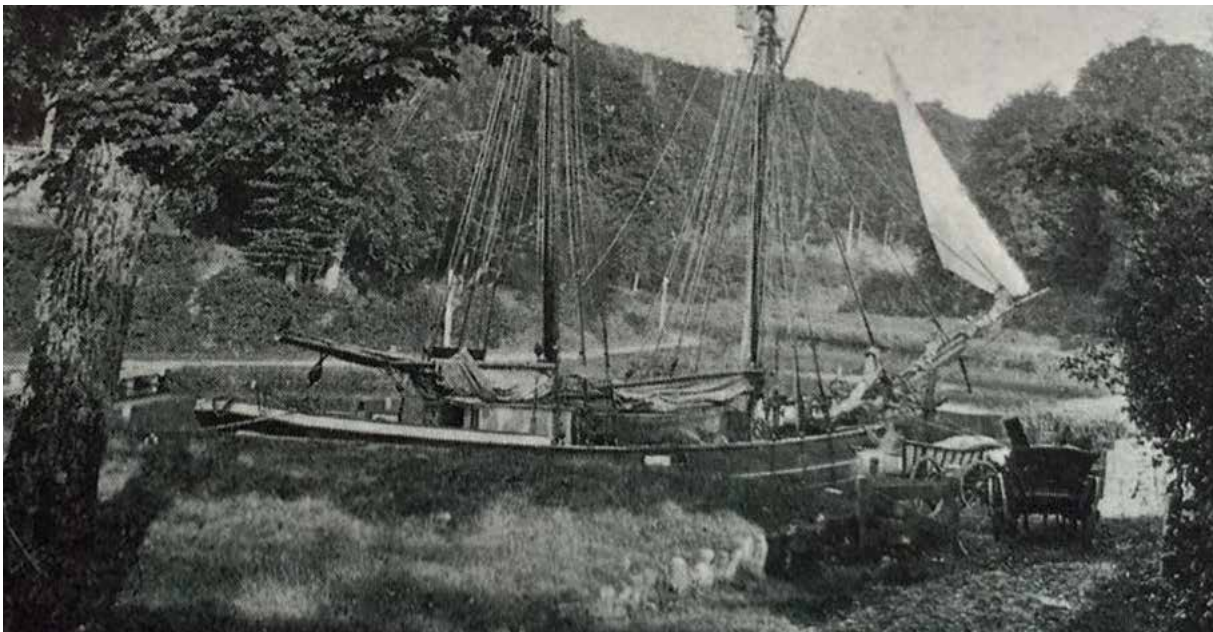
Nach jahrelangen Diskussionen über die Trassenführung begann 1887 der Bau dieses national wie international bedeutsamen Projekts. Im Zuge der Entscheidung, die westliche Einfahrt in das kleine Brunsbüttel zu verlegen, entstand in der Folgezeit die Lebensader des heutigen Schifffahrts- und Logistikunternehmens Schramm. Der Koog, Brunsbüttel und die Bevölkerung der Umgebung entwuchsen dem dörflich-agrarischen Ursprung – nicht so ausgeprägt, wie es die Kanal- und Stadtplaner mit einer potenziellen Einwohnerzahl von 100.000 Menschen prognostiziert hatten, aber durch den Kanalbau und -betrieb gab es wesentliche wirtschaftliche Impulse.

Während der Bauzeit bis zur Kanalerweiterung erlebten zunächst trotz der günstigen Lage am Kanal überwiegend nur die bauabhängigen Bereiche eine Blütezeit, wie zum Beispiel die große Ziegelei des Unternehmers Carl Festge oder die Portland-Cement-Fabrik Saturn GmbH. Sie nutzten die in unmittelbarer Nähe im Untergrund befindlichen Rohstoffe und lieferten Ziegel und Zement für den Bau und Ausbau des Kanals sowie der Hafenanlagen. Effizientes Arbeiten, Zeitersparnis und Sparpotenzial durch Technikeinsatz waren zwar nach den Jahrzehnten der Industrialisierung keine elementaren Neuerungen, aber die langfristigen Einflüsse auch auf das wirtschaftliche Denken und Handeln der Menschen im direkten Umfeld der Baustellen und des fertigen Kanals dürfen als elementar angenommen werden. Und: Der Kanalbau und die an der Kanalmündung entstehenden Hafen- und Industrieanlagen sowie die Versorgungsanlagen der kaiserlichen Marine veränderten Brunsbüttel. Allein die aufwändige Baulogistik, -überwachung und -verwaltung, die über 100 am Bau beteiligten Firmen sowie der Zuzug von tausenden Arbeitern und Fachleuten (im Schnitt waren zwischen 1890/91 und 1893/94 mehr als 7.000 Personen am Bau beteiligt) verwandelten das

Leben im Ort nachhaltig. Es wurden neue Wohnsiedlungen gebaut, und die Einwohnerzahl der kleinen Gemeinde im Koog stieg von 1885 bis zum Ersten Weltkrieg von circa 700 auf rund 5.000 Personen. Das Gesicht Brunsbüttels wurde fortan von der großen Wasserstraße, vom Schleusen- und Hafenbetrieb geprägt. Nachdem die vorgesehene Bauzeit und sogar die angepeilten Kosten eingehalten worden waren, wurde der Kanal in einem Festakt vom 19. bis 22. Juni 1895 in Anwesenheit des Kaisers eingeweiht.

AUFSTREBENDE GESCHÄFTSFELDER AM KANAL

Spätere langjährige Geschäftspartner der Firma Schramm wie die 1858 in Kiel gegründete Schifffahrtsgesellschaft Sartori & Berger oder die 1839 am alten Eiderkanal in Rendsburg gegründete Firma Zerssen & Co. waren die Ersten, die das im zukünftigen Verkehrsaufkommen liegende große wirtschaftliche Potenzial voraussahen und wie Letztere schon ab 1894 mit einer Niederlassung in Brunsbüttel vertreten waren. Bei Zerssen & Co. absolvierte Hans Schramm etwa ab 1923/24 eine zweijährige Volontärzeit als Clerk und Schiffsmakler.



Lösch- und Verladestelle am Eiderkanal bei Knoop aus dem Jahr 1889.

Gerade zum Ende des Baus, nach der Fertigstellung der beiden Doppelschleusen Ende Oktober 1894, die damals die weltweit größten Anlagen im Wasserbau waren, spätestens aber 1897 mit der Fertigstellung des Binnenhafens entstand langsam vor den Augen der Brunsbütteler das spätere Arbeitsumfeld der Firma Schramm: Lotsentätigkeiten, Maklerei, Schiffsvermittlung, Klarierung von Kanalabgaben, Festmacherei, Wasserversorgung, Schiffsausrüstung sowie die Versorgung der Schiffe mit Bunkerkohle entwickelten sich als neue Geschäftsfelder. Schlepp- und Bereisungsdampfer, Barkassen zum Übersetzen, traditionelle Frachtsegler und natürlich große Seeschiffe prägten fortan das Bild. Am 29. März 1902 wurde Hans Schramm als dritter Sohn mitten in diese Entwicklungsphase hineingeboren.

VERKEHRS- UND WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG BIS IN DEN ERSTEN WELTKRIEG

Mit dem Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals intensivierte sich bis zum Ersten Weltkrieg das regionale und überregionale Verkehrsaufkommen. Etwa ab 1900 nahm die Kleinschiffahrt immer mehr ab, und es erfolgte im Bereich des Seeverkehrs durch die Zunahme der Dampfschiffahrt eine Spezialisierung auf den Massengütertransport.

Von kleinen Schwankungen abgesehen, versechsfachte sich etwa das Transportaufkommen seit 1895, bezogen auf Kohle, Holz, Stückgut und andere Güter bis 1913. War der Schiffsverkehr Brunsbüttels über See vor der Eröffnung des Kanals kaum relevant gewesen, entwickelte sich dieser nun parallel zum allgemeinen Anstieg bis zum Kriegsbeginn. Die erste größere Industrieansiedlung, die die günstige Lage in Brunsbüttel am Kanal zu nutzen versuchte, war ne-



Auszug aus dem Stammbuch der Familie Schramm.



Schleusenanlagen in Brunsbüttelkoog.

ben den vier Ziegeleien, die bis 1914 bestanden, eine von der Deutschen Benzin und Oelwerke AG 1907 gegründete Petroleumraffinerie, die aber bereits 1922 wieder abgerissen wurde. Durch diese Raffinerie, die Ziegeleien, die Einrichtung eines großen Tanklagers für die kaiserliche Marine sowie durch die Zunahme der Schiffspassagen wuchs der Bereich um Brunsbüttel langsam zu einem immer größer werdenden Wirtschaftskomplex.

DER ERSTE WELTKRIEG ALS EINSCHNITT

Der Erste Weltkrieg setzte der bis dahin aufstrebenden Entwicklung indes ein jähes Ende. Mit Beginn des Krieges ging der Verkehr auf dem Kanal zeitweilig um mehr als die Hälfte zurück. Zumindest für die kriegswirtschaftliche Versorgung im Deutschen Reich hatte die Wasserstraße jedoch weiterhin eine große Bedeutung, vor allem hinsichtlich der Importe von Massengütern wie zum Beispiel Eisenerze, Holz, Papier und Zündhölzern aus Schweden oder des Exports von Kohle, Zement und Kali nach Skandinavien. Ein Geschäftsfeld, in dem auch Otto Schnoor zusammen mit seinem Neffen Hans Schramm während des Krieges tätig war. Zwar blieb der Kanal von direkten Kriegsfolgen wie Torpedotreffern verschont, aber infolge der Seeblocka-

de blieben die großen Handelsschiffe mehr und mehr aus, und am Hafen gingen damit zahlreiche Arbeitsplätze verloren. Wie viele andere Männer wurde Hans Schramms Vater Nikolaus schnell eingezogen, auch sein ältester Bruder Otto war seit März 1916 im Kriegseinsatz. Hans Schramm, der am 1. April 1908 eingeschult wurde, verließ die Volksschule in St. Margarethen am 11. März 1917 mit einem Zweier-Zeugnis. Dass er schon in sehr frühen Jahren über ein gutes Zahlenverständnis verfügte, belegt die Note „sehr gut“, die das Entlassungszeugnis im Rechnen verzeichnete. Mit Anbruch des Jahres 1917 stellte sich für den jungen Hans Schramm die Frage, in welchem Bereich er nach dem Ende der Schule seine Ausbildung beginnen sollte. Und es war, wie seine Brüder Otto und Walter übereinstimmend berichteten, sein eigener Wunsch, zur See zu fahren. Angesichts des von Hunger und Entbehrungen geprägten vorangegangenen Steckrübenwinters 1916/17 war es für seine Mutter Alma, die die letzten Pferde mit Wagen aus dem Fuhrbetrieb verkaufen musste, um für sich und die Kinder sorgen zu können, sicherlich eine Erleichterung, als Kapitän Schnoor anbot, ihren Drittlätesten in der Handelsschiffahrt auszubilden.

Entlassungs-Zeugnis

für

Vor- und Zuname *Hans Nikl. Schramm*

geboren den *28. März* 1902 zu *Altona*

Konfession *evang. luth. ggl. 9. Apr. 1902*

Zunamen, Stand und Wohnort des Vaters, bzw. seines Vertreters *Nkl. Schramm, Fabrikarbeiter*

Eintritt in die Schule *1. Apr. 1908*

Austritt aus der Schule *11. März 1917*

Aus welcher Schulklasse entlassen *Klassiker*

Angabe ob und inwieweit das Ziel der Schule erreicht ist

Leistung in Religion: *gut*

„ „ Deutsch: *gut*

„ „ Rechnen: *sehr gut*

Fleiß: *gut* Betragen: *gut*

1. Schriftl. 28.7.03. Dr. Jensen.

2. „ 9.6.14. Dr. Halling.

H. Margarethe, den 6. März 1917.

Gnädigster Lehrer: K. Ehlers.

(Siegel des Schulinpektors)



Schul-Entlassungszeugnis von Hans Schramm aus dem März 1917.



HANS SCHRAMMS AUSBILDUNG AUF SEE – VOM SMUTJE ZUM GESCHÄFTSMANN

„Lieber Bruder! Herzliche Grüße aus Norwegen sendet Dir Dein Bruder Hans. Du wirst Dich wohl schon gewundert haben, daß ich nicht widerschrub, aber Du weißt ja, wie schreibfaul ich bin.“

Diese Zeilen erhielt Walter Schramm am 27. März 1922 aus Narvik in Norwegen, als Hans schon fünf Jahre auf den Weltmeeren unterwegs gewesen war. Gleichwohl hatte Hans in den Jahren zuvor des Öfteren zu Stift und Papier gegriffen und hielt seine Familie über seine Aufenthaltsorte in unregelmäßigen Abständen auf dem Laufenden. Die vom Bruder überlieferten Briefe vermitteln einen authentischen Eindruck von der Person Hans Schramm, der 1917 als 15-Jähriger auf dem Anderthalbmaster SYLVIANA seines Onkels angeheuert hatte.

Bereits auf seinen ersten Reisen durchquerte er in Konvoifahrten seine spätere Wirkungsstätte, den Nord-Ostsee-Kanal. Dabei führte der Onkel ein hartes Regiment, lehrte ihn aber auch die Grundlagen der Seefahrt auf der Nord- und Ostsee zwischen Bornholm, Stettin, Lübeck und Bremen und vermittelte ihm erste Einblicke zum Beispiel in die richtige Verladung von unterschiedlichen Gütern wie Erz, Koks, Steine, Futtermittel, Salz oder Lebensmittel.

Dadurch, dass Hans Schramm in den Jahren von 1917 bis 1922/23 auf mindestens zehn verschiedenen Schiffen unterschiedlichster Größe zur See fuhr, entwickelte er sein Wissen über Schiffstypen, Beladungsmöglichkeiten, Handling beim Festmachen, zeitliche Zusammenhänge, Kosten für Ausrüstung, Löhne, Zölle und Devisen. Er stieg im Laufe der Jahre vom „Moses und Smutje“ zum Matrosen auf, wurde später Ladungskontrollleur (Tallyman) und hatte zum Ende seiner Zeit auf See die Position eines Bootsmanns.

Die großen gesellschaftspolitischen Koordinaten, zwischen denen er sich in dieser Zeit bewegte, hätten unterschiedlicher nicht sein können – daheim in Deutschland die enormen politischen Umwälzungen und Kriegsfolgen wie die Arbeitslosigkeit, die sehr angespannte Versorgungslage und die aufkommende Inflation und im Gegensatz dazu die vielen Auslandsaufenthalte und Transatlantikfahrten, die ihn bis ins kanadische Halifax, nach Südafrika, Australien oder Mosambik führten und es ihm durch seine Deviseneinnahmen ermöglichten, die Familie zuhause finanziell und mit Carepaketen zu unterstützen.

Insgesamt lassen seine Reisebeschreibungen den Schluss zu, dass er neben der Schifffahrt fast alle Geschäftsfelder kennenlernte, mit denen er sich 1926 dann selbstständig machte.

Er erweiterte beständig sein Wissen hinsichtlich des Bunkers und Stauens, lernte zum Beispiel das Laden und Löschen von Lastwagen auf Schiffe und verdiente zwischenzeitlich als Matrose 385 Kronen ohne Überstunden, dann als Bootsmann 485 Kronen pro Monat und konnte von diesem Verdienst teils die Hälfte sparen. Verdiente er gut, konnte er es sich sogar leisten, zum Beispiel in Emden im Hotel zu leben und nicht bei den Eltern.

Doch obwohl Hans Schramms Devisen in der Inflation in Deutschland das beste Zahlungsmittel darstellten, waren seine Einkünfte in den ersten Jahren nur sporadisch. Am 31. Mai 1921 vermerkte er in einem Schreiben an seinen Bruder: „... ich liege schon wieder 5 Wochen an Land. (...) Ich habe nicht damit gerechnet, daß ich so lange ohne Heuer sein würde. Ich habe nämlich in den letzten 9 Monaten nur 3 ½ Monate etwas verdient.“

Die Ausbildungsjahre waren also kein Selbstgänger, sondern gekennzeichnet von harter Arbeit, zwischendurch auch von Arbeitslosigkeit und der ständigen Suche nach Arbeit. Zunächst fuhr Hans auch auf kleinen Heringsloggern – er pendelte immer wieder zwischen Hamburg, Averlak und dem Binnenhafen in Emden, wo er versuchte, den nächsten Job an Land zu ziehen.

Aber – Hans Schramm verzagte nicht. Er musste zu dieser Zeit, wie viele andere auch, nehmen, was kam. Er sammelte Ideen, war interessiert, mutig und nahm jede Chance wahr, die sich ihm bot. Der direkte Vergleich zwischen dem, was in der Schifffahrt international funktionierte, und dem maroden System in der Heimat mag ihn zusätzlich motiviert haben.



Hans Schramm mit seiner geliebten Zigarre.

Er verlor dabei auch nie seinen Optimismus und Humor und informierte seinen Bruder am 23. Oktober 1919 aus Kopenhagen augenzwinkernd: „Im Übrigen geht, was Amüsement anbelangt, nichts über Hamburg.“ Und am 1. Juli 1921 beendete er einen Brief vom Dampfer BONNA aus Kotka in Finnland mit den Worten: „Wenn es dieses Mal mit dem Geldsparen klappen wird, dann werden mein Kollege und ich im nächsten Jahre einen Zigarrenladen aufmachen.“ Sein Enkel Hans-Helmut berichtet heute noch gern, den Großvater nie ohne Zigarre zwischen den Lippen und Brandloch in der Krawatte gesehen zu haben. Die Taktung zwischen den Einsätzen war beträchtlich. Manchmal lagen nur zwei Stunden zwischen Abmustern und Anheuern, aber wenn man Geld verdienen wollte, blieb keine Zeit, sich auszuruhen. Trotzdem – über fünf Jahre nur sporadisch zuhause und immer unterwegs zu sein, hinterließ auch seine Spuren. Denn in den Briefen an seinen Bruder Walter äußerte Hans die Hoffnung auf ein baldiges Ende der Seefahrt und der vielen Reisen, auch wenn er mindestens bis 1921/22 nicht viel Geld hatte sparen können. In einem Brief vom 11. Januar 1922 beschrieb Hans eine seiner Reisen wie folgt: ...

AM KANAL ANGEKOMMEN

Als Hans nach den Jahren auf See 1922/23 nach Brunsbüttel zurückkehrte, war er bestens ausgebildet und hatte europa- und weltweit gelernt, wie die Schifffahrt in ihren einzelnen Bereichen funktionierte. Seine Rückkehr fiel jedoch in die wirtschaftlich sehr schwierige Phase zwischen 1919 und Ende der 1920er Jahre. Von einem sehr hohen Ausschlag Mitte der 1920er Jahre abgesehen, blieb der Schiffsverkehr über See, der über Brunsbüttel ging, weit unter Vorkriegsniveau. Erst Anfang der 1930er Jahre entwickelte sich ein Transportvolumen, das etwa doppelt so hoch war wie in den direkten Jahren vor dem Ersten Weltkrieg. Hans fand in der „Industrieinsel“ Brunsbüttel sein zukünftiges, mittlerweile tiefgreifend spezialisiertes Arbeitsumfeld vor. Am Kanal, der zwischen 1907 und 1914 mit einer Verdoppelung des Querschnitts nochmals den militärischen sowie den massiv steigenden Schiffsgrößen angepasst worden war, kam das Wirtschaftsleben quasi 24 Stunden am Tag und 365 Tage im Jahr nicht mehr zum Still-

11. Januar 1922 - Averlak b. Eddelak (Holstein)

Zunächst meinen herzlichsten Dank für Deine beiden Briefe, welche ich in Glasgow / England erhielt. Die Briefe wurden mir paar Tage vor Weihnachten zugestellt. - Wie ich Dir damals schrieb, sollten wir von Finnland nach Süd-Afrika und weiter nach Australien. Leider ist die Reise anders verlaufen. - Wir sind von Finnland durch den Nordostseekanal nach England gefahren, um dort zu bunkern. Von dort ging es weiter mit Kurs Las-Palmas, woselbst wir wieder bunkerten. Darauf waren wir 25 Tage auf See, um Cape Town anzulaufen. Hier wurde die erste Fracht gelöscht. Dann ging es weiter nach Durban, wo wir ungefähr zwei Wochen lagen. In Lorenzo Marques (Portugies.-Ostafrika) erhielten wir Order, daß wir zurück nach Norwegen sollten, um zu docken. - Auf der Rückfahrt luden wir in Durban Mais. In den Häfen Port Elizabeth und Cape-Town übernahmen wir noch weitere Fracht. Die Fracht war für Liverpool und Glasgow bestimmt. Nachdem wir in L. u. Gl. gelöscht hatten, sind wir mit Ballast nach Christiania (Oslo) gelaufen. Am Weihnachtsabend munsterten wir ab, fuhren mit der Bahn nach Sar sburg und am 1. Weihnachtstage von dort mit dem Passagierdampfer Kong-Siegurd nach Hamburg. Die Reise kostete ungefähr 3.000 Mark. In Hamburg gab ich allein Mark 7.000,- für Kleidung und Wäsche aus. - Die Silvesternacht verbrachten wir in Wilster. Dann sind mein Freund und ich am Neujahrstage nach Hause gefahren nach Averlak. - Ich fahre die nächsten Tage wieder nach Hamburg; denn ich will versuchen, wieder einen Ausländer zu bekommen.

Reisebericht vom 11. Januar 1922 (transkribiert von Hans Bruder Walter Schramm).



Damals wie heute: Schleusenbetrieb an 365 Tagen im Jahr, 24 Stunden am Tag.

stand. Der Schleusenbetrieb und die Schifffahrt bestimmten den Lebensrhythmus der Menschen am Kanal, an dem nur bei extrem schlechtem Wetter oder bei Nebel die Tage etwas ruhiger verliefen. Hans Schramm war umgeben von dieser Betriebsamkeit zwischen Segel-, Dampf-, Leichter- und Motorschiffen, zwischen Schleppern, Schuten und großen Seeschiffen und saugte die Atmosphäre in sich auf. Sobald ein Schiff in die Schleusen einlief, wurden den Festmachern die Wurfleinen zugeworfen, an denen sie die schweren Trossen ans Ufer zogen, um sie nach Anweisung der Lotsen an den Pollern festzulegen. Schleusenmeister, Lotsen, Hafenkapitäne, Zollbeamte, Wasserschutzpolizisten, Fernschreiber, Schiffsmakler, Männer vom Schiffsmeldedienst und viele andere versorgten rund um die Uhr die durchfahrenden Schiffe. 1923 jedoch schlug die Inflation mit voller Wucht zu. Selbst große Reedereien wie die heute noch existierende Firma Johann M. K. Blumenthal aus Hamburg mussten ihre Schiffe stilllegen. Weil Hans' Eltern zwischenzeitlich auch den Hof verkauft hatten, kam ihm das berufliche Angebot eines Freundes gerade recht, bei der Makler- und Ausrüstungsfirma Zerssen & Co. ein Volontariat als Schiffsmakler an den Schleusen zu absolvieren. Wieder ergriff der junge Mann die sich ihm bietende Möglichkeit am Schopfe und nahm die Stelle an. Nach vier Wochen Probezeit wurde er fest angestellt.

Minna Schramm in jungen Jahren.

In dieser Zeit lernte er auch seine Frau Minna kennen, beide heirateten am 29. Dezember 1923. Infolge der Wohnungsknappheit wohnten sie zunächst bei Minnas Eltern auf deren Hof, wodurch auch der tägliche Bedarf an Lebensmitteln gesichert war. Im Sommer 1924 waren kurzzeitig sogar zwei Schramms an den Schleusen beschäftigt, als sein Bruder Walter dort für die Schiffsproviandhandlung Traugott Schmidt & Co. arbeitete. Als sein Vater Nikolaus Schramm etwa 1925/26 ein Geschäftsgrundstück in Brunsbüttelkoog-Süd in der Fährstraße 7 erwarb, handelte Hans Schramm entschlossen, kündigte bei Zerssen & Co. und übernahm die zu dem Grundstück gehörende, ehemalige Schiffsproviandhandlung des Schiffshändlers Wilhelm Haase, obwohl seine finanzielle Ausstattung – wie er selbst berichtete – gerade einmal zur Übernahme des Ladenbestands ausreichte.





Der Ausgangspunkt der heutigen SCHRAMM group: das Proviantgeschäft in der Fährstrasse 7.

„ES WAR SO VIEL IM HAFEN, DAS DORT FEHLTE...“ ENTWICKLUNG EINES ERFOLGREICHEN GESCHÄFTSMODELLS

„Anfang 1926 hatte ich im Sinn, mich selbstständig zu machen. Es war so viel im Hafen, das dort fehlte, aber es gehört viel Geld dazu, was wir ebend nicht hatten“, erinnerte sich Hans Schramm später und wagte mit seinen 24 Jahren trotzdem oder vielmehr gerade deswegen den Sprung in die Selbstständigkeit.

Wie bei wahrscheinlich jedem Start-up-Unternehmen war es eher eine Gründungsphase – von der Idee über erste Aktivitäten bis hin zur offiziellen Gewerbeanmeldung. Dass die Firmengründung kein spontaner Entschluss war, zeigen die vielen unterschiedlichen Hinweise zum Gründungszeitraum zwischen November 1925 und November 1926.

Hans' Bruder Walter berichtete 1954, dass Hans die zum Grundstück gehörende Schiffsproviandhandlung schon im November 1925 übernahm. Andere Quellen wie das Gewerbeverzeichnis datieren den Beginn der Gewerbetätigkeit auf den 26. Februar 1926. 1929 wiederum meldete Hans Schramm sein Gewerbe für Stauerei und Schifffahrtsbetrieb unter dem Namen „Hans Schramm, Inhaber: Hans Schramm und Minna Schramm“ bei der Gemeindeverwaltung Brunsbüttelkoog nochmals an. In zwei Dokumenten der Stadtverwaltung Brunsbüttel aus dem Jahr 1997 wiederum wird der

Beginn der Einzelfirma mit dem 1. Februar 1929 angegeben. Und der ehemalige Stauereimeister und Chronist Heiner Beerens berichtete von der endgültigen Übernahme des Geschäfts zum 1. November 1926.

Abweichend von all diesen Daten wurden die großen Jubiläen immer am 3. November gefeiert, ein Datum, das seit 1997 auch offiziell als Gewerbeanmeldedatum beim Ordnungsamt Brunsbüttel vermerkt ist.

Insgesamt erfolgte die Gründung des Unternehmens in einer kurzen Ruhephase zwischen den großen Krisen jener Zeit, nachdem die Währungsreform vom 15. November 1923 zumindest kurzfristig zu einer Stabilisierung des Finanz- und Wirtschaftssystems geführt hatte.

Hans selbst hatte die für viele Menschen negativen wirtschaftlichen Folgen der Inflation durch seine Arbeit bei Zerssen & Co. und durch die private Landwirtschaft relativ gut abfedern können. Hinzu kamen Deviseneinnahmen durch die Vermittlung von deutschen Seeleuten auf zumeist skandinavische Schiffe. „Unsere deutschen Seeleute bezahlten uns dann in Devisen circa 30-40 Kronen. Wenn wir 2 oder 3 Seeleute im Monat vermittelten, konnten wir davon einen ganzen Monat leben (trotz des kleinen Gehaltes von circa 200 RM)“, berichtete Hans später rückblickend.

In dieser Stabilisierungsphase, in der die Gesamttonnage der auf dem Kanal transportierten Güter bis auf 24 Millionen NRT im Jahr 1929 stieg, baute Hans Schramm seine Firma auf.



Das erste Festmacherboot MACGER (aus dem Plattdeutschen für „Kumpel“) mit frei zugänglichem Motor in der Plicht. Die Schreibweise variierte im Laufe der Zeit über MACKER bis zum heutigen MAKKER.



Männertour mit Barkasse MINNA.

DIE ANFÄNGE DER „MARITIMEN LOGISTIK“ SCHIFFSPROVIANT UND -AUSRÜSTUNG – DAS ERSTE GESCHÄFTSFELD

Das erste Geschäftsfeld, auf dem sich die neu gegründete Firma betätigte, ergab sich zwangsläufig aus der übernommenen Proviandhandlung des Vorgängers Haase. Vom Stammhaus in der Fährstraße 7, circa 250 Meter vom Fähranleger entfernt an der Südseite des Kanals, wurde das Proviandgeschäft abgewickelt. Minna Schramm übernahm die Führung des Ladengeschäfts, während Hans Schramm fast seine ganze Zeit an den Schleusen zubrachte, um Kunden direkt anzusprechen und Aufträge zu akquirieren. Der ganzheitliche Charakter seiner Ausbildung prägte dabei das unternehmerische Denken und Handeln von Anfang an. Durch seine bei der Firma Zerssen & Co. aufgebauten Beziehungen hatte Hans Schramm sich bei den Maklern und Reedereien schon einen Namen gemacht und kannte viele Kapitäne persönlich, die regelmäßig mit ihren Schiffen die Schleusen passierten. Die Geschäfte liefen gut an, und das Unternehmen profilierte sich durch pünktliche und zuverlässige Lieferungen – auch wenn in der Anfangszeit die Butter- und Brotlieferungen noch mit Handkarren ausgefahren werden mussten.

FINANZIELLE RÜCKSCHLÄGE UND FAMILIÄRER ZUSAMMENHALT

Wie gut der junge Unternehmer von Beginn an auch mit den Widrigkeiten des Geschäftslebens klarkam, zeigte sich kurz nach der Gründung, als sein erster Angestellter, der Buchhalter Hartmann, für die Firma Außenstände von 17.000 Reichsmark bei Hamburger Firmen in bar einkassieren sollte, dann aber mit dem Geld verschwand. Besagter Buchhalter wurde nach Hans' Erinnerungen zwei Jahre später gefasst und zu drei Jahren Gefängnis verurteilt – der finanzielle Verlust hingegen blieb für die Firma bestehen. In dieser schwierigen Situation stärkte sich aber der innere Zusammenhalt der gesamten Familie. Die älteren Brüder wie auch die Schwiegereltern sprangen finanziell ein und ermöglichten Hans, sein Geschäft weiterzuführen.

„... DA HIER KEINE FESTMACHERFIRMA WAR...“ – DAS ZWEITE GESCHÄFTSFELD

Ermutigt durch den Rückhalt der Familie, stellte Hans Schramm um 1927 einen neuen Buchhalter ein. Bruno Butenschön von der Schiffshandlung Otto F. Söhl, dessen Prokura erst 1986 endete, war ausgebildeter Schiffshändler und brachte innerhalb kürzester Zeit die Buchhaltung und die Finanzen wieder in Ordnung. Der geborene Brunsbüttelkooger schuf damit die Voraussetzungen für die erste große Investition des jungen Unternehmens: den Kauf eines eigenen, acht Meter langen, mit einem in der Pflicht stehenden 12-PS-Motor ausgestatteten Bootes, das auf den Namen MACCER getauft wurde.

Als Synergieeffekt dieses kleinen Gefährts, mit dem nun auch umfangreiche Proviantbestellungen direkt an die großen Seeschiffe geliefert werden konnten, bot es sich an, dass man mit dem Boot die Schiffe auch gleich festmachen konnte. Dieses Geschäftsfeld entwickelte sich fortan zur eigentlichen Basis der Schifffahrtfirma Schramm.

Es zeigte sich in dieser wegweisenden frühen Entscheidung eines der Charakteristika des Jungunternehmers Hans Schramm. Er analysierte die Situation am Kanal, erkannte, dass es im Bereich der Festmacherei außerhalb der Schleusen ein Dienstleistungsvakuum gab, und nutzte die Chance, sich eine neue Einnahmequelle zu erschließen. Nach Ansicht des ehemaligen Lotsen Knut Siemen stieß er damit im Binnenhafen und im Kanal in eine Marktlücke vor, da die Dienstleistungen der Kanalverwaltung in diesem Bereich auf die Schleusen beschränkt waren.



Die erste Barkasse MINNA.

Mit der Eröffnung des ersten Hafenkontors 1928 im alten Kartenhaus einer abgewrackten französischen Yacht zog die Firma dann auch direkt an den Binnenhafen auf das heutige Grundstück am Südufer, das sie bis heute gepachtet hat.

WEITERE GESCHÄFTSFELDER BIS ENDE DER 1920ER JAHRE: WASSERABGABE UND STAUEREI

Auf Anraten Butenschöns wurde kurz darauf von der Bootswerft Uecker in Rendsburg bereits ein zweites Schiff, die Barkasse MINNA, angeschafft. Das ehemalige Lotsenboot konnte nach wenigen Umbauten Gewinn bringend beim Festmachen und um Makler zu den Schiffen an den Dalben überzusetzen, eingesetzt werden. Und: Wiederum war es die Entscheidung für ein Schiff, mit dem das Angebot an Dienstleistungen erweitert werden konnte, denn ab diesem Zeitpunkt konnte die Firma auch kleine Aufträge im Schleppgeschäft übernehmen. Überdies stieg Hans Schramm mithilfe seines Schwiegervaters, der den Innenausbau der ersten Wasserschute übernahm, auch ins Geschäft mit Frisch- und Kesselwasser ein. Bis sich die Dampfschiffe durchsetzten, wurde Wasser in kleinen Ruderbooten mit geringer Kapazität längsseits

der Schiffe gebracht und per Handpumpe übergepumpt. Mit der Einführung der Dampfschiffe allerdings stieg der Bedarf an Wasser rapide. Schnell zeigte sich die Richtigkeit der Entscheidung, neben Proviant auch Frisch- und Kesselwasser anbieten zu können und sich damit als Komplettanbieter am Markt zu präsentieren. Es gelang Schramm etwa Ende der 1920er Jahre durch den Kauf der ersten Wasserschute mit einer Kapazität von circa 42 Tonnen sogar, die Hamburger Wasserboot-Konkurrenz aus Brunsbüttel zu verdrängen. Die Firma entwickelte sich schon damals zu einem Dienstleistungsanbieter, der auch erste große Kunden wie die Reederei Maersk umfassend auf den Gebieten Schiffshandel, Proviant- und Wasserversorgung sowie Festmachen professionell begleiten konnte. Die Versorgung von Schiffen mit Wasser blieb jahrzehntelang eine wichtige Säule im Geschäftsmodell und wurde erst in den 1970er Jahren eingestellt. Der Internationalität am Kanal entsprechend, weiteten sich bereits zu dieser Zeit die überregionalen Kontakte der Firma aus. Das kleine Unternehmen machte sich gerade in skandinavischen Seeschifffahrtskreisen schnell einen guten Namen. Auch russische Reedereien vertrauten dem Betrieb zunehmend, nachdem 1928 auf einem großen



Wasserboot der Firma Schramm in Fahrt auf dem Kanal.

russischen Pferdetransporter, der, aus Kanada kommend, den Kanal in Richtung Russland durchquerte, 2.850 Pferde mit Wasser und rund 120 Mann Besatzung erfolgreich mit Proviant und persönlichem Bedarf wie Tabak versorgt werden konnten.

„GEHT NICHT, GIBT'S NICHT“ – DIE ANFÄNGE DES STAUEREIGESCHÄFTS

Natürlich waren es zunächst kleinere Aufträge, mit denen sich die Firma als seriöser Geschäftspartner an den Schleusen präsentierte und sich ihr erstes Renommee erarbeitete.

Aber mit jedem Auftrag entwickelten sich neue Geschäftskontakte zu lokalen Betrieben, die die Dienstleistungen der Firma Schramm mehr und mehr in Anspruch nahmen. In der Frühzeit um 1927/28 war dies zum Beispiel die Firma Günther & Co., für die im Bereich Stauerei kleinere Schiffe mit Ölkuchen beladen wurden. Hinzu kamen unter anderem das Löschen von Steinen oder Getreide sowie das Einsacken und die Verladung auf Lastwagen.

Anfang 1929 erhielt die Firma Schramm von der 1861 gegründeten Maschinenfabrik und Gießerei Köster aus Heide den Auftrag, ihre geschlossenen Schiffe am Binnenhafen zu löschen und die Waren auf Waggon umzuladen. Kurze Zeit später folgte mit der ebenfalls in Heide ansässigen Firma Frellesen der nächste Kunde.

Um die Lösch- und Verladearbeiten noch weiter zu optimieren, wurde ergänzend ein Prahm angeschafft, an dessen Deck die Waren schnell verstaut werden konnten. Zu diesem Zeitpunkt gab es nach Hans Schramms Angaben noch zwei andere Stauereibetriebe vor Ort, sodass nur durch gute Leistung Folgeaufträge gewährleistet waren.

SCHLEPPSCHIFFFAHRT – FINALE AUSGESTALTUNG DES GESCHÄFTSKONZEPTS

Der kleine Betrieb der Schramms lief in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre schon bestens, weil vielseitig aufgestellt. Zunehmend optimierte die Firma auch ihre internen Abläufe. Um die antriebslose Wasserschute besser bewegen zu können und – vor allem –, um richtig in das lukrative Geschäftsfeld der Schleppschiffahrt einzusteigen, kaufte Hans Schramm Ende der 1920er Jahre seinen ersten Schlepper, die MÖWE. Wie es Schramm'sche Eigenart war und ist, wurde dieser circa 15 Meter lange, ehemalige Hamburger Dampfschlepper nach den eigenen spezifischen Bedürfnissen umgebaut, mit einem Kapitäns- haus versehen und mit einem modernen 180-PS-Jastram-Motor ausgestattet.

Nach erfolgreich absolvierter Probefahrt, bei der auch der Motorenfabrikant Jastram persönlich anwesend war, wurde der Schlepper in Dienst gestellt und sogleich von der Schiffsmaklerfirma Trulsen aus Cuxhaven für erste Schleppaufträge gebucht.

Noch ohne Patent wurden Hans Schramm und sein Freund Jonny Ostermann bei einer Schleppfahrt auf der Nordsee von Jonnys Onkel erwischt. Nach Einschätzung des Onkels wussten die Männer, da sie beide circa sechseinhalb Jahre zur See gefahren waren, zwar, was sie taten, um das erneute Bankdrücken und Lernen kamen sie aber nicht herum. Nach acht Wochen Seemannsschule in Büttel und der bestandenen Prüfung in Hamburg war danach alles soweit gerichtet, dass weitere Aufträge nun formal korrekt abgewickelt werden konnten. Jonny Ostermann wurde erster Schiffsführer der MÖWE. Sein Patent zum Führen von Dampfschiffen auf der Elbe erwarb Hans Schramm erst 1937.

Manchmal wurde beim Verladen aber auch ein bisschen übertrieben.





In den frühen Jahren wurden auch Frachtsegler klariert – mit an Bord: Hans Schramm.

„Es ging bergauf mit der Firma...“, resümierte Hans Schramm später bescheiden diese Zeit des Aufbaus, die im privaten Bereich durch die Geburt seines Sohnes Willi am 31. Januar 1927 gekrönt wurde. Die Basis des Schramm'schen Geschäftsmodells war angelegt, das sich als überaus robust und zukunftsfähig erweisen sollte.

WIRTSCHAFT UND SCHIFFFAHRT IN BRUNSBÜTTTEL VOR DEM ZWEITEN WELTKRIEG

Von den wenigen Industrieansiedlungen rund um Brunsbüttel vor dem Zweiten Weltkrieg waren die meisten wirtschaftlich direkt mit dem Kanal verbunden gewesen. Bereits 1927 hatte die Mineralöl- und Asphaltwerke AG (MAWAG Hamburg) die Ostermoorer Tankanlagen aus dem Besitz von Hugo Stinnes übernommen und baute sie zu einer Bitumenraffinerie aus. Am Standort bei Brunsbüttel wurde seit dieser Zeit Bitumen aus Rohöl produziert, das in großen Tankern importiert und in Ostermoor angelandet wurde.

Als nächste größere Industrieansiedlung entstand das Düngemittelwerk der Kali-Chemie AG, ein späterer erster Großkunde der Firma Schramm. 1932 errichtete die Deutsche Vialit Gesellschaft ebenfalls in Ostermoor eine Produktionsstätte für Straßenbauprodukte, Fugenvergussmassen und Bautenschutzmittel.

Parallel zu dieser Entwicklung änderte sich das Bild in der Schifffahrt massiv – viele Küstensegler wurden mit Motoren ausgestattet, und Stahlschiffe ersetzen mehr und mehr den Holzbau. Die Schleppzüge verschwanden zusehends aus dem Kanal, bis auf See- und Tankleichter, die aber auch immer mehr mit eigenen Antrieben versehen wurden. Das Geschäft mit Kohle hatte seinen Höhepunkt überschritten, da größere Neubauten nun mit Ölfeuerung ausgerüstet wurden.

DIE ERSTEN INDUSTRIELLEN GROßKUNDEN

Die zur Zufriedenheit der ersten, kleineren Kunden ausgeführten Aufträge machten sich von nun an bezahlt. Hans Schramm war mit seinem Unternehmen Ende der 1920er Jahre so etabliert, dass sogar die ortsansässige Industrie auf



Firma Schramm: Schon früh ein bedeutender Arbeitgeber in Brunsbüttel. Die Schrammianer vor dem Proviantgeschäft.

ihn zukam und zum Beispiel die MAWAG ihn 1928/29 mit der Verladung des Asphalts beauftragte, dessen Produktion gerade angelaufen war. Der erste schriftliche Auftrag beschiederte der Firma Schramm einen Ein-Jahres-Vertrag über die termingerechte, wöchentliche Verladung von circa 5.000 bis 6.000 Tonnen Asphalt in Fässern.

Dies bedeutete für Schramm, dass er täglich bis zu 100 Arbeiter anheuern und beschäftigen konnte und allein drei Mann damit beschäftigt waren, die Fässer zu kennzeichnen. Die gesamte feste Belegschaft musste ebenfalls mit anpacken – auch die Buchhaltung und der Prokurist. Jede Woche hatte die Firma für die MAWAG drei Dampfer der Sloman-, der Levante-, der Stinnes- oder der Oldenburg-Portugiesen-Linien mit rund zehn bis 30 Waggons mit Asphalt zu beladen, wobei der Umfang der Verladungen allmählich auf 100.000 bis 150.000 Tonnen stieg.

Der nächste große Kunde aus der ortsansässigen Industrie war die Firma Kali-Chemie AG, die zur Herstellung von Düngemitteln das auf Haut und Schleimhäute stark ätzend wirkende kaustische Soda (Natriumhydroxid) benötigte. Dieses Produkt wurde damals in Säcken in Lloydleichtern angeliefert

und am Kai in Waggons umgeschlagen. Durch den sorgfältigen Umgang mit diesem sensiblen Produkt entwickelte sich die Firma auch in diesem Bereich zu einem Spezialisten. Aber egal ob Bitumen oder chemische Rohprodukte – mit der Zeit setzten sich durch das Prinzip „learning by doing“ im Umgang mit diesen sensiblen Produkten Arbeits- und Umweltschutzstandards heraus, bei denen die Firma heutzutage Vorreiter ist und Maßstäbe setzt.



Ein Schramm-Mitarbeiter bei der Kali-Verladung für die MAWAG.



Schlepper FALKE im Einsatz.

FLOTTENAUFBAU

Mit Aussicht auf weitere regelmäßige Asphalttransporte für die MAWAG ließ Hans Schramm um 1930 auf der Holst-Werft in Cranz-Neuenfelde nahe Hamburg einen Schlepperrumpf zu einem Küstenmotorschiff umbauen, das in den Folgejahren unter dem Namen KAMERAD gut ausgelastet zwischen Brunsbüttel, Pommern, Rügen und sogar ins Binnenland bis nach Mannheim unterwegs war und gute Erträge erwirtschaftete. Die KAMERAD war 1932 als erstes Seeschiff in den neu erbauten Hafen Heilbronn zum Sodaholen eingelaufen. Dabei erwiesen sich diese Flussfahrten als profitables Brückengeschäft, da auf der Rückfahrt gleich Soda für das Kali-Chemie-Werk in Brunsbüttel mitgenommen wurde und die Firma sich somit auch das Geschäft des Sodalöschens in Brunsbüttel über viele Jahrzehnte sicherte.

Parallel zu den neuen Kunden wuchs in den ersten Jahren auch die Schramm'sche Flotte an Wasserfahrzeugen, die um 1931 in etwa aus drei Festmacherbooten, einer Wasserschute, zwei kleinen Schleppmotorschiffen und dem Küstenmotorschiff bestand.

Insbesondere mit den zwei kleinen Schleppern MÖWE und seit 1931 dem 220-PS-Schlepper FALKE, den der Unternehmer auch nach seinen Bedürfnissen umbaute, war Hans Schramms großer Traum in Erfüllung gegangen: Er

konnte sein Einzugsgebiet für Aufträge auf das Gebiet zwischen Brunsbüttel, Hamburg, Cuxhaven, Rendsburg, Kiel, Friedrichstadt und Tönning ausweiten.

Mitte der 1930er Jahre erfolgte noch der Umbau einer 200-Tonnen-Schute zu einer Kranschute zum Sodalöschens, und 1935 ließ Hans Schramm in Hamburg-Neumühlen das erste neue Festmacherboot mit 15-PS-Dieselmotor bauen. Bis Anfang der 1940er Jahre konnte er seine Schlepperflotte sogar noch mit den Schleppern WILLI und VORAUS ausbauen.

In die Zeit der Dampfschlepper und der Bitumenverladung fiel auch das Spezialgeschäftsfeld der Dampfabgabe, bei der mithilfe eines Schleppers und flexibler Leitungen an den Bunkerstationen Dampf für die Pumpen bzw. an die Leichter, mit denen das Bitumen transportiert wurde, abgegeben wurde, um die teerartige Masse überhaupt pumpbar zu machen.

**„IK WILL AL DE MÄNNER UM MI HEBBEN,
DE MI OP DE BEEN HOLPEN HEBBT!“**

Mit diesen Worten aus dem Jahr 1976 zum 50-jährigen Jubiläum meinte Hans Schramm zwar den schweren Neuanfang nach den Kriegsjahren, aber sie kennzeichnen vor allem den Menschen Hans Schramm. Die Basis seines Erfolgs als Unternehmer war die enge Verbindung zu seinen



Hotel Hamburger Hof – Ort zahlreicher Firmenfeiern.

Angestellten. Das kleine Team der frühen Mitarbeiter bestand inklusive Hans und Minna aus etwa zehn Personen. Neben dem Prokuristen Butenschön waren dies unter anderen die Herren Schrödter, Haack und Grimm und vor allem sein Freund Jonny Ostermann, der Hans in technischen Fragen wie beim Kauf des ersten Schleppers MÖWE beriet. Ergänzt wurde das Team um das „nautische Gehirn“ der Anfangsjahre, Kapitän Engel mit seinem A6-Patent, der über viele Jahre im Hotel Hamburger Hof in der Festgestraße 7 und später mit seiner Frau während der Helgolandjahre auf der ehemaligen Senatsyacht HAMBURG wohnte – oder Kapitän Ruhne, der das Küstenmotorschiff KAMERAD verantwortete. Etwa ab 1936 leistete sich das Unternehmen mit Frau Beerens ein professionelles Sekretariat, das fortan die Buchhaltung, Lohnbuchhaltung, Korrespondenz

und fast alle schriftlichen und sogar die steuerlichen Angelegenheiten erledigte.

Und auch die Geschwister halfen mit, so gut sie konnten. Hans' Schwester Ella im Proviantgeschäft, das aber infolge der Wirtschaftskrise nicht mehr so gut lief. Und der jüngste Bruder Karl war zum Beispiel für den Transport der Bitumenfässer vom Kanal zum Verladeplatz zuständig – er half damals im Kohlen- und Fuhrgeschäft ihres Vaters und wurde später Mitinhaber.

Zu dieser Kernmannschaft kamen dann je nach Schiffsaufkommen und Auftragslage Lohnarbeiter hinzu, von denen Hans im Hafen die zuverlässigsten und kräftigsten Männer anheuerte, um die Aufträge sorgfältig zu erledigen. Stets hatten er und seine Frau Minna aber auch das soziale Umfeld der Mitarbeiter im Fokus und registrierten mit

Sorge die steigende Arbeitslosigkeit. Das durch den Einsatz der Kranschute eingesparte Geld wurde auf den Akkordlohn der Soda-Arbeiter aufgeschlagen, und Winsch- und Decksleute verdienten bei Schramm beim Stauen sogar circa ein Drittel mehr als bei der Kali-Chemie. Alles in allem aber verlief die wirtschaftliche Entwicklung am Binnenhafen in Brunsbüttel trotz der günstigen Lage am Kanal schleppend, insbesondere mit dem Einsetzen der Weltwirtschaftskrise 1929. Auch in Brunsbüttel gab es in dieser Zeit nie viel Arbeit. Dann drosselte auch die Kali-Chemie im Zuge der Krise ihre Produktion, und die Arbeitslosenzahlen stiegen in Brunsbüttel und Umgebung auf ungefähr 1.700.

DIE FIRMA TROTZTE DER WELTWIRTSCHAFTSKRISE

Vielleicht war es die mit den vielen Geschäftsfeldern besonders gut aufgestellte Firma Schramm, sicher aber auch die sich anbahnende große Wirtschaftskrise – auf jeden Fall hatten nach Schramms Erinnerung zwei Wettbewerber im Stauereigeschäft ihre Firmen Mitte bis Ende der 1920er Jahre aufgegeben.

„Nach dieser Zeit habe ich sämtliche Stauereiarbeiten hier im Hafen übernommen. Somit war ich von 1926 bis 1968 hier allein tätig“, beschrieb Hans Schramm später diese für die Firma sehr vorteilhafte Situation zurückhaltend, die sich natürlich positiv auf die Geschäftsentwicklung auswirkte.

Es war eine logische Konsequenz, dass die Weltwirtschaftskrise gerade auch im Transportsektor im kleinen Brunsbüttel ihre Spuren hinterließ und auch die Firma Schramm in ihren Geschäftsfeldern tangierte. Angesichts eines um circa 25 Prozent einbrechenden Welt-handelsvolumens, einer rapide sinkenden deutschen Industrieproduktion um circa 40 Prozent sowie einer schlechten Zahlungsmoral der Kunden entwickelte sich das Proviantgeschäft Ende der 1920er Jahre immer schlechter, sodass es 1930 aufgegeben werden musste. Trotzdem investierte Schramm in neues Equipment wie die Kranschute, mit der die Firma effizienter arbeiten konnte.

Deutschlandweit allerdings stieg die Zahl der Erwerbslosen zwischen September 1929 und Anfang 1933 von etwa 1,3 auf über sechs Millionen. Das Realeinkommen sank um ein Drittel; Armut und Kriminalität nahmen sprunghaft zu.

PERSÖNLICHE BEZIEHUNGEN ALS BASIS DES ERFOLGS

Wie bei seinen Mitarbeitern setzte Hans Schramm auch in anderen geschäftlichen Bereichen auf Kontinuität und Vertrauen, so zum Beispiel bei den Versicherungen für seine Flotte, die er viele Jahre über seinen Freund Günther Trulsen abschloss. Dieser hatte sich am 1. Februar 1930 in Cuxhaven auch selbstständig gemacht, und da beide sich schon seit ihrer gemeinsamen Zeit 1923 an den Schleusen kannten, erwuchs hieraus in der Folge eine enge, jahrzehntelange Zusammenarbeit.

Auch im Bereich der Finanzierungen setzte Hans Schramm auf regionale Unterstützung und baute langfristige Kontakte und persönliche Bindungen auf, zum Beispiel seit Anbeginn der Firma zur Schleswig-Holstein-Bank, der heutigen Hypo-Vereinsbank Brunsbüttel, die das Unternehmen von Anfang an begleitete und bis heute ein enger Partner des Unternehmens ist.

DAS PRINZIP „ALLES AUS EINER HAND“ HATTE SICH BEWÄHRT

Betrachtet man diese Phase des Aufbaus, dann stand das Unternehmen Schramm ein paar Jahre nach seiner Gründung bereits auf sehr soliden Füßen. Hervorgegangen aus einem kleinen Versorger für Schiffsausrüstung, hatte sich die Firma mit ihren vielen verschiedenen Dienstleistungen am Binnenhafen zu einer festen lokalen Größe im Klarieren und in der Abfertigung von Schiffen entwickelt. Überdies machte sie mit der Wasserversorgung gute Geschäfte und war mit den Schleppern und dem Küstenmotorschiff in den Bereichen Überführungen und Massengütertransport auch schon überregional erfolgreich tätig. Das Team um Hans Schramm hatte



Hans Schramm im Alter von 30 Jahren.

sich in den Folgejahren des Aufbaus in Schifffahrtskreisen im In- und Ausland einen guten Namen gemacht.

Dabei war Hans Schramm immer persönlich dabei, unermüdlich mitarbeitend und sich seiner Verantwortung als Chef jederzeit bewusst. Ein alter Weggefährte, der Prokurist der Hafengesellschaft Brunsbüttel, Carl Hagemann, beschrieb Hans Schramm einmal als Gentleman, mit einer Blume im Knopfloch, der in Brunsbüttel eine Institution war, als sympathische Persönlichkeit, die trotz des Erfolgs immer bescheiden geblieben war. Eigenschaften wie Ehrlichkeit, Loyalität und der Wille zur Zusammenarbeit und zum Kontakt mit jungen Leuten hätten Schramm immer ausgezeichnet.

Der Geschäftssinn Hans Schramms, das anpackende Ele-

ment im unternehmerischen Handeln sowie die wohl dosierte Risikobereitschaft hatten eine gezielte Diversifikation an maritimen Dienstleistungsangeboten hervorgebracht. Gerade im Hinblick auf die vielen heutigen Spezialgebiete der SCHRAMM group kann die „Alles-aus-einer-Hand-Strategie“ als ein über Jahrzehnte bewährtes, kontinuierliches Prinzip betrachtet werden, das die Entwicklung der Firma schon immer stärkte und sehr zum Erfolg und zu einem gesunden Unternehmensaufbau mit Weitsicht beitrug.

Die lokale Verwurzelung und Verbundenheit zur Region um Brunsbüttel am Nord-Ostsee-Kanal sowie der Gemeinschaftssinn aller Schrammianer haben ihren Ursprung ebenfalls in diesen Aufbaujahren.



Die OLD MARY unter Segeln.

OLD MARY - IM BESTEN SINNE EINE VOLLENDETE WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Bevor das große Unheil des 20. Jahrhunderts seinen Höhepunkt im Beginn des Zweiten Weltkrieges fand, zeigt sich noch einmal das findige Unternehmertum des Hans Schramm, der in jeder Hinsicht Geschäftsmann war und selbst bei kuriosen Geschäften die Maximierung der Wertschöpfung immer im Blick hatte.

Während der Krieg im Sommer 1939 seine Schatten vorauswarf und die großen Werften entlang der deutschen Küsten bereits fast ausschließlich Kriegsschiffe bauten, erwarb Hans mit seinem Freund Günther Trulsen aus Cuxhaven einen Schiffsrumpf, dessen ursprünglicher



Die OLD MARY vertäut an der Kaimauer.

DIE ZEIT DES NATIONALSOZIALISMUS UND DER ZWEITE WELTKRIEG

Schon etwa ab 1926 hatte sich Dithmarschen zu einem frühen Schwerpunkt des Nationalsozialismus in Schleswig-Holstein entwickelt. Die Wahlergebnisse ab 1928 wie auch die Mitgliedszahlen belegen, dass die NSDAP hier in der Parteiausbildung deutschlandweit mit an erster Stelle lag. Über die politische Einstellung des Firmengründers aus dieser Zeit ist fast nichts bekannt, lediglich, dass er 1933 der NSDAP beitrug. Hans Schramms Entnazifizierungsakte stufte ihn nach dem Krieg 1947 aber nur als nominelles Parteimitglied ein und weist keine belastenden Inhalte auf.

KRIEGSAUSWIRKUNGEN AUF DAS UNTERNEHMEN

Dass sich die Zeiten massiv geändert hatten, bekam auch die Firma Schramm gleich zu Kriegsbeginn zu spüren, als der Schleppdampfer FALKE von der Kriegsmarine nach Norwegen verpflichtet wurde. Zunächst schien es allerdings so, als würde der Krieg die Familie Schramm nicht auf seine schlimmste Weise treffen. Sohn Willi konnte auf einem Handelsschiff anmustern und entging so der Einberufung. Hans, mittlerweile 37 Jahre alt, wurde direkt nach Kriegsbeginn zum Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps (NSKK) eingezogen und verrichtete zeitweise in Kiel, Lübeck, Bremen und Brunsbüttel seinen Dienst. Er bekleidete seit 1938 als Oberscharführer des NSKK einen Unteroffiziersrang und wurde nach eigenem Bekunden nur im näheren norddeutschen Bereich eingesetzt. Er kam Mitte 1944 von Bremen zurück nach Brunsbüttel. Der lokale Einsatz bei dem NSKK erwies sich insofern als ein glücklicher Umstand, weil sich Hans Schramm so zumindest in der dienstfreien Zeit weiter um seinen Betrieb kümmern konnte. Er berichtete später, von einem Kapitän Heye die Erlaubnis bekommen zu haben, sein Geschäft weiterzuführen. Da die Firma, wie Hans Schramm es später schilderte, die einzige Festmacher- und Stauereifirma vor Ort war, liegt es nahe, dass das Dienstleistungsangebot der Firma an den Kaianlagen und den Bunkerstationen sowie die Wasserversorgung im Hafen als kriegswichtig eingestuft wurde und deshalb der Betrieb auch im Stauerei- und Festmachergeschäft von Binnen- und Seeschiffen sowie im Bereich Überführungsfahrten weiterlief. Zwar konfiszierte die Kriegsmarine im Kriegsverlauf auch die anderen drei

Schlepper (MÖWE, WILLI und VORAUS), aber mit den verbliebenen Festmacherbooten, Schuten und dem Wassertransporter konnten die Geschäfte trotzdem in reduziertem Maße fortgesetzt werden. Ab dem zweiten Kriegsjahr musste Hans Schramm mit seiner Firma seinen Aufzeichnungen zufolge im Auftrag der Marine immer wieder Spezialaufträge ausführen. So besorgte er zum Beispiel Schlepper aus Holland, die in Brunsbüttel und in Kudentsee an den Entmagnetisierungsstationen benötigt wurden, wo Schiffsrümpfe gegen Haftminen entmagnetisiert wurden, und versorgte auch die auf der anderen Elbseite liegenden deutschen Truppen mit Frischwasser und Proviant.

DER EINSATZ VON ZWANGSARBEITERN

Wie Hans Schramm es beschrieb, war Bruno Butenschön, der im Krieg das Patent als Schiffsführer erwarb, mit der MÖWE der damaligen Kriegsmarine an der Entmagnetisierungsstation unterstellt, führte den Betrieb aber zeitweise kommissarisch, wenn Hans Schramm abwesend war. Dies war allerdings nur durch den Einsatz sowjetischer Kriegsgefangener möglich, die der Firma als Arbeitskräfte von der Wehrmacht zur Verfügung gestellt wurden. Die Zahlen, die von Hans Schramm überliefert sind, schwanken zwischen 8 und 30 Personen. Persönliche Informationen wie Namen oder Lebensdaten sowie Details über die Lebens- und Arbeitsbedingungen bei der Firma Schramm sind nicht bekannt. Bereits 1941 war jedoch im circa 17 Kilometer nördlich gelegenen Gudendorf ein Lager für sowjetische Kriegsgefangene errichtet worden, und kleinere Kriegsgefangenenlager für 40 bis 50 Gefangene gab es ebenfalls in der Nähe Brunsbüttels – so in St. Michaelisdamm und in Marner Neuenkoogsdeich –, sodass man annehmen darf, dass der Einsatz von Zwangsarbeitern im kompletten Industriegebiet um Brunsbüttel ein gängiges Verfahren war, um den Arbeitskräftemangel auszugleichen. Eine Studie aus dem Jahr 2001 kam zu dem Schluss, dass während der NS-Zeit in Schleswig-Holstein schätzungsweise 225.000 „Fremdarbeiter“, Kriegsgefangene und ausländische KZ-Häftlinge zur Arbeit gezwungen wurden. Der Studie zufolge partizipierte Schleswig-Holstein somit auch in erheblichem Maße an der NS-Zwangsarbeit. Wie dieser Personenkreis allerdings bei den Arbeitseinsätzen behandelt wurde, hing immer sehr von der persönlichen Einstellung der einsetzenden Stellen und Personen ab. Im Fall der Firma Schramm ist nicht bekannt, dass unter ihrer Führung Zwangsarbeiter zu Schaden gekommen sind.



Auszeiten für die Schlepper und Kräne waren und sind die Ausnahme.

PERSÖNLICHE VERLUSTE IN DER FAMILIE

Die gesamte Kriegszeit forderte auch in der Familie Schramm ihren schrecklichen Tribut. Zunächst verstarb Hans' Vater Nikolaus am 27. Juli 1941 infolge eines Fuhrwerksunfalls, und am 23. Juli 1942 erlag in Averlak sein Schwager Helmut Meinert, der leibliche Vater seines Nachfolgers Helmut Schramm, einer Tuberkulose-Erkrankung. Und die schwerwiegenden persönlichen Verluste innerhalb der Familie Schramm setzten sich traurigerweise die nächsten zwei Jahre fort. Seit dem 29. Januar 1943 galt Hans' kleiner Bruder Karl bei Luhansk in der Ost-Ukraine als vermisst und kehrte nicht aus dem Krieg zurück.



Schlepper WILLI.

Dessen Sohn Reimer verstarb am 24. August 1944 an den Folgen eines Verkehrsunfalls, und auch der älteste Sohn von Hans' Bruder Otto geriet in Gefangenschaft und verstarb 1947 in sowjetischem Arrest. Der schwerwiegendste persönliche Verlust für das Elternpaar Hans und Minna Schramm war der Tod ihres Sohnes Willi, der laut den Überlieferungen Walter Schramms am 19. August 1944 in Dänemark starb, als er in Kopenhagen beim Baden mit einer Mine in Berührung kam.

EINE KURIOSE RETTUNG UND IHRE FOLGEN

Nach eigenem Bekunden wurde Hans Schramm auch Zeuge der Luftangriffe auf Brunsbüttel, als alliierte Flugzeuge die Schleusenanlagen bombardierten und dabei ein im Hafen vertäutes Werkstattschiff trafen. Nach Hans' Darstellung gelang es ihm zusammen mit einem Geschäftspartner, von seinem Schlepper MÖWE aus acht Überlebende zu bergen, sechs Holländer und zwei Deutsche. Aus dieser Rettungsaktion entwickelte sich dann über die Jahre doch ein bisschen Seemannsgarn, das sich um den Schlepper WILLI rankte, den Hans 1941 in Holland für seine Reederei erwarb. Nach Kriegsende, so wird berichtet, sei der Schlepper seitens der Holländer konfisziert und erst wieder freigegeben worden, nachdem Hans persönlich an die niederländische Königin geschrieben und auf die Rettung ihrer Landsleute aufmerksam gemacht hatte.



Wasserboot und Kranschute vor dem Firmengelände.

Der einzige Hinweis auf die Richtigkeit dieser Geschichte sind die Aufzeichnungen Dr. Arthur Schramms, der Hans 1954 zusammen mit seiner Frau in Brunsbüttel besuchte. Im Zuge einer Führung durch die Firma besichtigte Hans mit seinen Gästen aus Übersee in seinem Mercedes 170 auch die Stelle an der Mole, wo im Krieg die Rettungsaktion stattgefunden hatte. „Und es wurde mir damit vergolten“, so wird Hans zitiert, „indem sie mir nach dem Kriege ein Schiff wegnahmen. Auf ein Schreiben an die Königin bekam ich dann eine gewisse Erstattung.“ Wie diese jedoch aussah, ist nicht überliefert.

Nach einem leider undatierten Zeitungsartikel stellte sich das Schicksal des Schleppers WILLI Anfang der 1950er Jahre folgendermaßen dar: Danach wurde dieser etwa 1952 zum Abwracken freigegeben. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte man bei Firma Schramm noch gehofft, dass die holländische Regierung von ihren Restitutionsansprüchen Abstand nehmen würde, weil der ehemalige holländische Eigentümer, ein Notar, das Schiff im Jahr 1941 selbst in verschiedenen Häfen zum Kauf angeboten hatte und erst im Anschluss daran die Reederei Schramm den Schlepper zum Preis von 70.000 Reichsmark erwarb. Es handelte sich demnach um einen völlig freien Verkauf während des Krieges. Doch obwohl sich sogar holländische Freunde für die Firma einsetzten, hatten diese Bemühungen keinen Erfolg. Der Schlepper taucht im Gegensatz zu den Schleppern VORWÄRTS, FALKE und MÖWE in dem erhalten gebliebenen Betriebsbuch 1952 nicht auf.

DER NEUSTART NACH KRIEGSENDE „RÜM HART – KLÄÄR KIMING!“ („WEITES HERZ – KLARER HORIZONT!“)

Als der Krieg Anfang Mai 1945 mit der Unterzeichnung der Kapitulation auch in Brunsbüttel und für die Firma Schramm endete, übernahmen zunächst die britischen Besatzungstruppen die Regierungs- und Verwaltungsgeschäfte. Die Wolken über Deutschland verzogen sich jedoch nur sehr langsam. Im Zuge der Kapitulation hatten die Besatzungsmächte die kompletten Hoheitsrechte über Deutschland übernommen und bestimmten fortan alle Bereiche des politischen, wirtschaftlichen und öffentlichen Lebens. Für die Menschen in Brunsbüttel bildete die lokale Militärvertretung der Briten die oberste Instanz, die per Befehl ihren Alltag regelte und versuchte, zunächst wieder eine Grundversorgung zu gewährleisten.

In Brunsbüttel selbst war die Einwohnerzahl vor allem durch die Flüchtlinge und die Vertriebenen von rund 5.400 vor dem Krieg auf circa 9.000 im Jahr 1946 angestiegen. Es folgte die dramatische Versorgungslage im Winter 1946/47, und selbst nach der wirtschaftlichen Stabilisierung der Folgejahre hatte die Region Brunsbüttel 1949/50 immer noch mit einer Arbeitslosenquote von über 25 Prozent zu kämpfen.

WENN ES AUCH „MIT ÜNNER VERDAMMT SWOOR“ WAR... DER SCHWIERIGE NEUBEGINN ZWISCHEN 1945 UND 1949

Die kleine Flotte der Firma Schramm hatte wie die Schleusen in Brunsbüttel die Kriegswirren fast unbeschadet überstanden. Die umliegenden Industrieanlagen hingegen, zum Beispiel die der MAWAG, waren wie große Teile der Infrastruktur an Straßen und Bahnstrecken nahezu komplett zerstört worden.

„Als die Alliierten-Truppen in Hamburg waren, bekam ich vom Kapitän Heye Order, sofort meine Uniform ausziehen, und konnte meinen Entlassungsschein abholen“, erinnerte sich Hans Schramm nach dem Krieg und wusste es wohl zu schätzen, den Krieg überlebt zu haben. „Ich persönlich hatte den ganzen Krieg über Glück, ich kam immer wieder zur Heimat zurück.“

Dass die Firma Schramm als ortsansässiges Unternehmen und aufgrund ihres Expertenwissens während des Krieges im Auftrag der Kriegsmarine tätig gewesen war und direkt nach Kriegsende noch über rudimentäres, technisches Equipment verfügte, war für die Wiederaufnahme der Geschäftstätigkeit von Vorteil.

Nach den überlieferten Erinnerungen des Firmengründers wurde es der Firma bereits zwei Tage nach Kriegsende vom lokalen britischen Kommandeur erlaubt, den Betrieb sofort weiterzuführen, vor allem, um die er-

warteten alliierten Konvois abzufertigen. Dabei wurde die Firma zwar unter britische Kontrolle gestellt, aber nur zu einem wöchentlichen Bericht verpflichtet.

Facharbeiten	8367.65
Roharbeiten	1348.64
Wasserabgabe	4817.00
Polleppdienst	1321.15
Material	10759.82
Transport	984.00
Charakter	2000.00
<u>Summe 41.508.26 RM</u>	

Monat Dezember 1952	
Facharbeiten	9558.52
Roharbeiten	1432.70
Wasserabgabe	8905.10
Polleppdienst	5559.35
Material	2156.67
Transport	2181.50
Charakter	9891.64

Auszug aus dem Betriebsbuch von 1952.

Die Firma verfügte noch über ihre Wasserboote und konnte die Versorgung am Kanal gewährleisten – ein Umstand, der dazu führte, dass der Firma laut Hans relativ zügig große Außenstände über circa 60.000 Mark von der zuständigen ehemaligen Kriegsmarinedienststelle erstattet wurden. In den wenigen noch vorhandenen Akten aus dieser Zeit taucht die Firma Schramm mit nicht näher spezifizierten Warenlieferungen auf, für die teilweise mehrere tausend Mark gezahlt wurden.

Direkt nach Kriegsende folgte eine kurze, wilde Phase ohne Zoll und Reglementierungen, in der Schleppereinsätze auch gerne mal gegen Naturalien getauscht wurden. Spätestens nachdem die Besatzungsbehörden im Spätsommer 1945

den aus Norwegen zurückgekehrten Schlepper FALKE an die Firma Schramm zurückgegeben hatten, wurde das Unternehmen zunehmend handlungsfähiger. Mit einem umgebauten 500-Tonnen-Wasserleichter konnte nun auch der steigenden Nachfrage nach Frischwasser nachgekommen werden.

1946 wurde dann der alte Decksalon aus dem französischen Abwrackschiff auf dem Firmengelände durch ein neues Kontorhaus ersetzt. Das alte Deckshaus mit den auffälligen 13 Fenstern blieb auf dem Firmengelände stehen und sollte wenige Jahre später dem Firmennachfolger Helmut Schramm als außergewöhnliche Junggesellenbude dienen.



Verladung von Bitumen-Fässern.



Schlepper FALKE im Einsatz für den Passagierverkehr auf dem Kanal nach 1945 unter britischer Flagge.

EIN NEUES GESCHÄFTSFELD: PASSAGIERTRANSPORT AUF DEM NORD-OSTSEE-KANAL

Mit der Kapitulation Deutschlands und dem Potsdamer Abkommen kamen auch der deutsche Schiffbau wie auch die Schifffahrt zunächst einmal komplett zum Erliegen. Um aber das tägliche Leben langsam wieder möglich zu machen, lockerten die Besatzungsmächte in einigen Bereichen die Sanktionen. Dazu gehörte relativ schnell auch die Herstellung eines provisorischen Personenverkehrs zwischen den städtischen Zentren.

Und wieder zeigte sich, was der Schleswig-Holsteinische Wirtschaftsminister Dr. Bernd Rohwer Jahrzehnte später über die Unternehmer aus dem Hause Schramm lobend erwähnte: Hans handelte unternehmerisch und dort, wo er konnte, gleichermaßen im Sinne des Gemeinwohls. In der Zeit direkt nach dem Krieg, in der viele Straßen noch unpassierbar und die Eisenbahnstrecken noch nicht wiederhergestellt waren, musste die Not leidende Bevölkerung für ihre Versorgung weite Strecken auf sich nehmen. Hans Schramm richtete mit einem aus dem Osten geflüchteten Reeder auf dem befahrbaren Kanal einen Passagierverkehr ein. Dafür hatte er von der Inland Water Transport (IWT), der innerhalb der

britischen Besatzungskräfte zuständigen Behörde für Wasserwege, beziehungsweise von der allein weisungsberechtigten britischen Schifffahrtsdienststelle ab dem 1. Januar 1946 die Konzession für die Passagierfahrt mit Fahrgastschiffen auf der Strecke Rendsburg–Kiel–Wyk erhalten. Er meldete diesen Zweig seines Gewerbes im Mai desselben Jahres an. Nach seinen Angaben baute er das Geschäft mit eigenen und gecharterten Schiffen sukzessive aus.

Zum Einsatz im Liniendienst kamen zunächst die drei Schiffe ALSEN, FRIESLAND und FALKE – später neben der NIXE und der SEENIXE auch die 1903 auf der Howaldtswerft in Kiel für die Saßnitzer Dampfschiffsgesellschaft m.b.H. gebaute SELLIN, die als ehemaliges Flüchtlingschiff Ende der 1940er Jahre zwischen Brunsbüttelkoog und Rendsburg für den Personenverkehr eingesetzt wurde. Gemäß dem Kontrollratsgesetz Nr. 39 vom 12. November 1946, mit dem die Besatzungsmächte das Führen einer deutschen Flagge auf den verbliebenen deutschen Schiffen verboten, mussten alle deutschen Schiffe eine aus der internationalen Signalflagge „C“ abgeleitete Erkennungsflagge der Alliierten Kontrollbehörde, den sogenannten Stander C, aufziehen.

Die SELLIN zum Beispiel wurde zunächst von den Briten beschlagnahmt, dann von der Firma Schramm bereedert. Sie fuhr unter britischem Hoheitszeichen. Obwohl auch andere Schramm-Schiffe wie der Schlepper FALKE unter der Bezeichnung ALLIED FORCES und unter britischer Flagge fuhren, war Hans Schramm stolz darauf, die einzigen deutschen Schiffe auf dem Kanal fahren zu haben. Nach eigenen Angaben beförderte die Firma bis zu 2.500 Passagiere täglich und beschäftigte in dieser Zeit etwa 45 Personen auf den Strecken Rendsburg–Kiel und Rendsburg–Brunsbüttel. Der bereits seit 1937 als Schiffsjunge im Dienst der Firma stehende Karl Uken, der dem Unternehmen über fast fünf Jahrzehnte die Treue hielt, wurde damals zum Beispiel auf der Strecke Rendsburg–Kiel eingesetzt. Mit zunehmend verbesserter Infrastruktur sank die Auslastung, sodass dieser Geschäftszweig Anfang der 50er Jahre eingestellt wurde.

**DIE WÄHRUNGSREFORM 1948
GAB DER FIRMA SCHUB**

Die Ausgangssituation für einen Erfolg versprechenden Neustart erwies sich für die Firma Schramm bei allen Einschnitten infolge des Krieges als günstig. Sie verfügte mit ihren verbliebenen und zügig zurück erhaltenen Schiffen sowie dem Betriebsgelände über Sachwerte und war damit kreditwürdig. Die führenden Personen hatten den Krieg unbeschadet überstanden. Als 1948 der Marshall-Plan in Europa anliefe, die USA Kredite bereitstellten sowie Waren, Rohstoffe und Lebensmittel lieferten, kam das Geschäft langsam wieder in Gang. Mit der Einführung der D-Mark am 21. Juni 1948 erfolgte ein wichtiger Schritt hin zur Marktwirtschaft. In der öffentlichen Wahrnehmung auch der Menschen in Brunsbüttel war diese Währungsreform zusammen mit der nahezu vollständigen Aufhebung der Rationierungsmaßnahmen durch die Regierung Erhard das im positiven Sinne einprägsamste kollektive Erlebnis in der frühen westdeutschen Nachkriegsgeschichte. Tatsächlich waren auch in Brunsbüttel schon am nächsten Tag die Läden und Schaufenster wieder gut gefüllt, und der Schwarzmarkt verschwand zusehends. „Es war zwar fast alles wieder zu haben, aber nur, wenn man es denn bezahlen konnte. Was mit dem Geld aber nicht verschwand, war das zerstörte Deutschland und die Armut vieler Menschen, von denen viele noch arbeitslos waren“, beschrieb Hans Schramm diese Entwicklung vor Ort.

**GESCHÄFTSFELDER UNTER WASSER:
TAUCHER- UND BERGUNGSARBEITEN**

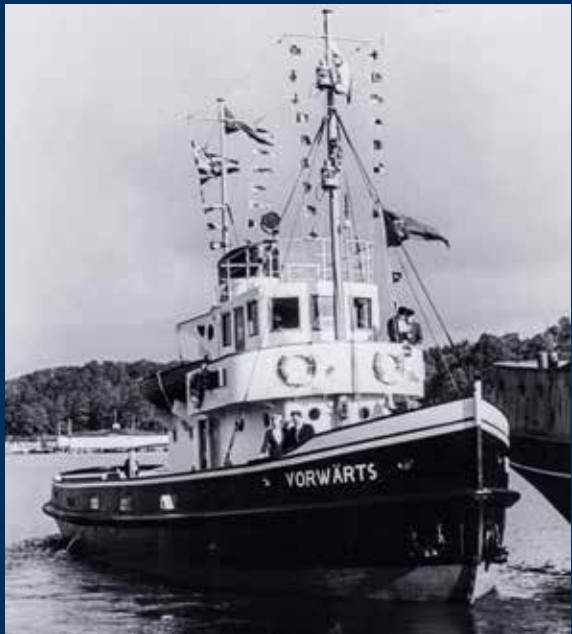
Von seinem Geschäftssinn hatte der Unternehmer auch durch die schweren Jahre nichts verloren. Er hatte von einem Fischer in Cuxhaven gehört, der als erster Ketten und Anker barg, anstatt zu fischen. In einem Schreiben an die Stadtverwaltung von Brunsbüttelkoog teilte Hans Schramm daher den Behörden mit, ab April 1949 im Rahmen seines Schifffahrtsbetriebs nun auch Taucher- und kleinere Bergungsarbeiten durchzuführen. Zu diesem Zweck gab es bei der Firma Schramm nach den Erinnerungen von Knut Siemen sogar einen besonderen Haken, der so gebogen war, dass er sich leicht in der Kette verfangen konnte. Mit Hilfe des Krans wurde dann die Kette oder der Anker geborgen. Oftmals kamen die Hinweise von den Leuchtturmwärtern, die als Erste die Havarien mitbekamen. Dass es auch im Bereich der Schifffahrt wieder bergaufging und die Landesregierung an viele Reedereien Kredite für Schiffsumbauten vergab, wusste Hans Schramm bereits. Alte persönliche Verbindungen wie die zu seinem Geschäftspartner Günther Trulsen oder zum Rendsburger Werftbesitzer Ferdinand Uecker waren auch über den Krieg erhalten geblieben. Beide halfen Schramm dabei, die Landesregierung in Kiel zu einem 100.000-DM-Darlehen für den Umbau des Schleppers VORWÄRTS zu überreden, den Schramm im Jahr 1949 vom Wasserbauamt Rendsburg übernommen hatte.



Nur etwas für Spezialisten: Ankerbergung im Winter.



Vorbereitung zu Taucharbeiten am Sperrwerk.



Der Schlepper VORWÄRTS des Schiffahrtsunternehmens Schramm.

■ SCHIFFSPORTRÄT VORWÄRTS

Der 1927 auf der Uecker-Werft in Rendsburg gebaute, ehemalige Kanal-Dampfschlepper PIRALLY hatte eine Größe von rund 99 BRT bei einer Länge von 24 Metern und sechs Metern Breite. Er hatte einen Tiefgang von circa 3,4 Metern und erreichte mit seiner Maschinenleistung von 700 PS eine Geschwindigkeit von 19 sm/h. Der Schlepper wurde im Zweiten Weltkrieg bei Kampfhandlungen an der Kesselanlage beschädigt. Die Firma Schramm übernahm das Schiff im Jahr 1949 vom Wasserbauamt Rendsburg. Im Zuge einer Generalüberholung wurde der Schlepper auf der Uecker-Werft in Rendsburg zum Motorschlepper umgebaut und erhielt im Jahr 1951 den Namen VORWÄRTS in der Klassifizierung Seeschlepper. Mit Radar, See- sowie Sprechfunk und Echolot war das Schiff technisch gut ausgerüstet. Meist mit fünf Mann Besatzung versehen, wurde es von der Firma Schramm unter anderem für regionale Schleppfahrten auf dem Nord-Ostsee-Kanal, auf Eider und Elbe eingesetzt, aber ebenso in Skandinavien oder in westeuropäischen Häfen in England, Belgien oder den Niederlanden.

„KÖNT II MOL EBEN...“

lautete auch in der Phase des Neubeginns oftmals der erste typische Satz, wenn Makler, Schiffsführer oder andere Auftraggeber bei Schramm anriefen. Ob spontane Futter- und Wasserversorgung von Viehtransportern in der Elbmündung oder das schnelle, unkomplizierte Überbringen von Ersatzteilen mit dem Schlepper direkt zum Einsatzort – mit solcher Art von Einsätzen untermauerte die Firma von Anfang an ihre Stellung als Problemlöser am Kanal. Viele in der Brunsbütteler Shipping-Community sprachen und sprechen auch von Schramms schnellen Truppen. Viel später wurde für solche Schnelleinsätze sogar eigens eine „neue“ Barkasse angeschafft, die den Namen MOL EBEN erhielt. Als am 23. Mai 1949 das Grundgesetz in Kraft trat und die Bundesrepublik Deutschland als neuer Staat entstand, befand sich die Firma Schramm kurz vor ihrem 25. Jubiläum, zu dessen Feierlichkeiten im November 1951 die Brunsbütteler Zeitungen die Zähigkeit und Tatkraft des Inhabers und aller Mitarbeiter besonders hervorhoben. Zu diesem Zeitpunkt verfügte die Firma über eine kleine Flotte von vier Schleppern, zwei Barkassen, drei Festmacherbooten und über einen Arbeitskran.

UNKONVENTIONELL ERFOLGREICH – DER NEFFE ALS NACHFOLGER

Familiengeschichte wiederholt sich in Teilen manchmal doch. Es wird kein Zufall gewesen sein, dass Hans Schramm bei der Suche nach einem Nachfolger zuerst innerhalb der Familie suchte. Hans holte seinen Neffen Helmut Meinert im Alter von 17 Jahren in die Firma, da sein leiblicher Sohn Willi – ebenfalls mit 17 – im Krieg ums Leben gekommen war. So wie Hans von seinem Onkel, Kapitän Schnoor, ausgebildet wurde, so nahm er sich nun seines eigenen Neffen an, um die Firmennachfolge aus der Familie heraus zu gewährleisten und den Fortbestand der Firma zu sichern. Seit 1952 war Helmut bei seinem Onkel angestellt und lernte dort das Geschäft von Grund auf. Bereits in den frühen 1950er Jahren begleitete er größere Aufträge, zum Beispiel eine Schiffsüberführung, bei der neun Schiffe, ein großes Vermessungsschiff und acht Kriegsfischkutter nach Amsterdam überführt wurden. Helmut, geboren am 2. August 1935 in Harburg, wuchs mit seinen Eltern Ella (der jüngeren Schwester von Hans Schramm) und Helmut Meinert sowie seinem drei Jahre älteren Bruder Jürgen zunächst in Averlak auf. Sein Vater verstarb

tragischerweise im Sommer 1942 im Alter von nur 36 Jahren an Tuberkulose. Danach zog die Mutter mit ihren zwei Söhnen nach Burg in Dithmarschen um, wo Helmut am 11. März 1952 in der Petri-Kirche konfirmiert wurde. Helmut besuchte die Mittelschule in Burg und begann 1952, im Alter von 17 Jahren, seine Lehre und Ausbildung in der Firma seines Onkels Hans Schramm.

OHNE ALLÜREN – DER NEUE FÜGTE SICH NAHTLOS EIN

Als Helmut in der Firma anfang, war der einfache Bürotrakt in einem kleinen rechteckigen, weiß getünchten Gebäude am Südufer untergebracht. Die Firma teilte sich das Gebäude mit der Schleswig-Holsteinischen und Westbank, die dort einige Büros gemietet hatte. Helmut wurde beruflich zwar sofort in alle Belange der Firma eingeführt, wohnen sollte der junge Mann allerdings nicht bei seinem Onkel. Für diesen Zweck wurde eine vorhandene Zollschute, in der auch Spirituosen und Zigaretten lagerten, mit Koje, Ofen und Proviantkammer ausgestattet. Mittags ging Helmut ins Bahnhofshotel zum Essen und fuhr nur am Wochenende, soweit es das Lernen und die Arbeit zuließen, mit dem Bus nach Hause. Als die Bank nach einigen Jahren in ein anderes Bürogebäude umzog, übernahm die Firma Schramm die ehemaligen Räumlichkeiten der Bank, wo nun neben dem Büro für Hans Schramm auch Arbeitsplätze für den Prokuristen Butenschön, für Kapitän Engel sowie die Buchhaltung mit Frau Beerens und Frau Haack zur Verfügung standen. Zunehmend verlagerte sich innerhalb Brunsbüttels auch viel Geschäftstätigkeit auf die Südseite des Kanals. Infolge des Umzugs konnte Helmut auch aus seiner Zollschute ausziehen und bekam als neues Domizil das Kartenhaus der französischen Yacht – ein Umstand, den er nach der Zeit unter Deck sehr zu schätzen wusste. Helmut Meinert hatte schon in jungen Jahren einen großen Freundeskreis in Brunsbüttel, feierte gern, schmuggelte ab und zu Zigaretten und hatte in seiner außergewöhnlichen Junggesellenbude verständlicherweise stets viel Gesellschaft. Dass ihn dabei, verursacht durch den alten Heizofen in der Behausung, fast immer ein leichter Duft von Petroleum umweht haben soll, hält sich bis heute als liebevolles Detail der Familienüberlieferung. Trotzdem fokussierte er sich schon in der Frühzeit seiner Ausbildung sehr aufs Geschäft und absolvierte nicht selten 24-Stunden-Schichten, wenn er um 23 Uhr vom Kanal kam und anschließend noch die liegen gebliebene Büroarbeit erledigte.

Das sehr gute Verhältnis zu seinem Onkel gestaltete sich privat, aber gerade auch im geschäftlichen Bereich, offen und vertrauensvoll, und mit den Jahren übergab Hans immer mehr Verantwortung an seinen Neffen. Begünstigt wurde die gute Zusammenarbeit durch die stete Präsenz Helmut's im Geschäft und auf dem Gelände, wodurch sich der Senior auch in Abwesenheit sicher sein konnte, dass die Geschäfte in seinem Sinne fortgeführt wurden. Helmut besuchte die Fachklasse „Großhandel“ der Kreisberufsschule Süderdithmarschen vom 22. April 1953 bis zum 10. März 1954 mit guten bis befriedigenden Leistungen, wobei er aufgrund dringender Arbeit in der Firma 56 von 280 Pflichtstunden versäumte.



Helmut Schramm in jungen Jahren.

Die Schlepper liegen vertäut und warten auf den nächsten Einsatz.





SCHRAMM group

**NEUE HÄFEN –
NEUE MÖGLICHKEITEN**



SCHRAMM group

NEUE HÄFEN – NEUE MÖGLICHKEITEN

Mit Helmut Schramms Einstieg war die Fortführung des Unternehmens gesichert. Zupackend und mit der richtigen Nase fürs Geschäft ergriff er die Chancen, die sich mit Industriensiedlungen und neuen Häfen boten, und baute die Firma gezielt aus.

Vielerorts dauerte es zwar noch bis in die 1950er Jahre hinein, bis die meisten Kriegsschäden beseitigt worden waren. Doch der anschließende Wiederaufbau und der verstärkte Neubau von Wohnungen und Infrastruktur beflügelten die wirtschaftliche Entwicklung, zumal sich im industriellen Sektor ebenfalls tiefgreifende Veränderungen vollzogen: Ging es zunächst darum, die Kriegswirtschaft auf zivile Bedürfnisse und Produkte umzustellen, konnte anschließend damit begonnen werden, Investitionsrückstände aufzuholen. Ab den 1950er Jahren wurde dann vermehrt zukunftsorientiert investiert. Der Bau moderner Fertigungsanlagen gehörte ebenso dazu wie die Erhöhung von Produktionskapazitäten und die starke Förderung von Forschung und Entwicklung.

Diese Investitionen trugen erheblich zur kontinuierlich starken Wirtschaftsdynamik bei, die 1955 mit über 10 Prozent Wachstum einen Höhepunkt erreichte und in den späten 1950er Jahren, dank einer Arbeitslosenquote von weniger als zwei Prozent, für Vollbeschäftigung sorgte. Zusätzlich beflügelte wurde das Wirtschaftswunder durch eine positive Einkommensentwicklung, denn die Löhne stiegen bis Anfang der 1970er Jahre um das Zweieinhalbfache.

Damit einher ging ein grundlegender Strukturwandel: Waren bis 1949 noch weite Teile Deutschlands ländlich-agrarisch geprägt und 21 Prozent der Erwerbstätigen in der Landwirtschaft tätig, schrumpfte dieser Anteil bis 1970 auf unter 10 Prozent, zunächst zugunsten der Industriearbeitsplätze und später des Dienstleistungssektors.

DIE GESCHÄFTSENTWICKLUNG IN DEN 1950ER JAHREN

Diese gesamtwirtschaftlich günstige Entwicklung ging natürlich auch an der Familie Schramm, die seit Jahrzehnten am Nord-Ostsee-Kanal erfolgreich war, nicht vorbei.

Als Helmut 1952 in das Unternehmen seines Onkels einstieg, brachten die Geschäftsfelder Schleppdienste und Stauerei etwa 50 Prozent des Umsatzes der Firma, wobei der abgewinkelte Güterumschlag beispielsweise von Soda, Getreide, Ölkuchen, Schlacke, Kohle, Steinen, Asphalt sowie Phosphat in diesem Jahr bei rund 24.759 Tonnen lag.



Warenumschlag am Südufer in den 1950er Jahren.

Die andere Hälfte des Gesamtumsatzes von 438.983 D-Mark erwirtschaftete der kleine Betrieb in den Bereichen Festmachen (71.321 D-Mark) und Wasserabgabe (55.982 D-Mark) sowie in sehr viel geringerem Umfang in den Gebieten Bootsfahrten (11.633 D-Mark), Taucherei (7.131 D-Mark) und Tankreinigungsarbeiten (9.862 D-Mark). Letztmalig zeigte sich 1952 der Bereich der Dampfabgabe mit etwas mehr als 12.000 D-Mark als Einnahmequelle in den Büchern, bevor sie der technischen Entwicklung in der Schifffahrt zum Opfer fiel. Demgegenüber schlugen die Gesamtkosten aus Löhnen, Reparaturen, Mieten, Versicherungen, Brennstoffen, Schmieröl und allgemeinen Ausgaben mit einer Summe von rund 221.500 D-Mark zu Buche.

Innehalten kam für die Schramms jedoch nicht infrage. Und so ergänzten immer wieder neue Geschäftsfelder, wie etwa Überführungen größerer Schiffe und als kleiner, aber kontinuierlicher Bereich die Ankerbergungen das Dienstleistungs-Portfolio des Schifffahrtsbetriebes.

Neu war auch der Ausflugsverkehr nach Helgoland, den Hans Schramm mit einem ganz besonderen Schiff aufnahm:



Hans Schramm (links) mit dem nautischen Inspektor Miedbrodt vom Kanalamt, 1957.

SCHRAMM, DIE HAMBURG UND DIE „HALUNDER“

Zu Helgoland, der einzigen deutschen Hochseeinsel, hat die Firma Schramm eine ganz besondere Beziehung. Nachdem die Insel kurz vor dem Ende des Krieges im April 1945 nach einem verheerenden alliierten Luftangriff evakuiert worden war, versuchten die Briten 1947 mit der größten nicht-nuklearen Explosion der Geschichte vergeblich, alle militärischen Bauten gleichzeitig zu zerstören und die kleine Insel komplett in den Nordseefluten zu versenken. Als dies misslang, wurde Helgoland zunächst jahrelang zum Bombenübungsgebiet für die Royal Airforce.

Dass die „Halunder“ alles daransetzten, wieder auf ihre Insel zurückzukehren, versteht sich von selbst. Einfach gestaltete sich dieses Vorhaben allerdings nicht. Neben vielen ungenehmigten Überfahrten erregte vor allem die spektakuläre Aktion der beiden Heidelberger Studenten Georg von Hatzfeld und René Leudesdorff Aufsehen: Sie besetzten mit ihrer „friedlichen Invasion“ am 20. Dezember 1950 das Eiland, um gegen die britischen Bombenabwürfe zu protestieren und forderten die Rückgabe Helgolands. Als Zeichen des Protestes hissten sie erstmals die Europa- sowie die Helgolandflagge nebeneinander, was eine große Sympathiewelle auslöste und die Verhand-



Passagiere gehen an Bord der HAMBURG, um 1950.

lungen zur Lösung der Helgoland-Frage in Gang brachte. Am 21. Februar 1951 beschloss das britische Kabinett schließlich, die von Bombenkratern übersäte Insel zum 1. März 1952 in deutsche Verwaltung zu übergeben und den Helgoländern die Rückkehr zu erlauben. Sofort starteten Aufräumarbeiten, an denen sich die Firma Schramm frühzeitig beteiligte. Sie unterstützte den Personenverkehr zunächst mit der gecharterten SIEGFRIED und stellte für die Arbeiter, die Helgoland von Schutt und Munitionsresten befreiten, ein Wohnschiff bereit. Hans Schramm allerdings witterte ein ganz anderes Geschäft, nämlich den bald wieder beginnenden Seebäderverkehr. Und als sich ihm und seinem Cuxhavener Freund Günther Trulsen die Möglichkeit bot, den alten Staatsdampfer HAMBURG zu erwerben, griffen die Männer zu. Wohl vom Keksfabrikanten Bahlsen, der seinerseits die Firma Schramm für einen Spezialauftrag gewonnen hatte, finanziert, wurde die HAMBURG auf der Peters Werft in Wewelsfleth generalüberholt. Unter dem Kommando von Kapitän Engel nahm sie dann als erstes Helgoland-Schiff nach dem Krieg den Passagierverkehr auf, mit zwei Abfahrten pro Woche.

Allzu lange stand die HAMBURG allerdings nicht im Linienverkehr, denn bereits seit 1953 lag sie auf dem Schramm'schen Betriebsgelände am Binnenhafen fest, und die ehemalige Staatsyacht sah ihrer letzten Lebensphase entgegen. Da sich die Umrüstung auf Ölfeuerung als zu teuer erwies und auch die angedachten Umbauten zu einem 330 Tonnen-Leichter oder zum Küstenmotorschiff mit Aufhebung des Schiffbauverbotes in Deutschland seit 1950 keinen rentablen Einsatz mehr erwarten ließen, begann man bei der Firma Schramm in Zeiten mit weniger Auslastung in Eigenleistung mit der Demontage: Die Inneneinrichtung des Dampfers wurde ausgebaut, Teile davon wurden verschenkt, die Aufbauten per Schwimmkran abgenommen, die Dampfmaschinen verschrottet, die Masten entfernt, bis der Rumpf praktisch leer war. Ende der 1950er Jahre trat die leere Hülle der HAMBURG ihre letzte Reise an und wurde auf der Abwrackwerft Eisen & Metall in Hamburg verschrottet. Nur wenige Einrichtungsteile sind bis heute erhalten geblieben: Die Steuersäule aus Messing wie auch die alte Kombüsehandpumpe stehen heute im Firmengebäude am Binnenhafen. Und bis 2002 waren einige Türen, Wandverkleidungen und bleiverglaste Schranktüren der ursprünglichen Kajüteneinrichtung im „Hotel zur Post“ in St. Margarethen als Teil der Gastraumeinrichtung zu bewundern.



Demontage der HAMBURG am Südufer.



Die HAMBURG unter Dampf.

DER SENATSDAMPFER HAMBURG

Nach den Plänen des Hamburger Schiffsarchitekten H. E. Johns von der Werft der Gebr. Sachsenberg gebaut, wurde die HAMBURG am 4. Mai 1912 in Roßlau bei Magdeburg ohne richtigen Stapellauf ihrem Element übergeben. Offiziell als Inspektions- und Arbeitsdampfer der Hamburger Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe vorgesehen, hatte sie von Beginn an Mängel hinsichtlich der Seegängigkeit sowie der technischen Leistungsfähigkeit. So erreichte die schmale Yacht mit dem geringen Tiefgang beispielsweise nie die vertraglich vereinbarten 12 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit.

Letztlich doch eher als Flaggschiff für die Schiffsdeputation gebaut, wurde der Staatsdampfer HAMBURG in der Folgezeit vor allem zu Repräsentationszwecken eingesetzt. Ein Umstand, den die Opposition in der Bürgerschaft angesichts der hohen Kosten sowie der geringen Einsatzzeiten der verunglückten Yacht mit einem „Alibi-Ladebaum“ am Vordermast scharf kritisierte.

Im Ersten Weltkrieg wurde der Dampfer von der Marineverwaltung Hamburg übernommen, wahrscheinlich um 1919 zurückgegeben und lag danach wieder bis 1925 ungenutzt im Hamburger Hafen. Kurz danach ließ die Schifffahrtsdeputation die HAMBURG aufwändig in Stand setzen. Hafenrundfahrten anlässlich der Besuche von Reichspräsident Hindenburg 1926 und des ägyptischen Königs Fu'ad I. 1929 in Hamburg und schließlich ihre Teilnahme als Hamburger Staatsdampfer an der Kieler Woche 1934 waren die wenigen offiziellen Fahrten der HAMBURG bis Mitte der 1930er Jahre.

Einige offizielle Einsätze mehr wurden der HAMBURG zwischen 1933 und 1945 zuteil, als sie verstärkt zu Propagandazwecken eingesetzt wurde, unter anderem, als Reichskanzler Adolf Hitler am 14. Februar 1939 im Anschluss an den Stapellauf der BISMARCK bei Blohm + Voss von der HAMBURG aus weitere Schiffe der Kriegsmarine besichtigte.

1938 bereits zur Ausmusterung vorgesehen, entging die HAMBURG durch den Kriegsausbruch weiteren Umbauplänen und wurde 1941 von der Kriegsmarinedienststelle Hamburg von der Verwaltung der Stadt übernommen. Sie wurde grau angestrichen, mit schweren Maschinengewehren bewaffnet und bis 1945 zur Flaksicherung für Kabelleger und Taucher vor Helgoland, zur Minensuche und zur Beförderung von Marineangehörigen nach Helgoland eingesetzt.

Von den Alliierten zunächst als Kriegsbeute konfisziert, wurde das bereits kurz nach Kriegsende im Hamburger Hansahafen ausgeschlachtete Schiff Kapitän Werner Mohr zugesprochen. Nach dem Auffliegen seiner illegalen Geschäfte wurde die Rückgabe an die Militärregierung erwirkt, woraufhin die Stadt Hamburg sogar erwog, den alten Senatsdampfer zurückzukaufen, was allerdings nicht geschah.

Über die Stationen Bremerhaven und Timmendorf an der Ostsee, wo die HAMBURG gastronomisch genutzt wurde und außerhalb der Dreimeilenzone in der Ostsee glanzvolle Feste mit schönen Frauen und finanzkräftigen Männern erlebt haben soll, gelangte die HAMBURG 1952 in den Besitz der Firma Schramm.



DER BAHLSSEN-SCHLEPPER. ZIEL: ...VERMUTLICH RIO DE JANEIRO

Nicht weniger ungewöhnlich als die Helgoland-Fahrten mit der HAMBURG war das mittlerweile zur Legende gewordene Geschäft, das eingefädelt wurde, als der Hannoveraner Keksfabrikant Hans Bahlsen, den Hans Schramm noch aus Kriegszeiten kannte, 1950 mit einem sehr speziellen Anliegen, das weit über die geschäftliche Ebene hinausging, auf den umtriebigen Unternehmer zukam.

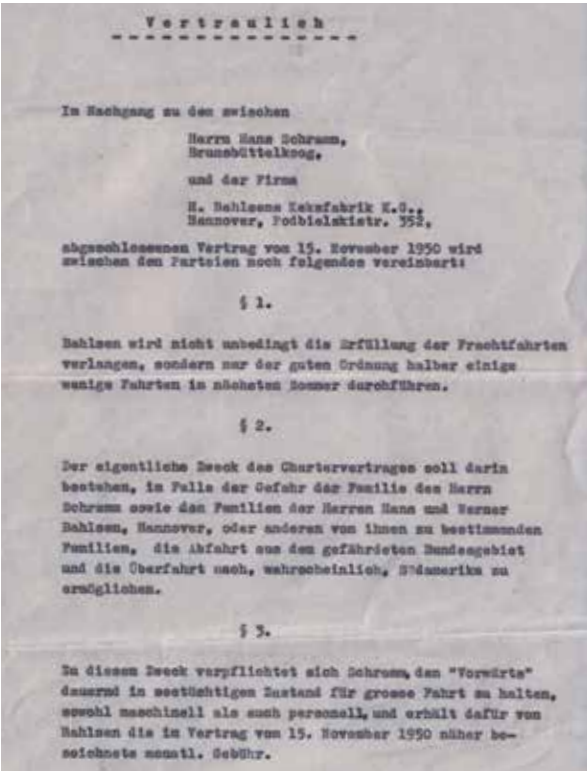
1948/49 hatte sich der Kalte Krieg mit der Berlin-Blockade auch in Deutschland zugespitzt, und der Koreakrieg 1950 zeigte, dass auch der Frieden in Europa unter Umständen nur eine kurze Ruhephase vor einer großen militärischen Auseinandersetzung zwischen den USA und der Sowjetunion sein konnte.

Hans Bahlsens' Erinnerungen an den Zweiten Weltkrieg ließen ihn daher zu einem außergewöhnlichen Mittel greifen: Er plante, im Fall eines Angriffes der Sowjetunion auf Westeuropa, die Flucht mitsamt seiner Familie über See nach Südamerika.

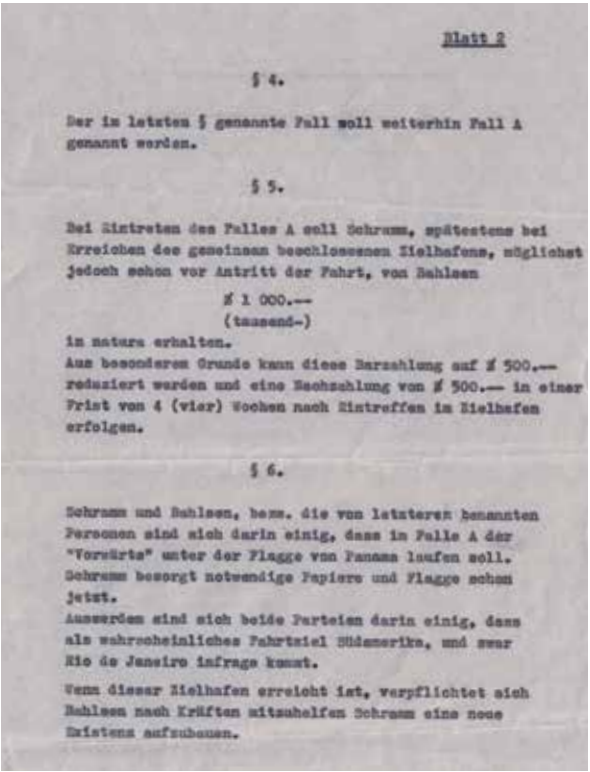
Auskunft über die Details des Geschäfts gibt ein bis heute erhaltener, als vertraulich gekennzeichnete Entwurf einer Nachgangsvereinbarung zu dem am 15. November 1950 geschlossenen Vertrag. Unter §2 benennt das Dokument den eigentlichen Zweck des Chartervertrages, nämlich im „Falle der Gefahr“ für die Familien von Hans Schramm sowie von Hans und Werner Bahlsen, oder anderen von ihnen zu bestimmende Familien, die Abfahrt aus dem gefährdeten Bundesgebiet zu ermöglichen. Wahrscheinliches Ziel: Rio de Janeiro.

Neben der geschäftlichen Komponente zeigt sich in dieser Passage die besonders enge familiäre Verbindung zwischen den Familien Schramm und Bahlsen.

Um die Überfahrt zu gewährleisten, verpflichtete sich Schramm, den Hochseeschlepper VORWÄRTS sowohl maschinell wie auch personell andauernd in seetüchtigem Zustand für große Fahrt zu halten. Bis ins kleinste Detail regelt der Vertrag die Vorbereitungen und die eigentliche Überfahrt. So sollte die VORWÄRTS unter panamaischer Flagge laufen, wobei Hans Schramm die notwendigen Papiere wie auch die Flagge selbst bereits zu Vertragsbeginn besorgen sollte.



Auszüge aus dem legendären „Bahlsen-Vertrag“



Beide Vertragsparteien verpflichteten sich ferner dazu, im Falle der Atlantiküberfahrt alles Menschenmögliche zum glatten und vernünftigen Ablauf der Überfahrt zu tun, wobei man sogar plante, das Seerecht in Teilen außer Kraft zu setzen. Der Vertragsentwurf sah ebenfalls vor, dass der Kapitän nicht das alleinige Verfügungsrecht innehaben sollte, sondern mit Hans und Werner Bahlsen ein Gremium zu bilden hatte, in welchem Entscheidungen mit Zweidrittelmehrheit hätten getroffen werden müssen.

Um die Familie Bahlsen auf ein zu vereinbarendes Stichwort möglichst schnell an Bord nehmen zu können, sah der Zusatzvertrag drei konkrete Orte vor, die jedoch nicht aufgeführt wurden. Schramm sollte sich verpflichten, dort solange mit dem Schlepper auf die Familien Bahlsen zu warten, wie es nach militärischer und politischer Lage möglich sein würde.

Sogar an die gemeinsame Zeit nach der Flucht aus Deutschland wurde gedacht, denn Bahlsen wollte sich gemäß §6 sogar verpflichten, nach Erreichen des Zielhafens nach Kräften mitzuhelfen, Schramm dort eine neue Existenz aufzubauen. Zwar sind von dem Vertragsentwurf nur die ersten drei von vermeintlich vier Seiten überliefert, und es befinden sich keine Unterschriften auf dem Dokument. Dass der Vertrag aber tatsächlich zustande kam, belegen die erhalten gebliebenen Betriebsbücher der Firma Schramm. Denn die Chartergebühr von monatlich zunächst 2.000 D-Mark, die der Hannoveraner Keksfabrikant leistete, taucht dort namentlich von 1952 bis 1957 auf, wobei sich der jährliche Betrag von 24.000 D-Mark in den Jahren 1952 und 1953 in den vier Folgejahren auf zunächst 16.000 D-Mark, dann auf 12.000 D-Mark auf nur noch 2.000 D-Mark 1957 reduzierte und ab 1958 nicht mehr verzeichnet wurde – Gebrauch machen mussten die Vertragsparteien von ihrer Vereinbarung ja dann auch nicht...



Hochseetauglich und allzeit bereit: Schramms Schlepper VORWÄRTS.

GUT ZU TUN UND TIEF MIT DEN MENSCHEN VERBUNDEN

Zur Mitte der 1950er Jahre blickte die Firma Schramm also auf durchaus abwechslungsreiche Jahre zurück. Mit viel Fleiß und einer Flotte von nun 15 Schiffen, die von der Kanalbar-Kasse über Vergnügungsdampfer und Wasserboote bis hin zu einem Hochseeschlepper verschiedene Typen umfasste, war es gelungen, ein gut laufendes Unternehmen aufzubauen.

Neben den Schramm'schen Kernkompetenzen beim Festmachen, der Stauerei und der Wasserabgabe wurden auch erste Erfahrungen bei Bergungen von Ladung und ganzen Schiffen gesammelt:

1952 etwa waren Mitarbeiter der Firma Schramm tagelang damit beschäftigt, die von dem finnischen Dampfer SARPEN über Bord gefallenen Grubenhölzer aus dem Kanal zu fischen und das Schiff von seiner Schlagseite von etwa 22 Grad zu befreien.

1953 hatte die Firma Schramm sogar „Prominenz“ am Haken: Dr. Hans Hass, seines Zeichens ein bekannter Tiefseeforscher, hatte den in Dänemark zum Kohlefrachter umgebauten ehemaligen Dreimastschoner CAPITANA von Grund auf überholen und für eine Expeditionsfahrt in die Südsee ausrüsten lassen. Firma Schramm übernahm die Schleppaktion durch den Nord-Ostsee-Kanal mit dem Schlepper VORWÄRTS, der die CAPITANA trotz Eisgangs sicher nach Glückstadt brachte. Nach Beendigung der Umbauarbeiten erhielt der Segler seinen ursprünglichen Namen XARIFA zurück und startete seine Karriere als Forschungsschiff.

Kaum vier Jahre später erhielt die Firma vom Kanalamt in Kiel-Holtenau den Auftrag zur Bergung und Hebung des holländischen Motorschiffes RECCEBORG, das am 7. Dezember in der Weiche Breiholz havariert und gesunken war. Sorgfalt und Sicherheit spielten dabei eine entscheidende Rolle, musste doch auf den laufenden Schiffsverkehr auf dem Kanal Rücksicht genommen werden.

Und sogar ins Frachtgeschäft stieg das Unternehmen kurzzeitig wieder ein, als es etwa Mitte der 1950er Jahre eher zufällig an ein Küstenmotorschiff kam. Dieses umgebaute ehemalige Landungsboot, das ursprünglich für die geplante deutsche Invasion in Großbritannien aufgelegt worden war, wurde wegen Zahlungsschwierigkeiten eines Kunden kurzerhand als „Bezahlung“ einbehalten und Minna Schramm als Eignerin überschrieben. Nach einer Grundüberholung wurde es – dem Prokuristen Bruno Butenschön zu Ehren – als BRUNO wieder in Fahrt gebracht. Damit knüpfte die Firma Schramm an die vergangene Frachterfahrung mit dem Kümo



Kiellegung des Kümos KAMERAD.

KAMERAD an. Durchaus erfolgreich, denn für einige Zeit fuhr das M.S. BRUNO Gewinne ein, 1958 beispielsweise 79.000 D-Mark.

Diese Offenheit neuen Betätigungsfeldern und Spezialaufträgen gegenüber, verbunden mit dem ohnehin unermüdlichen Treiben von Hans Schramm, war die Basis für den geschäftlichen Erfolg des Unternehmens. Ebenso wichtig war Hans Schramms tiefe Verbundenheit zu seiner Heimatregion und den Menschen dort.

Als Christel Siemen 1955 die Gaststätte im „Hotel zur Post“ übernahm, bürgte Hans Schramm für das Darlehen, das zur Renovierung des alten Gemäuers und zur Erneuerung der Innenausstattung gebraucht wurde. Den zweitägigen Einbau von Tafelung und Wandschränken aus der HAMBURG übernahmen Schramms Cheftaucher Herr Knigge, ein gelernter Zimmermann, sowie zwei weitere Schramm-Arbeiter.

Außer für Speis und Trank mussten die Gastwirte für den Einbau nichts bezahlen – der Effekt der Verschönerung

aber machte sich sogleich in höherer Auslastung bemerkbar, sodass es mit dem Krug bergauf ging und die Bürgerschaft alsbald zurückgegeben werden konnte.

Diese Kneipe in Brunsbüttel auf der Kanal-Südseite war dann Anfang der 1960er Jahre der Ursprung des TABORA-Stammtisches, einem Ort zurückgezogener Geschäftsge-spräche, Ausgangspunkt ausgelassener Vatertagstouren und bis in die 1990er Jahre Treffpunkt der legendären „Cal-vados-Runde“ St. Margarethen.

Aus den Zeiten des TABORA-Stammtisches hat sich eine Schiffsglocke erhalten, die heute bei der SCHRAMM group in einem Büro hängt. Sie wurde wohl bei Taucherarbeiten im Skagerrak gefunden, wobei die Geschichte um den Verbleib der zur Glocke gehörenden TABORA durchaus Raum für ausschweifende Seemannskneipengespräche bietet.

Ein weiterer Stammtisch fand damals regelmäßig bei einem Wirt namens Römer statt, vermutlich im „Hotel International“ am Anfang der Schoofstraße. Hier traf sich Hans Schramm unter anderem mit seinem engen Freund Adolf Cornels, der einen bis heute existierenden Maschinenbau-Betrieb in der Fährstraße führte, mit Malermeister Haack sowie dem Spediteur Friedrich (Fiete) A. Kruse senior.

Hans Schramm war über Brunsbüttel hinaus in ganz Schleswig-Holstein bestens vernetzt. So wirkte er beispielsweise von 1959 bis 1974 ehrenamtlich in der Vollversammlung der IHK zu Flensburg mit und engagierte sich dort für die Belange der regionalen Wirtschaft. Er war zudem Mitglied im Nautischen Verein Brunsbüttel und nahm mit großem Einsatz zugunsten sozial Benachteiligter an Benefiz-Fußballspielen teil. Und seine Firma stellte der Volkshochschule Dithmarschen jahrelang ihre Festmacherboote für den praktischen Teil der amtlichen Motorbootführerscheinprüfung zur Verfügung.



Hans Schramm beim Benefiz-Fußballspiel.

Die enge Verbundenheit der Familie Schramm mit Helgoland setzt sich ebenfalls fort. Bis heute betreiben die Schramms dort zwei Apartmenthäuser für Firmen im Invasorenpfad und engagieren sich für die Insel.

Tatsächlich sprach sich die Geschichte der Familie Schramm sogar bis nach Amerika herum: Im Juni 1954 besuchte der Familienforscher und Gründer der „Schramm Family Society News“, Dr. Arthur Schramm aus Los Angeles, der seine Heimat 30 Jahre zuvor verlassen hatte, Brunsbüttelkoog und die Firma Schramm am Kanal. Hans Schramm und seine Frau Minna, die damals in der Schoofstraße 13 wohnten, keine 300 Meter südlich des Kanals und nur circa 700 Meter von der jetzigen Firmenzentrale an der Kanalsüdseite entfernt, luden den Besuch aus Übersee ins Kontor neben dem Fähranleger ein, wo sich auch die Liegeplätze der Schramm-Flotte befanden. Sie umfasste 15 Schiffe, von der Kanalbarkasse, über den Vergnügungsdampfer im Liniendienst zwischen Hamburg und Helgoland, einen Hochseeschlepper bis hin zu Wasserbooten, die mit leistungsfähigen Pumpen Trinkwasser in fast beliebiger Menge lieferten.

Man unterhielt sich über die alten Zeiten, die Seefahrt, den Geschäftsbetrieb und stellte dem Gast langgediente Mitarbeiter wie etwa Bruno Butenschön, Kapitän Engel und natürlich den Neffen Helmut Meinert vor.

Nicht nur der entfernten Familie gegenüber war Firmenchef Hans Schramm offen. Auch mit seinen eigenen Angestellten ging er gesellig um, liebte er doch den direkten Kontakt mit ihnen, etwa bei Familien-Festlichkeiten wie Hochzeiten und Taufen, an denen er gerne persönlich teilnahm.

Feierlich wurde es auch am Samstag, den 3. November 1956, bei der Feier zum 30-jährigen Firmenjubiläum. Hans Schramm hatte in den „Hamburger Hof“, ein auf der Südseite des Kanals gelegenes Lokal in Brunsbüttelkoog geladen. Über hundert Betriebsangehörige, viele Geschäftsfreunde und Familienangehörige feierten mit Live-Musik und unter Moderation des bekannten Hamburger Volkssängers und Liedertexters Hein Timm ausgelassen bis zum nächsten Vormittag. Dabei vergaß Hans Schramm nicht, langjährigen Mitarbeitern für ihren Einsatz und Anteil am Erfolg der Firma großzügig zu danken.

BRUNSBÜTTEL ALS MARITIMER KNOTENPUNKT

Trotz der guten Geschäfte verloren Hans und Helmut Schramm auch in den folgenden Jahren die Entwicklungen vor der eigenen Tür nie aus dem Blick und nutzten die

Chancen, die sich daraus für die Firma Schramm ergaben. Dass Brunsbüttel dafür der richtige Platz war, sollte sich schnell erweisen.

Der Nord-Ostsee-Kanal, einst als Kaiser-Wilhelm-Kanal für militärische Zwecke gebaut, hatte diesen Schrecken verloren und sich zu einem friedlichen Motor der wirtschaftlichen Entwicklung und des internationalen Warenverkehrs zur See gewandelt: Befahren 1896, dem Jahr seiner Eröffnung, gut 20.000 Schiffe den Kanal, so vervielfachten sich unter der Leitung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel die Schiffspassagen auf rund 87.000 Ende der 1960er Jahre bei einer 25-fachen Erhöhung der Tonnagezahlen – ein deutliches Zeichen für den volkswirtschaftlichen Wert des Kanals sowie seine Bedeutung für die deutsche und internationale Schifffahrt. Das damit verbundene wirtschaftliche Entwicklungspotenzial des Kanals und der Region erkannte auch die Landesregierung Schleswig-Holsteins.

Zwar ist Dithmarschens Küste wegen des vorgelagerten Wattenmeeres und dem Mündungstrichter der Elbe zur



Schramms berühmter Firmen-Bulli.



Beginn der Arbeiten am Ölhafen, Oktober 1958.

Anlage tieferer Häfen weitgehend ungeeignet. Doch gerade Brunsbüttel ist eine der wenigen Stellen, an denen dies doch möglich ist.

Und so ergibt sich aus der Schnittstellenlage Brunsbüttels an Elbe, Nordsee und dem Zugang zum Nord-Ostsee-Kanal ein Standortvorteil im internationalen Warenverkehr, der die Stadt und ihre Umgebung ins Blickfeld geraten ließen, als in den 1950er Jahren Planungen für eine verstärkte Industrialisierung der Unterelberegion begannen. Konkret sprach sich das schleswig-holsteinische Wirtschaftsministerium für die Ansiedlung chemischer und petrochemischer Betriebe in der Region aus und plante, Brunsbüttel zu einem industriellen und gewerblichen Zentrum auszubauen. Nicht zuletzt wegen der allgemeinen Strukturschwäche verband sich mit dieser Idee die Hoffnung auf eine wirtschaftliche Belebung der ganzen Region. Die Impulse dazu sollten von Brunsbüttel ausgehen und in das gesamte westliche Schleswig-Holstein wirken. Die Planungen sahen vor, die Infrastruktur und Industrieansiedlungen derart zu stärken, dass bis in die 1980er Jahre alleine in der Region um Brunsbüttel bis zu 6.000 neue Arbeitsplätze entstehen könnten.

Wesentliche Bausteine dafür waren die schon seit längerem geplante Errichtung eines Kohlekraftwerks in Brunsbüttel sowie der Neubau von Hafenanlagen. Nur mittels moderner Häfen ließe sich ein Teil des maritimen Warenverkehrs über Brunsbüttel umlenken, um so neue Industriebetriebe verlässlich mit den benötigten Rohstoffen versorgen und den Abtransport der Erzeugnisse gewährleisten zu können. Ein nahegelegenes Kraftwerk, das große Mengen an günstiger Energie bereitstellt, wäre zudem ein zusätzlicher Standortvorteil.

BAU DES ÖLHAFENS

Bereits Ende der 1950er Jahre hatte das Land Schleswig-Holstein mit den Planungen zum Bau eines speziell auf Ölumschlag und petrochemische Produkte ausgerichteten Hafens begonnen. Er sollte vornehmlich dazu dienen, den steigenden Rohölbedarf der Raffinerie in Hemmingstedt zu decken und den Abtransport ihrer Mineralölprodukte zu erleichtern.

Errichtet wurde der Ölhafen an der Nord-West-Seite des Nord-Ostsee-Kanals bei Kilometer 3,5. Seine Lage direkt am Kanal, jedoch außerhalb des eigentlichen Wasserstraßenverlaufs, gewährleistet die aus Sicherheitsgründen notwendige Trennung von Ölumschlag und laufendem Kanalverkehr. Andererseits erleichtert diese Lage im Kanal befindlichen Schiffen das Anlaufen des Hafens.

1959 wurde der erste Bauabschnitt fertiggestellt und der Ölhafen ging in Betrieb. Bis 1962 erfolgte der abschließende Ausbau mit einer Wassertiefe von 12 Metern zwischen der Kanalschleuse und dem Hafenbecken sowie einer Verlängerung um 110 Meter. Ausgelegt war der Hafen, der über mehrere Lösch- und Ladebrücken für Rohöl und Ölprodukte verfügte, damit für Schiffe mit bis zu 35.000 tdw Tragfähigkeit. Zudem war die Raffinerie Heide in Hemmingstedt über eine gut 32 Kilometer lange Pipeline direkt mit dem Hafen verbunden. Und auch das in Hafennähe befindliche Öllager der Raffinerie wurde in den Folgejahren stetig erweitert.

Der Ölhafen wurde dank einer kontinuierlichen Steigerung beim Schiffsverkehr und dem Güterumschlag ein Erfolg und erwirtschaftete für das Land eine gute Rendite.



Fertigstellung des ersten Bauabschnitts, 1959.

Bereits im Jahr nach der Inbetriebnahme wurden im Ölhafen 530 Schiffe und 900.000 Tonnen Umschlag registriert. 1962 verdreifachten sich die Anzahl der Schiffe und die Menge an umgeschlagenen Gütern und nur 1965 machten bereits 2.775 Schiffe im Ölhafen fest, die 3,3 Millionen Tonnen Ladung umschlugen.

Großen Anteil daran hatte die CONDEA, deren Umschlag von Rohöl und Fertigfabrikaten in Ölen aller Art sich zum Ende der 1960er Jahre auf über drei Millionen Tonnen jährlich belief. Damit erwies sich der Ölhafen als ein erster wesentlicher Baustein zur Wirtschaftsförderung in Brunsbüttel als erfolgreiche Investition. Und das in durchaus turbulenten Zeiten für die Schifffahrtsbranche:

Bis Mitte der 1950er Jahre war der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte weitgehend abgeschlossen und hatte dem Nord-Ostsee-Kanal sowie dem Hamburger Hafen einen erheblichen Anstieg der Schiffspassagen beschert. Mit der Suezkrise 1956/57 und der damit einhergehenden Sperrung und Verstaatlichung des Suezkanals durch Ägypten hatte dies allerdings ein abruptes Ende. Die Frachtraten und damit die Einnahmen sanken, während die laufenden Kosten, insbesondere Kreditverpflichtungen, weiterliefen. Das brachte viele Reeder in schwieriges Fahrwasser. Als in den frühen 1960er Jahren dann die Staatsflotten sozialistischer Länder mit ihrer zusätzlichen Tonnage in den Markt drängten, verschärfte sich die ohnehin schwierige Situation weiter.

Doch während viele Reedereien mit sinkenden Frachtraten und Überkapazitäten zu kämpfen hatten, nahm der Schiffsverkehr insgesamt stetig zu. Davon profitierte die Firma Schramm, die ihre Position als maritimer Dienstleister behauptete und sogar ausbauen konnte.

Bis Ende der 1950er Jahre erhöhte sich der Jahresumsatz des Betriebes um mehr als das Doppelte, und es dauerte

HANS SCHRAMM
BRUNSBÜTTELKOOG
Stauerei und Schifffahrt
Schiffsvertüung
Wasserversorgung der Schifffahrt
Schlepperhilfe
Fernruf 736 und 737

Werbeanzeige in der Kanalzeitschrift, 1957.

nicht mehr lange, bis Anfang der 1960er Jahre schließlich auch die magische Umsatzgrenze von einer Million D-Mark überschritten wurde.

Zu dem bemerkenswerten Anstieg der Umsätze hatten vor allem die Geschäftsfelder Festmachen (Verfünffachung bis 1960/61), Wasserabgabe (Verdreifachung bis 1960) sowie die Stauerei beigetragen, deren Umsatz sich mehr als verdoppelte. Zudem trugen die um rund 35 Prozent gestiegenen Schleppdienste sehr zu dieser positiven Geschäftsentwicklung bei.

Die Firma Schramm, mittlerweile am Kanal etabliert, lag mit ihrem maritimen Portfolio vom Festmachen über die Stauerei, Wasserabgabe und Schleppdienste also gut auf Kurs. Gerade weil sie sich mitten in einer Region befand, die, dank üppiger Wirtschaftsförderung, viele Wachstumsmöglichkeiten bot, schaltete die Firma Schramm etwa ab 1958 regelmäßig Anzeigen in der offiziellen Kanalzeitschrift der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel; zum Zwecke der Neukundengewinnung, aber auch, um über ihre eigene Werbewirksamkeit die Firma Schramm an sich zu stärken.

AUSBAU DES INDUSTRIESTANDORTES BRUNSBÜTTEL

Tatsächlich wurde der Standort Brunsbüttel durch den neuen Ölhafen derart aufgewertet, dass weitere Investitionen getätigt und die Industriekapazitäten ausgebaut wurden. Beispielsweise erhöhte die 1927 gegründete Bitumen-Raffinerie MAWAG ihre Produktion und modernisierte die Verladetechnik ihres Rohöl- und Produktumschlages. Die Kali-Chemie AG erweiterte ihr in den 1920er Jahren errichtetes Phosphatwerk ebenfalls und investierte in modernere Produktionsanlagen. Darüber hinaus gelangen auch Neuansiedlungen. Zusammen mit der Reichold-



Das Kali-Werk, 1951.

Chemie AG gründete die DEA, die bereits die Raffinerie Heide in Hemmingstedt betrieb, 1961 die Firma Oleonaphat, die petrochemische Produkte wie etwa Kunstharze herstellte. Die dafür benötigten Grundstoffe und Vorprodukte lieferte wieder die Raffinerie in Hemmingstedt. Zwar war das Unternehmen nicht wettbewerbsfähig und wurde schon 1969 wieder stillgelegt, trotzdem konnte die Kooperation zwischen einigen Betrieben in der Region ausgebaut werden.

1961 vereinbarten die DEA und der amerikanische Mineralölkonzern Conoco den Bau eines gemeinsamen Werks zur Herstellung von Fettalkoholen und Tonerden. Sitz der extra für diesen Zweck gegründeten Betreibergesellschaft CONDEA Petro-Chemie GmbH wurde Brunsbüttel. Ausschlaggebend für diese Standortwahl war die unmittelbare Nachbarschaft zur DEA-Raffinerie in Hemmingstedt und zum neuen Ölhafen als zukunftsfähigem Umschlagplatz. Als erste CONDEA-Produktionsstufe ging 1964 eine Fettalkohol-Synthetisieranlage mit einer Produktionsmenge von 45.000 Tonnen jährlich in Betrieb. Versorgt wurde sie

über eine neue Pipeline zur ebenfalls technisch modernisierten DEA-Raffinerie in Hemmingstedt. Der Ölhafen hatte als Umschlagplatz für Rohstoffe und Produkte also durchaus Bedeutung erreicht. Zudem gelang es, mit den ansässigen Industriebetrieben einen kleinen regionalen Wirtschaftskreislauf zu etablieren. Die Wirtschaft in der Kanalregion kam nun allmählich in Schwung. Und eben gerade angesichts dieser guten Entwicklung ging Hans Schramm nun auch die Regelung seiner Nachfolge an.

NÄGEL MIT KÖPFEN: DIE ADOPTION

Wie wichtig ihm diese geordnete Betriebs- und Verantwortungsübergabe war, zeigte sich, als Helmut knapp 26 Jahre alt war. Der Firmenchef hatte die Entwicklung seines Nefen in den letzten neun Jahren mit Wohlwollen beobachtet und kam zu dem Schluss, seinen legitimen Nachfolger gefunden zu haben. „Die Firma läuft weiter und er wird das weiterentwickeln, so wie ich das erkenne“, soll er gesagt haben.



Umschlag am Südufer.

Um den Familiennamen auch in Zukunft mit dem Firmen-
namen zu verbinden, bat Hans deshalb seine Schwester
Ella, Helmut adoptieren zu dürfen. Die beiden einigten sich,
und Helmut stimmt ebenfalls zu, sodass die Adoption zum
28. März 1961 vollzogen wurde. Als externer Beobachter
ließ Hans' Bruder Walter keinen Zweifel an der Richtig-
keit dieser Entscheidung und betonte schon damals, dass
Helmut sich als ein würdiger Nachfolger erweisen würde.
In den nächsten Jahren erfolgte eine sukzessive und in-
tensive Einarbeitung des Juniors in alle Belange des Un-
ternehmens, bevor die Firma im Handelsregister am 31.
Dezember 1967 in eine Kommanditgesellschaft mit dem
Namen Hans Schramm und Sohn geändert wurde, wobei
Helmut als Geschäftsinhaber und Hans als Einzelprokurist
und Kommanditist geführt wurden.
Damit war die Nachfolge geregelt, und für die nächsten
Jahre arbeiteten Hans und Helmut noch erfolgreich zusam-
men weiter. Sie nutzen dabei die Chancen, die sich im Zuge
der Hafenausbauten in Brunsbüttel boten ebenso wie die
Möglichkeit, mit Einzelaufträgen den Umsatz zu steigern
und den guten Ruf der Firma zu untermauern.

DAS QUALITÄTSSIEGEL SCHRAMM – SCHIFFFAHRTSSPEZIALISTEN AUF GANZER LINIE

Routiniert im Festmachen, in der Wasserversorgung so-
wie im Bereich der Schleppdienste war die Firma quasi
seit ihrer Gründung. Aber auch die Stauerei entwickelte
sich gut. Und so ging es oft hoch her im Binnenhafen,
wenn die Firma Schramm binnen kürzester Zeit Kies für
die Firma Kruse, hunderte Tonnen Soda für die Kali-Chem-
ie und tausende Tonnen Phosphat löschte.
Aus den vielen Stauerei-Aufträgen mit ihren unterschied-
lichen Gütern ragte allerdings derjenige heraus, den Juni-
orchef Helmut Schramm mit der Kali-Chemie ausgehan-
delt hatte:

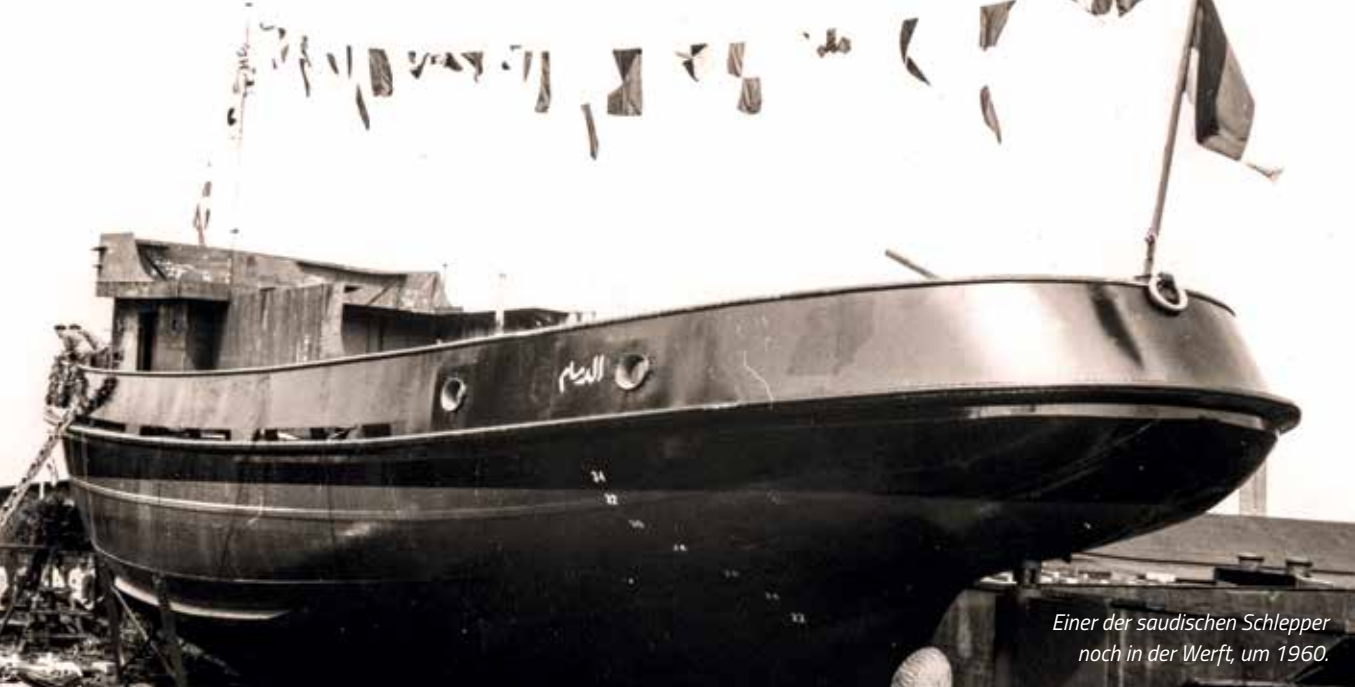
Auf Jahre hinaus sollte immer in den Wintermonaten eine
Flotte von Liberty-Schiffen mit Düngemitteln für den Trans-
port nach Chile beladen werden. Diese während des Zwei-
ten Weltkrieges für die Versorgung der Alliierten fließ-
bandmäßig gebauten Transportschiffe fassten jeweils gut
16.000 Tonnen Dünger, verpackt in einzelnen Papier- und
Jutesäcken. Um diesen gewaltigen Auftrag strukturiert ab-

arbeiten zu können, charterte Helmut Schramm in Ham-
burg 30 Schuten, auf welche die Düngemittel vorgeladen
wurden. Anschließend gingen die Schuten längsseits der
Liberty-Schiffe, die Säcke wurden mit dem bordeigenen
Ladegeschirr übernommen und per Hand in den Laderäu-
men verstaut. Unterstützung für diesen Knochenjob hat-
te sich Helmut Schramm bei Fischern aus Friedrichskoog
und Tönning gesucht, die in den Wintermonaten ohnehin
kaum fischen konnten und denen der zusätzlichen Auf-
trag gelegen kam. Nur seine eigenen Pläne, die Helmut
Schramm eigentlich als Volontär zu einer Versicherung
nach London hätten verschlagen sollen, konnte der Juni-
or-Chef nun nicht mehr umsetzen. Zu sehr beanspruchte
ihn der Auftrag Kali-Chemie.

Bei allen Aufträgen, egal welcher Art und Größe, domi-
nierte in der Stauerei Anfang der 1960er Jahre noch die
Handarbeit, bei der etwa Säcke oder Fässer einzeln oder
auf Paletten zwar per Kran an Bord der Frachter gehievt
wurden, dort aber mit Muskelkraft vieler Helfer gleich-
mäßig verstaut und festgemacht werden mussten. Erst
etwas später wurde allmählich auf Container umgestellt

und der Siegeszug der genormten Stahlkisten begann.
Umgeschlagen wurde bei Schramm nahezu alles, von
Holz, Salz, Cellulose, Baumwolle über Kies und Zement bis
hin zu Sand und Schotter – schon Anfang der 1960er Jah-
re belief sich das Umschlagsvolumen auf rund 111.750
Tonnen jährlich, Tendenz steigend. Damit erarbeitete sich
die Firma Schramm viel Expertise und entwickelte sich zu
einer Stauerei-Fachfirma.

Die Firma Schramm war zu diesem Zeitpunkt schon
Vertragspartner der Kanalverwaltung, vertäute in deren
Auftrag die Schiffe im Binnenhafen und übernahm die
Versorgung mit Trinkwasser. Gerade mit ihren beiden
Schwimmkränen trug die Firma elementar dazu bei, den
Umschlag zum Beispiel bei Maschinenteilen und Ausrüs-
tungsgegenständen in Brunsbüttel zu steigern.
Gleichzeitig professionalisierte sich das Unternehmen in
zwei anderen Bereichen weiter, in denen es zuvor schon
einige Erfahrung gesammelt hatte: Zum einen bei den
immer wichtiger werdenden Schiffs-Überführungen, und
andererseits erarbeitete sich die Firma großes Renom-
mee als Bergungsspezialist.



*Einer der saudischen Schlepper
noch in der Werft, um 1960.*

THE ENTIRE DISTANCE OF 6.900 SEA MILES...

Initialzündung für das Geschäftsfeld der Schiffs-Überführungen war die auch in den Medien viel beachtete Überführungsfahrt des 138 Tonnen großen Schleppers AL SALAMA für den Vetter des saudischen Königs Anfang der 1960er Jahre.

Abgewickelt über den Hamburger Schiffsbauingenieur Kapitän Ackermann, der den vertraglichen Schriftverkehr mit dem Ministry of Communication in Riyabh sowie den Zahlungsverkehr übernahm, war es sowohl diese reibungslose Kooperation als auch die gute Arbeit der Schiffswerft Peters in Wewelsfleth und das seemännische Know-how der Firma Schramm, die gemeinsam diese gefährvolle Reise gelingen ließen.

Brunsbüttelkooger Seeleute unter dem Kommando der Kapitäne Engels und Möller überführten den Schlepper zunächst an Spanien und Algerien, Sizilien und Kreta vorbei bis nach Istanbul. Anschließend wurde der Hafen Sulina an der Donaumündung angesteuert, und weiter donauaufwärts wurden mehrere Leichter übernommen. Einige Tage später machte sich der insgesamt 620m lange Schleppzug auf in Richtung Ägypten: Es ging über die Donau wieder ins Schwarze Meer zurück, durch die Ägäis in Richtung Port Said, um einige Zeit später durch den Suezkanal zu fahren. Dort allerdings erlitt Kapitän Engels einen Herzanfall und musste das Kommando an Kapitän Möller übergeben.

Unter dessen Führung erreichte der Schleppverband wie vorgesehen die Hafenstadt Dschidda am Roten Meer. Hier erfolgte die formale Übergabe, bevor die Schlepper und Leichter, nach dem Ende der Pilgerzeit, dann wie vereinbart noch an den Bestimmungsort Dammam am Persischen Golf verholt wurden. Teil des Auftrages war auch die Schu-

lung der saudischen Besatzung durch Firma Schramm, was noch etwas Zeit in Anspruch nahm, aber ebenfalls zur vollsten Zufriedenheit des Kunden umgesetzt wurde.

Ihren Ruf als Spezialisten für anspruchsvolle Überführungen unterstrich die Firma Anfang der 1960er Jahre auch mit der Überführung des bei der Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft Orenstein & Koppel gebauten Saugbaggers IRIAN nach Jakarta in Indonesien.

OB ANKER, LADUNG ODER SCHIFFE – GEBORGEN WURDE ALLES

Der ständige Schiffsverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal und mit ihm der steigende Warenumsatz in den Brunsbütteler Häfen, brachten auch ein größeres Risiko von Unfällen und Havarien mit sich. Mitarbeiter der Firma Schramm waren schon früher bei so manchem Notfall zu Hilfe geeilt, hatten Ladung geborgen, Havaristen gesichert und natürlich am Wichtigsten: Menschen gerettet.

Mitte des Jahres 1965 waren Schramm-Mitarbeiter rechtzeitig zur Stelle, als im Binnenhafen gegenüber der BP-Bunkerstation ein britischer Frachter das holländische Motorschiff THEA rammte und dieses in Minuten sank. Die neunköpfige Besatzung sowie der Lotse konnten von einem Festmacherboot des Schifffahrtsbetriebes Schramm vollzählig gerettet werden, wobei mehrere Seeleute aus dem Wasser geborgen werden mussten.

Und immer wieder barg die Firma Schramm verlorene Ladung unterschiedlicher Art oder Ankerketten aus dem Kanal, natürlich möglichst schnell, um die Gefahren zu beseitigen und den laufenden Schiffsverkehr auf der Wasserstraße nicht zu stark zu beeinträchtigen.



Bergung der ST. JOSEPH, um 1962.



Schramms Spezialisten bei der Ölbeseitigung, um 1960.

DIE BERGUNG DES KÜMOS ST. JOSEPH 1962

Gleichzeitig befasste sich die Firma Schramm aber auch mit Schiffsbergungen. Hierfür wurden schon früh einzigartige Verfahren erprobt und neue Techniken entwickelt. So etwa 1962, als das Küstenmotorschiff ST. JOSEPH in der Elbe auf Höhe des schleswig-holsteinischen Glückstadt nahe der Insel Rhinplate havarierte und die Firma Schramm die Bergung übernahm. Die beiden Schlepper VORWÄRTS und FALKE setzten dabei erstmals das Prinzip des „Abbaggers“ um: Dabei bringt der Schraubenstrom der Schlepper den Sand von der Fahrwasserseite her in Bewegung und schwemmt ihn weg, sodass allmählich, in Richtung auf das gestrandete Schiff zu, ein Kanal entsteht, durch dessen tieferes Wasser der Havarist schließlich abgeschleppt werden kann. Zusätzlich setzte Helmut Schramm noch Hochleistungspumpen zum Sandspülen ein, die er sich von der Feuerwehr geliehen hatte. Dieses nun erfolgreich eingesetzte „Abbaggen“ war die Blaupause für das später bei der spektakulären und gleichermaßen legendären Bergung der EMMANUEL M umgesetzte Vorgehen.

DER KANAL UND DAS FLÜSSIGE GOLD

Der Schiffsverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal hatte für die dort ansässigen Firmen nicht nur positive Erscheinungen in Form von Warenumschatz sowie Schlepp- und Bergungsdienstleistungen. Er hinterließ auch seine ganz eigenen, unangenehmen Spuren auf der künstlichen Wasserstraße. Denn bis in die Mitte der 1950er Jahre war es durchaus üblich, Schiffsabfälle einfach über Bord zu werfen und Rückstände von Schmierstoffen und Ölen ins Wasser abzulassen. Dass diese Art der „Entsorgung“ enorme Umweltverschmutzungen zur Folge hatte, die sich oftmals in dicken Ölfilmen auf dem Wasser vieler Hafenbecken zeigte, kümmerte zunächst wenig. Erst langsam setzte ein Umdenken ein, das sich in Hamburg 1955 in einer deutlichen Verschärfung des Hafengesetzes niederschlug: Fielen bisher 150 D-Mark Strafe für Verschmutzungen durch Öl, Schlacke oder andere Rückstände an, so waren es nun 10.000 D-Mark. Mit härteren Strafen war das Problem jedoch keineswegs erledigt. Gerade am Nord-Ostsee-Kanal mit seinem hohen Verkehrsaufkommen waren Öl-Verunreinigungen an der Tagesordnung. Und ein gutes Geschäft für die Firma Schramm, die keine Berührungängste mit der schwarzen, zähflüssigen Brühe hatte.



Der nach der Havarie mit der PATRICIA schwer beschädigte Schlepper FALKE, 1965.

Allein in den Jahren 1962/63 ereigneten sich rund zehn solcher Vorfälle, bei denen die Firma Schramm als neues Geschäftsfeld die Ölbeseitigung der oft kilometerlangen Verunreinigungen übernahm. Manche Einsätze dauerten über viele Monate und verursachten Kosten von mehreren hunderttausend Mark. Allein nach einer nächtlichen Kollision eines Binnentankers 1963 in der Nähe von Breiholz ergossen sich rund 90 Tonnen Öl in den Kanal, die sich aufgrund der kalten Witterung zu einer fast 50 cm dicken Ölschicht verdichteten. Mithilfe von Brikett- und Steinforken fishten Schramm-Mitarbeiter die Masse aus dem Wasser und verstaute sie in Fässern. Auf diese Art konnten immerhin 60 der 90 Tonnen entsorgt werden. Der Rest allerdings hatte sich in den Uferböschungen festgesetzt und wurde in monatelanger Handarbeit mühsam beseitigt. Die Kosten für diesen Einsatz beliefen sich auf etwa 200.000 D-Mark. Seitdem ist die Firma Schramm bei der Bekämpfung von Ölverschmutzungen tätig und entwickelt eigene technische Lösung zur Beseitigung von Wasserverunreinigungen im Brunsbütteler Hafen und im schleswig-holsteinischen Wattenmeer, dessen Schutz dem Unternehmen ein besonderes Anliegen ist.

ALS SCHIFFFAHRTSSPEZIALISTEN AUS BRUNSBÜTTTEL NICHT MEHR WEGZUDENKEN...

Mit der Spezialisierung in den Bereichen Schiffs-Überführungen, Bergung und Beseitigung von Ölverschmutzungen eröffnete sich die Firma Schramm wiederum neue Geschäftsfelder und wurde so zu einem Schiffsspezialisten mit nahezu einzigartigem Know-how und einem breiten Angebot an maritimen Dienstleistungen. Entsprechend erfreulich fiel der Rückblick anlässlich des 40. Firmenjubiläums im August 1965 aus. Eingetrübt wurden die Jubiläumsfeierlichkeiten jedoch von einem Unglück kurz vorher, als der panamaische Tanker PATRICIA am Südufer des Binnenhafens havarierte. Dabei bohrte er sich in den Schlepper FALKE und drückte ihn unter Wasser. Zwar tauchte der Schlepper sofort wieder auf und sank nicht – allerdings waren die Aufbauten völlig zerstört und das Schiff schwer beschädigt. Durch die Wucht des Rammstoßes wurden außerdem ein daneben vertäuter Schwimmkran in Mitleidenschaft gezogen und der am Ufer liegende Hochseeschlepper VORWÄRTS auf die Uferböschung geschoben.



Ölbeseitigungsarbeiten auf eisigen Gewässern, um 1960.

Ärgerlich war dieses Unglück allemal, doch, da niemand verletzt wurde und es letztlich glimpflich ausgegangen war, fand die Jubiläumsfeier, traditionell im Beisein der Belegschaft und vieler Geschäftspartner, im „Hotel Hamburger Hof“ doch wie geplant statt, wo auch auf den lange gedienten aber nun havarierten Schlepper FALKE angestossen wurde.

Die Schramm'sche Flotte umfasste 1966 nicht nur die Schlepper BÖSCH und VORWÄRTS, das 270 BRT große Küstenmotorschiff BRUNO, sondern auch zwei selbstfahrende Wasserboote, drei Schwimmkräne, einen Kaikran, einen fahrbaren Landkran und sechs Festmacherboote. Zudem verfügte die Firma Schramm über ein eigenes Werkstatt- und Lagerhaus.

Vier Jahrzehnte nach seiner Gründung war das Unternehmen mit seinen 60 festen Mitarbeitern zu einem wichtigen Teil des Brunsbütteler Wirtschaftslebens geworden, tief verankert in der Region zwischen Kanal, Elbe und Nordsee, weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt.

BAU DES ELBEHAFENS

Vor dem Hintergrund stetig wachsender Schiffsgößen und Zuwächsen beim maritimen Handel schien aus Sicht der Landesregierung Schleswig-Holsteins eine Erweiterung der Hafenkapazitäten ohnehin geboten, um weiterhin Brunsbüttels günstige Verkehrslage an Elbe, Nord-Ostsee-Kanal und Nordsee wirtschaftlich nutzen zu können. Denn alleine zwischen 1950 und 1960 hatten sich die Kanaldurchfahrten von 47.271 auf 80.303 vervielfacht, verbunden mit einer Steigerung der Nettoregistertonnage von 17.771 auf 41.527 sowie einer Erhöhung der durchschnittlichen Schiffsgößen von 376 auf 517 Nettoregistertonnen.

Eckpfeiler der Überlegungen zum Hafenausbau war die Errichtung eines seit den 1950er Jahren geplanten Kohlekraftwerks, das über den neuen Hafen versorgt werden sollte, sodass ein Grundumschlag für die Anlagen gewährleistet wäre.

Anfang der 1960er Jahre erwarb das Land Schleswig-Holstein große, vormals landwirtschaftlich genutzte Flächen am Elbdeich, direkt westlich des Kanalzugangs. Dort war nicht nur ausreichend Platz vorhanden, vielmehr machte es die natürliche Wassertiefe möglich, einen Tiefwasserhafen anzulegen. Mit Investitionen von ca. 50 Millionen D-Mark wurde der Bau eines leistungsstarken Elbe-Tiefwasserhafens umgesetzt, der Umschlagfunktionen des Hamburger Hafens für verschiedene Massengüter, die große Schiffseinheiten erfordern, übernehmen sollte.



Mit ihren Schiffen und Schwimmkränen war die Firma Schramm bereits am Bau des Elbehafens beteiligt.

Nach dreijähriger Bauzeit ging der Elbehafen am 1. Juli 1967 in Betrieb. Nun standen an den insgesamt 950 Metern uferparallelen Kaianlagen Piers für Chemikalien-, Öl- und Gasumschlag, eine Trockengutpier sowie ein Becken für Binnenschiffe und verschiedene Lagerplätze für zwei mittelgroße Frachter und einen größeren Tanker bereit. Die Direktversorgung der Raffinerie in Hemmingstedt wurde außerdem durch eine neue, den Nord-Ostsee-Kanal untertunnelnde Pipeline von dort zum Elbehafen gewährleistet. Im Gegensatz zum spezialisierten Ölhafen konnte im neuen Elbehafen neben flüssigem und trockenem Massengut auch Stückgut umgeschlagen werden. Diese Vielfalt erhöhte die Attraktivität des Hafens ebenso wie kurze Liegezeiten, die durch die modernen Kaianlagen und kurzen Transportwege erreicht wurden sowie die Möglichkeit, Güter zwischen See- und Binnenschiffen direkt zu verladen. Der Hafen selber war von Anfang an so ausreichend groß geplant und angelegt worden, dass er auch zukünftig mit den stetig wachsenden Schiffsgößen schritthalten konnte. So war mit dem Elbehafen ein moderner und zukunftsfähiger Tiefwasserhafen errichtet worden, der den Industriestandort Brunsbüttel aufwertete und von dem aus wich-

tige Impulse zur Wirtschaftsentwicklung ausgingen. Denn zusätzlich zum eigentlichen Hafen wurden nahegelegene Flächen für die Ansiedlung von auf Massengutumschlag spezialisierten Betrieben erschlossen. Dadurch verfügte Brunsbüttel über den einzigen massenguttauglichen Hafen mit angrenzenden Industrieflächen an der gesamten schleswig-holsteinischen Westküste. Zusätzlich rechnete das schleswig-holsteinische Wirtschaftsministerium damit, dass sich Brunsbüttel, aufgrund seiner hervorragenden geografischen Lage und der modernen Hafenanlagen, zu einer Drehscheibe für den Umschlag von Transitgütern entwickeln würde. Umso mehr versprach sich die Landesregierung vom maritimen Industriestandort Brunsbüttel einen deutlichen Wettbewerbsvorteil mit stark positiven wirtschaftlichen Auswirkungen bis weit in die Kreise Dithmarschen und Steinburg hinein.

DIE ELBEHAFEN BRUNSBÜTTELKOOG GMBH

Als Betreiberin des Elbehafens wurde am 13. April 1967 die landeseigene „Elbehafen Brunsbüttelkoog GmbH“ gegründet. Neben der Kernaufgabe, den Hafenbetrieb zu organisieren, war die Gesellschaft auch dafür verantwortlich, den Raum Brunsbüttel mit seinen Häfen insgesamt wirtschaftlich zu entwickeln und derart auszubauen, dass neue Industrien in der Region Fuß fassen können.

Politisch wurde dieses Vorhaben durch die 1968 erfolgte Deklaration Brunsbüttels zum „Bundesaufbauort“ unterstützt. Dadurch war es möglich, vom Bund vergünstigte Darlehen und Zuschüsse zu erhalten, um Erschließungsmaßnahmen zu finanzieren und die Ansiedlung privater Unternehmen zu fördern. Bis in die 1970er Jahre hinein wurden so bis zu einem Fünftel der Baukosten von Neuan siedlungen von der öffentlichen Hand übernommen. Tatsächlich führten das Land Schleswig-Holstein und die Elbehafen Brunsbüttelkoog GmbH Gespräche mit verschiedenen Unternehmen über eine Ansiedlung in und um Brunsbüttel. Trotz kleinerer Erfolge scheiterten die meisten Verhandlungen mit Konzernen der Leichtmetall-, Mineralöl- und chemischen Industrie jedoch an unzureichender Energieversorgung oder höherer Subventionen andernorts. Der Elbehafen selber entwickelte sich jedoch durchaus positiv. Ausführlich begleitet vom Hörfunk und den Zeitungen, lief im Juni 1967 als erster Kunde der Großtanker NAESS LEADER ein, um Rohöl zu löschen. Regelmäßig, ebenfalls unter großem Medienecho, folgten nun verschiedene TEXACO-Riesentanker, die im Elbehafen Rohöl umschlugen. Doch die Tatsache, dass zunächst fast ausschließ-

lich Rohöl im Elbehafen umgeschlagen wurde, tat der Erfolgsgeschichte keinen Abbruch: Liefen 1968 zwei Schiffe mit zusammen 91.309 BRT ein und schlugen 70.867 Tonnen Öl um, waren es im Folgejahr bereits 124 Schiffe mit einer Gesamttonnage von 2.281.362 BRT sowie einem Umschlag von 1.932.437 Tonnen Rohöl und 84.129 Tonnen Chemikalien und Gas. Ab 1970 wurde, durch die Installation zweier Doppelgelenk-Wippdrehkräne, dann auch der Umschlag von Massen- und Stückgütern im Elbehafen möglich und damit sein Potenzial weiter ausgebaut.

DIE SCHRAMMS UND DER ELBEHAFEN

Die Wirtschafts- und Infrastrukturförderung durch die Landesregierung brachte nicht nur Entwicklungsmöglichkeiten für die Region. Auch die Familie Schramm sah die Chance, die sich auftat und engagierte sich jenseits ihrer traditionellen Geschäftsbereiche. Das begann bereits mit wichtiger technischer Unterstützung beim Bau des Elbehafens: Schramm'sche Schiffe lieferten Sand und anderes Baumate-



Blick auf den Elbehafen, 1966.

rial, das dann von den beiden firmeneigenen Schwimmkränen umgeladen wurde. Außerdem war die Firma Schramm für die Wasserversorgung der eingesetzten Dampfmaschinen verantwortlich. Schnell erkannte Helmut Schramm, dass der neue Elbehafen noch weit mehr Potenzial bietet. Zusammen mit der Firma Buss aus Hamburg gründete er 1968 die Ost-West-Terminal Stauerei GmbH (später in OWCT Ost-West-Container-Terminal GmbH & Co KG umbenannt) mit Sitz im Elbehafen, um vom wachsenden Handel in Ost-West-Richtung direkt profitieren zu können.

Für die Firma Schramm hatte mit dem Bau des Elbehafens,

der Gründung der Stauerei vor Ort und dem kurze Zeit später erfolgten Einstieg in den Hafen-Betrieb ein neues Kapitel der Unternehmensgeschichte begonnen, das die weitere Entwicklung des Unternehmens bis heute entscheidend tragen und prägen sollte.

DIE 1960ER JAHRE – KONSOLIDIERUNG TROTZ HOHER SCHWANKUNGEN

Ende der 1960er Jahre zeigte sich, dass es der Firma Schramm gelungen war, sich oberhalb der magischen Umsatzgrenze von 1 Million D-Mark einzupendeln und zu stabilisieren. Allerdings waren die Schwankungen, denen die einzelnen Geschäftsfelder unterlagen, enorm: So schnellte allein der Bereich der Stauerei bis 1965 auf über 790.000 D-Mark nach oben, brach dann aber gegen Ende des Jahrzehntes bis auf ungefähr weniger als ein Drittel ein. Ähnlich sah es, wenn auch zeitversetzt, bei den Schleppdiensten aus, die 1963 rund 415.000 D-Mark einfuhren, jedoch zwei Jahre später dann wieder nur etwa 110.000 D-Mark erwirtschafteten, um sich letztlich bei gut einer Viertelmillion einzupendeln. Kleinere Geschäftsfelder wie etwa Wasserabgabe, Bootstouren, Ankerbergungen oder die Ölbekämpfung blieben jeweils deutlich unterhalb der 100.000 D-Mark-Grenze.

Insgesamt war die Firma Schramm Ende der 1960er Jahre solide aufgestellt, gerade wegen ihrer breiten Palette an maritimen Dienstleistungen, mit der Umsatzenschwankungen in einzelnen Bereichen ausgeglichen werden konnten. Hinzu kamen die Wachstumspotenziale durch den gerade erst angelaufenen Betrieb des Elbehafens, die Helmut Schramm bereits erkannt und zu nutzen begonnen hatte.

DER BAU DES KERNKRAFTWERKS

Das neue Jahrzehnt begann mit großen Strukturveränderungen in Brunsbüttelkoog und Umgebung, die eine langfristig positive Wirtschaftsentwicklung einläuten sollten: Zum 1. Januar 1970 war durch die Zusammenlegung der Stadt Brunsbüttelkoog mit den bisher selbstständigen Gemeinden Brunsbüttel, Mühlenstraßen, Osterbelmhusen, Ostermoor, Westerbelmhusen und Westerbüttel die neue, etwa 12.500 Einwohner zählende Stadt Brunsbüttel entstanden. Auf ihren gut 6.500 Hektar Fläche verfügte Brunsbüttel zwischen den historisch gewachsenen Stadtteilen über große Freiflächen, deren Entwicklungspotenzial für die landespolitisch forcierte Ansiedlung von Großindustrie genutzt werden sollten.

Zudem konkretisierten die Hamburgischen Elektrizitätswerke (HEW) und die Nordwestdeutsche Kraftwerke Aktiengesellschaft (NWK) ihre seit den 1950er Jahren bestehenden Überlegungen zum Bau eines Kohlekraftwerks in Brunsbüttel zugunsten einer neuen Technologie. Die beiden Konzerne setzten, nicht zuletzt, um unabhängig von Kohleimporten und schwankenden Rohstoffpreisen Strom erzeugen zu können, nun auf Atomenergie und trugen damit auch der zunehmenden Bedeutung dieser damaligen Zukunftstechnologie Rechnung.

Unklar war zunächst jedoch der Standort für das neue Kernkraftwerk. Sowohl in Brunsbüttel als auch in Geesthacht verfügten die HEW über ausreichend eigene Flächen. Doch als das Land Schleswig-Holstein in Aussicht stellte, den Leitungsbau in Brunsbüttel mit 10 Millionen D-Mark zu bezuschussen und auch noch den Bau von Eisenbahn- und Straßenanbindungen zu subventionieren, war die Entscheidung gefallen. Einzig die Lage des Kernkraftwerks wurde, entgegen der ursprünglichen Planung des Kohlekraftwerks, um fast einen Kilometer nach Osten verschoben, da eine direkte Anbindung an den Elbehafen zum Kohletransport nun nicht mehr notwendig war.

Um über den Status von Brunsbüttel als Bundesaufbauort weitere Fördermittel akquirieren zu können, wurde zum 1. Januar 1970 das Baugebiet des Kraftwerks aus der Gemeinde Büttel im Kreis Steinburg herausgelöst und der neu entstandenen Stadt Brunsbüttel im Kreis Dithmarschen zugeschlagen. Dadurch konnte der Bau des Atomkraftwerks mit bis zu 20 Prozent öffentlichen Geldern bezuschusst werden.

1969 begann der Bau des mit 532 Uran-Brennelementen ausgestatteten Siedewasserreaktors. Im Reaktor wird durch kontrollierte Kernspaltung in den Brennelementen Wärme erzeugt, durch die Wasser verdampft wird. Der Wasserdampf wiederum treibt zur Stromerzeugung eine Turbine an. So erreichte das Kraftwerk in Brunsbüttel eine Leistung von 771 Megawatt und produzierte bis zu seiner Abschaltung vom Netz im Jahre 2007 sechs Milliarden Kilowattstunden Strom pro Jahr.

Wollten die Energiekonzerne mit dem neuen Kernkraftwerk vor allem den Großraum Hamburg verlässlich mit Strom versorgen, bot sich für Brunsbüttel mit günstig vor Ort erzeugter Energie ein weiterer Standortvorteil im Wettstreit um die Ansiedlung neuer Industriebetriebe.

Und es ergab sich für die Industrieansiedlungspolitik in der Region eine völlig neue Dynamik. Der 1970 getroffene Entschluss der Bayer AG, im Raum Brunsbüttel ein neues Werk zu errichten, war die zweite wesentliche Ent-

scheidung zur Weiterentwicklung des Wirtschaftsraumes. Denn als Folge plante nicht nur die VEBA-Chemie AG den Bau einer weiteren Raffinerie mit Anlagen zur petrochemischen Verarbeitung, sondern auch viele bereits ansässige Betriebe beabsichtigten, ihre Produktionsstätten auszubauen.

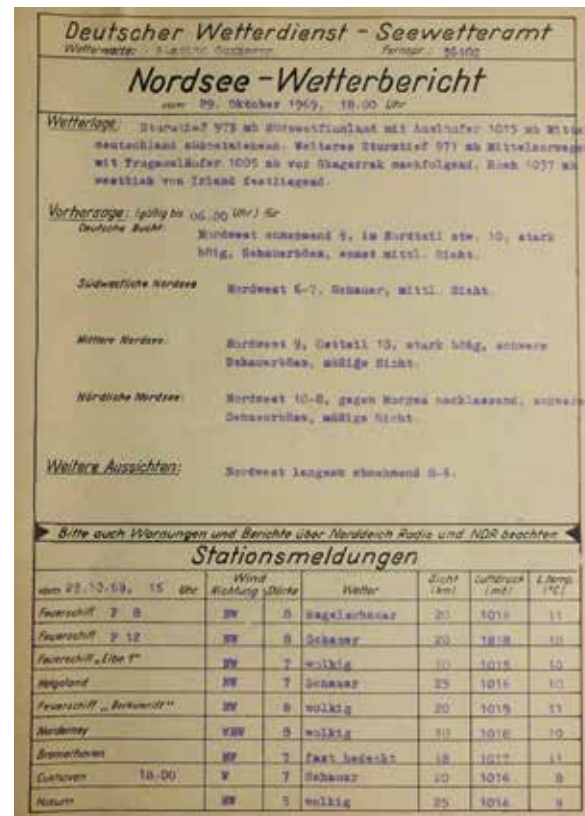
In diesen Aktivitäten sah die Landesregierung Potenzial für bis zu 14.000 neue Arbeitsplätze bis Ende der 1980er Jahre und eine deutliche Bevölkerungszunahme in Brunsbüttel.

ÜBERFÜHREN UND BERGEN - TAGESGESCHÄFT AM SÜDUFER

Die Bemühungen zur weiteren Industrieansiedlung wurden bei der Firma Schramm natürlich wohlwollend registriert. Schließlich bedeuteten neue Betriebe und ein größerer regionaler Wirtschaftskreislauf auch potenzielle neue Kunden. Doch wartete man bei Schramm nicht auf die Dinge, die da vielleicht kommen würden, sondern widmete sich weiterhin aufmerksam den eigenen Kunden und Aufgaben, die abwechslungsreich genug waren:

So überführte der Schlepper BÖSCH mit insgesamt fünf Fahrten zwischen 1969 und 1970 mehrere große Schiffssektionsteile auf einem Ponton von Kiel nach Holland. Und gleich danach nahm er, zusammen mit dem Leichter EIDER der Firma Harmsdorff, ein 180 Meter langes und 40 Zentimeter dickes Kunststoffrohr an den Haken, um es von Brunsbüttel nach England zu schleppen.

Wenige Wochen später fungierte wiederum der 1.000-PS-Schlepper BÖSCH unter Kapitän Werner Neffe bei einer viel beachteten Überführung als Kopfschlepper, während die VORWÄRTS unter „Fiete von der Küste“ Martin Frenssen als Heck-Schlepper eingesetzt wurde. Es galt, den seit Monaten in der Apenrader Förde auf Reede liegenden griechischen Frachter IOANNIS P. zum Abwracken zur Firma Eisen & Metall nach Hamburg Altenwerder zu bringen. Binnen 48 Stunden bugsierten die beiden Schramm-Schlepper den Seelenverkäufer durch den Kleinen Belt, über Kiel durch den Nord-Ostsee-Kanal elbaufwärts bis nach Hamburg – und Apenrade war seine rostige Attraktion los. Schiffs- und Materialüberführungen waren bei der Firma Schramm nach wie vor ebenso Tagesgeschäft wie Bergungen.



Bericht zur Wetterlage am Bergungsort, Oktober 1969.

KAPITÄN SCHRAMM SCHAFFTE DAS UNMÖGLICHE

Das Kümo THÜRINGEN etwa, das mitten im Kanal havariert und gesunken war, musste schnell geborgen werden, um den Schiffsverkehr möglichst wenig zu behindern. Zunächst barg die Firma Schramm direkt an der Unfallstelle 400 Tonnen Luxovite aus dem noch unter Wasser liegenden Schiff. Anschließend wurde der Havarist gehoben und zu Schramm in den Binnenhafen geschleppt, wo die restliche Ladung vom Bord geholt und auf LKW verladen wurde, bevor das schwer beschädigte Kümo abgewrackt werden konnte. Gerade mit der erfolgreichen Bergung eines Havaristen, an dem vorher schon etliche andere gescheitert waren, lieferte Juniorchef Helmut Schramm im Juli 1970 sein Meisterstück ab: Über zweieinhalb Jahre saß der 4.663 BRT große Frachter EMMANUEL M bereits im tückischen Mahlsand des Scharhörner-Riffs in der Helgoländer Bucht fest, seitdem er am 3. Dezember 1967 in Seenot geraten und auf Grund gelaufen war.

Die havarierte EMMANUEL M, ca. 1970.



Helmut Schramm war mit seinem Team als letztes Unternehmen zu der Bergungsgemeinschaft gestoßen, die bereits vorher erfolglos versucht hatte, den Frachter freizuschleppen. Die Fachleute der Firma Schramm hingegen griffen auf das gleiche Verfahren zurück, das sie bereits bei der Bergung der ST. JOSEPH eingesetzt hatten:

Die Schlepper BÖSCH und VORWÄRTS „baggerten“ für die EMMANUEL M mit ihrem Schraubenstrom also wieder eine ausreichend tiefe Fahrrinne, schleppten den Havaristen dadurch frei und bugsierten ihn von der Robbenplate auf dem Scharhörn-Riff gut 2.200 Meter weit bis ins Fahrwasser der Elbe.



Schramms Schlepper und Mannschaften „baggern“ die EMMANUEL M frei.

Damit glückte, innerhalb von nur vier Wochen, eine Schiffsbergung der Extraklasse, die selbst in Fachkreisen jahrelang niemand mehr für möglich gehalten hatte und die der Firma Schramm neben dem Honorar eine Menge Prestige einbrachte.

Weniger spektakulär ging es bei der Ölbekämpfung zu, für die das Know-how der Firma Schramm weiterhin regelmäßig angefordert wurde. Wie im Sommer 1971, als vom Tankleichter JOHANNA im Ölhafen die klebrige Masse gleich ton-

nenweise außenbords ging und Wasser, Schiffe sowie allerlei Gerät verschmutzte. Schramms Fachleute setzten spezielle Reinigungslösungen ein, mit denen das Öl wirksam entfernt werden konnte. Viel von Hand geschrubbt werden musste trotzdem, um die Schiffe, Fender und Anlagen im Ölhafen und dem Binnenhafen sauber zu bekommen – am Ende kamen 68 Fässer mit jeweils 200 Kilogramm Bergungsöl zusammen. Außerdem stockte die Firma Schramm ihre Flotte auf: Um den Warenumsatz im Binnenhafen weiterhin gut abwickeln zu können, setzte sie ab Juli 1971 einen neuen, von Kampnagel in Hamburg gefertigten Schwimmkran ein, der dank des größeren Auslegers weiter und höher hinaus kam als der bisherige Kran, der nach Jahrzehnten im Einsatz verschrottet wurde.

DER TRAGISCHE TOD EINES FESTMACHERS

Überschattet wurde das rege Treiben der Firma Schramm jedoch vom Unfalltod des Festmachers Alwin T. im Kanalhafen zwei Tage vor Heiligabend 1971. Als das französische Frachtschiff LAROCHE an der BP-Station am südöstlichen Brunsbütteler Kanalufer festmachte, um Öl aufzunehmen, rammte es das kleine Festmacherboot der Firma Schramm und zerquetschte es zwischen Bordwand und Dalben. Während sich einer der Festmacher retten konnte, blieb Alwin T. zunächst verschollen und wurde erst Stunden später mit dem zerstörten Wrack des Festmacherbootes tot geborgen.

Als direkte Konsequenz aus dem Unglück überprüfte das Unternehmen seine eigenen Sicherheitsvorkehrungen und setzte die vom Gewerbeaufsichtsamt Itzehoe erlassene Verfügung um, wonach die Besatzungen der Festmacherboote bei allen Arbeiten sich automatisch aufblasende Schwimmkragen tragen müssen. Die regelmäßig auf ihre Funktionsfähigkeit getesteten Kragen, die auch Nichtschwimmer und Bewusstlose über Wasser hielten, verbesserten die Arbeitssicherheit deutlich. Nach diesem tragischen Unglück wieder an die Arbeit zu gehen, fielen Hans und Helmut Schramm sowie allen Mitarbeitern der Firma natürlich schwer, dennoch ging der Betrieb weiter.

Dabei spielten aber nicht immer nur große Pötte die Hauptrolle, denn ihren Blick in die Region hatten die Schramms nie verloren. So war es selbstverständlich, dass Mitarbeiter der Firma im Mai 1973 die Segelvereinigung Wilster beim Bau des neuen Störhafens „Langen Rack“ unterstützten und mit dem Schlepper MÖWE vier aus dem Elbehafen stammende, je 20 Meter lange Schlengel transportierten, die sofort vermoort wurden, um weitere Liegeplätze für Segelyachten schaffen zu können.

■ SCHIFFSPORTRÄT SCHLEPPER BÖSCH

Mitte der 1960er Jahre vergrößerte der Schifffahrtsbetrieb Schramm seinen maritimen Fuhrpark um den gut 27,5 Meter langen und knapp 6,5 Meter breiten Schlepper BÖSCH. Ursprünglich als Lotsenversetzungsdampfer BÖSCHLOTSE für das Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven im Dienst, wurde das Schiff aber auch noch im Eiswinter 1963 auf dem Nord-Ostsee-Kanal eingesetzt, um ihn eisfrei zu halten. Die Firma Schramm ließ den nun in BÖSCH umgetauften, 102 BRT großen Schlepper, der 1931 auf der Hamburger Norderwerft gebaut worden war, bei Buschmann in Hamburg modernisieren. Dabei erhielt das Schiff einen neuen 850-PS-Dieselmotor von Krupp, Decca-Radar, Echolot sowie eine UKW-Anlage. Mit seinen vier Mann Besatzung leistete der hochseetaugliche Schlepper BÖSCH, meist unter Kapitän Visser, viele Jahre gute Dienste für die Firma Schramm.



Der Schlepper BÖSCH mit Schwimmkran 2.

DIE ZEIT DER GROSSTANKER IM ELBEHAFEN

Während im Binnenhafen Überführungen, Bergungen und die Beseitigung von Ölverschmutzungen an der Tagesordnung waren, wurde im Elbehafen in Brunsbüttel internationale Politik gemacht:

Als im Sommer 1970 der neu gewählte konservative britische Premierminister Edward R.G. Heath einen radikal-liberalen Wirtschaftskurs umsetzte und dabei Streik- und Gewerkschaftsrechte einschränken wollte, traten nach den Eisenbahnern auch 170.000 Dockarbeiter in den Streik, denen diverse andere Gruppen folgten. Bis 1974 kam es in Großbritannien immer wieder zu weitreichenden Arbeitsniederlegungen, die das Wirtschaftsleben lahmlegten und die Verhandlungen des Landes um einen Beitritt zur EWG (der späteren Europäischen Gemeinschaft EG) zum Januar 1973 erschwerten.

Während des Streiks suchten die Reeder händeringend Ausweichhäfen, in denen ihre Frachter und Küstenmotorschiffe gelöscht werden konnten. Für einige britische Schiffe, deren Ladung eigentlich für Liverpool bestimmt war, wurde der Elbehafen in Brunsbüttel zum Ersatzlöschplatz, während für London bestimmte Ladung in Hamburg gelöscht wurde.

Den Anfang machte die im Sommer 1970 aus Ostasien kommende, gut 9.868 BRT große BENKITLAN, die in Brunsbüttel Chromerz löschte. Ihr folgten die 11.758 BRT große BENLEDI und die 10.926 BRT große BENVALLA, um Stückgut an Land zu bringen. Den Ladungsumschlag übernahm dabei die „Ost-West-Terminal Stauerei GmbH“, bei der die Firma Schramm Partner war.



Ein Texaco-Tanker im Elbehafen, 1975.



Umschlag im Elbehafen in den 1970er Jahren.

Ohne internationale Verwicklungen, dafür intensiv begleitet vom Hörfunk sowie den Zeitungen und bestaunt von den Brunsbüttelern, brach dann die Zeit der Großtanker an. Gleich eine ganze Flotte von Texaco-Tankern nahm Kurs auf den Elbehafen, um Rohöl für die Texaco-Raffinerie in Hemmingstedt zu löschen. Anfang Februar lief zunächst die bei der dänischen Odense Staalskibvaerft in Lindö am 14. August 1970 vom Stapel gelaufene TEXACO DENMARK ein. Mit ihrer Länge von 345 Metern, 32.000 PS Leistung sowie einer Tragfähigkeit von 257.353 tdw war die TEXACO DENMARK das größte Schiff, das bisher einen deutschen Hafen mit Ladung angelaufen hat. Dieser Riese löschte gut 90.000 Tonnen Rohöl, bevor er mithilfe von sechs Schleppern ablegte und wieder in den Nahen Osten auslief, um kaum zwei Monate später mit Nachschub wieder zurückzukehren. Erstmals zum Einsatz kamen die neu im Elbehafen installierten Festmacher-Haken, die ein mechanisches Ausklinken selbst schwerbelasteter Trossen ermöglichten. Bereits Mitte Februar 1971 folgte die TEXACO HAMBURG, die mit 325 Metern Länge, 47 Metern Breite, einer Leistung von 28.000 PS und einer Tragfähigkeit von 209.000 tdw nur etwas kleiner ausfiel als ihr Schwesterschiff. Auch

sie löschte Rohöl, das zunächst im gerade auf 280.000 Kubikmeter Fassungsvermögen erweiterten Tanklager der Texaco auf der Nordseite des Kanals zwischengelagert wurde.

Die HÖEGH HILL, die schließlich im Juni 1971 den Elbehafen ansteuerte und 76.000 Tonnen Rohöl löschte, war mit 128.988 BRT und 245.323 tdw kleiner als die Schiffe der Texaco-Flotte. Bestaunt wurde der Tanker der drittgrößten norwegischen Reederei Leif Höegh dennoch. Einerseits wegen seines vollautomatischen Maschinenraums, zum anderen, weil Reidun Loshamn, die Gattin des Kapitäns Gunnar Loshamn, als Funkoffizierin an Bord eine seltene Ausnahme in einer ansonsten männerdominierten Branche war.

Beim Umgang mit den Riesentankern zeigte sich das Leistungsvermögen des Elbehafens in Sachen Ölumschlag. Denn der verfügte, wie Kapitän Gunnar Loshamn feststellte, über die modernste Löschanlage Europas. Sie schaffte es, gut 10.000 Tonnen Rohöl pro Stunde zu löschen und verkürzte so die teuren Liegezeiten im Hafen auf ein Minimum – sehr zur Freude der Reeder.

Recht schnell war jedoch klar, dass ein Ausbau der Anla-

gen im Elbehafen das Umschlagsvolumen auch in anderen Bereichen deutlich steigern könnte. Als schließlich Anfang der 1970er Jahre zwei neue Krananlagen in Betrieb gingen, wanderte ein Großteil des Umschlags vom alten Binnenhafen in den modernen Elbehafen ab. Etwa die Kali-Chemie, die jetzt ihre gesamte Jahresproduktion von über 300.000 Tonnen vollständig über den Elbehafen umschlug. Mit Kohle-, Klinker- und Sandverladung kamen außerdem neue Geschäftsfelder und Güter hinzu. Um als Drehscheibe für Containerverkehr zwischen Fernost und England agieren zu können, wurde der Elbehafen sogar zeitweise zum Freihafen erklärt, in dem die Waren auf Feederschiffe umgeladen und zu ihren englischen Bestimmungshäfen weitertransportiert wurden.

Nachdem 1968, dem Jahr seiner Eröffnung, zwischen Juli und Dezember 24 Schiffe mit zusammen 679.272 BRT eingelaufen waren und 681.442 Tonnen umgeschlagen hatten, entwickelten sich Verkehrsaufkommen und Umschlag weiterhin positiv. Schon 1973 verzeichnete der Elbehafen 149 einlaufende Schiffe mit insgesamt 4.538.660 BRT und einem Gesamtumschlag von 3.796.907 Tonnen (davon 3.670.540 Tonnen Rohöl).

Anfang der 1970er Jahre befand sich der Elbehafen also auf gutem Wachstumskurs, doch es braute sich bereits ein Gewitter zusammen, das die Weltwirtschaft und mit ihr den Seehandel in schwere Turbulenzen bringen sollte.

EIN WENIG KRISE IN DEN 1970ER JAHREN

Nach Jahren des Wirtschaftswunders wurde der Glaube an einen immerwährenden Aufschwung allmählich erschüttert. Nach ersten Konjunkturdellen Ende der 1960er Jahre verlangsamte sich das Wirtschaftswachstum weiter, bevor es durch die Ölkrise völlig zum Stillstand kam.

Nach dem syrisch-ägyptischen Angriff auf Israel am 6. Oktober 1973, dem höchsten jüdischen Feiertag Jom Kippur, und der erfolgreichen Gegenoffensive, bei der Israels Armee fast bis vor die Hauptstädte Kairo und Damaskus vorrückte, drehten die OPEC-Staaten den Öl-Hahn zu. Um politischen Druck auf die westlichen Industriestaaten auszuüben, reduzierten die OPEC-Staaten ihre Öllieferungen um fünf Prozent – mit weitreichenden Folgen: Bis Jahresende vervierfachte sich der Preis für den wichtigsten Energielieferanten, woraufhin weltweit die Konjunktur einbrach und sich nahezu alle Produkte verteuerten.

Um wenigstens etwas Öl zu sparen, verhängte die Bundesregierung unter Kanzler Willy Brandt im November 1973 ein vierwöchiges Sonntagsfahrverbot sowie ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen. Doch die Auswirkungen der Ölkrise gingen wesentlich tiefer: Die Zahl der Arbeitslosen in Deutschland explodierte von nur 20.000 im Jahr 1973 auf über eine Million zwei Jahre später. Und auch die Staatsverschuldung schnellte von 64,2 Milliarden D-Mark 1970 binnen fünf Jahren auf 130 Milliarden und stieg bis zum Ende des Jahrzehnts sogar auf gut 239 Milliarden D-Mark an.

Diese drastische Entwicklung hatte natürlich auch Auswirkungen auf die Schifffahrt und den weltweiten Seehandel. Insbesondere, weil der Suezkanal als eine der wichtigsten Routen überhaupt noch bis 1975 für den Verkehr vollständig gesperrt blieb und der Handel weltweit ins Stocken geraten war, fielen die Frachtraten – bei Stückgut alleine um gut 60 Prozent – zudem lagen viele Tanker ungenutzt auf Reede.

Für 1974 fiel die Bilanz des Elbehafens mit 136 einlaufenden Schiffen mit einer Gesamt-Tonnage von 4.926.330 BRT und einem Umschlag von 4.650.670 Tonnen gut aus, vielleicht etwas zu gut. Denn zum Jahresende, dem Beginn der Ölkrise, war der Hafen so stark frequentiert, dass die Kapazitäten für einen geregelten Betrieb nicht mehr ausreichten. An der 1.100 Meter langen Pier lagen Schiffe dicht an dicht, der Umschlag stockte.

Asphaltladen auf die SAN CRONIX im Juni 1976.



Um überhaupt hinterherzukommen, wurden mobile Kräne angemietet und zusätzliche Arbeiter angeheuert, die im Drei-Schicht-Betrieb schufteten. Trotzdem mussten einige Schiffe längere Wartezeiten einkalkulieren. Rund um die Uhr wurde im Elbehafen Ladung gelöscht, vom Holz aus Russland für die DDR, über Zement-Säcke für die Firma Alsen/Breitenburg bis hin zu Roh-Phosphat für die Kali-Chemie.

Dabei zeigte sich, dass vor allem für den Trockengutumschlag noch ein weiterer Doppellenker-Drehwippkran mit 24 Tonnen Tragkraft und 20 Meter Ausladung des Auslegers benötigt wurde. Eine entsprechende Genehmigung war beim Wirtschaftsministerium bereits beantragt, doch die Erteilung brauchte Zeit, ebenso wie die Fertigung und Auslieferung des Krans.

Von einer Weltwirtschaftskrise war also zunächst kaum etwas zu spüren. Sie zeigte sich erst mit etwas Verzögerung 1976, als nur noch 72 Schiffe mit 3.612.921 BRT den Weg in den Elbehafen fanden und sich der Umschlag dort auf 3.350.773 Tonnen reduzierte. Dies war allerdings nur eine kleine Delle, denn bis zum Ende der 1970er Jahre stabilisierten sich Verkehrsaufkommen und Umschlag wieder.

Während viele Reedereien litten und um ihre Existenz kämpften, kamen der Elbehafen und mit ihm die Firma Schramm vergleichsweise glimpflich durch die größte Schifffahrtskrise seit dem Zweiten Weltkrieg.



Hans (erster von rechts) und Helmut Schramm (mit Fliege) zeichnen beim 50-jährigen Firmenjubiläum 1976 verdiente Mitarbeiter aus.

50 JAHRE SCHRAMM – DAS „MÄDCHEN FÜR ALLES“ FEIERT

Entsprechend zufrieden konnten Hans und Helmut Schramm das 50-jährige Bestehen ihrer Firma feiern. Zu diesem besonderen Tag kamen am 3. November 1976 zahlreiche Gäste in das mit Firmenwappen geschmückte „Hotel Hamburger Hof“ in Brunsbüttel. Neben einer Ehrung durch die Industrie- und Handelskammer überbrachten Geschäftspartner und Vertreter der Schifffahrt, etwa vom Nautischen Verein und der Lotsenbruderschaft, Glückwünsche zum Jubiläum.

Helmut Schramm vergaß dabei nicht, den vielen Mitarbeitern zu danken, die Tag und Nacht einsatzbereit waren und deren Tatkraft die Firma Schramm wesentlich getragen hatte. Mit dabei war sicherlich auch Bruno Butenschön, der nach 46 Jahren als Prokurist in der Firma zwar bereits Anfang 1973 in den Ruhestand gegangen war, doch wesentlich beteiligt war am Erfolg des Unternehmens.

Mit der Firma Schramm feierte ein Unternehmen Jubiläum, das als „Mädchen für alles im Hafen“ Tag und Nacht einsatzbereit war und mit seinen Arbeiten vom Verschleppen und Festmachen, über Schutentransporte und Ölbeseitigung bis hin zur Bereitstellung von seemannischem Personal und der Stauerei aus Brunsbüttel nicht mehr wegzudenken war.

Juniorchef Helmut Schramm versprach, das Unternehmen mit

seinen 36 Mitarbeitern, je zwei Schleppern und Schwimmkränen, sieben Festmacherbooten, Spezialschiffen zur Ölbekämpfung, drei Barkassen sowie speziellem Gerät für den Papier- und Containerumschlag weiterhin auf Kurs zu halten. Mit dem Erfolg seiner Firma und dem gerade begangenen 50-jährigen Jubiläum im Rücken, blickte Hans Schramm selbst 1977 mit großer Freude und Zufriedenheit auf sein Lebenswerk zurück, als er seinen 75. Geburtstag beging.



Bruno Butenschön behält den Überblick im Kontor.

PRIVATISIERUNG DES ELBEHAFENS

Trotz Krise erwartete die schleswig-holsteinische Landesregierung weitere Industrieansiedlungen in Brunsbüttel, wofür die Grundsteinlegung für das neue Bayer-Werk 1974 ein durchaus positives Signal war. Um diese Entwicklung weiter zu fördern, waren moderne und langfristig leistungsfähige Häfen notwendig. Also finanzierte Schleswig-Holstein Mitte der 1970er Jahre den Bau des Industriehafens Ostermoor als Ergänzung zu den bestehenden Häfen.

Gleichzeitig setzte sich die Landesregierung mit der Frage auseinander, wie für alle Brunsbütteler Häfen ein zukunftsfähiger Betrieb gewährleistet werden könnte. Die Lösung sah sie dabei nicht, wie bisher, in einem landeseigenen Betrieb, sondern in einer privatwirtschaftlichen Organisation, um mehr Flexibilität, Investitionssicherheit und dadurch einen insgesamt attraktiveren Hafenbetrieb zu erreichen. Nach einer intensiv geführten politischen Debatte im Kieler Landtag beschloss die Landesregierung, die Brunsbütteler Häfen zwar im Besitz des Landes zu belassen, ihren Betrieb jedoch zu privatisieren.

Am 1. Juli 1977 übernahm die privatwirtschaftliche geführte Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH die Suprastruktur, das Personal sowie die bestehenden Verträge und damit den Betrieb des Elbehafens. Beteiligt waren die Firmen

Gerd Buss aus Hamburg und Schramm aus Brunsbüttel, die bereits als Stauereien in den Häfen tätig waren, sowie Lexzau-Scharbau & Co aus Bremen.

Der jetzt neu aufgestellte Elbehafen war eine wichtige Drehscheibe für den Warenumsatz und ein wesentlicher Baustein zur verstärkten Industrialisierung des Wirtschaftsraumes Brunsbüttel.

Ein bedeutsamer Schritt auf diesem Weg war die Zusage der Firma Schelde-Chemie vom Frühjahr 1977, gut 500 Millionen D-Mark in den Bau umfangreicher Produktionsanlagen zu investieren und 450 neue Arbeitsplätze zu schaffen. Die Landesregierung ging von weiteren Industrieansiedlungen mit einem Potenzial von bis zu 5.000 neuen Arbeitsplätzen in den kommenden Jahren aus.

Seiner Funktion als Motor der regionalen Wirtschaft wurde der Elbehafen weiterhin gerecht, was sich vor allem in den steigenden Umschlagszahlen und einem breiteren Warenspektrum niederschlug: 1978 liefen 140 Schiffe mit einer Tonnage von 4.127.694 BRT ein und schlugen 3.841.663 Tonnen um, davon mehr als 3,7 Millionen Tonnen Rohöl. Zwei Jahre später waren 132 Schiffe mit einer Gesamttonnage von 4.812.049 BRT im Elbehafen, die 4.878.154 Tonnen umschlugen. Dabei entfielen 3,8 Millionen Tonnen auf Rohöl, 308.000 Tonnen auf Kohle, 223.132 Tonnen auf Phosphat sowie jeweils mehrere zehntausend Tonnen auf Dünger, Kies und Holz.



Blick auf den im Bau befindlichen Hafen Ostermoor und die Kanalregion.

DIE GROßE DOPPELKOLLISION

Neben seinen regelmäßigen „Kunden“ nahm der Elbehafen aber auch gelegentlich ungeplant Gäste auf. Etwa den griechischen Frachter GRACE, der, beladen mit 7.000 Tonnen Zink und Blei, im Januar 1978 auf der Elbe vor Brunsbüttel gleich zweimal von anderen Schiffen gerammt worden war. Das am Vorsteven schwer beschädigte Schiff machte daraufhin unter Schlepperhilfe sicherheits halber im Elbehafen fest, wo Spezialisten von Schramm und anderen Firmen den Havaristen notdürftig reparierten, um ihn für die Fahrt auf eine Hamburger Werft flott zu machen. Währenddessen barg ein Schramm'scher Schwimmkran die gut 75 Meter lange Kette des Steuerbordankers der GRACE, die bei der zweiten Kollision abgerissen war.

Beim Umgang mit dem Havaristen, vom Schleppen des Griechen in den Elbehafen über das Festmachen und die Notreparaturen bis hin zur Ankerbergung, konnte die Firma Schramm auf ihre langjährige Erfahrung zurückgreifen und die schwierige Situation professionell managen.

BAU DES HAFENS OSTERMOOR

Zur weiteren Stärkung des Industriestandortes Brunsbüttel investierte das Land Schleswig-Holstein Mitte der 1970er Jahre gut 65 Millionen D-Mark in den Bau eines speziellen Chemiehafens direkt am Kanal. Nach relativ kurzer Bauzeit wurde die Anlage, die aus einem Wendebecken mit 400 Metern Durchmesser sowie zwei parallelen Stichbecken bestand, 1978 fertiggestellt.

Ausgelegt für Gastanker und Massengutschiffe bis 30.000 tdw mit einem maximalen Tiefgang von 10,40 Metern, diente das Nordbecken dem Umschlag von verflüssigten, giftigen und brennbaren Gasen, während im Südbecken vor allem Harnstoff und Schweröl umgeschlagen wurden. Die Umschlagstellen wurden mittels verschiedener Rohrleitungen und Pipelines direkt mit den Tanklagern und Werken der umgebenden Industrieanlagen etwa der Hydro Agrar AG und der Bayer AG verbunden.

Kurz nach Inbetriebnahme wickelten weitere Industriebetriebe ihren Umschlag über den besonders gesicherten Landeshafen Ostermoor ab, der, wie auch der Ölhafen, von



Der Elbehafen im Mai 1975.



Feier zum 80. Geburtstag von Hans Schramm, 1982.

der Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH gegen Kostenerstattung betrieben wurde. Ohne seine technische Ausstattung und Umschlagskapazität wäre das langfristige Betreiben großindustrieller Werke in der Umgebung kaum möglich. Von daher war der Hafen Ostermoor ein wichtiger Baustein zur Vernetzung und Stärkung der regionalen Industrie. Tatsächlich siedelten sich Ende der 1970er Jahre weitere Industriebetriebe in Brunsbüttel an. So eröffnete die Bartels & Lüders GmbH, eine Tochter von Blohm + Voss, am Südkai eine Werkstatt für Schiffsreparaturen und erweiterte den Betrieb mehrfach. Bestehende Unternehmen, wie etwa die Nordsee Gas Terminal GmbH (N.G.T.) oder die Süßwarenfabrik „Wagner Pralinen GmbH“ bauten ihre Produktions- und Lagerstätten zudem weiter aus, sodass sich die Wirtschaft insgesamt und mit ihr der Umschlag in den Häfen positiv entwickelte.

WACHWECHSEL

Die Firma Schramm hatte den großen Krisen der 1970er Jahre getrotzt und ihre Tätigkeit nicht nur einfach fortgesetzt, sondern um Wachstumsfelder wie den Elbehafen erweitert.

Bereits Mitte der 1970er Jahre machte die Firma Schramm zudem erste Erfahrungen mit Off-Shore-Technik, als sie seemännisches Personal für die Montage und Erprobung der von der Hamburger Werft Blohm + Voss gebauten „Bohrinsel Scarabeo III“ stellte. Damit wurde die Grundlage für die heutige Expertise beim Umgang mit Off-Shore-Technik geschaffen.

Hans und Helmut Schramm konnten also zufrieden auf die 1970er Jahre zurückblicken und den kommenden Herausforderungen und Chancen gespannt entgegensehen. Als Hans Schramm Anfang der 1980er Jahre beschloss, sich aus dem aktiven Geschäftsleben zurückzuziehen, stand nun Helmut als Geschäftsführer am Ruder. Mit viel Tatkraft, guten Mitarbeitern und immer neuen Ideen war aus dem kleinen Betrieb am Südufer ein vielseitiges und modernes Dienstleistungsunternehmen gewachsen. Auf den Rat seines Vaters konnte Helmut auch weiterhin bauen. Täglich kam Hans Schramm „no de eck“ ins Kontor, um das Leben und Treiben dort bei einer seiner geliebten Brasil-Zigarren zu genießen.

SCHLIEßUNG DES KALI-CHEMIE WERKS

Eine der wichtigsten Aufgaben war der gezielte Ausbau des Elbehafens zur Stärkung seiner Attraktivität. Seit der Privatisierung wurden bereits über sechs Millionen D-Mark investiert, etwa in die 3.000 Quadratmeter große, gut 2,2 Millionen D-Mark teure Lagerhalle, in der bis zu 20.000 Tonnen Schüttgut gelagert werden konnten. Sie war ein wichtiger Schritt zur Stärkung der überregionalen Bedeutung des Hafens.

Allerdings erlitt die industrielle Entwicklung der Region einen schweren Rückschlag, als die Kali-Chemie AG ihr Werk in Brunsbüttel zum Ende des Jahres 1981 schloss. Bereits 1898 als Zementfabrik gegründet, wurde das Werk 1928 von der Kali-Chemie AG übernommen, zu einem Phosphatwerk umgerüstet und war damit einer der ältesten

chemischen Betriebe in Brunsbüttel. Doch seit der Ölkrise 1973/74 befand sich das Unternehmen wegen seiner energieaufwändigen Produktion von Drehrohröfen und veralteter Anlagen in wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Nach gescheiterten Modernisierungsversuchen erzwangen schließlich Absatzschwierigkeiten auf dem Düngemittelmarkt, erhöhte Rohstoffkosten und eine erneute Verteuerung von Rohöl die Schließung des Werks.

Obwohl es dank umfangreicher Bemühungen gelang, vielen der zeitweise fast 300 Mitarbeitern neue Arbeitsplätze in der Region zu vermitteln, war die Werksschließung dennoch ein Einschnitt für Brunsbüttel und bescherte dem Elbehafen den Verlust eines wichtigen Großkunden.

IM ELBEHAFEN WIRD KOHLE GEMACHT

Zur Gewinnung neuer Kunden hatte die Hafengesellschaft mit ihrem Geschäftsführer Helmut Schramm neben Getreide- und Futtermittel vor allem die Steigerung des Kohleumschlags im Visier. Mit dem Itzehoeer Zementwerk Alsen-Breitenburg, das seine Öfen von Öl auf Kohlebefeuerung umgestellt hatte, war bereits ein Großkunde in der Nähe ansässig, der einen Jahresbedarf von gut 250.000 Tonnen hatte. Zudem gab es Pläne für den Bau einer Kohleveredelungsanlage.

Vor diesem Hintergrund entstand eine Kohledeponie mit Gleisanschluss nahe dem Elbehafen, und die Hafengesellschaft handelte mit der Deutschen Bundesbahn wirtschaftlich tragfähige Konditionen für den Kohletransport auf der Schiene aus. Importiert wurde die Kohle hauptsächlich aus Polen, Südafrika, Australien, vom amerikanischen Kontinent und später den COMECON-Staaten, was günstiger war, als Kohle aus dem Ruhrgebiet zu nutzen.

Unter großem Medienecho fuhr im Mai 1980 dann der erste Zug mit 1.200 Tonnen Kohle von Brunsbüttel nach Itzehoe. Von nun an rollte täglich, außer am Wochenende, der Kohle-Express, nicht nur nach Itzehoe. Beliefert wurden neben regionalen Stadtwerken auch verschiedene Kohlekraftwerke in Norddeutschland sowie das Volkswagenwerk in Wolfsburg.

Der Kohleumschlag wurde mit über 300.000 Tonnen jährlich zu einem wesentlichen Schwerpunkt im Elbehafen, wo unter anderem noch Düngemittel, Schrott, Kies und Holz umgeschlagen wurden, allerdings in kleineren und stark schwankenden Mengen.

Dass der Elbehafen auf einem guten Weg war, zeigte sich in den Zahlen: Seit der Privatisierung stieg der Umschlag





MS MINNA vor ihrem Umbau.

HAFENRUNDFAHRT MIT DER MINNA

Neben dem alltäglichen Betrieb bot die Firma Schramm in den Jahren 1982 und 1983 noch etwas Besonderes an: Dreimal täglich startete die MS MINNA (wohl benannt nach Hans Schramms Frau Minna) vom Anleger der Fähre Nord zu Rundfahrten durch die Brunsbütteler Häfen.

Während der fast eineinhalbstündigen Fahrt gab es nicht nur spannende Hafen- und Industrieanlagen sowie manch beeindruckendes Schiff zu sehen.

Die bis zu 30 Gäste erfuhren auch viel Wissenswertes über den Nord-Ostsee-Kanal, die Häfen, die Hafengewirtschaft und über die heimische Flora und Fauna. Am Ruder der MS MINNA stand bei dieser Ausflugsfahrt oft der Chef Helmut Schramm selbst, der eben irgendwie mehr auf dem Wasser und am Kanal zuhause war als am Schreibtisch.

von 3,84 Millionen Tonnen 1978 auf über 4,87 Millionen Tonnen 1980 – Tendenz weiter steigend. Und die Zahl der Schiffe hatte sich im gleichen Zeitraum von 140 mit 4,1 Millionen BRT auf 458 mit über 6 Millionen BRT ebenfalls vervielfacht. Zu den ursprünglich 35 Mitarbeitern, die die Hafengesellschaft übernommen hatte, kamen bis 1980 sechs hinzu, die im Bedarfsfall noch von Zusatzkräften unterstützt wurden.

Dank der gut laufenden Geschäfte konnte die Hafengesellschaft nicht nur die jährliche Pacht an das Land Schleswig-Holstein entrichten, sondern bis 1990 zusätzlich zur Rückführung von Fremdmitteln noch 30 Millionen D-Mark in den Elbehafen investieren.

Um die eigene Position als fünftgrößter Seehafen Deutschlands langfristig halten und ausbauen zu können, plante die Hafengesellschaft unter anderem die Liegewanne für Großschiffe von 180 auf 300 Meter auszubaggern, um zukünftig 80.000- bis 100.000 Tonnen-Schiffe aufnehmen zu können, was einer Verdoppelung der bisherigen Kapazität gleichkam. Um zusätzlich betriebswirtschaftlich besser agieren zu können, wurde die Hafengesellschaft 1987 in eine reine GmbH umgewandelt und das Grundkapital erhöht.

Tatsächlich setzte sich die positive Entwicklung im Elbehafen bis Ende der 1980er Jahre fort: 1987 machten 341 Schiffe mit einer Gesamttonnage von 3.714.815 BRT im Elbehafen fest, der Umschlag lag bei 3.380.489 Tonnen. Dieses Ergebnis wurde 1988 mit 362 Schiffen mit 3.504.568 BRT und einem Umschlag von 3.715.538 Tonnen gesteigert. Damit war der Elbehafen für die Firma Schramm mittlerweile ein wesentlicher Geschäftszweig mit guter Zukunftsperspektive geworden.

ÖL, UMWELT UND SLOP

Mit anderen Arbeitsbereichen stand die Firma Schramm schon seit Mitte der 1970er Jahre im Zentrum einer tiefgreifenden zivilgesellschaftlich-politischen Veränderung: Im Nachklang der 1968er-Bewegung und der Erschütterung aus der Ölkrise rückten ab Mitte der 1970er Jahre neue Themen ins öffentliche Bewusstsein, Bürgerinitiativen, politische Parteien und interessierte Bürger debattierten intensiv die Folgen menschlichen Handelns für die Umwelt. Im Fokus standen die Auswirkungen von industriellen Emissionen und saurem Regen, die Angst vor atomarer Bewaffnung oder die Risiken der Kernenergie. Dem technischen Fortschritt wurden die Folgen für Mensch und Umwelt gegenübergestellt.





Bei der Ölbekämpfung ist anstrengende Handarbeit gefragt.



Mit dieser neuen Umweltwahrnehmung kam die Firma Schramm bereits frühzeitig in Berührung, als im März 1977 Forscher des Franzius-Instituts der Technischen Universität Hannover an Bord verschiedener Schramm-Schiffe gingen. Die Schlepper BÖSCH und BARSCH, das Festmacherboot MAKKER 1 und die Motorbarkasse EVA brachten die Wissenschaftler mit zahlreichen Messinstrumenten ins Einsatzgebiet in der Elbe vor dem Kernkraftwerk Brunsbüttel. Im Auftrage des Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten wurden Kontrollmessungen bei der Kühlwasserentnahme und -rückführung vorgenommen. Ziel war es, die Einhaltung von Grenzwerten zu kontrollieren, mögliche Umweltschäden durch die Rückführung des Kühlwassers in die Elbe zu prüfen und die Wasserströme im Kraftwerksbereich zu analysieren. Nach drei Tagen „Mission Umwelt“ waren tausende Messungen durchgeführt worden und wichtige Erkenntnisse zur Wirkung des Kühlwassers auf die Elbe gewonnen.

DIE HAVARIE DER AFRAN ZENITH

Wie eng das Umweltbewusstsein und das Know-how der Firma Schramm gerade bei der Ölbekämpfung zusammenhängen, zeigte sich beim Einsatz im Sommer 1978, als der „Zentrale Meldekopf“ der Wasser- und Schifffahrtsdirektion am 25. Juli Unterstützung bei einem Ölunfall anforderte: Westlich des Hamburger Hafens war der Einhüllentanker AFRAN ZENITH auf Grund gelaufen. Zwar konnte er mithilfe von 14 Schleppern wieder freigeschleppt und ein Auseinanderbrechen damit verhindert werden. Über einen Riss im Rumpf waren allerdings gut 350 Tonnen Rohöl ausgetreten.

Aus Brunsbüttel lief der 28 Meter lange, 130 PS starke Ölsauger HANSEAT zum Einsatz aus. Während Verschmutzungen an Uferböschungen hauptsächlich von kleinen Pontons aus in Handarbeit beseitigt wurden, hatte die HANSEAT die Aufgabe, överschmutzte Wasserflächen abzusaugen und zu reinigen. Das angesaugte Öl-Wasser-Gemisch wurde im bordeigenen Separator getrennt, das Öl im 220 Tonnen fassenden Tank zwischengelagert und das gereinigte Wasser außenbord gepumpt. Die HANSEAT, die auch zum Absaugen von Altöl und Tankwaschwasser von Schiffen genutzt wurde, war für die Bekämpfung dieser großflächigen Verschmutzung in Hamburg also bestens geeignet.

Doch für Schramms Mannschaft entpuppte sich die vermeintliche Routine schnell als hartes Stück Arbeit an einem der größten Ölunfälle auf der Elbe: Mit drei weiteren Schiffen brachte die HANSEAT zunächst Ölsperren aus, um eine Verbreitung der Verschmutzung zu verhindern, und begann dann mit dem Absaugen des Öls. Nach vier Tagen waren schließlich rund 1.500 Tonnen Wasser-Öl-Gemisch abgesaugt und dieser Teil vom Einsatz erfolgreich abgeschlossen.

Nun reinigten die Spezialisten aus Brunsbüttel in Handarbeit vom großen Arbeitsponton aus mit Dampfstrahlgeräten auf einer Länge von fast 15 Kilometern den Strand von Blankenese sowie die Böschungen von Neumühlen und Teufelsbrück. Nach insgesamt sechs Wochen hatten die Spezialisten von Schramm die klebrige Hinterlassenschaft der AFRAN ZENITH am Elbufer schließlich vollständig beseitigt.

Um die Kosten von fast vier Millionen D-Mark entbrannte nun in Hamburg ebenso eine Diskussion wie um die Sicherheit im Hafen insgesamt. Mehrfach blockierten Elbfischer mit ihren Kuttern den Schiffsverkehr, um gegen die existenzbedrohende Verschmutzung der Elbe durch Öl und

Industrieabwässer zu protestieren. Die zu tausenden verendeten Vögel riefen zudem Naturschützer auf den Plan, und in ganz Deutschland zeigte sich bei der Debatte um Umweltstandards und Doppelhüllentanker ein neues Umweltbewusstsein.

Ein Ende der Ölunfälle war dennoch nicht abzusehen. Immer wieder wurden Schramms Spezialisten zur Ölbekämpfung auf dem Wasser und zur Reinigung von Böschungen und Hafenanlagen gerufen.

WOHIN MIT DEM SLOP?

In die Diskussion um ökologische und umwelttechnische Aspekte der Schifffahrt reihte sich auch die um eine zeitgemäße Schiffsentsorgung ein. Die Bundesrepublik hatte sich zwar im „Marpol-Abkommen“ von 1973 bzw. 1978 dem Gewässerschutz verpflichtet, was angesichts von gut 400.000 Tonnen Altöl- und Chemikalienrückständen, die jährlich, legal und illegal, auf See alleine in der Deutschen Bucht verklappt wurden, dringend geboten war. Doch die Debatte um politische Vorgaben und technische Lösungen zur Bekämpfung dieser erheblichen Verschmutzung dauerte lange.

Daran beteiligte sich auch Helmut Schramm, der mit seinen Fachleuten bei Ölunfällen und der Schiffsentsorgung schon oft erfolgreiche Arbeit geleistet hatte. Schramm forderte nicht nur schärfere Gesetze und Verordnungen. Vielmehr gelte es, eine funktionsfähige Entsorgungsinfrastruktur aufzubauen, mit genügend Kapazitäten und der Fähigkeit, auch

mit schwierigen, etwa PCB-belasteten Stoffen umzugehen. Ende der 1980er Jahre startete dann ein vom Bund mit 20 Millionen D-Mark teilfinanziertes Pilotprojekt, das es Schiffen ermöglichte, in allen deutschen Häfen ihre umweltbelastenden Rückstände kostenlos entsorgen zu können. In Brunsbüttel lief die Entsorgung über den Elbehafen ab, nachdem die Firma Elbe-Slop-Ex bereits 1986 in Konkurs gegangen war. Was andernorts gut lief, wurde in Brunsbüttel, wegen der fehlenden Kostenübernahme, problematisch und bescherte dem ambitionierten Projekt hier zunächst einen holprigen Start. Gleichwohl war mit der kostenlosen Schiffsentsorgung ein wesentlicher Schritt getan, um die Gewässerverschmutzung langfristig und wirksam anzugehen.

DIE OOSTZEE-PROBLEMATIK

Aufmerksam verfolgten die Öffentlichkeit und die Medien nun auch den Umgang mit gefährlicher Ladung. Nicht nur wegen möglicher Umweltbelastungen, thematisiert wurde ebenfalls der Arbeitsschutz beim Löschen von Gefahrgut. So etwa im Zusammenhang mit dem holländischen Motorschiff OOSTZEE, das am 18. Juli 1989 vor Neuwerk auf Reede ging, weil die Besatzung einen Geruch festgestellt hatte, der auf Leckagen bei der Quarzsand-Ladung und damit erhöhte Epichlorhydrin-Werte schließen ließ und daraufhin evakuiert wurde.

SCHIFFSPORTRÄT ÖLSAUGER HANSEAT

Wohl Mitte der 1970er Jahre stellte die Firma Schramm den Ölsauger HANSEAT in Dienst. Besatzung: vier Mann, Maschinenleistung: 130 PS, Geschwindigkeit: 9 sm/h, Tiefgang: 2,60 Meter. Hauptaufgabe des 107 BRT großen, 28 Meter langen und 5,7 Meter breiten Spezialschiffs war die Reinigung großer, durch Öl verschmutzter Wasserflächen auf der Elbe und dem Nord-Ostsee-Kanal. Dazu verfügte das Schiff über leistungsstarke Ölsauggeräte und einen Separator zur Trennung von Öl und Wasser sowie einen 220 Tonnen fassenden Laderaum für das Altöl. Das vielseitige Fahrzeug unbekannten Baujahres und Herstellers wurde jedoch nicht nur zum Reinigen von Ölverschmutzungen eingesetzt, sondern auch beim Absaugen von Altöl und Tankwaschwasser aus Schiffen.



Ölsauger HANSEAT.



INVASION IM ELBEHAFEN

Ein wenig Erfahrung mit militärischem Gerät hatte die Firma Schramm ja durchaus: Der Schlepper VORWÄRTS assistierte im Mai 1974 bei der Überführung des Schnellbootes KRANICH der Bundesmarine von Kiel zum Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven. Kurzzeitig lag die 1958 gebaute KRANICH zudem am Südufer, um auf besseres Wetter zu warten. Im Oktober 1975 wurden im Elbehafen dann die beiden ehemaligen Schnellboote der Bundesmarine PELIKAN und STORCH für ihren Transport Richtung Türkei verladen.

Doch das, was im September 1986 in Brunsbüttel stattfand, war eine regelrechte Invasion. Im Rahmen des NATO-Manövers „Bold Guard“ an der Westküste übten etwa 3.000 der insgesamt 65.000 beteiligten Soldaten (mit gut 17.000 Fahrzeugen) in und um Brunsbüttel.

Versorgt wurden die Truppen über den Hafen Ostermoor, wo dafür verschiedene Güter, Munition, Gerät und Fahr-

zeuge bereitgestellt wurden. Im Elbehafen, rund um das dort liegende Spezialschiff MAJOR STEPHAN W. PLESS, wurde zudem ein Behelfslager für 300 US-Soldaten und ihre Panzer und Kettenfahrzeuge eingerichtet. Vom Zahnarzt über den Militärfarrer bis hin zum Supermarkt mit US-Produkten wurde alles eigens errichtet. Geschlafen wurde in einer Lagerhalle der Firma Schramm.

Dass überall Munitionskisten und sonstiges Gefahrgut lagerten, hielt Hans Schramm (trotz Kommandoübernahme durch die US-Militärpolizei) nicht davon ab, sich das Treiben anzusehen und dabei genüsslich eine seiner geliebten Brasil-Zigarren zu rauchen – zum Entsetzen der Offiziere und Mannschaften.

Anfang Oktober, nachdem die Bergungsspezialisten der Firma Schramm noch so mancher Panzerbesatzung, die mit den örtlichen Wassergräben Bekanntschaft gemacht hatte, geholfen hatte, rückten die NATO-Truppen wieder ab und überließen den Elbehafen wieder einer friedlichen Nutzung, inklusive neuer Asphaltdecke.

Mit Supermarkt und Zahnarzt:

300 US-Boys löschen im Hafen

Brunsbüttel (ju). Strengste Sicherheitsvorkehrungen am Elbehafen: Die „Major Stephen W. Pless“, ein hochmodernes Containerschiff der US-Marine, landete in den vergangenen Tagen dort. An Bord: Lastkraftwagen, Panzer, Feldkanonen sowie Nachschubmaterial und Ausrüstung für 16 500 Soldaten der Nato-Übung „Bold Guard“.

Die „Major Stephen W. Pless“, die von einem hochdotierten Vietnamkämpfer den Namen erhielt, gliedert sich ein in das „Maritime Prepositioning Service“-Konzept der USA. Dreizehn Schiffe dieser Art gibt es bereits. Sie wurden vom Verteidigungsministerium von zivilen Reedereien gechartert und werden auch im Frieden von 25 Zivilisten über die Weltmeere gesteuert. Erst im Krisen- oder gar Kriegsfall kommen Soldaten an Bord.

Der Auftrag dieser Schiffe klingt gespenstisch: Vollgestopft mit hochwertigem Kriegsmaterial fahren sie in den möglichen Krisengebieten umher, warten auf den Einsatz und auf die Männer, die diesen führen werden. „Abschreckung Abenteuerlustiger durch diplomatische Zeichengebung“, nennt die deutsche Übersetzung des Konzeptes diesen Auftrag. Für 16 500 Mann hat jedes Schiff militärisches Material

an Bord. Außerdem Nachschub, der diesen Truppen 30 Tage lang völlige Unabhängigkeit von der Logistik garantiert.

Wenn es zum Kriegsfall kommt, fährt die „Major Stephen W. Pless“ zum voraussichtlichen Landungsort. Dort wartet sie auf die Truppen der 6. MAB, die das Material übernehmen sollen, um dann an der feindlichen Küste zu landen. Captain Mark Hughes, Presseoffizier, sagt selbst: „Angriff heißt hier die Strategie.“

Sollte das Schiff nicht nah genug an den Strand herankommen, kann es auch auf hoher See entladen werden. Landungsboote nehmen Lkw und Panzer an Bord, die Soldaten kommen in den 27 leichten Schwimmpanzern an Land. Alles „hochmotivierte Truppen“, so der Hauptmann.

Makabre Statistik: Wenn die Männer aus den Amphibienfahrzeugen heraus sind, haben sie noch eine durchschnittliche Lebensdauer von drei Sekunden.

Doch jetzt herrscht Frieden. In der großen Lagerhalle am Elbehafen ein eher buntes Bild. Dort werden die rund 300 Soldaten versorgt, die in den vergangenen Tagen das Kriegsgut für „Bold Guard“ löschten.

Mit Paletten wurden die verschiedenen Bereiche voneinander abgegrenzt. Vorne rechts gleich die Sanitätsstation. Dort langweilt sich ein Arzt. Sein Kollege nebenan hingegen hat zu tun: Ein Soldat im Kampfanzug läßt sich von ihm die Zähne plombieren. Nur durch die halbhohe Palettenmauer, über die jeder hinwegsehen kann, vom Patienten und Zahnarzt getrennt, spielt der Militärfarrer auf seiner Gitarre. Auch er trägt einen Kampfanzug. Neben dem musikalischen Geistlichen wiederum der provisorische Supermarkt. Hier verkauft eine der vier Soldatinnen der Einheit gerade Cola.

Vor der großen Halle wieder ein weniger friedliches Bild: 13 M 60 Panzer, acht M 16 Feldkanonen, zwei M 10 Geschütze und 69 Lkw sowie eine schier unüberblickbare Zahl weiterer kleiner Einsatzfahrzeuge sind dort aufgereiht. Das ist noch nicht alles: Noch ist nicht jedes der fünf Fahrzeugdecks der „Major Stephen W. Pless“ entladen. Es ist übrigens das erste Mal seit zwei Jahren, daß dieses Versorgungsgut im Tageslicht steht. Sonst nämlich, so Captain Mark Hughes, sind die Fahrzeuge, durch Klimaanlage in den Decks konserviert, auf den Weltmeeren unterwegs.

Da der Bund keine eigenen Häfen hatte, sagte Schleswig-Holstein Hilfe zu und die OOSTZEE wurde, nachdem sie auf See entlüftet worden war, in den Elbehafen verbracht, um die Ladung zu bergen. Dabei klagten einige Arbeiter der Elbehafengesellschaft über Reizungen der Atemwege. Sie wurden umgehend amtsärztlich untersucht und vorsorglich mit anderen Arbeiten betraut. Nachdem auch die Gewerbeaufsicht ihr Einverständnis zur Fortsetzung der Arbeiten gegeben hatte, wurde die Ladung gelöscht und umverpackt. 263 deformierte oder beschädigte Fässer wurden geborgen und zusammen mit fast 50.000 Kilogramm Epichlorhydrin, die aus dem Unterdeck abgepumpt wurden, zur Entsorgung geschickt.

Der Rest der Ladung wurde im Elbehafen wieder an Bord der OOSTZEE verstaut, bevor das Schiff am 11. September 1989 nach Rotterdam zur endgültigen Entsorgung und Dekontamination aufbrach. Nach Abschluss der Bergungs- und Entsorgungsarbeiten überprüften die Elbehafengesellschaft und die Firma Schramm ihre eigenen Sicherheitsbestimmungen und Vorschriften, um auch zukünftig bei solchen Hilfseinsätzen mit größtmöglichem Schutz der eigenen Mannschaften unterstützen zu können.

Wären die Ereignisse rund um die OOSTZEE früher kaum wahrgenommen oder als Tagesgeschäft für Schleppdienst und Stauerei verbucht worden, so richtete sich jetzt ein kritischer Blick darauf und es folgten politische Diskussionen. In einem Bericht an den Bundestag lobte Bundesverkehrsminister Friedrich Zimmermann (CSU) die gute Zusammen-

arbeit zwischen dem Bund, dem Land Schleswig-Holstein und den Brunsbütteler Beteiligten. Zugleich kündigte er an, die Vorschriften zum Stauen und Sichern gefährlicher Ladung zu überarbeiten. Als direkte Konsequenz wurden außerdem auf dem Nord-Ostsee-Kanal wasserschutzpolizeiliche Gefahrgutkontrollen eingeführt und die Anmeldepflicht für Gefahrgüter reformiert.

Rückblickend waren die 1980er Jahre eine erfolgreiche Zeit, in welcher der Elbehafen weiterhin gut lief und es sich gezeigt hatte, dass auch der Wachwechsel bei Schramm geklappt hatte. Die Firma war mit Helmut Schramm am Ruder modern und strategisch gut aufgestellt. Mit dem Umweltschutz galt es, sich auseinanderzusetzen und ihn bei der täglichen Arbeit stärker zu berücksichtigen, zugleich bot er die Chance, das Unternehmen Schramm in zukunftssträchtigen Bereichen weiterzuentwickeln.

DIE WELT IM UMBRUCH

Während Bürgerinitiativen und Protestgruppen in den 1980er Jahren die bundesdeutsche Gesellschaft auf den Umweltschutz aufmerksam machten und erste Auswirkungen auf die Schifffahrt sichtbar wurden, begann sich ab der Mitte des Jahrzehnts die weltpolitische Lage langsam, aber grundlegend zu verändern – ebenfalls mit Rückwirkungen auf den Warenverkehr zur See, vor allem aber mit historischen Wandlungen in ganz Europa.



Ein Schramm Schlepper beim Winterdienst auf dem Nord-Ostsee-Kanal Ende der 1970er Jahre.



Hans Schramm im Juni 1988.

03

SCHRAMM group

**MARITIME WIRTSCHAFT 3.0
DIE SCHRAMM group**



MARITIME WIRTSCHAFT 3.0 DIE SCHRAMM group

Helmut Schramm machte aus dem Festmacherbetrieb und der Schleppschiffreederei seines Vaters Hans ein florierendes Unternehmen der maritimen Wirtschaft. In der dritten Generation entwickelte nun Hans Helmut Schramm dieses Unternehmen zur SCHRAMM group mit internationaler Ausrichtung weiter. Immer im Blick hatte er dabei die Zukunft – unternehmerisch, technisch und in der Schramm’schen Familientradition.



Die gerade angebrochenen 1990er Jahre werden auch für die Firma Schramm eine Zeit spannender Veränderungen.

Über Jahrzehnte war Europa ein geteilter Kontinent, auf dem sich Ost und West im steten Gegeneinander der politischen Systeme eingerichtet hatten. Ab Mitte der 1980er Jahre begann der Eisener Vorhang jedoch langsam zu rosten, als sich in einigen kommunistischen Staaten grundlegende politische und gesellschaftliche Veränderungen anbahnten: In Polen etwa bildete sich mit der „Solidarność“ eine erste freie Gewerkschaft. Und in der Sowjetunion gingen die tiefgreifenden politischen Veränderungen, die Generalsekretär Michael Gorbatschow anstieß, mit den Schlagworten „Perestroika“ und „Glasnost“ in die Geschichte ein. Sie ermutigten Oppositionsgruppen in der DDR, trotz Repressalien, Massendemonstrationen zu organisieren, auf denen mit Slogans wie „Wir sind das Volk“ und „Wir bleiben hier“ die DDR-Bürger ihre Unzufriedenheit artikulierten und fundamentale politische und gesellschaftliche Reformen forderten. Nachdem dies zunächst zur Öffnung der innerdeutschen Grenze am 9. November 1989 führte, begannen schnell auch Verhandlungen über eine deutsch-deutsche Wiedervereinigung, die schließlich nach der Unterzeichnung des Einigungsvertrages am 31. August 1990 zum 3. Oktober 1990 erfolgte.

Mit dem „Aufbau Ost“ versuchte die Bundesregierung, die Wirtschafts- und Infrastruktur in der ehemaligen DDR grundlegend zu modernisieren, Unternehmen zu privatisieren und die Lebensverhältnisse in den neuen Bundesländern möglichst rasch an die in den alten Bundesländern anzupassen. Die Wiedervereinigung und der Zusammenbruch des Ost-

blocks stärkten zudem die strategische Lage und das Potenzial der Bundesrepublik im globalen Wirtschaftsverkehr, indem neue Handelsrouten besonders nach Osteuropa geschaffen werden konnten. Zusätzlich legte die Bundesregierung große Sonderprogramme auf, um die ostdeutsche Wirtschaft zu beleben, wovon auch die deutsche Wirtschaft profitierte.

STÜRMISCHE ZEITEN

Vor allem auf die Bauwirtschaft sowie naheliegende Bereiche, etwa Transport und Logistik, wirkte sich dies insgesamt positiv aus. In den Jahren des politischen Umbruchs 1989 und 1990 verzeichnete auch der Nord-Ostsee-Kanal steigende Verkehrszahlen, die jedoch schon 1991 deutlich zurückgingen. Das Transportvolumen verringerte sich um 4,1 Prozent auf 2,5 Millionen Tonnen. Während sich der Verkehr in Richtung der GUS-Staaten – auch wegen der Hilfslieferungen aus Westeuropa – um 43,5 Prozent (2,5 Millionen Tonnen) steigerte, verzeichneten die wichtigsten anderen Verbindungen deutliche Einbußen: Der Warenverkehr zwischen ost- und westdeutschen Häfen ging um über 30 Prozent (etwa 2 Millionen Tonnen) zurück, nach Polen wurden 12,7 Prozent bzw. 1,25 Millionen Tonnen weniger befördert und auch der Umschlag nach Schweden sank um 11,4 Prozent, was 1,26 Millionen Tonnen entsprach. Folglich ging die Anzahl der Kanalpassagen um 5,9 Prozent auf 44.997 Schiffe zurück.



Der Landeshafen Ostermoor um 1990.

An der Firma Schramm ging diese Entwicklung zumindest in der Festmacherei und der Schleppschifffahrt, ihren traditionellen Geschäftsfeldern, ebenfalls nicht vorbei. Bei den Häfen sah die Entwicklung jedoch völlig anders aus: Lag die Steigerungsrate beim Güterumschlag in den drei landeseigenen Häfen in Brunsbüttel in den Jahren 1986/87 noch bei 2,8 Prozent auf 6,4 Millionen Tonnen, stieg sie in den Folgejahren nochmals deutlich an. Bis Ende 1988 legten in den bundes- und landeseigenen Häfen 4.604 Schiffe an, was einer Steigerung um 21 Prozent bzw. 809 Schiffen entsprach. Damit einher ging die Erhöhung des Güterumschlags in den landeseigenen Häfen um 10 Prozent auf 7 Millionen Tonnen, während in den bundeseigenen Häfen Südkai und Felsenkeller 1,6 Millionen Tonnen umgeschlagen wurden. Allein in den Elbehäfen liefen, dank seiner vielseitigen Lade- und Löscheinrichtungen, die ein flexibles und schnelles Umschlagen erlaubten, 362 Schiffe mit zusammen 3.504.568 BRT ein und schlugen 1988 dort 3,7 Millionen Tonnen Güter um. Mit ihrem breiten

Portfolio an maritimen Dienstleistungen konnte die Firma Schramm Schwankungen bei der Schleppschifffahrt und der Festmacherei abfedern und war im Bereich Hafenwirtschaft als Teilhaber der Hafengesellschaft Brunsbüttel zugleich gut aufgestellt.

HANS SCHRAMM GEHT VON BORD

Einen Schatten auf diese spannende Zeit warf jedoch der Tod von Hans Schramm am 1. August 1990. Der „Onassis von Brunsbüttelkoog“, wie er liebe- und respektvoll genannt worden war, starb im Alter von 88 Jahren. Über Jahrzehnte hatte er seinen „kleinen Betrieb“, wie er sagte, mit viel Fleiß und dem richtigen Geschäftssinn zu einem renommierten Schifffahrtsbetrieb ausgebaut. Seine Mitarbeiter und er waren zu Spezialisten mit exzellentem Ruf gewachsen, deren Dienstleistungen weit über Brunsbüttel hinaus geschätzt wurden. Für Familie Schramm und das ganze Unternehmen war sein Tod natürlich ein großer menschlicher Verlust, der eine gewaltige Lücke hinterließ.

Hans’ Sohn Helmut Schramm war allerdings, da er schon im Alter von 24 Jahren ins Geschäft eingestiegen war, seit Jahren an verantwortlicher Position tätig, deshalb bestens in die Abläufe eingearbeitet und mit allen Projekten vertraut. Nun blickte Helmut Schramm seinerseits in die Zukunft, hielt nach Entwicklungsmöglichkeiten und Wachstumschancen Ausschau und setzte diese gezielt und mit großem kaufmännischem sowie technischem Geschick um. Ganz der Schramm’schen Tradition folgend, packte er immer neue Aufgaben an und ließ sich, die Risiken abwägend, von Schwierigkeiten nicht entmutigen.



Einsturz der Ladebrücke auf der Ostmole, 1990.

Etwa als sich im Februar 1990 während eines Orkans Kran 3 im Elbehafen losriss und gegen einen Schiffsentlader, der am Ende der Ostmole stand, rutschte und ihn schwer beschädigte. Drei Tage stand die schwer beschädigte Brücke nach dem Orkan schief, bevor sie schließlich ins Hafenbecken stürzte. Der direkte Schaden belief sich auf 13 Millionen Mark, zusätzlich verzeichnete der Hafen bis zur Fertigstellung einer neuen Massenumschlagbrücke über ein dreiviertel Jahr Umschlags- und Umsatzrückgänge, da der Umschlag nun mit den drei kleinen Kränen bewerkstelligt werden musste. Zwar konnte sofort ein neuer Schiffsentlader in Auftrag gegeben werden, doch der Neubau kostete viel Kraft und Kapital, denn er wurde unter anderem mit vier Millionen Mark aus Eigenmitteln finanziert. Mit der Inbetriebnahme des neuen Schiffsentladers (Kran 4) im September 1991 war der Hafen allerdings gleich noch ein Stück moderner geworden.



Das neue Kontorgebäude am Südufer, 1991.

65 JAHRE ERFOLGREICHES ARBEITEN AM SÜDUFER

So konnte Helmut Schramm im November 1991 bei einer Feier mit über 90 Gästen aus Politik, Schifffahrt, Industrie und Wirtschaft anlässlich des 65-jährigen Jubiläums durchaus stolz und zufrieden auf die Firmengeschichte zurückblicken. In die Zukunft schaute der Firmenchef ebenfalls optimistisch. Nicht nur, dass er das Jubiläum zum Anlass nahm, das neue Bürogebäude am Südufer einzuweihen, das nach den Plänen des Architekten Kurt Wittrock in nur einem Jahr Bauzeit entstanden war und moderne Räumlichkeiten für die fünf Verwaltungsangestellten des Betriebes und den Chef bot. Helmut Schramm hatte bereits neue

Aufgaben ins Visier genommen, wovon eine direkt nebenan im Nord-Ostsee-Kanal lag. Denn obwohl der Seeweg um Skagen deutlich länger war, wurde die nur 98 Kilometer lange künstliche Wasserstraße immer weniger genutzt: 1990 wurden etwa 48.000 Passagen auf dem Nord-Ostsee-Kanal verzeichnet, während es 1993 bereits nur noch gut 44.000 waren. Zwar blieb dieser deutliche Nachfragerückgang ohne direkte Folgen für die Geschäftsentwicklung der Firma Schramm, die mit ihren Service- und Hilfsleistungen wie etwa der Proviantübergabe, der Festmacherei sowie der 24-stündigen Bereitschaft zur Schiffsöleentsorgung und zur Bekämpfung von Ölunfällen nur in geringem Maße vom Schiffsverkehr auf dem Kanal abhängig war. Dennoch tüftelten Helmut Schramm und Firmen-Prokurist Torsten Andritter-Witt Anfang der 1990er Jahre an Möglichkeiten, das Portfolio an maritimen Dienstleistungen auch auf dem Kanal weiter auszudehnen. Da als ein möglicher Grund für die rückläufige Nutzung des Kanals die hohen Betriebskosten und die Gebühren für durchfahrende Schiffe ausgemacht wurden, erarbeiteten Helmut Schramm und Torsten Andritter-Witt ein Konzept zur Privatisierung des Lotsenversetzdienstes, der ideal zum Unternehmen passte, da Schramms Mitarbeiter ohnehin in den Häfen präsent waren und sich der Dienst so besonders gut in den Betriebsalltag hätte integrieren lassen. Die über 700 Lotsenversetzungen pro Jahr hätten nicht nur die Personalauslastung gestärkt, sondern nach Berechnungen Helmut Schramms die öffentliche Hand außerdem um über 200.000 Mark entlastet und den Kanal so etwas kostengünstiger und damit attraktiver gemacht. Zwar wurde die vom Wasser- und Schifffahrtsamt ausgegangene Idee, den für alle Kanalhäfen vorgeschriebenen Lotsendienst zu



Helmut Schramm, Torsten Andritter-Witt und weitere Schramm-Mitarbeiter bei der Einweihung der neuen Büros, 1991.



Der Elbehafen 1989.

privatisieren, politisch und öffentlich ausgiebig diskutiert. Am Ende der langen Debatte stand jedoch die Entscheidung, die Lotsenverschickung nicht in privatwirtschaftliche Hände zu geben.

UMSTRUKTURIERUNGEN IM ELBEHAFFEN

Unterdessen bahnten sich im Elbehafen weitreichende Veränderungen an. Denn obwohl die Orkans Schäden behoben werden konnten und die Hafenbilanz gut ausfiel – 1990 wurden insgesamt 4,22 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen, wovon der Hauptteil mit etwas mehr als 3 Millionen Tonnen auf Rohöl entfiel, gefolgt von gut 500.000 Tonnen Kohle, und im Folgejahr lag der Gesamtumschlag bereits bei 4,5 Millionen Tonnen – wurde eine Neuordnung der Beteiligungsstruktur aufgrund unterschiedlicher Interessenlagen der Partnerfirmen notwendig. Helmut Schramm übernahm schließlich neue Anteile am Elbehafen und verfügte nun durch seine Zweidrittelmehrheit auch über mehr Handlungsspielraum. Und er war offen für neue Kunden und manch ungewöhnliche Ladung: Als Probelauf wurde Ende 1991 im Elbehafen erstmals Schrott umgeschlagen. Der Versuch, dem eine Investition von über einer halben Million Mark in die notwendige Umschlagstechnik vorausging, war ein Erfolg, schon im Frühjahr 1992 lagen wieder fast 20.000 Tonnen Altmetall zur weiteren Verladung im Elbehafen bereit. Es ging der Hafengesellschaft nicht nur darum, sich für einen 5-Jahres-Vertrag mit einem neuen Kunden zu empfehlen und so die Auslastung

des Hafens zu steigern. Die Schrott-Verladung war auch eine Kooperation zwischen dem Hamburger Hafen und Brunsbüttel. Weil in Hamburg Lagerflächen knapp waren und Brunsbüttel noch über freie Kapazitäten verfügte, arbeiteten die beiden Hafenstandorte zusammen. Der Großteil des Schrotts fiel bei der Demontage ostdeutscher Fabrikanlagen an und wurde zur Verwertung nach Spanien und Fernost weitertransportiert. Nur ein kleines Gastspiel hingegen gaben zwischen den Jahren 1992 und 1993 Glasflaschen, von denen zeitweise mehrere tausend Tonnen auf einer Fläche von über 5.000 Quadratmetern im Elbehafen gesammelt und zwischengelagert wurden, bevor sie zum Recycling nach Spanien verschifft wurden. Die Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH setzte damit ihren Kurs fort, den Umschlag strukturell nicht an nur wenigen Kunden und Waren auszurichten, sondern als Massenguthafen offen zu sein für den flexiblen Umschlag unterschiedlichster Güter, um auf diese Weise konjunkturellen Schwankungen entgegenwirken zu können. Dass diese Strategie von Helmut Schramm und der Hafengesellschaft richtig war, zeigte sich bereits in der Bilanz von 1993. Alle Brunsbütteler Häfen kamen auf einen Gesamtumschlag von 8,6 Millionen Tonnen, wobei der Ölhafen mit 1,6 Millionen Tonnen einen Rückgang um fast neun Prozent verkraften musste, während der Landeshafen Ostermoor um 1,1 Prozent auf 1,9 Millionen Tonnen zulegen konnte. Den größten Zuwachs verzeichnete jedoch der Elbehafen, dessen Umschlag um fast 7,5 Prozent auf 5,1 Millionen Tonnen nach oben kletterte.



DER BETRIEB DES GLÜCKSTÄDTER AUSSENHAFENS

In diesem erfolgreichen Management des Elbehafens lag dann auch das ausschlaggebende Argument dafür, den Betrieb des landeseigenen Hafens in Glückstadt an die Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH zu vergeben. Denn die schleswig-holsteinische Landesregierung war bemüht, die Bedeutung des Hafens als Umschlagplatz für Unternehmen aus der Region, insbesondere aus Glückstadt, Itzehoe und Elmshorn, zu stärken, um dadurch positive Rückwirkungen auf die wirtschaftliche Situation an der Westküste insgesamt zu erzielen. Als erstes übernahm die Hafengesellschaft Brunsbüttel im Sommer 1994 mit zwei Lagerhallen und dem im Vorjahr aus Landesmitteln errichteten, 2,2 Millionen Mark teuren Kran, wichtige Lagerflächen und Umschlagstechnik im Glückstädter Außenhafen, der jedoch weiterhin im Eigentum des Landes Schleswig-Holstein verblieb. Im selben Jahr wurde dann die Hafengesellschaft Glückstadt mbH neu gegründet, um den Hafenbetrieb des am Nordufer der Elbe strategisch gut gelegenen Außenhafens eigenständig durchzuführen. Tatsächlich wirkte sich die Privatisierung des Hafenbetriebs in Glückstadt positiv auf den Umschlag des Hafens aus. Lag der Umschlag 1994 noch bei gut 130.000 Tonnen, stieg er auf über 171.000 Tonnen im Jahr 2000 und überbot auch diese Marke bereits im Folgejahr, als über 187.000 Tonnen umgeschlagen wurden.

HELMUT SCHRAMM ENTDECKT DAS ÖL

Während im Elbehafen neue Kunden gewonnen wurden und der Betrieb des Glücksstädter Außenhafens gut anlief, hatte Helmut Schramm für seine Schleppschiffreederei, die mit 40 Angestellten und ihrer Flotte von zwei Seeschleppern, drei

Binnenschleppern, einem Schwimmkran, einem Seeponton, einem Schwimmbagger und einer Schute sowie acht Makkerbooten und drei Barkassen umfassend für alle erdenklichen Herausforderungen ausgestattet war, ebenfalls ein neues Aufgabenfeld angepeilt. Es war ihm, dank seines unternehmerischen Weitblicks und des Vertrauens in die Leistungsfähigkeit seiner Firma, gelungen, eine technisch höchst anspruchsvolle internationale Ausschreibung für die Schleppschiffahrt zu gewinnen: den Öltransport von der Ölförderinsel Mittelplate in den Brunsbütteler Ölhafen.

Bereits in den 1950er Jahren war vermutet worden, dass es in der Deutschen Bucht Ölvorkommen geben könnte, was später durchgeführte geologische Untersuchungen und Probebohrungen auch bestätigten; allerdings erschien eine Erschließung zunächst unwirtschaftlich. Mit den Ölkrisen von 1973 und 1979 rückte die Suche nach einheimischen Ölvorkommen wieder in den Blick und die Sondierungen wurden wieder aufgenommen. Bei Probebohrungen am südlichen Rand des Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer auf einer Sandbank im Bereich der Mittelplate wurden 1980 in 2.000 bis 3.000 Metern Tiefe Ölvorkommen entdeckt. Im Sommer 1985 begann schließlich die Errichtung der Bohr- und Förderinsel Mittelplate, von wo aus bereits im Herbst des Folgejahres drei neue Bohrungen gestartet wurden und 1987 die insgesamt vierjährige Probeförderung im größten Ölfeld Deutschlands anlief.

Um den Großauftrag mit der Mittelplate, einen der Meilensteine der Firmengeschichte, bewältigen zu können, investierte Helmut Schramm in den Neubau von zwei eigenen Doppelhüllenleichtern. Diese übernahmen den Öltransport zwischen der Ölförderinsel Mittelplate, wo bis zu 800.000 Tonnen Öl im Jahr gefördert wurden, und dem Ölhafen in Brunsbüttel. Die 46,3 Meter lange und 18,7 Meter breite DITHMARSCHEN wurde in Danzig gebaut und nahm mit ihrem Fassungsvermögen von 1.300 Kubikmetern im Oktober 1994 ihren Dienst auf. Fast genau drei Jahre später lief dann, ebenfalls in Danzig, die zweite Ölbarge mit einem Fassungsvermögen von gut 1.350 Kubikmetern vom Stapel. Am 23. November 1997 wurde sie auf den Namen BRUNSBÜTTEL getauft, und bereits eine Woche später ging es auf die erste Fahrt.

Mit diesem Engagement beim Öltransport war es Helmut Schramm gelungen, einen Großauftrag für die Schleppschiffreederei umzusetzen, welcher dank der bis mindestens 2011 geltenden Betriebsgenehmigung der Bohrinsel Mittelplate mittelfristig Bestand haben würde.

Zugleich unternahm Helmut Schramm so auch die ersten zukunftssträchtigen Schritte im Bereich der Offshore-Technik



Helmut Schramm (4. v. l.) auf der Danziger Werft, wo die beiden Ölbargen DITHMARSCHEN und BRUNSBÜTTEL gefertigt werden, um 1994.

und unterstrich damit, dass es ihm nicht darum ging, die Firma Schramm einfach wie bisher weiterlaufen zu lassen. Vielmehr peilte Helmut Schramm Wachstum an, investierte dafür in Neubauten und probierte sich in neuen Aufgaben sowie zukunftsweisenden Bereichen erfolgreich aus.

VOM PÄCHTER ZUM EIGENTÜMER – DIE PRIVATISIERUNG DES ELBEHAFENS

Nach der erfolgreichen Übernahme der Betreiberschaft des Glückstädter Hafens und dem gewonnenen Großauftrag zum Öltransport von der Mittelplate nahm Helmut Schramm Ende der 1990er Jahre zusammen mit der Hafengesellschaft die Modernisierung der Brunsbütteler Häfen ins Visier, mit dem Ziel, dort bisher ungenutzte Potenziale ausschöpfen zu können und die Häfen mit einer besseren

Auslastung zukunftsfähig zu machen. Insbesondere der Elbehafen mit seiner einzigartigen Lage an der Schnittstelle von Nordsee, Elbe und Nord-Ostsee-Kanal sollte zu einem leistungsstarken Umschlagplatz weiterentwickelt werden. Als entscheidende Faktoren für eine gute Zukunftsperspektive wurden von der Hafengesellschaft ein hohes Maß an Flexibilität und Variabilität sowie eine effiziente Kombination der Verkehre auf der Straße, der Schiene und dem Wasserweg identifiziert. Und so verbarg sich hinter der im Jahr 1998 begonnenen Containerverladung im Elbehafen nicht nur mehr Variabilität beim Umschlag. Es ging auch darum, die Transportabläufe per Bahn und Binnenschiff besser zu verzahnen, um durch weniger LKW-Einsätze einen Beitrag zur Entlastung der Straßen zu leisten.



Stapellauf des Leichters DITHMARSCHEN, 1994.

BRENT SPAR – EINE ENTSORGUNGSFRAGE

Schon immer hatte Helmut Schramm ein Händchen für schwierige und spektakuläre Aufträge. Und so verwundert es kaum, dass er das Bergungs-Know-how seines Unternehmens in die Waagschale warf, als es darum ging, wie die Öllager- und Verladeplattform Brent Spar entsorgt werden sollte.

190 Kilometer nordöstlich der Shetlandinseln im Atlantik gelegen, diente die von Shell betriebene Plattform seit 1976 als Zwischenlager für Rohöl, das dort von Tankern aufgenommen und zu Raffinerien transportiert wurde.

Die 147 Meter hohe Konstruktion, die einen 50.000 Tonnen fassenden Öltank beinhaltete, hatte ausgedient, als Pipelines in Betrieb gingen, durch die das Öl von den Förderplattformen direkt zum Ölterminal Sullom Voe befördert wurde. 1995 sollte die 14.500 Tonnen schwere Brent Spar im Rockall-Trog, einem Tiefseeegraben westlich von Irland versenkt werden.

Die Umweltschutzorganisation Greenpeace machte mit einer Reihe spektakulärer Aktionen auf die Umweltverschmutzung durch die Versenkung und die Problematik von Industrieschrott im Meer aufmerksam und forderte eine Demontage an Land.

Dass Greenpeace dabei die Menge der gefährlichen Ölrückstände und radioaktiven Stoffe an Bord der Plattform mit 5.000 Tonnen (statt 100 Tonnen) viel zu hoch schätzte und diesen Fehler später einräumte, tat der öffentlichen Empörung über die angestrebte Versenkung keinen Abbruch.

Der britisch-niederländische Shell-Konzern sah sich als Betreiber der Brent Spar einem solch großen öffentlichen und politischen Druck ausgesetzt, dass er die Pläne zur Versenkung schließlich zurückzog und eine Entsorgung an Land durchführte. Dazu beigetragen hatten sicherlich auch Tankstellenboykotts, die zu einem Umsatzrückgang von bis zu 50 Prozent führten. Bei der Frage, wo die Plattform an Land gebracht und entsorgt werden sollte, machte sich Helmut Schramm für Brunsbüttel und die Beteiligung seiner Firma stark, letztlich ging der 70-Millionen Mark-Auftrag aber nach Norwegen, wo 1998 Rückbau und Verschrottung begannen.



Der Elbehafen 1998.

Außerdem strebte die Hafengesellschaft eine verbesserte Zusammenarbeit mit den Nachbarhäfen in der gesamten Elbregion an, um durch Kooperationen und koordinierte Transportleistungen eine leistungsstarke logistische Drehscheibe aufzubauen. Daneben ging es darum, Herausforderungen wie die Verbesserung der Hinterlandanbindungen, Fragen der Verkehrswegestrukturen und der Hafen-Infra- und Suprastrukturen sowie komplexe logistische Konzepte gemeinsam angehen und umsetzen zu können. In einem immer schwieriger werdenden Wettbewerbsumfeld sollten so für die beteiligten Standorte und deren Kunden gleichermaßen Wettbewerbsvorteile erzielt werden.

Parallel dazu tauschten sich die Hafengesellschaft und das Land Schleswig-Holstein als Eigentümer der Brunsbütteler Häfen intensiv über die Rolle der Häfen, ihre wirtschaftliche Entwicklung und notwendige Investitionen aus. Da schnell klar wurde, dass sich das Land nicht in der Rolle des Investors sah, aber nach Wegen suchte, den positiven Kurs der maritimen Wirtschaft in Brunsbüttel weiterhin zu unterstützen, kam die Privatisierung der Häfen als Option ins Spiel. Im Januar 1999 kaufte die Hafengesellschaft allerdings zunächst einmal das 1971 erbaute und mittlerweile sanierungsbedürftige Verwaltungsgebäude des Elbehafens.

Als dann Mitte des Jahres 1999 ein Teil der Spundwand im Elbehafen einknickte und in der Folge nicht mehr nutzbar war, warf dieses Ereignis nicht nur den Betriebsablauf im Hafen durcheinander, dem nun fast ein Drittel seiner nutzbaren Fläche fehlte. Es entwickelte sich daraus zugleich die schwierigste Entscheidung, die die Familie Schramm für den weiteren Fortbestand des Unternehmens bisher je hatte treffen müssen.



Der Landeshafen Ostermoor 1995.

Da das Land Schleswig-Holstein als Eigentümer kurzfristig keine finanziellen Mittel für die Sanierung der maroden Spundwand bereitstellen konnte und mögliche Bauarbeiten daher erst mit über sechs Monaten Verzögerung überhaupt hätten beginnen können, stellte sich die Frage nach einer Fortführung des Engagements der Familie und Firma Schramm im Elbehafen. Aus der Idee, die landeseigenen Häfen zu privatisieren, war schlagartig eine reale Option geworden.

Die Situation wurde dadurch nicht wirklich einfacher, dass das Land Schleswig-Holstein der bisherigen Pächterin, der Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH, den Elbehafen, den Ölhafen sowie den Hafen Ostermoor zum Kauf anbot, für die Übermittlung eines Angebots jedoch eine Frist von nur 14 Tagen setzte. Es war keine Option, nur einen Hafen, etwa den Elbehafen, zu kaufen, da die drei Standorte in Brunsbüttel nur als untereinander verzahnter Verbund funktionieren würden. Und so wurden bei der Firma Schramm und in der Hafengesellschaft Statistiken, Umschlagsmengen, Kennzahlen und Investitionspläne geprüft, während sich die ganze Familie Schramm mit der grundlegenden Frage beschäftigte, ob sie das erhebliche Risiko eingehen sollte, die Häfen zu kaufen und diese dann in Eigenverantwortung betreiben und unterhalten zu müssen. Diese Entscheidung war keine, die Firmenchef Helmut Schramm alleine getroffen hätte, zumal nicht binnen einer nur zweiwöchigen Frist. Für ihn waren die Einschätzung, aber auch der Rückhalt seiner Familie bei solch einem großen Schritt unverzichtbar. Noch heute erinnert sich Hans Helmut Schramm daran, wie deutlich seinem Vater die Schwere dieser Entscheidung förmlich anzusehen war, aber auch an den Moment, als sich die Familie schließlich gemeinsam dazu entschied, den Weg zu gehen und die Häfen zu kaufen.

Nach intensiven Verhandlungen verkaufte das Land Schleswig-Holstein Ende 1999 die drei Brunsbütteler Häfen an die Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH, die außerdem alle Angestellten, die laufenden Verträge und weitere Verwaltungs- und Bewirtschaftungsaufgaben übernahm. Auch der Rohrtunnel unter dem Nord-Ostsee-Kanal war im Kauf enthalten.

Die Familie Schramm als Haupt-Anteilseignerin der Hafengesellschaft war nun Eigentümerin eines vollständig privatisierten Hafengebietes und stand damit vor der bisher größten Herausforderung der Firmengeschichte. Nun galt es, neben dem täglichen Hafenbetrieb zusätzlich Investitionen in Eigenregie vorzunehmen, Zukunftsstrategien zu entwerfen und die drei Häfen weiterzuentwickeln.

Bei allem Risiko bot die Privatisierung vor allem auch Chancen für den Hafenbetrieb. Mit dem Kauf verpflichtete sich die Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH zwar dazu, die Häfen nach öffentlich-rechtlichen Gesichtspunkten und damit diskriminierungsfrei zu betreiben. Aber nun war die Gesellschaft in der Lage, den Hafenbetrieb wesentlich flexibler zu organisieren, da Entscheidungen jetzt selbstständig getroffen wurden. Schon die Auftragsbearbeitung dauerte



Der Ölhafen 1998.



Kleine Feierstunde am Südufer anlässlich der Privatisierung der Brunsbütteler Häfen, 1999.

nur wenige Tage, während öffentlich-rechtliche Strukturen eher Wochen für eine Bearbeitung benötigten. Insofern lag in schnellen Entscheidungen und flexibler Arbeit eine große Zukunftschance für den Hafenbetrieb.

Noch während der Verkauf der Häfen verhandelt wurde, begannen die Sanierung eines 360 Meter langen Teilstücks der Spundwand sowie Vertiefungsarbeiten, in welche die Hafengesellschaft insgesamt 16 Millionen Mark investierte, um den Elbehafen an die stetig wachsenden Schiffsgrößen anzupassen. Bisher mussten große Frachter beispielsweise in Rotterdam abgeleichtert werden, um in den nur 12,40 Meter tiefen Elbehafen einlaufen zu können. Nach Abschluss des Ausbaggerns im Dezember 2000 konnten dann auch Panmax-Schiffe im jetzt 14,80 Meter tiefen Elbehafen voll beladen festmachen – für den Hafenbetrieb ein wichtiger Wettbewerbsvorteil, den es zu nutzen galt. Denn bei einem Umschlag von 4,64 Millionen Tonnen im Jahr 1997 gab es im Elbehafen durchaus noch Luft nach oben.

Helmut Schramm hatte, zusammen mit seiner Familie, mit dem Kauf der Häfen zukunftssträchtig in die Kernkompetenz des Unternehmens investiert und damit etwas Herausragendes geschaffen: das deutschlandweit einzige privatwirtschaftlich betriebene Hafengebiet, ein Fundament, auf dem die spätere SCHRAMM group solide wachsen konnte.

Die Aufgabe, dieses Fundament weiter zu bebauen, stetig zu investieren und das Lebenswerk von Hans und Helmut Schramm weiterzuentwickeln, fiel im August 2000 in die Hände von Hans Helmut Schramm und damit in die dritte Generation der Familie.

DIE DRITTE GENERATION: HANS HELMUT AM RUDER

Hans Schramm war es mit harter Arbeit und einer guten Nase für das Geschäft gelungen, mit der Schleppschiffreederei und Festmacherei eine kleine Firma aufzubauen, die sich über die Jahre einen guten Namen erarbeitet hatte. Dieses Fundament nutzte Helmut Schramm, um neue Betätigungsfelder zu erschließen und das Unternehmen weiterzuentwickeln. Mit der Übernahme der Gesellschafteranteile an der Hafengesellschaft und durch den Betrieb beziehungsweise Kauf der Häfen in Glückstadt und Brunsbüttel hatte Helmut Schramm die Firma wirtschaftlich und strategisch neu aufgestellt. Er hatte die Chancen, die sich in Brunsbüttel boten, konsequent genutzt, ganz im Sinne seines Vaters Hans: Törn too...

Und nun, da aus dem kleinen Festmacherbetrieb von einst das größte Hafenlogistikunternehmen an der schleswig-holsteinischen Westküste geworden war, holte sich Helmut Schramm Unterstützung für die kommenden Aufgaben wiederum aus der Familie, die über Generationen die Wurzel des Unternehmens war.

Was für Helmut gegolten hatte, galt auch für Hans Helmut, also die dritte Generation: Beide waren in das Leben und Arbeiten zunächst am Südufer und später in den Häfen hineingewachsen, nichts war ihnen daran fremd. Weder die Arbeit, noch die Mitarbeiter, die schon dem kleinen Hans Helmut Bonbons zusteckten oder mit ihm Fußball spielten, noch die Fahrzeuge und technischen Geräte. Von klein auf

■ SCHRAMM BAUT DEN ELBTUNNEL (MIT)

Bei der Firma Schramm hatten besondere Aufgaben und Herausforderungen ja schon eine gewisse Tradition. Und so verwundert es nicht, dass Anfang des Jahres 1998 ein weiterer solcher Auftrag hinzukam, als sich das Unternehmen an der Realisierung eines der wichtigsten Verkehrsprojekte in Norddeutschland seit Jahrzehnten beteiligte: dem Bau der vierten Elbtunnelröhre.

1968 war der Bau der neuen Elbunterquerung begonnen worden, und nach sieben Jahren Bauzeit wurde der Tunnel mit drei Röhren am 10. Januar 1975 von Bundeskanzler Helmut Schmidt feierlich eröffnet. Der immer stärker zunehmende Auto- und LKW-Verkehr brachte die drei Röhren des Elbtunnels jedoch schneller als gedacht an ihre Leistungsgrenzen. Und so wurde nach jahrelangen Diskussionen und Planungen fast genau 20 Jahre nach der Eröffnung 1995 mit dem Bau der vierten Tunnelröhre begonnen.

Bei einem Teil der Wasserbauarbeiten, die 1997 begannen, war der Schramm-Schlepper MANUS für den Abtransport von Bodenaushub in Spezialschuten zuständig. Über Förderbänder gelangte der Sand- und Geröllauschub des weltgrößten Tunnelbohrers T.R.U.D.E., der sich „tief runter unter die Elbe“ grub, zum Pontonlager am Köhlbrand, von wo aus die Schuten mit jeweils 400 Kubikmetern Abraum beladen wurden. Insgesamt fielen bei den Arbeiten am 3.096 Meter langen Tunnel unter der Elbe etwa 430.000 Kubikmeter Erdreich an. Viel zu tun also für die Besatzung des Schleppers MANUS, die nahezu rund um die Uhr im Einsatz war, um die insgesamt 1.200 Ladungen zu transportieren.

Sieben Jahre dauerten die rund 550 Millionen Euro teuren Arbeiten, bevor am 27. Oktober 2002 die vierte Tunnelröhre in der Hoffnung eröffnet wurde, die Autofahrer und Anwohner entlang der Autobahn von den täglichen Staus und Verkehrsbehinderungen am Nadelöhr Elbtunnel entlasten zu können.



Montage des Tunnelbohrers T.R.U.D.E. zum Bau der vierten Elbtunnelröhre.



Hans Helmut Schramm mit Ehefrau Pia und der vierten Schramm-Generation bei der Taufe des Schleppers FELIX im November 1991.

hatte Hans Helmut das Firmengelände zu seinem Revier gemacht und schon früh mit angepackt. Gabelstapler fahren, Schiffe festmachen, Makkerboote anstreichen und das Bootfahren machten dem Jungen nicht nur riesigen Spaß, auch das Taschengeld ließ sich damit wunderbar aufbessern. Und die Mitarbeiter guckten auch nicht immer so genau hin, wenn Hans Helmut mal etwas ausprobierte oder die eine oder andere Runde mit dem Auto seines Vaters drehte, um sich selbst das Fahren beizubringen. Festmachen, Kranfahren, Boote steuern und vor allem überall mit anpacken – für Hans Helmut kein Problem, vielmehr eine Selbstverständlichkeit. So setzte sich die bodenständige Vertrautheit mit der täglichen Arbeit und den Mitarbeitern in der Familie Schramm fort.

Erste unternehmerische Erfahrungen machte Hans Helmut Schramm, als er Autos an zumeist russische Seeleute verkaufte. Die eigentlich zur Verschrottung vorgesehenen Fahrzeuge bezog er von Bekannten und lud sie mit dem firmeneigenen Schwimmkran direkt auf die Schiffe der Käufer. Was als kleiner Nebenverdienst begann, wuchs schnell zu einem florierenden Handel, den Hans Helmut Schramm im Alter von 16 Jahren als Gewerbe anmeldete. Schließlich wurde der „Schrotthändler vom Südkai“, der nun auch direkte Berührung mit der Arbeit im Hafen gewonnen hatte,



Hans Helmut Schramms Kurs: Zukunft.

sogar als jüngster Unternehmer Schleswig-Holsteins ausgezeichnet.

Ergänzt werden mussten die Erfahrungen des Abenteuer-spielplatzes Südufer jedoch durch Theorie und andere Erfahrungswelten. Es folgte ein straffer, aber wohlüberlegter Ausbildungsplan, der auf die Aufgaben im Schramm'schen Familienunternehmen bestmöglich vorbereiten sollte. So hatten es Vater Helmut und Hans Helmut mehrfach besprochen, als etwa beim Tauchurlaub auf den Malediven über die Zukunft des Familienunternehmens und die Position von Hans Helmut „Klartext geredet“ (wie es Helmut Schramm ausdrückte) und die Weichen für die weitere Entwicklung gestellt wurden. Für Hans Helmut war ohnehin immer klar gewesen, dass ihn sein Weg ins Kontor am Südufer führen würde.

Die erste Station nach dem Realschulabschluss war ein Praktikum bei Blohm + Voss in Hamburg, das Hans Helmut mit dem Schweißerschein in der Tasche beendete. Gleich danach, so die Idee, sollte sich eine Lehre im Maschinenbau anschließen. Doch die brach Hans Helmut Schramm nach zwei Tagen wieder ab und meldete sich stattdessen, ohne Wissen der Eltern, am Technischen Gymnasium in Meldorf an. Parallel dazu hatte er schon mit 17 Jahren sein Binnenschifferpatent gemacht und begonnen,

Erfahrungen und Seefahrtszeiten zu sammeln – ab dem 16. Lebensjahr während der Schulferien auf den eigenen Schleppern und später auf der 1977 bei der Flender Werft in Lübeck-Siems gebauten STUTTGART EXPRESS, wo Hans Helmut Schramm die Schiffsbefrachtung nun unter Realbedingungen kennenlernte. Nach der Schule folgte ein Highschool-Aufenthalt in den USA, bei dem Hans Helmut Schramm wieder einen Gebrauchtwagen- und Ersatzteilhandel aufzog und sich so sein Auskommen sicherte. Nun war auch die Verständigung in der für die Schifffahrt unentbehrlichen Verkehrssprache Englisch kein Problem mehr. Zur Abrundung seines Ausbildungsweges fehlte Hans Helmut nur noch eine Ausbildung in der Schiffsbefrachtung. Doch die Plätze bei renommierten Hamburger Firmen waren begehrt und entsprechend rar, was Hans Helmut Schramm jedoch nicht davon abhielt bei der Reederei H. Schuldt einfach anzufragen, ohne allerdings Bewerbungsunterlagen einzureichen. Umso überraschter war Hans Helmut, der gerade in Holland eine Einspritzpumpe für den Schlepper BÖSCH besorgt hatte und auf dem Rückweg nach Brunsbüttel war, als er noch für denselben Tag zu einem Bewerbungsgespräch eingeladen wurde. Obwohl Hans Helmut Schramm die bei den Hamburger Traditionsunternehmen üblichen Bekleidungs-erwartungen – dunkler Anzug, weißes Hemd, Krawatte – in seinem Trojer und ölverschmierten Blaumann so gar nicht erfüllte, machte er im Gespräch bei der Reederei H. Schuldt doch einen guten Eindruck. Sein Sachverstand und die ihm eigene zupackende Art haben sicherlich ebenso dazu beigetragen wie die Zeitung, die er bei sich hatte und vorsorglich im Kontor ausbreitete, um bloß keine Ölflecken zu hinterlassen. Abends brachte Hans Helmut nicht nur die benötigte Einspritzpumpe mit ans Brunsbütteler Südufer, sondern auch den erhofften Vertrag zur Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann unter Hans Jürgen Kahl. Danach, des Lernens und der Sammlung von Erfahrungen noch immer nicht überdrüssig, besuchte Hans Helmut Schramm noch einige Semester lang die Seefahrtschule und erwarb dort, unter Anrechnung seiner bereits gesammelten Seefahrtszeiten, sein Kapitänspatent – mehr Qualifikation durch alle Bereiche der Schifffahrt ging nicht.

Um zusätzliche Seefahrtszeiten und praktische Erfahrungen zu sammeln, war Hans Helmut Schramm immer wieder auf unterschiedlichen Schiffen und Routen unterwegs. Als ihn auf einer Fahrt von Frankreich bis in die Adria die Nachricht erreichte, dass für die Brunsbütteler Häfen ein neuer Stauereinspektor gesucht wurde, war er

sofort bereit, den Posten zu übernehmen, allerdings erst nach Ende der Heuer, bei der unter anderem auch Häfen angelaufen wurden, die im vom Bürgerkrieg erschütterten Jugoslawien lagen. Damit war, nach einem langen Ausbildungs- und Erfahrungsweg, der Einstieg ins Unternehmen gemacht, wo Hans Helmut Schramm sich nun vielfältig einbrachte.

Und so war es zwar ungewöhnlich, dass Vater Helmut Schramm seinen Sohn am 3. August 2000 zum Gespräch ins Büro bat, doch war die Übergabe der Geschäfte in die Hände der dritten Generation ebenso absehbar wie folgerichtig und gut vorbereitet. „Hier hast du den Schlüssel, ich bin raus“ – mit diesem Satz zog sich Helmut Schramm aus der Firma, die er über Jahrzehnte geprägt und weit entwickelt hatte, zurück und übergab sein Lebenswerk an seinen Sohn. Nun stand also Hans Helmut Schramm auf der Brücke und Vater Helmut freute sich über die Fortführung der Schramm'schen Familientradition am Südufer und im Elbehafen. Mit freier Hand verfolgte Hans Helmut Schramm nun seinen ganz eigenen Kurs für das durch die Hafenübernahme gerade neu strukturierte Familienunternehmen.



Helmut Schramm, Torsten Andritter-Witt und Sonja Stöven am Südufer.



Die Schlepper PARAT und CORVIN am Südufer.

Ihm zur Seite stand der langjährige Prokurist Torsten Andritter-Witt, der 2009 dann zum Geschäftsführer der Schleppreederei berufen wurde und mit Abläufen, Projekten und Kunden bestens vertraut war und für Hans Helmut Schramm zum wichtigen Berater sowie zur starken Stütze wurde.

Es lief also rund, doch Hans Helmut Schramm nahm sogleich die Optimierungs- und Wachstumspotenziale in den Blick: Es galt, die traditionellen Arbeitsbereiche mit den erworbenen Häfen zu verbinden. Liefen die Bereiche Hafenwirtschaft und Schleppschiffahrt bisher eher geordnet nebeneinander, so ermöglichte der Schlepper PARAT nun den Einstieg in die Seehafenassistenz und damit die Qualitätssicherung im Elbehafen. Die erste Verknüpfung der beiden Geschäftsfelder markierte zugleich den Beginn der Vernetzung der verschiedenen Firmenbereiche, mit dem Ziel, integrierte Lösungen für komplexe Aufgaben anbieten zu können. Neben der Neukundengewinnung und der Fortsetzung des Modernisierungskurses war dies ein wesentliches Element weiteren Wachstums.

Zu Gute kamen Hans Helmut Schramm dabei seine ihm eigene zupackende Art, die enge Beziehung zu den gut qualifizierten und hoch motivierten Mitarbeitern sowie die gute technische Ausstattung in den Häfen und bei der Flotte. Vor allem aber scheute Hans Helmut Schramm keine großen Herausforderungen und brachte neuen unternehmerischen Weitblick mit, sodass diese Mischung, gepaart mit dem hervorragenden Ruf als verlässlicher und flexibler Partner, ein tragfähiges Fundament für weiteres Wachstum in der maritimen Wirtschaft war.

DER AUFTRAG AUS DEM PAPIERKORB

Flexibilität war auch bei einer Ausschreibung der RWE-DEA AG gefragt, die im Kontor am Südufer im Jahr 2000 zunächst unbeachtet geblieben war. Es ging um die Plattformen Schwedeneck-See A und B, die 1984 in Betrieb gegangen waren und nun, nach 16 Jahren Einsatz als einzige Ölbohrplattformen in der deutschen Ostsee, demontiert werden mussten. Der Auftrag, der die Verschleppung der beiden Plattformen zur HDW-Werft in Kiel und nach Eckernförde umfasste, schien technisch zu kompliziert und die Firma dafür einfach nicht groß genug. Nachdem Hans Helmut Schramm sich jedoch einige Tage intensiv mit den beiden dicken Aktenordnern befasst hatte, sah er das anders. Insbesondere, weil ihm der jüngst für den Einstieg in die Hafenassistenz erworbene Schlepper PARAT ideal geeignet schien, die Aufgabe zu bewältigen. Und so erarbeitete Hans Helmut Schramm ein umfassendes Towing Manual. Tatsächlich erwiesen sich die Größe der Plattformen und vor allem ihr Tiefgang von mehr als 22 Metern als besondere Herausforderung und Schlüssel zum Erfolg gleichermaßen. Denn bei seinem Projektplan hatte Hans Helmut Schramm der Unterwasserlandschaft eine besondere Bedeutung zugemessen und mit einem befreundeten U-Boot-Kapitän die entsprechenden Unterwasser-Strömungskarten des Schwedenecks sowie des gesamten Schleppweges studiert. Die Strömungen hatte er daraufhin im Towing Manual berücksichtigt, um beim Verschleppen jegliches Risiko auszuschließen.

Diese Sorgfalt und Voraussicht überzeugten schließlich die Auftraggeber und die Firma Schramm setzte sich bei der Ausschreibung durch. Tatsächlich lief die eigentliche Verschleppung dann auch problemlos. Nur im Kleinen galt es, nochmal flexibel zu sein: So nahm Hans Helmut Schramm vor Beginn der Arbeiten, da kein anderer Taucher zur Verfügung stand, den für die Versicherung obligatorischen Unterwassercheck im Schwedeneck gleich selber vor und mobilisierte später in Eckernförde, mithilfe eines Spanferkels und mehrerer Kisten Bier, die dortigen Marinesoldaten als zusätzliche Festmacher und Helfer. Dieser Auftrag war nicht nur deshalb von besonderer Bedeutung, weil es gelungen war, die Ausschreibung gegen die Branchen-Riesen zu gewinnen. Viel wichtiger für die weitere Entwicklung des Familienunternehmens war es, dass diese komplizierte Verschleppung den Beginn des maritimen Engineerings und des Offshore-Geschäfts darstellte.

DIE SCHROTT-BERGUNG

Bei den immer wieder vorkommenden Havarien im Nord-Ostsee-Kanal bestand die Herausforderung einerseits darin, den Kanal so schnell wie möglich wieder frei zu machen, um den Schiffsverkehr nicht länger als notwendig aufzuhalten. Zum anderen musste fast immer eine neue und individuelle Lösung gefunden werden, wenn es darum ging, die Ladung eines Havaristen zu bergen. Insofern war die Havarie der UNO am 11. Juli 2002 eine besondere technische Herausforderung. Zwar war die Schleppschiffreederei Schramm nicht federführend für die Bergung zuständig, doch mit der Bergung der Ladung beauftragt. Und dafür entwarfen ihre Techniker in nur 24 Stunden ein praktikables Verfahren zur Unterwasserbergung: Mehrere



Schlepper PARAT in Action.

Bagger wurden so umgebaut, dass sie als „Negativ-Bagger“ mit ihren Hydraulikzangen vom Ponton aus die in gut 11 Metern Wassertiefe liegende Ladung Schrott quasi „über Kopf“ erreichen konnten. So gelang es, die Ladung fast vollständig zu bergen, damit das Schiff anschließend von zwei Schwimmkränen aufgerichtet und gehoben werden konnte. Die Lösung dieses komplizierten Problems war ein Beweis für den technischen Einfallsreichtum der Firma Schramm und ein weiterer Schritt zum maritimen Engineering späterer Tage.

VON DER BARGE ZUR PIPELINE

Dass sich Hans Helmut Schramm neben den Führungsaufgaben noch gezielt mit einzelnen Aufträgen befasste, verdeutlicht sein Anliegen, das Unternehmen weiterzuentwickeln. Dabei spielten ihm sein unternehmerisches Gespür und das Zutrauen in die Fähigkeiten der Mitarbeiter in die Hände. Die ersten Jahre des neuen Jahrtausends wurden zu einer Herausforderung für die Firma Schramm, die bei verschiedenen Großprojekten ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellte – und zugleich zur Belastungsprobe für Hans Helmut Schramm selber.

Etwa als Hans Helmut Schramm sich Ende 2003 mit einer internationalen Ausschreibung von RWE-DEA befasste, die eigentlich bereits für zu kompliziert und insgesamt zu groß befunden worden war. Außerdem handelte es sich um keine klassische Schleppdienstleistung, sondern um einen Werftauftrag: Binnen kürzester Zeit sollten 12 Pontons umgebaut und so ausgerüstet werden, dass sie beim Bau der Pipeline zwischen der Ölförderinsel Mittelplate und Friedrichskoog eingesetzt werden konnten. Nach intensivem Aktenstudium entschied Hans Helmut Schramm, sich doch an der Ausschreibung, die ein Volumen von 15 Millionen Euro hatte, zu beteiligen und setzte dies auch gegen internen Widerstand, vor allem wegen des engen Zeitplans und der hohen technischen Anforderungen, durch.

Mit der Nobiskrug Werft wurde ein detailliertes Konzept erarbeitet. Es sah vor, die in der Werft mit 800 Tonnen schweren Wetterschutzwänden ausgestatteten Pontons im Brunsbütteler Elbehafen unterzubringen und sie dort schrittweise zu Arbeitsplattformen aus- und umzurüsten. Die dazu notwendige Verschleppung sollte durch Schramms eigene Schlepper erfolgen. Für die konkreten Arbeiten an den Pontons konnte die Firma Schramm zudem auf die erfahrenen Mitarbeiter eines Brunsbütteler



Am Bau der Pipeline von der Bohr- und Förderinsel Mittelplate war die Firma Schramm mit großem Einsatz wesentlich beteiligt.

Der Schlepper PARAT bahnt einem Erzschiß den Weg durch das Eis.

Betriebes zurückgreifen, den Hans Helmut Schramm gerade übernommen hatte. Die Routine und Flexibilität dieser 40 Schweißer und Schlosser sowie aller anderen am Projekt beteiligten Arbeiter machten es überhaupt erst möglich, den äußerst knappen Zeitplan von nur sechs Monaten einhalten zu können. Mit diesem ausgefeilten Realisierungskonzept, bei dem die Schramm'schen Kernkompetenzen Schleppschiffahrt und Hafenwirtschaft eng verzahnt zusammenarbeiteten, überzeugte die Bietergemeinschaft Schramm – Nobiskrug Werft die Auftraggeber und gewann die Ausschreibung.

Vor den Mitarbeitern lagen nun harte Wochen, in denen in nicht enden wollenden Schichten gearbeitet wurde. Dank dieses Kraftaktes der Mitarbeiter gelang es schließlich, die ab September 2003 angelieferten Pontons bis März 2004 fristgerecht und voll einsatzbereit zur Baustelle ins Watt zu bringen. Dort begann dann, nach insgesamt 10-jährigem Planungsvorlauf, der Bau der gut zehn Kilometer langen Pipeline zwischen der Plattform und Friedrichskoog. Mit der Inbetriebnahme der Leitung im Jahr 2005 entfiel der Öltransport per Barge (gut 2.000 Schiffsbewegungen pro Jahr), den Helmut Schramm einst begonnen hatte, sodass mit diesem Projekt ein Engagement endete, während gleichzeitig mit dem erfolgreichen Abschluss des Ponton-Auftrags das Tor zu weiterem Wachstum geöffnet wurde. Denn nun war nicht nur klar, was das Unternehmen zu leisten im Stande war: Mit dem Kauf dieses ersten Schleppers

CORVIN (er wurde später verkauft, und seit 2015 verstärkt ein neuer CORVIN die Flotte) gelang auch ein zukunftsweisendes Investment in die Flotte.

Die Schramm-Mitarbeiter, die mit ihrem unermüdlichen Einsatz den Erfolg möglich gemacht hatten, waren bei diesem Auftrag sehr beansprucht worden. Aber auch Hans Helmut Schramm, der selbst wochenlang fast rund um die Uhr im Ponton-Projekt mitgearbeitet hatte und 2004, nach dem Rückzug des Bremischen Unternehmen Lexzau-Scharbau aus der Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH zusätzlich noch als alleiniger Gesellschafter die Geschäftsführung des Elbehafens übernommen hatte, zahlte für sein Engagement persönlich einen hohen Preis. Er erlitt unmittelbar nach Abschluss des Projekts und der Feier für die Mitarbeiter einen Zusammenbruch. Diagnose: Magendurchbruch. Auf eine Woche im Koma folgten ein längerer Krankenhausaufenthalt sowie eine Erholungsphase.

Nach diesem einschneidenden Erlebnis überdachte Hans Helmut Schramm intensiv die Struktur seines Unternehmens und besonders seine eigene Rolle darin. So entstand die Idee, die beiden Kernbereiche Schleppschiffahrt und Hafenwirtschaft jeweils einem Geschäftsführer zu übertragen, der seinerseits regelmäßig berichtete sowie Entscheidungen abstimmte, während Hans Helmut Schramm selber grundlegende Lenkungen übernahm sowie an ausgewählten Projekten mitarbeitete.

DER KUPFER-COUP

Im Elbehafen ging es zu Beginn des neuen Millenniums nicht weniger arbeitsreich zu als bei der Schleppschiffahrt. Nachdem im Dezember 2000 die Vertiefung des Elbehafens abgeschlossen war, wurde der eingeschlagene Kurs zur Modernisierung der Anlagen fortgesetzt. Noch im selben Jahr hatte die Hafengesellschaft den Bau eines Trimodalen Containerterminals für den kombinierten Verkehr genehmigt bekommen. Die Fertigstellung erfolgte in mehreren Ausbaustufen bis 2006. Mit dem 2004 erfolgten Rückzug des Bremischen Unternehmens Lexzau-Scharbau aus der Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH war die Gesellschafterstruktur derart verändert worden, dass die Familie Schramm, die seit dem Ausstieg der Hamburger Firma Buss 1992 und der Übernahme dieser Anteile ohnehin schon eine Zweidrittel-Mehrheit hielt, nun Alleingesellschafterin der Hafengesellschaft war und Hans Helmut Schramm deren Geschäftsführer. Das brachte nicht nur mehr Verantwortung mit sich, sondern ermöglichte es auch, völlig eigenständige Entscheidungen treffen zu können, was insbesondere die Umsetzung einer auf mindestens mittelfristiges Wachstum ausgerichteten Geschäftsstrategie für die Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH erleichterte. Die Suche nach neuen Partnern, mit denen es gelang, die Auslastung der Häfen zu optimieren und den Umschlag zu steigern, war dafür unabdingbar.

Dabei gelang der Hafengesellschaft ein großer Coup: Nach mehrjährigen Verhandlungen wurde die Norddeutsche Affinerie AG aus Hamburg neuer Partner. Die beiden Unternehmen

schlossen im Mai 2005 einen umfassenden und langfristigen Vertrag, der weit über den Transport und die Lagerung von Kupfererzkonzentraten hinausging. Das Dienstleistungspaket beinhaltete neben dem Umschlag des Kupfererzkonzentrats auch die sortenreine Lagerung und den Transport zur Affinerie mit zwei eigenen Binnenschiffen.

Bei dieser internationalen Ausschreibung setzte sich die Hafengesellschaft vor allem deshalb durch, weil sie für die höchst komplexen Logistikprozesse ein umfassendes Konzept vorlegte, das der Norddeutschen Affinerie AG eine Komplettlösung mit einem zuverlässigen Logistikpartner bot. Von zentraler Bedeutung dafür war eine Halle, in der das Kupferkonzentrat gelagert und entsprechend der Vorgaben des Kunden gemischt werden konnte. Da für die Planung jedoch weder 3D-Drucker noch komplexe Computer-Simulationen existierten, griffen die Projekt-Beteiligten auf eine simple wie



Ein Blick in die Halle, wo das Kupferkonzentrat gelagert und gemischt wird.

gleichermaßen einfallsreiche Lösung zurück: Sie bauten die Hallen bis ins kleinste Detail aus Legosteinen nach und hatten damit eine hervorragende dreidimensionale Grundlage für die weiteren Arbeiten.

Die Halle wurde gebaut mit intelligenter Förder- und Wiegetechnik, die es erlaubte, die Mischung des Kupferkonzentrats noch exakter vorzunehmen als bisher. Im Dezember 2006 wurden die Halle VI zur Lagerung von 120.000 Tonnen Kupferkonzentrat sowie die notwendigen Förderband- und Verladeeinrichtungen schließlich eingeweiht. Doch der von einem externen Projektpartner gebaute Wiegeturm funktionierte nicht, sodass der für den 1. Januar 2007 vorgesehene Beginn des Kupferkonzentratschlags gefährdet war. Um doch planmäßig starten zu können, löste die Projektleitung des Elbehafens das Problem schließlich selbst. Innerhalb von nur 14 Tagen entwarf und errichtete sie einen neuen, funktionsfähigen Wiegeturm, in dem 17 Tonnen Edelstahl verbaut wurden – ein Kraftakt in letzter Sekunde, der jedoch dank der flexiblen Mannschaft und des hervorragenden Projektteams der in Brunsbüttel ansässigen Partnerfirma Cornels gelang.

Unterdessen stellte eine polnische Werft die beiden hochmodernen Futura Carrier SOPHIA SORAYA und KAJA JOSEPHINE, deren Design und technische Spezifikationen ebenfalls von Schramm-Ingenieuren ausgearbeitet worden waren, rechtzeitig fertig. Die Carrier übernahmen im Pendelverkehr zwischen dem Elbehafen und der Affinerie in Hamburg den Transport des Kupferkonzentrats. Damit konnte der Umschlag von Kupferkonzentrat im Elbehafen wie vereinbart am 1. Januar 2007 beginnen. Die Unternehmensgruppe Schramm übernahm außerdem auch die Rohstofflogistik auf dem Hamburger Werksgelände der Norddeutschen Affinerie AG, die ab April 2009 als Aurubis AG geführt wurde.



NavConsult entwickelte das Design der beiden Kupfererz-Carrier.

Mit der Übernahme der Brunsbütteler Häfen, ihrer Modernisierung und der Suche nach neuen Partnern lag die Firma Schramm auf dem richtigen Kurs, wie sich schon in der Bilanz des Jahres 2007 zeigte: Im Elbehafen, wo die Mannschaft auf 80 Mitarbeiter verdoppelt wurde, konnte der Seegüterumschlag – auch dank der Zusammenarbeit mit der Norddeutschen Affinerie AG – auf 6,1 Millionen Tonnen gesteigert werden.

Dass es dem Familienunternehmen Schramm gelungen war, ein in den Bereichen Schleppschifffahrt, Engineering und Hafenwirtschaft eng verzahntes Großprojekt umzusetzen und mit der Norddeutschen Affinerie AG beziehungsweise Aurubis einen wichtigen Partner zu gewinnen, nährte natürlich auch das eigene Selbstbewusstsein, und Hans Helmut Schramm sah sein Vertrauen in die Fähigkeiten des Unternehmens und seiner Mitarbeiter erneut bestätigt.

NavConsult DESIGNT NEUE MASSSTÄBE

Die Realisierung der Großprojekte zum Pontonbau und der Verschleppung der Plattformen hatte bereits seit Anfang des neuen Jahrtausends die Leistungsfähigkeit des ingenieurstechnischen Bereichs der Firma Schramm gezeigt. So lag die Bündelung der Engineering-Kapazitäten in der 2006 gegründeten NavConsult nahe. Mit Christian Sonnemann erhielt die NavConsult einen Geschäftsführer, der als „Daniel Düsentrieb“ der Firmengruppe maritimes Engineering kreativ, lösungsorientiert und zukunftsfähig durchdachte. Schon bei der technischen Realisierung der Halle sowie der Förder- und Wiegetechnik für die Aurubis-Partnerschaft kamen diese Fähigkeiten zum Tragen. Zudem hatte NavConsult das Design von zwei sogenannten Futura Carriern so weiterentwickelt, dass daraus die Kupfererzkonzentrat-Carrier mit einer Tragkraft von 2.700 Tonnen wurden.



Schlepper MOIN am Haken im Elbehafen.

Aus diesem erfolgreichen Schiffbauprojekt heraus entwickelte NavConsult die Idee, Schiffsdesigns abseits der bisherigen Standards zu entwerfen. NavConsult entwarf Schlepperlösungen, die maßgeschneidert waren für spezifische Leistungs- und Arbeitsanforderungen sowie für bestimmte Fahrtgebiete. So entwarf NavConsult auch das Design für die beiden Schlepper MOIN und CHRISTIAN und mietete für deren Bau einen Werftplatz inklusive Schiffbauer an, sodass der gesamte Schiffbauprozess vom Entwurf bis zur Fertigstellung von NavConsult in Eigenregie umgesetzt wurde. Das Ergebnis waren mit MOIN und CHRISTIAN zwei Schlepper, die nicht nur in höchstem Maße so umweltfreundlich und leise sind, dass sie selbst in streng geschützten Vogelschutzgebieten eingesetzt werden dürfen, sondern von ihrer Grundkonstruktion Binnen- und Seeschiff zugleich sind. Ein zukunftsweisendes Design, das in der internationalen Fachpresse vielfach vorgestellt und diskutiert wurde.

Die technischen Spezifikationen waren so gut, dass es gelang, die beiden Schlepper, die 2009/10 fertiggestellt wurden, mitten in der Schifffahrtskrise langfristig nach Australien zu verchartern, bevor sie 2015 schließlich nach England verkauft wurden, wo sie wegen ihrer Flachwassertauglichkeit und der patentierten Hubbrücke auf der Themse eingesetzt werden konnten. Mit ihrer Beteiligung an der Planung und Realisation eines Kabellegers im Jahr 2009, der zwei Jahre später als NOSTAG 10 in Betrieb ging, erbrachte die NavConsult eine weitere komplexe Ingenieursleistung.

Mit der Entwicklung des 2011 auf der türkischen Werft SANMAR fertiggestellten Schleppers TORSTEN, dem mit 50

Tonnen Pfahlzug damals stärksten Flachdeck-Ankerhändler weltweit, untermauerte die NavConsult erneut ihre Fähigkeit zu anspruchsvollem maritimem Engineering und war Technologie gebend für den europäischen Schleppermarkt, auf dem bald ähnlich starke Schlepper gebaut wurden. Eingesetzt wurde TORSTEN bei der Hans Schramm Sleepdienst BV von Harlingen in Holland aus, als Ankerhändler für die NOSTAG 10 und um den Offshore-Markt flexibel bedienen zu können.

GENERATIONSWECHSEL BEI DER HAFENGESSELLSCHAFT

Kurz nach der Gründung von NavConsult wurde auch im Bereich der Hafenwirtschaft die Neustrukturierung der Unternehmensgruppe umgesetzt. Nach 36 arbeitsreichen Jahren voller Herausforderungen schloss der Elbehafen das Jahr 2007 mit einer eindrucksvollen Bilanz ab, sodass der langjährige Prokurist Karl-Heinz Janssen Ende Januar 2008 ohne Zukunftssorgen beruhigt in den wohlverdienten Ruhestand gehen konnte. Mit seinem Ausscheiden ging ein Generationswechsel im Elbehafen einher. Zugleich wurden neue Strukturen eingeführt, denn mit Frank Schnabel kam kein direkter Nachfolger für die Position des Prokuristen. Vielmehr stellte Firmenchef Hans Helmut Schramm einen neuen Geschäftsführer für die Hafenwirtschaft ein. Frank Schnabel, Master of Business Administration und Betriebswirt, der über langjährige Managementenerfahrung in den Bereichen Schiffbau und Logistik in international tätigen Unternehmen und bei großen Projekten in der maritimen Wirtschaft

verfügte, legte sein besonderes Augenmerk von Anfang an auf den weiteren Hafenausbau und die Vernetzung der Brunsbütteler Wirtschaft sowie des weiteren Elberaums. Hierin lag, zusammen mit einem gut funktionierenden Hafen, viel Wachstumspotenzial.

Die Umschlagszahlen aus dem ersten Halbjahr 2008 zeigten, dass der Elbehafen wirtschaftlich gesund war und die Wachstumsstrategie funktionierte: Insgesamt wurden 3,35 Millionen Tonnen umgeschlagen, also 12 Prozent mehr als in den ersten sechs Monaten des Vorjahres. Dazu trug nicht nur die Kupfererzkonzentratverladung wesentlich bei, auch im Stückgut-Bereich, etwa bei der Verladung und weltweiten Verschiffung von Windkraftanlagen, konnte der Hafen zulegen und sich zu einem wichtigen logistischen Zentrum entwickeln.

Dass die Hafengesellschaft mit der Aurubis AG einen wichtigen Großkunden gewonnen hatte, machte deutlich, dass Hans Helmut Schramm das Händchen für gute Geschäfte ebenso von seinem Vater geerbt hatte wie die Lust, an solchen Aufgaben zu wachsen. Deutlich wurde außerdem, dass im Elbehafen komplexe Anforderungen großer Kun-



Frank Schnabel wurde 2008 Geschäftsführer für die Hafenwirtschaft.

den exzellent abgewickelt werden konnten, wodurch das Interesse weiterer potenzieller Kunden geweckt war. Auch in Brunsbüttel selbst war so etwas wie Aufbruchsstimmung zu spüren, und das Interesse, in den Industriestandort zu investieren und Betriebe neu anzusiedeln, wuchs beständig. Von der positiven wirtschaftlichen Situation rund um die Brunsbütteler Häfen profitierte die Firmengruppe auch im Bereich der Schleppschifffahrt und Festmacherei. Denn mit den steigenden Umschlagszahlen liefen insgesamt auch deutlich mehr Schiffe in die Brunsbütteler Häfen ein. Waren es im ersten Halbjahr 2007 noch 142 Seeschiffe gewesen, stieg die Anzahl in den ersten sechs Monaten des Folgejahres auf 175. Der Trend in Brunsbüttel entsprach der allgemein guten wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland, die schon seit der Jahrtausendwende von der prosperierenden Weltwirtschaft getragen wurde. Weltweit florierten die Konjunktur und mit ihr die Warenverkehre. Infolge der Goldgräberstimmung wurden neue Hafenkapazitäten geschaffen und Flotten vergrößert. Doch als die Pleite der Investmentbank „Lehman Brothers“ zunächst in den USA eine Hypothekenkrise auslöste, waren die Jahre des scheinbar unaufhörlichen Wachstums vorbei. Die Welt hatte mit einer globalen Finanz- und Wirtschaftskrise zu kämpfen, welche die Produktion und den Handel einbrechen ließ und auch deshalb im internationalen Warenverkehr zur See besonders drastisch zu spüren war. Für die Reedereien kam hinzu, dass sie während des Booms viele Neubauten auf Kiel gelegt hatten, die nun, obwohl die Wirtschaft lahmte, fertiggestellt wurden. Die so vorhandenen Überkapazitäten ließen die Frachtraten erodieren und der Markt brach völlig ein. Alleine im Hamburger Hafen ging der Containerumschlag zwischen 2008 und 2009 von 9,73 Millionen TEU auf etwas mehr als 7 Millionen TEU zurück.

Während andere deutsche Häfen mit Einbußen zu kämpfen hatten, war der Elbehafen als Universalhafen breit genug aufgestellt, um, auch dank seiner starken Partner und Kunden, der Krise erfolgreich zu trotzen und den Umschlag 2009 um 3,68 Prozent zu steigern. Und mehr noch: Im November 2009 erhielt Brunsbüttel Ports den „Best Specialist Dry Bulk Award“ vom International Bulk Journal (IBJ) als bester Trockenguthafen. Damit untermauerte der Elbehafen seine hervorragende Wettbewerbsposition und Leistungsfähigkeit gegenüber hochspezialisierten Häfen weltweit. Insgesamt hinterließ die weltweite Finanz- und Schifffahrtskrise in Brunsbüttel weniger Spuren als befürchtet, doch an Strategien zur wirkungsvollen Krisensicherung und zum langfristigen Wachstum wurde umso intensiver gearbeitet.

SCHRAMM
group ■ ■ ■ □

DIE SCHRAMM group ENTSTEHT

Ein weiterer Baustein dafür war die kontinuierliche Optimierung der Firmenstruktur. Das System mit Geschäftsführern, welche die Bereiche Schleppschifffahrt, Hafenwirtschaft und maritimes Engineering verantworteten und an Hans Helmut Schramm regelmäßig berichteten und sich mit ihm abstimmten, funktionierte zwar gut. Doch um die positiven Dynamiken in den Unternehmensbereichen stabilisieren und weiterentwickeln zu können, brauchte das Familienunternehmen Schramm eine modernere und langfristig funktionierende Struktur.

Hans Helmut Schramms Ehefrau und Marketingexpertin Pia Schramm entwarf ein neues Unternehmenslogo, das in seiner Klarheit verdeutlichte, wie die Firmengruppe aufgestellt werden musste: Als ein strategisch und operativ eng vernetzter Verbund aus spezialisierten Einzelunternehmen, der alle wichtigen Facetten der maritimen Wirtschaft abdecken kann – nach dem „single point of contact“-Prinzip. Den Kern bildeten weiterhin die „Hans Schramm & Sohn Schleppschifffahrt GmbH & Co. KG“, der Hafenbetrieb mit der „Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH“, die zur Stärkung der internationalen Wahrnehmung im April 2009 in „Brunsbüttel Ports GmbH“ umfirmiert wurde sowie die NavConsult für maritimes Engineering. Das gemeinsame Corporate Design und das übergreifende Logo unterstrichen dabei das Besondere der 2008 ins Leben gerufenen neuen SCHRAMM group: Als bestens vernetzte Firmengruppe mit flachen Hierarchien bot sie der maritimen Wirtschaft nun die Fähigkeiten und Kapazitäten der Einzelunternehmen gebündelt an, um so individuelle Logistik- und Ingenieursleistungen nach dem „single point of contact“-Prinzip umzusetzen – als ein Ansprechpartner für alle Facetten komplexer Vorhaben.

SCHRAMM group BERUFT ZWEITEN GESCHÄFTSFÜHRER

Vor dem Hintergrund zunehmender Anforderungen des Marktes und gestiegener Komplexität wurde Frank Schnabel 2013 zum Geschäftsführer der SCHRAMM group berufen. Frank Schnabel stand nun dem bisherigen alleinigen geschäftsführenden Gesellschafter Hans Helmut Schramm bei der Steuerung und Leitung zur Seite. Beide Geschäftsführer vertraten ab Mai 2013 die Gesellschaft alleinvertretungsberechtigt. Das Hauptgeschäftsfeld von Frank Schnabel innerhalb der SCHRAMM group lag auch weiterhin im Bereich Häfen und Logistik, während sich der geschäftsführende Gesellschafter Hans Helmut Schramm schwerpunktmäßig auf die wasserseitigen Dienstleistungen der Gruppe konzentrierte, unter anderem die Bereiche Schleppreederei und Transportlogistik.

OFFSHORE-AKTIVITÄTEN

Als in den 1990er Jahren im Elbehafen das erste eigene Windrad installiert worden war, diente dies nicht nur der Stromerzeugung. Es hatte vielmehr symbolischen Charakter, wies es doch auf das nächste Wachstumsfeld hin: die Windenergie und den damit eng verbundenen Offshore-Bereich. Hierfür hielt die SCHRAMM group mit der NavConsult für das Engineering, der Schleppschifffahrt für den Transport und dem Elbehafen für Umschlag und Lagerung die ideale Dienstleistungskombination vor und konnte nach dem „single point of contact“-Prinzip maßgeschneiderte Lösungen anbieten. Die vereinbarte Kooperation zwischen der Brunsbüttel Ports GmbH und der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH erweiterte ab 2009 das Netzwerk der SCHRAMM group und optimierte zugleich die Transportwege für Windkraftkomponenten.



Die „Buzzard“ liegt zur Umrüstung im Elbehafen, 2009.

Mit der Umrüstung der Offshore Jack Up-Plattform „Buzzard“ für den Einsatz im Offshore-Windpark „Alpha Ventus“ folgte im Herbst desselben Jahres dann ein erstes großes Offshore-Projekt, mit dem der Elbehafen seine Leistungsfähigkeit in diesem Bereich eindrucksvoll unter Beweis stellte und sich als Partner für weitere Offshore-Projekte empfehlen konnte. Tatsächlich folgte 2010 gleich der nächste Großauftrag in der Offshore-Windkraftlogistik: Im Elbehafen wurden 90 Rotorblätter mit einer Länge von 61,5 Metern und einem Gewicht von jeweils 22 Tonnen angeliefert und zunächst zwischengelagert, bevor sie für den Transport zum Offshore-Windpark „Ormonde“ in der irischen See auf Seeschiffe verladen wurden.

Um die Potenziale schleswig-holsteinischer Häfen in der Offshore-Windpark-Logistik besser bündeln zu können, vereinbarten die Standorte Büsum, Brunsbüttel, Dagebüll, Helgoland, Husum, Rendsburg-Osterrönfeld, Wyk/Föhr sowie Hörnum und List/Sylt auf Initiative von Frank Schnabel eine intensive Zusammenarbeit in der „Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH“. Ziel war es, durch die Koordination von Kapazitäten für Errichtung, Betrieb und Service von Offshore-Anlagen kundenorientiert arbeiten zu können, um den Offshore-Standort Schleswig-Holstein mit seinen kurzen Anfahrtswegen und einem breiten Service-Angebot im Wettbewerb zu stärken.

Für sein Bemühen um Vernetzung und als Motor bei der Bildung erfolgreicher regionaler Hafen- und Wirtschaftskooperationen wurde der Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports GmbH Frank Schnabel 2011 schließlich auch persönlich

geehrt und mit dem Logistics Excellence Optimization (LEO) Award der Deutschen Verkehrs- und Logistik Zeitung (DVZ), dem „Logistik-Oscar“, als Zukunftsmacher ausgezeichnet.



Vordenker der vernetzten maritimen Wirtschaft: Frank Schnabel mit dem LEO, 2011.

STRATEGISCHE VERNETZUNG

Neben dem Ausbau des Elbehafens und der neu geschaffenen Unternehmensstruktur der SCHRAMM group war für Hans Helmut Schramm und insbesondere für Frank Schnabel die Vernetzung von unternehmensstrategischer Bedeutung: einerseits in Richtung der regionalen Wirtschaft, zum anderen ging es auch darum, die Zusammenarbeit der Häfen entlang der Unterelbe zu intensivieren, um die Elbregion insgesamt im internationalen Wettbewerb zu stärken.

Frank Schnabel entwickelte Grundlagen und Eckpunkte dieser Idee und war federführend bei der Ausarbeitung der

2009 vorgestellten „Hafenkooperation Unterelbe“. Im Zentrum stand dabei die länderübergreifende Zusammenarbeit der niedersächsischen Häfen Cuxhaven und Stade mit den schleswig-holsteinischen Häfen Brunsbüttel und Glückstadt sowie Hamburg, um die Unterelbe als maritimen Wirtschaftsraum mit gemeinsamen Interessen und gemeinsamer Identität zu entwickeln und so ihre Position im Wettbewerb der europäischen Hafenregionen zu stärken. Dafür wurde eine Zusammenarbeit in technischen und kaufmännischen Bereichen, beim Informations- und Know-how-Austausch und bei Marketing-Aufgaben vereinbart. Durch den Austausch unternehmensseitiger Anfragen konnten nun geeignete Flächen in der gesamten Unterelberegion angeboten und so Ansiedlungen neuer Betriebe im Unterelberaum erleichtert werden. Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur inklusive leistungsfähiger Hinterlandanbindungen war und ist für einen zukunftsfähigen Hafenbetrieb an allen Standorten ein unentbehrlicher Faktor und deshalb ein weiterer wesentlicher Arbeitsbereich der Hafenkooperation. Durch ein gemeinsames Marketing konnte die Wahrnehmung der Elbregion und ihrer Häfen wesentlich verbessert werden. Die Marketingaktivitäten werden koordiniert, die Mitglieder treten unter dem eigenen Logo ELBESEAPORTS auf und präsentieren sich gemeinsam der Öffentlichkeit im Internet, bei diversen Veranstaltungen und auf Messen.

Eine zentrale Vernetzungsfunktion zwischen maritimer Wirtschaft und Politik kam auch dem 2008 gegründeten „Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V.“ (GvSH) zu. In ihm sind schleswig-holsteinische Hafenbetreiber und Hafenwirtschaftsunternehmen vereint, um ihre gemeinsamen Interessen gegenüber verschiedenen Wirtschaftsbe-
reichen, der Bundes- und Landespolitik sowie Behörden zu

vertreten. Zugleich war der Verband eine Plattform für den direkten Erfahrungsaustausch in hafentechnischen und hafenwirtschaftlichen Fragen. Unter dem Vorsitz von Frank Schnabel (2011 bis 2016) lud der GvSH im Oktober 2012 Vertreter aus Politik, maritimer Logistik und Hafenwirtschaft aller Küstenbundesländer erstmals zum Schleswig-Holsteinischen Hafentag ein. Mehr als 250 Teilnehmer trafen sich in Lübeck, um über die Bedeutung, Potenziale und Zukunftsperspektiven von Deutschlands drittgrößtem Hafenstandort zu diskutieren. Der Hafentag als wichtiges Dialogforum der maritimen Wirtschaft findet seitdem regelmäßig in wechselnden Hafenstädten statt.

VOM INDUSTRIEGEBIET ZUM CHEMCOAST PARK BRUNSBÜTTEL

Der Wirtschaftsstandort Brunsbüttel war durch den avisierten Bau dreier Kohlekraftwerke in der Region sowie geplante Werksausbauten etwa von Bayer sowie durch Neuansiedlungen in Bewegung. Mit einem neuen Bebauungsplan inklusive Grünplan und der Änderung des Flächennutzungsplans hatte die Ratsversammlung bereits Anfang der 2000er Jahre den Weg freigemacht für den Ausbau des Industrie- und Hafenstandorts Brunsbüttel.

Binnen zehn Jahren entstand aus den im Industriegebiet Brunsbüttel angesiedelten traditionsreichen Unternehmen, neuen Ansiedlungen und Ausbauten bestehender Anlagen eine gut durchmischte und aufeinander abgestimmte Industrielandschaft, die als ChemCoast Park Brunsbüttel auf einer Fläche von 2.000 Hektar 14 Unternehmen aus der Chemie- und Mineralölwirtschaft, Energieerzeuger, Logistiker und anderen Industriezweigen vereinte. Mit mehr als 12.500 Arbeitsplätzen, 4.000 davon direkt in Brunsbüttel, die vom ChemCoast Park Brunsbüttel abhängen, ist der Standort im Jahr 2017 nicht nur ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Region: Das größte zusammenhängende Industriegebiet in Schleswig-Holstein hat, ganz im Sinne von Frank Schnabel, dem derzeitigen Sprecher der Werkleiterrunde im ChemCoast Park, die Vernetzung der Region wesentlich vorangetrieben. Dazu tragen ebenfalls die regelmäßigen Sitzungen der Werkleiterrunde in Verbänden, Vereinen und Gremien bei, die Frank Schnabel absolviert und dabei lokal und überregional eindringlich für die Leistungsfähigkeit und die Zukunftschancen des Industrie- und Hafenstandorts Brunsbüttel wirbt. Neben dieser beruflichen Netzwerkarbeit widmet sich Frank Schnabel intensiv einem breit gefächerten sozialen Netzwerk, bei dem Inklusion und Chancengleichheit im Fokus stehen.



Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Torsten Albig spricht auf dem Hafentag 2011 in Lübeck.

HELGOLAND WIRD OFFSHORE-DREHSCHIEBE

Unterdessen kehrte die SCHRAMM group in ein Gebiet zurück, in dem schon Hans Schramm erfolgreich tätig war: Helgoland. Hier, wo der Firmengründer einst mit Passagierfahrten Gäste auf die Insel lockte und die Einheimischen versorgte, eröffnete die SCHRAMM group im Januar 2011 ein eigenes Büro und stellte neue Mitarbeiter ein, um die Offshore-Aktivitäten der SCHRAMM group sowie ihrer Partnerfirmen optimal zu koordinieren. Im Mittelpunkt standen dabei Dienstleistungen hinsichtlich Wartung und Betrieb von Offshore-Anlagen. Helgoland bot sich, da ideal gelegen, als Schnittstelle für die nötigen Personal- und Materialtransporte an. Und um diese unkompliziert und kundenorientiert umsetzen zu können, wickelte die SCHRAMM group in Kooperation mit dem bisherigen Hafendienstleister ab Oktober 2011 zusätzlich den Umschlag im Helgoländer Hafen ab. Neben schwerem Gerät wurde auch Alltägliches wie etwa Post oder das Gepäck der Inselbesucher umgeschlagen.



Mit dem Bau der Monteursunterkünfte kehrt die SCHRAMM group nach Helgoland zurück.

Um auch die bei Offshore-Projekten eingesetzten Monteure gut unterbringen zu können, errichtete die SCHRAMM group, die alle benötigten Baumaterialien gleich selbst von Brunsbüttel aus verschifft, binnen vier Monaten zwei Häuser mit 30 komfortablen Apartments für Arbeiter. Konzepte für die Unterbringung von Monteuren hatte die SCHRAMM group bereits im Zuge eines anderen Projekts an der Elbe entworfen, die jedoch nie realisiert wurden. Nun konnte auf diese Grundidee zurückgegriffen werden und die Häuser wurden im März 2013 fertiggestellt. Sie erfüllten nicht nur modernste Energiestandards, sondern entsprachen auch den inseltypischen einheitlichen Bauvorgaben und fügten sich in das Landschaftsbild von Helgoland ein.

Ihren Sinn für Geschichte bewies die SCHRAMM group bei der Benennung der Häuser: In Erinnerung an die friedliche Besetzung der Insel durch die beiden Studenten Georg von Hatzfeld und René Leudesdorff 1950/51 trugen sie deren Namen, und die einzelnen Wohnungen wurden nach Gemeinden und Städten benannt, in denen die Helgoländer die Zeit der Evakuierung von 1945 bis 1955 verleben mussten. Bezogen wurden die Häuser sogleich von Monteuren des Windparkbetreibers RWE Innogy GmbH, der gerade damit begonnen hatte, circa 30 Kilometer vor Helgoland den Windpark Nordsee Ost zu errichten. Für Bau, Wartung und Betrieb der Anlage entstand auf Helgoland unter Mitwirkung der SCHRAMM group ein wichtiger und langfristig nutzbarer Dreh- und Angelpunkt.

Die Idee, auf Helgoland Unterkünfte zu errichten, entstand, nachdem eine Delegation der RWE im Hotel „Kleiner Yachthafen“ in Brunsbüttel zu Gast gewesen war. 2008 hatte Familie Schramm das nach acht Jahren Leerstand einsturzgefährdete ehemalige Hotel „Zur Post“ übernommen und in zweijähriger Bauzeit von Grund auf saniert. Im Januar 2010 eröffnete das Hotel „Kleiner Yachthafen“ mit seinen 30 Zimmern (mittlerweile wurde es auf 76 Zimmer ausgebaut), das für sein Gestaltungskonzept 2011 als eines von fünf Hotels in Schleswig-Holstein sogar einen Design-Preis erhielt. Durch die Eröffnung des von Hans Helmut Schramms Ehefrau Pia geführten Hotels entstanden in Brunsbüttel zudem zehn neue Arbeitsplätze. Nun bat die RWE Hans Helmut Schramm auf Helgoland ähnlich qualitativ hochwertige Unterkünfte zu errichten, sodass mit dem Bau der Häuser und ihrer langfristigen Nutzung die enge Verbindung zwischen Brunsbüttel und der Hochseeinsel fortbesteht.



Seit 2016 ist die Brunsbüttel Ports GmbH alleiniger Betreiber des Rendsburg Port.

DER HAFEN KIEL-CANAL IN RENDBURG

Nicht nur auf hoher See baute die SCHRAMM group ihre Hafenstandorte aus. Passend zum wachsenden Offshore-Bereich engagierte sich die Brunsbüttel Ports GmbH auch in Rendsburg. Dort begannen im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein nach mehr als zweijähriger Planungsphase im April 2009 auf der Südseite des Nord-Ostsee-Kanals die Erdarbeiten für den Schwerlasthafen in Rendsburg/Osterrönnfeld. Bereits Ende des Jahres erfolgte der erste Rammschlag für die Spundwände, und ein halbes Jahr später wurde schon an der Kaimauer gearbeitet. Unterdessen gingen die landseitigen Arbeiten mit der Pflasterung der gut 37.000 Quadratmeter großen Terminalfläche im Frühjahr 2011 weiter, sodass die Hafenfläche bis Jahresende fertiggestellt werden konnte. Im Januar 2012 schließlich unterzeichneten die Rendsburg Port GmbH, ein Joint Venture der Brunsbüttel Ports GmbH und Ahlmann-Zerssen sowie die Rendsburg Port Authority den Betreibervertrag. Richtig los ging es im Juli 2012, nachdem vorher die beiden Kräne errichtet worden waren. Mit ihren Einzeltraglasten von 100 und 150 Tonnen sowie der Möglichkeit zum automatisch-synchronisierten Tandembetrieb bis zu einem Gewicht von 250 Tonnen bildeten sie das Herzstück der Suprastruktur und erlaubten den problemlosen Umschlag von schweren Maschinen und Anlagen, zum Beispiel aus dem Bereich der Windenergie. Um den Standort auch optimal weiterentwickeln zu können, erschloss die Rendsburg Port Authority direkt neben

dem Hafen eine Fläche von 50 Hektar mit schwerlastfähiger Infrastruktur zur Ansiedlung von Gewerbe mit maritimer Affinität. Unter diesen günstigen Voraussetzungen entwickelte sich Schleswig-Holsteins einziger Schwerlasthafen rasch zu einem der wichtigsten Umschlagspunkte dieser Art in Nordeuropa. Allein zwischen 2014 und 2016 verdoppelte er seine Umschlagsmenge. Zum 1. Januar 2016 übernahm die Brunsbüttel Ports GmbH schließlich die Anteile des bisherigen Joint Venture-Partners und wurde alleiniger Betreiber des Rendsburg Port. Für die Arbeitsplätze, die direkt und indirekt mit dem Hafen zusammenhängen, bot sich also eine ebenso sichere wie auf Wachstum ausgerichtete Perspektive am Standort Rendsburg. Und für die SCHRAMM group war der Hafen eine wichtige Bereicherung beim Schwerlast-Umschlag.



Der Rendsburg Port ist Schleswig-Holsteins einziger Schwerlasthafen.

KREATIVE BERGUNG MIT BAGGER

Wie gut eingespielt und vernetzt die verschiedenen Bereiche der SCHRAMM group inzwischen funktionierten, zeigte sich bereits im Oktober 2013, als die mit Harnstoff für die Düngerproduktion beladene *SIDERFLY* bei Brunsbüttel mit dem niederländischen Gastanker *CORAL IVRONY* havarierte und mit 30 Grad Schlagseite fast auf der Uferböschung des Nord-Ostsee-Kanals lag. Mit der Bergung wurde T&T Salvage, eines der größten international tätigen Bergungsunternehmen beauftragt. Als Partner vor Ort führte die NavConsult alle für die Bergung notwendigen Berechnungen durch und konnte als Teil der SCHRAMM group auch schnell reagieren, als das Schiff umzukippen drohte. Um das und die damit einhergehende längerfristige Sperrung des Kanals zu verhindern, drückten Schlepper das Schiff in die Böschung, während binnen 24 Stunden die Böschung gerodet wurde, um dort schnellstens organisierte Bagger aufzustellen, die mit ihren Auslegern das Schiff landseitig sicherten und für Druckausgleich sorgten. Zusätzlich wurden als Sicherung mehrere Anker installiert, sodass der Kanal frei wurde und die weitere Bergung erfolgen konnte. Hier hatte nicht nur das Zusammenspiel zwischen NavConsult und der Schleppschiffahrt gut funktioniert, es war zudem gelungen, mit T&T Salvage so gut zusammenzuarbeiten, dass die SCHRAMM group und T&T Salvage seitdem für europaweite Bergungsvorhaben partnerschaftlich kooperieren. Um dafür schnelle Reaktionen zu ermöglichen, hält die Kooperation zwischen der SCHRAMM group und T&T Salvage modernstes Bergungsgerät einsatzbereit.

DER ELBEHAFEN AUF ZUKUNFTSKURS

Während die SCHRAMM group unter anderem auf Deutschlands einziger Hochseeinsel und in Rendsburg mit ihren Aktivitäten ihr Portfolio stärkte, gelangen ihr noch weitere wichtige Weichenstellungen:

Die Brunsbüttel Ports GmbH setzte sich in einem europaweiten Ausschreibungsverfahren erfolgreich durch und erhielt im Februar 2011 den Auftrag zum Betrieb der Ver- und Entsorgungsanlagen des noch im Bau befindlichen Kohlekraftwerks Moorburg in Hamburg.

Der Auftrag beinhaltete die Entladung von Seeschiffen direkt am Standort, wodurch die kontinuierliche Versorgung des Kraftwerks mit bis zu vier Millionen Tonnen Steinkohle jährlich gewährleistet wird. Außerdem werden pro Jahr

bis zu 650.000 Tonnen Reststoffe des Kraftwerkes (z.B. Gips, Nass- und Trockenasche) umgeschlagen und die Belieferung der Kreislager sowie der innerbetriebliche Transport der Kohle mittels Förderbändern von Mitarbeitern der Brunsbüttel Ports GmbH ausgeführt.

Im März 2013 legte das erste Kohleschiff an der werkseigenen Kaianlage in Moorburg an und wurde durch die beiden Hochleistungs-Brücken entladen. Nach umfangreichen Testläufen und Erprobungen wurde das Kraftwerk schließlich im November 2015 eingeweiht und nahm seinen planmäßigen Betrieb auf. Damit hatte die SCHRAMM group nicht nur einen starken neuen Kunden gewonnen, vielmehr war auch die Vernetzung in der Unterelberegion ein wichtiges Stück vorangebracht worden. 2017 konnte die Brunsbüttel Ports unter der Dachmarke SCHRAMM Ports & Logistics ihre Aktivitäten im Raum Hamburg nochmals ausweiten. Der Vertrag für die Ver- und Entsorgungslogistik für das Kraftwerk Moorburg wurde erneuert und verlängert, und zusätzlich ist Brunsbüttel Ports nun auch an den Kraftwerks-Standorten Wedel und Tiefstack für die Umschlagslogistik von Stoffströmen und zudem für die Instandhaltung der Anlagen verantwortlich. Damit ist die SCHRAMM Ports & Logistics seit 2017 an insgesamt 15 Standorten aktiv.

In Brunsbüttel verlängerten am 11. Dezember 2012 die Raffinerie Heide GmbH und die Brunsbüttel Ports GmbH ihre seit 1977 bestehende Zusammenarbeit mit bis zu diesem Zeitpunkt mehr als 136 Millionen Tonnen umgeschlagenem Rohöl. Nun vereinbarten die Partner, jährlich drei Millionen Tonnen Rohöl im Elbehafen umzuschlagen, was monatlich etwa vier bis fünf Schiffsentladungen mit circa 60.000 bis 80.000 Tonnen pro Schiff entsprach. Im Elbehafen wurden dafür 1,2 Millionen Euro in die Erneuerung der Ölumschlagsanlage investiert, um höchste Sicherheitsstandards und Nachhaltigkeit beim Umschlag zu gewährleisten. Die beiden



Bergung der *SIDERFLY*, 2013.



SCHRAMM group-Eigner und Geschäftsführer Hans Helmut Schramm beim ersten Spatenstich für das neue Verwaltungsgebäude im Elbehafen, Oktober 2011.

neuen Öllöscharme gingen nach umfangreichen Tests 2014 und 2015 in Betrieb. Dieser Vertrag sicherte dem Elbehafen nicht nur Umschlagsvolumen, sondern unterstrich insbesondere die jahrzehntelange vertrauensvolle Partnerschaft zwischen der Raffinerie Heide GmbH und der Brunsbüttel Ports GmbH.

Stetig arbeiteten Hans Helmut Schramm und Frank Schnabel auch am Ausbau und der Modernisierung der Infra- und Suprastruktur. Zunächst erhielt die Verwaltung eine Frischzellenkur: Gegenüber dem noch aus den 1970er Jahren stammenden Verwaltungsgebäude am Elbehafen erfolgte im Oktober 2011 der erste Spatenstich für einen modernen, energieeffizienten Neubau. Gemeinsam mit den bisherigen Mietern im alten Gebäude Sartori & Berger GmbH & Co. KG und der egeb:Wirtschaftsförderung wurde das neue energetisch effizientere und großzügig ausgelegte Hafenverwaltungsgebäude gebaut. Damit standen bei der Brunsbüttel Ports GmbH die Zeichen auch administrativ auf Wachstum, denn bei der Planung des mehr als fünf Millionen Euro teuren Gebäudes wurden zukünftige Raumbedarfe infolge der Expansion der Firmengruppe bereits eingeplant. Nach dem Umzug Anfang 2013 in die neue Verwaltungszentrale wurde das alte Gebäude abgerissen und die dadurch freiwerdende Fläche wurde als zusätzliche Umschlagsfläche für Schwergüter hergerichtet, um dem kontinuierlich steigenden Flächenbedarf gerecht zu werden. Im Sommer 2015 wurde diese 7.300 Quadratmeter große neue Lagerfläche für Stück- und Schwergüter offiziell eingeweiht.

Die Modernisierung des Elbehafens ging mit der im Frühjahr 2012 begonnenen Ertüchtigung des mittleren Liegeplatzes ebenfalls weiter, wobei die besondere Herausforderung darin bestand, diese umfangreichen Arbeiten mit einem Investitionsvolumen von insgesamt gut 15 Millionen Euro im laufenden Betrieb umzusetzen. Im ersten Schritt wurde die Vorrammung einer neuen Spundwand vorgenommen, bevor anschließend bis Herbst 2014 die Pierplatte im mittleren Bereich, dem Universalliegeplatz, an dem Massen- und insbesondere Stückgüter wie etwa Windkraftanlagen umgeschlagen wurden, instandgesetzt und der Liegeplatz teilweise vertieft wurden.

Im letzten Schritt wurden auf einer Länge von 800 Metern neue Schienen für das Kaigleis verlegt, um als Ergänzung für das vorhandene KV-Terminal den direkten Umschlag vom Schiff auf den Zug zu ermöglichen und mittels dieses logistischen Alleinstellungsmerkmals die wirtschaftliche Attraktivität des Standorts zu stärken.



Arbeiten zur Verlegung der neuen Bahngleise direkt am Kai.



Der Direktumschlag vom Schiff auf die Schiene stärkt den Elbehafen als Logistikstandort und verringert den LKW-Verkehr.

Ziel dieser umfassenden Baumaßnahmen war es, den tri-modal angebundenen Elbehafen mit seinem Universalliegeplatz für die Herausforderungen der nächsten Jahrzehnte, insbesondere auch für den Umschlag von Stückgütern, beispielsweise von Projektverladungen oder Windkraftanlagen für den On- und Offshore-Bereich, fitzumachen.

Die Strategie zahlte sich aus: 2014 schlug die Brunsbüttel Ports im Elbehafen, dem Ölhafen und dem Hafen Ostermoor in Brunsbüttel rund 11,5 Millionen Tonnen Güter um. An den Standorten Rendsburg, Glückstadt und Hamburg/Moorburg kamen nochmals 0,8 Millionen Tonnen hinzu, sodass der Gesamtumschlag um fünf Prozent gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden konnte.

Im Jahr 2015 steigerten die Brunsbütteler Häfen ihren Umschlag dann auf über 11,8 Millionen Tonnen, und die Häfen Rendsburg, Glückstadt sowie die Terminals in Hamburg schlugen nochmals 2,5 Millionen Tonnen um, sodass sich ein Gesamtumschlag von 14,3 Millionen Tonnen ergab – eine Steigerung von 16 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Dieses Rekordergebnis wurde 2016 nochmals übertroffen, was erneut die strategische Ausrichtung der Brunsbüttel Ports GmbH und der SCHRAMM group insgesamt bestätigte.

Zwischenzeitlich wurde ein Konzept für einen Binnenschiff-Shuttle zur zielgenauen Ergänzung der bisherigen Transportrouten entwickelt. Ein Schubverband der Spedition Walter Lauk, der zwischen dem Kieler Hafen und dem Hamburger Hafen regelmäßig verkehrte und dabei Brunsbüttel passierte, lief ab März 2017 auch den Elbe-

hafen an. Seine freien Kapazitäten wurden dabei so koordiniert, dass sie in Brunsbüttel mit Containern aufgefüllt und damit ideal genutzt werden konnten. Seither pendelt der Binnenschiff-Shuttle als umweltfreundliche Alternative zum LKW-Transport auf den ohnehin stark belasteten Straßen auf der Unterelbe.

ZERTIFIZIERUNGEN

Die SCHRAMM group berücksichtigte bei allen Entscheidungen immer auch ihre Verantwortung für nachhaltiges Handeln als wichtigen Faktor. Die qualitativ hochwertigen und flexiblen Leistungen wurden das Aushängeschild der Unternehmensgruppe und waren Grundvoraussetzung dafür, dass aus dem Festmacherbetrieb am Südufer über drei Generationen die SCHRAMM group wachsen konnte. Um diese Qualität der Arbeitsabläufe und der eingesetzten Verfahren auch für die Kunden sichtbar und transparent zu machen, hatte sich die damalige Hafengesellschaft Brunsbüttel bereits 1997 dazu entschieden, ihre Betriebsaktivitäten anhand von Normmaßstäben zertifizieren zu lassen. Dieser Überprüfung unterzog sich die SCHRAMM group in verschiedenen Unternehmensteilen und nach unterschiedlichen Normen seither regelmäßig. Für Kunden, Partner und Entscheider war dadurch die Sicherung der Qualitätsstandards ebenso klar dokumentiert wie der Einsatz modernster technischer und administrativer Verfahren.



Helmut Schramm erhält im April 2014 den Navigare-Preis für seine jahrzehntelangen Verdienste um die maritime Wirtschaft.

AUSGEZEICHNET

Mit ihrer Unternehmensgruppe hat die Familie Schramm über Jahrzehnte ihr handwerklich-technisches Talent bei der Bewältigung verschiedenster Aufträge und Aufgaben unter Beweis gestellt. Zugleich erschloss sie unternehmerisch geschickt immer neue Aufgabenfelder und formte so aus der Firma Schramm eine mittlerweile breit aufgestellte Firmengruppe, die SCHRAMM group. Dieses zukunftsorientierte Handeln in der maritimen Wirtschaft wurde mehrfach ausgezeichnet:

Für sein unternehmerisches Werk bei der Führung und Entwicklung der Firma Schramm wurde Helmut Schramm, Vater des heutigen Geschäftsführers der SCHRAMM group, Hans Helmut Schramm, vom Nautischen Verein in Brunsbüttel geehrt. Im April 2014 wurde er als Persönlichkeit, die sich um die Seefahrt und die maritime Wirtschaft verdient gemacht hat, mit dem zum vierten Mal verliehenen Navigare-Preis ausgezeichnet.

Von besonderer Bedeutung war auch die Ehrung, die Frank Schnabel, Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports GmbH bereits im Februar 2011 entgegennehmen durfte: Er wurde mit dem DVZ LEO Award in der Kategorie „Zukunftsmacher“ ausgezeichnet. Bei der Abstimmung zum „Logistik-Oscar“ hatte Frank Schnabel sich gegen die Großen und Etablierten der Branche durchgesetzt und wurde für seine zukunftsweisende umfassende Vernetzungs-Idee honoriert.

2014 wurde der SCHRAMM group dann für ihren Imagefilm der „Silver Award“ beim „WorldMediaFestival“ in Hamburg verliehen. Im selben Jahr wurde die Brunsbüttel Ports GmbH im Rahmen des „Europäischen Tags der Meere“ in Bremen zudem mit dem „Baltic Sea Clean Maritime Award“ für das zukunftsweisende Entwicklungskonzept zur Errichtung einer LNG-Bunkerstation im Brunsbütteler Elbehafen in der Kategorie „Infrastrukturentwicklung“ ausgezeichnet.

Welche internationale Bedeutung der Elbehafen mittlerweile innehatte, zeigte sich auch im Mai 2015, als der Universalhafen vom „International Seafarers' Welfare and Assistance Network“ (ISWAN) als einer der weltweit fünf besten Häfen in der Kategorie „Port of the Year“ nominiert wurde.

Neben den Auszeichnungen aus der maritimen Wirtschaft wurden Frank Schnabel und die Brunsbüttel Ports GmbH 2016 noch mit einem besonderen Preis geehrt: Sie erhielten den HanseGlobe für ihre Inklusionsarbeit, bei der Auszubildende im Rahmen von Social Coaching das Leben mit einer Einschränkung kennenlernen und lernen, gleichberechtigte Teilhabe wertzuschätzen. Außerdem übernehmen Menschen mit Einschränkungen in Zusammenarbeit mit der „Stiftung Mensch“ für ein reguläres Entgelt Arbeiten etwa in der Landschaftspflege, um so Inklusion praxisnah zu leben und Menschen mit und ohne Behinderung gleichermaßen wertzuschätzen.



Bebunkerung des Frachters IRELAND mit LNG im Elbehafen, Januar 2017.

So spiegeln die Zertifizierungen nach DIN EN ISO 9001:2008 und BS OHSAS 18001:2007 die praktische Umsetzung des firmeneigenen hohen Anspruchs an das Qualitätsmanagementsystem bei Sicherheits-, Gesundheits- und Umweltaspekten wider. Zusätzlich wird das Umweltmanagementsystem beim Umschlag im Elbehafen seit 2015 explizit nach ISO 14001:2004 von der DEKRA zertifiziert. Die beiden Geschäftsführer der SCHRAMM group haben Grundsätze für die Bereiche Leistungsqualität, Sicherheit und Gesundheit sowie eine Umwelterklärung formuliert, mit Gültigkeit für alle Arbeiten innerhalb der Unternehmensgruppe. Von dieser Überprüfung und damit der Sicherung der Leistungsqualität der SCHRAMM group profitieren die Kunden und Partner in Form hoher Verlässlichkeit wiederum für ihren eigenen Erfolg. Insofern war die Zertifizierung immer schon zu beiderseitigem Vorteil und ein Zeichen der Transparenz im Wettbewerb.

LNG IM ELBEHAFEN

Seit jeher war die Firma Schramm mit dem Spannungsfeld aus funktionierender maritimer Wirtschaft und den Folgen für die Umwelt konfrontiert: Das zeigte sich bei der Ölbekämpfung und auch beim Umgang mit Schiffsabwässern. Konsequenterweise sah die SCHRAMM group in der Bereitstellung umweltfreundlicher Schiffstreibstoffe ein zukunftssträchtiges Handlungsfeld. Im Hinblick auf die Neuregelung der Schwefelgrenzwerte in der Schifffahrt mussten neue Modelle zur Treibstoffversorgung entwickelt werden und in dem Zusammenhang nahm die SCHRAMM group das Flüssigerdgas LNG ins Visier.

In der Schifffahrt wurde das Thema LNG (Liquefied Natural Gas) als alternativer Treibstoff zunehmend aktueller, denn LNG emittiert weder Schwefel noch Feinstaub und deutlich weniger Stickoxide und CO². 2015 fuhren bereits 60 Schiffe mit LNG und 80 weitere mit LNG-Antrieb waren bestellt. Prognosen gingen von bis zu 1.000 Neubauten sowie 700 Umbauten bis 2020 aus, während die zur Versorgung notwendige Infrastruktur noch nicht gegeben war. Insbesondere Brunsbüttel wäre als LNG-Standort durch seine Schnittstellenposition an Elbe und Nord-Ostsee-Kanal besonders geeignet, zumal Studien das Potenzial von LNG über die Treibstoffversorgung hinaus in verschiedenen Nutzungsbereichen der Industrie belegen. Im Brunsbütteler ChemCoast Park in direkter Nachbarschaft zum Elbehafen sind dafür potenzielle industrielle Abnehmer vorhanden, die LNG als Energieträger oder als

Ersatz für Pipelinegas in chemischen Verarbeitungsprozessen nutzen könnten. Hinzu kommt, dass LNG weltweit pipelineunabhängig aus verschiedenen Quellen bezogen werden kann, was eine hohe Verfügbarkeit und dadurch Versorgungssicherheit gewährleisten würde. Insofern könnte die Kombination aus maritimem Bedarf und industrieller Nutzung eine Grundaustausung garantieren und würde Brunsbüttel und den Elbehafen zu einem idealen LNG-Standort mit doppelter Abnehmerstruktur machen, von dem aus zusätzlich auch Hamburg versorgt werden könnte. Frühzeitig wurde in vielen Informationsgesprächen auch die Öffentlichkeit über die LNG-Planungen am Standort Brunsbüttel informiert. Die erstmalige Befüllung des LNG-Kesselwaggon der VTG erfolgte im Frühjahr 2016 im Elbehafen, und am 30. Januar 2017 wurde der Zementfrachter IRELAND als erstes Gütertransportschiff im Brunsbütteler Elbehafen im „truck to ship-Verfahren“ mit LNG bebunkert – Meilensteine zur weiteren Etablierung des LNG-Standortes Elbehafen. Die Zukunft wird zeigen, ob sich LNG durchsetzen wird.

DIE MODERNISIERUNG DER SCHLEPPSCHIFFFAHRT

Bei der traditionsreichen Schleppschiffreederei Hans Schramm & Sohn standen die Ruder natürlich auch nicht still. In der gesamten SCHRAMM group lag ein Modernisierungskurs an, der die Häfen ebenso betraf wie die Wasserfahrzeuge, die im Laufe der Jahre auch mit Unterstützung durch NavConsult bedarfs- und auftragsgerecht modernisiert und durch neue Schiffe ergänzt wurden.

Bisher umfasste die Schlepperflotte die Schiffe VORWÄRTS (Baujahr 1955, 1986 generalüberholt, 10 Tonnen Pfahlzug), MORITZ (Baujahr 1971, 16 Tonnen Pfahlzug) und FELIX. 1998 wurde HANS (19,5 Meter Länge, 6,2 Meter Breite, 22 Tonnen Pfahlzug) in Dienst gestellt, dem kurze Zeit später der bereits 1983 gebaute, 28,5 Meter lange und 8,8 Meter breite Schlepper PARAT (32 Tonnen Pfahlzug, 3 Feuerlöschmonitore) folgte, mit dem der Bereich der Seehafenassistenten ausgebaut wurde. 2007 ging dann der 16,56 Meter lange und 5,54 Meter breite Schlepper HELMUT (17 Tonnen Pfahlzug) in Dienst. Zwei Jahre später wurde der unter Helmut Schramm gebaute Schlepper FELIX nach Russland verkauft und durch einen gleichnamigen Zukauf (Baujahr 1988, 24,3 Meter lang, 7,35 Meter breit, 30 Tonnen Pfahlzug) zur Verstärkung der Kanal-Dienstleitungen ersetzt. 2011 kam der 31,5 Meter



Schlepper VORWÄRTS vor den Brunsbütteler Schleusen.

lange und 12 Meter breite Schlepper TORSTEN (benannt nach Torsten Andritter-Witt, Geschäftsführer der Hans Schramm & Sohn Schleppschiffahrt) hinzu. TORSTEN war von NavConsult als NavTug®FlatTop zum vielseitigen Einsatz als Ankerzieh- und Mehrzweckschlepper entwickelt und mit einem großen, freien Arbeitsdeck ausgestattet worden. Dank seines geringen Tiefgangs konnte TORSTEN gleichermaßen küstennah und offshore flexibel eingesetzt werden.

Im nächsten Schritt wurde die SCHRAMM-Flotte dann 2015 nochmals verstärkt: Am 17. Juni wurde der neue Schlepper CORVIN (2003 als ASTERIX gebaut) übergeben und zehn Tage später, nachdem noch kleinere Umbauten vorgenommen wurden, machte er erstmals im neuen Heimathafen Brunsbüttel fest.

Der 32,5 Meter lange, 12 Meter breite ASD (Azimuth Stern Drive)-Schlepper CORVIN erreichte bei einem Tiefgang von 3,40 Metern bis zu 14 Knoten. Sein 75 Tonnen Pfahlzug machte CORVIN, der Platz für bis zu neun Besatzungsmitglieder bot, zudem zum stärksten Schlepper der Unterelbe, wo er, dank seiner Fi Fi 1 (Firefighting)-Einrichtung, die 2.800 cbm pro Stunde versprühen kann, die Kapazitäten der beiden in Brunsbüttel stationierten Feuerlöschschlepper LUCHS (Bugsier) und PARAT (SCHRAMM) verdoppelte.

So war die Anschaffung von CORVIN nicht nur eine Verstärkung für den Einsatz innerhalb der Hafengruppe Brunsbüttel, sondern kam der Sicherheit in der ganzen Unterelberegion zugute.

Insgesamt verfügte die Hans Schramm & Sohn Schleppschiffahrt damit über sieben Schlepper sowie den 2012 fertiggestellten Spezialschlepper TORSTEN, der, wie auch die neuen Flachwasserschlepper FELIX und CHRISTIAN, als NavTug FlatTop Design von NavConsult konzipiert worden war. Die Flotte rundeten die Binnenschiffe SOPHIA SORAYA und KAJA JOSEPHINE, der Kabelleger NOSTAG 10, die Pontons P1 bis P3 und diverse Makkerboote ab, deren neueste Modelle 17 und 18 ebenfalls von NavConsult entwickelt wurden. Offiziell vorgestellt wurde CORVIN am 29. Juni 2015, zusammen mit den neuen Büroräumen der SCHRAMM group in Hamburg. Standesgemäß maritim zog diese in einen aufwändig sanierten und mit modernster Technik ausgestatteten, fast 100 Jahre alten Zollponton. Nach Abschluss der letzten Arbeiten wurde der Ponton dann an seinen Liegeplatz in Entenwerder auf der Norderelbe geschleppt. Die helle, offene Konstruktion, die den frühen Charme des Zollpontons mit liebevoller und detaillierter Ausstattung bewahrt hat, wurde so zu einem wichtigen Bindeglied der SCHRAMM group nach Hamburg. Doch der neue Ponton bot nun einen eigenen Stützpunkt, von dem aus die Präsenz der SCHRAMM group in der Hansestadt dank kurzer Kommunikationswege kundenorientiert weiter ausgebaut werden konnte.



Der von NavConsult entwickelte NavTugFlatTop-Schlepper TORSTEN in Action.



Die gut ausgebildeten und motivierten Mitarbeiter tragen wesentlich zum Erfolg der SCHRAMM group bei.

■ ZUKUNFTSBAUSTEIN: AUSBILDUNG

Um die Erfolgsgeschichte der SCHRAMM group fortschreiben zu können, bedarf es nicht nur moderner Häfen und Technik sowie zuverlässiger Partner. Wesentlicher Faktor sind die Menschen und zukünftigen Mitarbeiter. Sie für Berufe in der maritimen Wirtschaft zu interessieren und später auszubilden, war und ist unerlässlich für den Erfolg des Unternehmens. Und so hat die Berufsausbildung seit jeher einen hohen Stellenwert innerhalb der SCHRAMM group, zur Nachwuchsförderung für das eigene Unternehmen, aber auch aus Verantwortung für die Region, in der die SCHRAMM group seit Jahrzehnten eine aktive Rolle spielt. Die SCHRAMM group bietet 14 verschiedene Ausbildungsberufe in unterschiedlichen Bereichen der maritimen Wirtschaft an: Binnenschiffer/in, Binnenschiffsmatrose, Schiffsmechaniker/in See, Reederei Logistik im Dualen Studium, Schifffahrtskauffrau/-mann, Kauffrau/-mann für Marketing- und Kommunikation, Bauzeichner/in Schwerpunkt Architektur (Hochbau), Elektroniker/in für Betriebstechnik, Fachinformatiker/in für Systemintegration, Fachkraft für Hafenlogistik, Industriekaufmann/-frau, Kaufmann/-frau für Büromanagement und Land- und Baumaschinenmechaniker/in. Die Unternehmensgruppe bietet außerdem akademische Ausbildungen an, etwa durch ein Duales Studium der Betriebswirtschaftslehre in Kooperation mit der Fachhochschule Nordakademie oder das Triale Modell als eine Kombination aus Ausbildung zur

Industriekauffrau oder -kaufmann mit anschließendem Studium der Betriebswirtschaftslehre an der Fachhochschule Westküste. Das Hotel „Kleiner Yachthafen“ bietet zudem Ausbildungsplätze als Hotelfachfrau/-mann an. Der Wachstumskurs der Unternehmen wirkte sich sowohl auf das Angebot an Ausbildungsplätzen positiv aus als auch auf die Übernahmechancen, da alle Standorte in der Regel zukünftigen Personalbedarf anmelden und jährlich neue Mitarbeiter eingestellt werden. Über die vielfältigen Ausbildungs- und Einstiegsmöglichkeiten informierte die Brunsbüttel Ports GmbH 2014 erstmals mit einer Veranstaltung der besonderen Art: Azubis des Unternehmens selbst hatten die Messe „AZUBI AHOI“ ins Leben gerufen und organisiert. Hier konnten Interessierte einen Blick hinter die Kulissen werfen und sich umfassend über die Berufsausbildungen informieren. Der Vorteil dabei: Sie lernten nicht nur Faktisches über den Ausbildungsbetrieb, sondern kamen gleichzeitig mit aktiven Auszubildenden verschiedener Gewerke direkt ins Gespräch und erhielten auf diese Weise aus erster Hand Informationen über den Ausbildungsalltag in der Schule und im Unternehmen. Außerdem machten Führungen über das Gelände des Elbehafens den Betrieb direkt erlebbar und rundeten die Veranstaltung spannend ab. Dank der großen Resonanz ist die „AZUBI AHOI“-Messe zum festen Bestandteil der Nachwuchswerbung der SCHRAMM group geworden. Die ohnehin regelmäßig stattfindenden Führungen durch den Elbehafen, bei denen interessierte Kindertagesstätten und Schulklassen spannende Einblicke in den Hafenbetrieb

und den Berufseinstieg erhalten, ergänzt seit 2015 der mit einem Pädagogik-Konzept hinterlegte außerschulische Lernort Elbehafen. Hier gibt es die Möglichkeit, Kinder spielerisch und altersgerecht auf eine Entdeckungsreise rund um den Hafen und seine Funktionsweisen sowie die verschiedenen Ausbildungen und Berufe der maritimen Wirtschaft zu schicken.

Mit diesem breit aufgestellten Informationsangebot in Sachen Berufsinformation und Wissensvermittlung präsentiert sich die SCHRAMM group als moderner Arbeitgeber, der mit der Deckung seines eigenen Personalbedarfs, den Auszubildenden und Mitarbeitern über die guten Einstiegs- und Karrieremöglichkeiten in den verschiedenen Berufen gleichzeitig verlässliche Perspektiven für den Verbleib in der Region bietet.

Dabei spielte die Zufriedenheit der Mitarbeiter für den Eigner und Geschäftsführer der SCHRAMM group Hans Helmut Schramm schon immer eine herausragende Rolle: „We care“ wurde zum Leitbild im Umgang mit den Angestellten, das darauf ausgerichtet ist, ihnen die Arbeits- und damit Lebenszeit im Unternehmen so angenehm wie möglich zu gestalten. Diverse Benefits schaffen ein von Wertschätzung getragenes Arbeitsumfeld, in dem die einzelnen Mitarbeiter zudem viele eigene Gestaltungsspielräume haben. Nicht zuletzt sorgt der ganz direkte und persönliche Kontakt zwischen den Führungskräften, Eigner Hans Helmut Schramm und den Mitarbeitern dafür, dass diese in der SCHRAMM group, anders als bei manchem Mittelständler und bei großen Industrieunternehmen, Mensch mit eigener Persönlichkeit sein dürfen. Individuelle Fortbildungen mit guten Karrieremöglichkeiten sorgen zudem für ein spannendes und sicheres Arbeitsleben. Wahrscheinlich war und ist es genau diese gut funktionierende Mischung, die aus so mancher Familie eine Schramm-Familie gemacht hat, in der schon in der dritten, vierten und sogar fünften Generation bei der heutigen SCHRAMM group gearbeitet wird.

Das Engagement für Aus- und Weiterbildung funktioniert so gut, dass Auszubildende bereits mehrfach für ihre Leistungen ausgezeichnet wurden: 2015 hat Serpol Konrad seine Ausbildung zum Binnenschiffer als einer der Besten in Schleswig-Holstein abgeschlossen. Und schon ein Jahr später wurde Lena Postel sogar für die bundesweit beste Prüfung im Ausbildungsberuf Schifffahrtskauffrau, Fachrichtung Trampfahrt, ausgezeichnet.



Frank Schnabel, Geschäftsführer der SCHRAMM group, mit Lena Postel, 2016.



Schlepper CORVIN beim Einsatz auf dem Nord-Ostsee-Kanal, 2016.

DIE ZUKUNFT IM BLICK

Über Jahrzehnte ist der ehemals kleine Betrieb vom Brunsbütteler Südufer gewachsen und konsequent bis zur SCHRAMM group weiterentwickelt worden. Um diesen Kurs fortsetzen und die Firmengruppe weiterhin erfolgreich agieren lassen zu können, befasste sich die SCHRAMM group stets frühzeitig mit einer Reihe von Zukunftsfragen, um hier, abseits der kontinuierlichen Leitthemen wie Standortmodernisierung, Kundenbindung und Vernetzung, vorausschauende Weichenstellungen für die zukünftige Entwicklung des Unternehmens vorzunehmen.

INTERNATIONALISIERUNG: SCHRAMM group GOES SCHWEDEN

Die Angebotsbasis der maritimen Dienstleistungen zu verbreitern und möglicherweise auch die Anzahl der Standorte zu erhöhen, war innerhalb der Geschäftsführung der SCHRAMM group schon lange ein viel diskutiertes Thema. Einigkeit bestand ohnehin zwischen Hans Helmut Schramm und Frank Schnabel in der Frage, ob der Schritt zu einem internationalen Engagement auch ein Stück Zukunftssicherung wäre. Doch gesucht wurde nicht irgendwer, sondern ein Partner, der zu 100 Prozent unternehmerisch, strategisch und emotional zur SCHRAMM group passte.

Diese Übereinstimmung fanden die beiden Geschäftsführer der SCHRAMM group schließlich in Schweden bei der

Söderhamns Stuveri & Hamn AB (SSHAB), einem Hafenbetreiber und Logistikunternehmen, das an sechs verschiedenen Hafen- und Logistikstandorten in der Region Söderhamn Dienstleistungen, wie zum Beispiel Schiffsumschlag, Warehousing und Schlepperdienste erbringt und somit ganz ähnlich aufgestellt ist wie die SCHRAMM group selbst. In den drei kommunalen Universalhäfen Orrskär, Stugsund und Langrör werden hauptsächlich Holz und Holzprodukte, Zement, Öl, chemische Produkte sowie diverse Stückgüter umgeschlagen. Zudem führt das Unternehmen für drei weitere Industriekunden den Schiffsumschlag und verschiedene Logistikdienstleistungen in deren eigenen Häfen durch. Dafür besitzt die SSHAB zwei Schlepper, die im Normalbetrieb bei Schleppassistenzen zum Einsatz kommen und in den Wintermonaten zudem



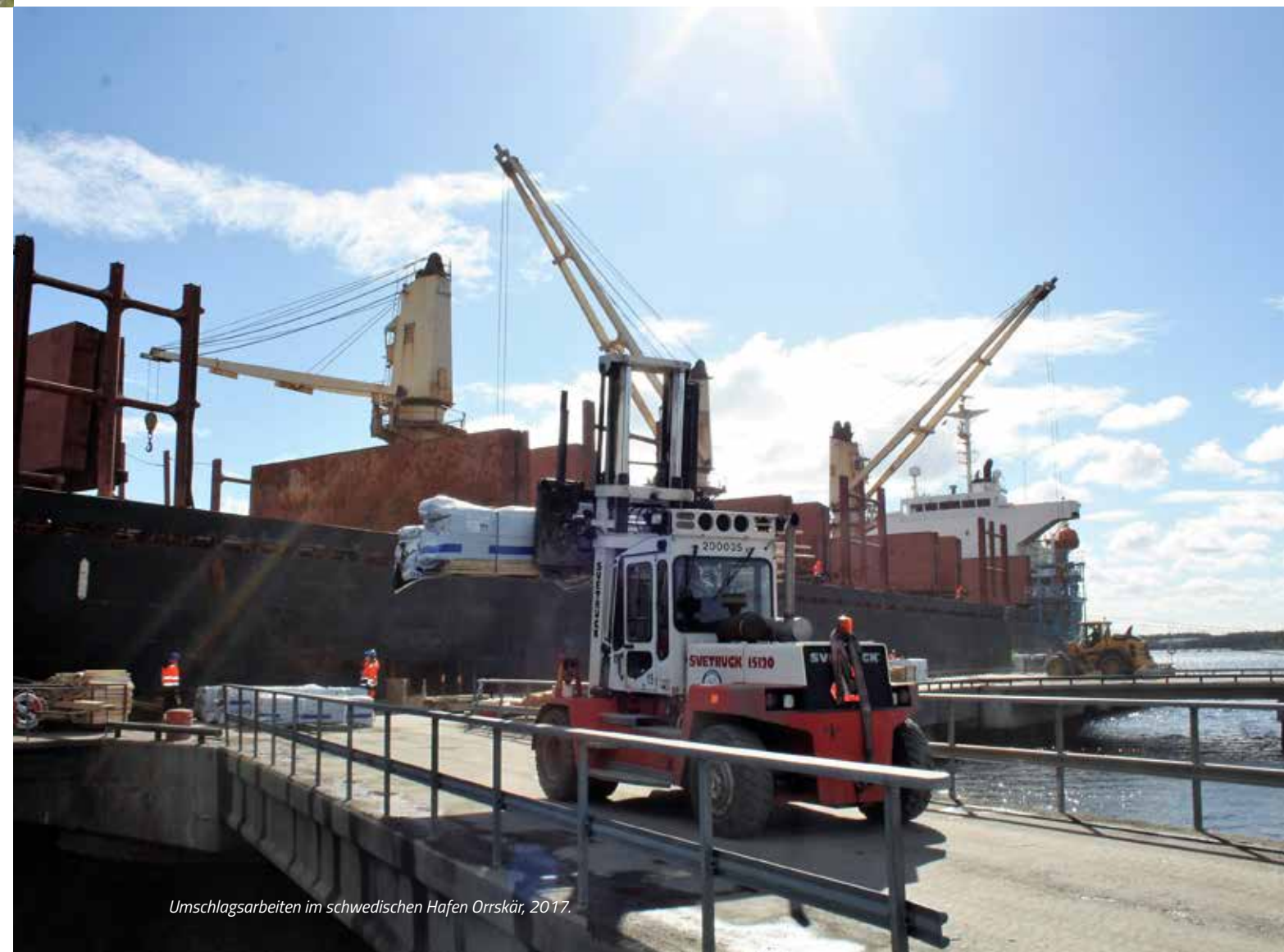
Der Universalhafen Orrskär, 2017.

als Eisbrecher fungieren, um die Zufahrtswege zu den Häfen passierbar zu halten.

Hauptgesellschafter des Unternehmens wurde zum 1. März 2017 die SCHRAMM Ports & Logistics Sweden AB, eine Tochtergesellschaft der Brunsbüttel Ports GmbH, weitere Gesellschafter sind die Gemeinde Söderhamn, die Vallviks Bruk AB und HML Shipping. Ihren Einstand in Schweden gaben Frank Schnabel und Hans Helmut Schramm bereits am 1. März 2017, dem Tag der Vertragsunterzeichnung. Auf einer Betriebsversammlung informierten sie die rund 50 Mitarbeiter direkt über den Wechsel des Hauptgesellschafter und stellten sich und die Aktivitäten der SCHRAMM group und der Brunsbüttel Ports GmbH persönlich vor.

Nach dem Einstieg der SCHRAMM group in Schweden wurde das operative Geschäft wie gewohnt und ohne personelle Veränderungen fortgeführt. Neben dem Erhalt der Arbeitsplätze liegt das weitere strategische Interesse in der Erschließung der Potenziale der SSHAB, um die Geschäftsfelder erweitern und mit dem ganzen Unternehmen wachsen zu können.

Mit der internationalen Expansion hat für die SCHRAMM group das Jahr 2017 erfolgreich und zukunftsweisend mit einem weiteren Meilenstein begonnen. Und auch der Blick in die Standorte der Hafengruppe in Deutschland stimmt mit deutlichem Umschlagszuwachs weiterhin äußerst positiv.



Umschlagsarbeiten im schwedischen Hafen Orrskär, 2017.



■ MY BOO BAMBUSFAHRRÄDER – GEFERTIGT IN GHANA, VOLLENDET IN DEUTSCHLAND!

Die Idee zum Kieler Social Start-up my Boo kam Maximilian Schay und Jonas Stolzke im Winter 2012. Sie wollten gemeinsam mit einem Partner in Ghana – einem sozialen Projekt vor Ort – Bambusfahräder produzieren und dabei erfolgreich konkretes soziales Engagement und nachhaltiges wirtschaftliches Handeln mit einem innovativen Produktangebot verbinden.

Die Idee war geboren, doch es fehlte eine Anschubhilfe. Noch ohne ein vollständiges Fahrrad aus Bambus zeigen zu können, präsentierten die beiden damaligen Studenten Hans Helmut Schramm ihre Idee. Die Begeisterung

der angehenden Betriebswirte sprang schnell auf Hans Helmut Schramm über. Er entschied sich dafür, als dritter Gesellschafter bei my Boo einzusteigen und das junge Team mit ersten Finanzmitteln sowie mit Manpower der SCHRAMM group zu unterstützen.

Im Frühjahr 2013 reisten die drei Gesellschafter gemeinsam das erste Mal nach Ghana. Mit im Gepäck der SCHRAMM group und weiteren Partnern waren extra entwickelte Spezialwerkzeuge zum Bau der Bambus-Fahrradrahmen. In drei spannenden Wochen wurde der Grundstein für die heutige, im Dezember 2013 gegründete, my Boo GmbH gelegt. Weitere Reisen nach Ghana folgten, und im April 2014 wurden die ersten serienreifen my Boo Bambusfahräder ausgeliefert.

Gründer Maximilian Schay: „Ohne den Mut und das Vertrauen von Hans Helmut würde es my Boo in der heutigen Form sicherlich nicht geben. Als erfahrener Businessangel

steht er uns immer noch mit Rat und Tat zur Seite und wir arbeiten sehr vertrauensvoll zusammen.“

Jedes Bambusfahrrad ist nicht nur sozial wie ökologisch nachhaltig, sondern einzigartig und wird in liebevoller Handarbeit gefertigt. Herzstück aller Bambusfahräder ist der in Ghana hergestellte Fahrradrahmen aus Bambus, der sich durch seine natürlichen Eigenschaften als perfektes Material für Fahrradrahmen auszeichnet.

Nachhaltig. Sozial. Einzigartig. Wie das Ziel und die Philosophie hinter my Boo.

Nachhaltig.

Bambus ist eine der am schnellsten nachwachsenden Pflanzen der Welt. Nach der Ernte wächst er innerhalb von nur zwei Jahren wieder auf der Höhe nach, die für den Bau eines Fahrradrahmens benötigt wird. Dabei bindet er außerdem extrem viel CO₂. Durch einzelne Kammern und

eine dicke Außenwand ist der ghanaische Bambus extrem stabil, steif und gleichzeitig leicht. Perfekte Eigenschaften für Fahrräder.

Sozial.

Grundgedanke des Konzeptes ist es, dass jedes my Boo Bambusfahrrad in Ghana nachhaltig Gutes bewirkt. Deshalb arbeitet my Boo mit dem Yonso Project zusammen, einem sozialen Projekt, das vor allem die Jugendarbeitslosigkeit vor Ort in Ghana bekämpft. Alle Gewinne, die in Ghana über das Yonso Project generiert werden, fließen in verschiedene Bildungsprojekte. Ein Großteil des Geldes finanziert Schulstipendien in der Region. Zusätzlich erhalten mittlerweile über 30 Ghanaer bei Yonso einen festen Arbeitsplatz mit fairem Lohn und Perspektive. Eine Sicherheit, die nur wenige junge Menschen in der Region erlangen. Seit Ende 2016 baut das Yonso Project gemein-

sam mit my Boo und vielen Förderern eine Modellschule in Jamasi in der Region Ashanti.

Einzigartig.

Ein kleines Team baut die Rahmen in liebevoller Handarbeit im ländlichen Mampong District in Zentralghana. Bisher konnten so schon mehr als 70 junge Menschen ausgebildet und ihnen so eine bessere Zukunft ermöglicht werden. Ebenso konnte durch die Unterstützung von my Boo ein neues Werkstattgebäude entstehen, das nun viel besser zum Bau von Fahrradrahmen geeignet ist. Jeder Rahmen ist ein Einzelstück, gefertigt in 80-stündiger Handarbeit.

Die Bambusrahmen wurden von einem renommierten deutschen Prüfinstitut auf Herz und Nieren nach den EN-Normen für Fahrräder getestet. Eine hochwertige Lackierung in Deutschland schützt die Rahmen vor Wind und Wetter. In der eigenen Manufaktur in Kiel werden

die Rahmen von ausgebildeten Zweiradmechanikern zu individuellen Rädern endmontiert und europaweit von über 80 Fahrradfachhändlern vertrieben. Dabei werden ausschließlich zuverlässige und hochwertige Marken-Komponenten verbaut. So entsteht eine einzigartige Kombination aus einem Naturrohstoff und zuverlässiger technischer Raffinesse.

Die my Boo GmbH beschäftigt aktuell 15 Mitarbeiter an drei Standorten. Neben dem Kerngeschäft der Bambusfahrräder gehören noch das Küstenrad Koogstraße in Brunsbüttel und das Küstenrad Kiel zum Unternehmen. Gründer Jonas Stolzke betont: „Der regelmäßige Austausch mit Hans Helmut auf Augenhöhe hilft uns immer wieder, unsere hoch gesteckten Ziele erfolgreich zu realisieren!“



ZUKUNFTSBAUSTEIN: FAMILIE (-NUNTERNEHMEN)

Die große Herausforderung für den Eigner der Firmengruppe, Hans Helmut Schramm, der mit seinen Leitungs- und Lenkungenfunktionen diesen Zukunftskurs absteckt, liegt kontinuierlich darin, die SCHRAMM group wirtschaftlich stark aufzustellen, sie zugleich als persönlich nahen und sicheren Arbeitgeber für die Mitarbeiter zu erhalten und dabei die zukünftigen Entwicklungen und Wachstumschancen im Blick zu behalten. Zusammen mit Frank Schnabel wird diese strategische Ausrichtung dann auf die jeweiligen Geschäftsbereiche heruntergebrochen und umgesetzt, wobei das Managementteam und die Mitarbeiter immer auch als Ideengeber und Innovationstreiber fungieren.

Dass die Führung und Weiterentwicklung der SCHRAMM group kein klassischer nine-to-five-Job ist, insbesondere, wenn man, wie Hans Helmut Schramm, den direkten Kontakt mit den Mitarbeitern nicht verlieren will, liegt auf der Hand. Vielmehr verlangt diese zeitintensive Aufgabe ein hohes Maß an Flexibilität, von den Geschäftsführern, vom Eigner Hans Helmut Schramm selbst, aber auch von der ganzen Familie. Die Familie ist es ihrerseits, die Rückhalt gibt, Rückzugsraum ist und damit eine kraftspendende und gesunde Basis bildet, um die SCHRAMM group erfolgreich weiterführen zu können. Und so spielt die Familie im alltäglichen Geschäftsleben eine ebenso zentrale Rolle wie bei dem Aspekt der langfristigen Unternehmensentwicklung. Hier sieht Hans Helmut Schramm nicht nur eine Verantwortung seiner eigenen Familie gegenüber. Vielmehr gilt es auch im Sinne der mehr als

400 Mitarbeiter und deren Familien als verantwortungsvoller Unternehmer zu handeln und die Firmengruppe zukunftsfähig am Markt zu entwickeln. Damit liegt Hans Helmut Schramm ganz auf der Linie seines Vaters und seines Großvaters, die immer nahe bei ihren Mitarbeitern waren und außerdem über das Geschäftliche hinaus enge Verbindungen in die Region gepflegt und die Firma Schramm stetig weiterentwickelt haben. Hans Helmut Schramm möchte der nächsten Generation die gleiche Chance zur freien Gestaltung und Entwicklung geben, die er von seinem Vater bekommen hatte.

Die Freiräume außerhalb des Geschäftsbetriebs und des Familienlebens füllt Hans Helmut Schramm mit unterschiedlichsten Aktivitäten. Dazu zählen die umfassende Sanierung und der seit 2010 laufende Betrieb des Hotels „Kleiner Yachthafen“ ebenso wie die Organisation und aktive Teilnahme an Golf- und Fußballturnieren, deren Erlöse für gute Zwecke gespendet werden. Darüber hinaus engagiert sich Familie Schramm traditionell in vielen Initiativen und Vereinen in der Region um Brunsbüttel und mit myBoo sogar in einem Projekt, das über die Herstellung und den Verkauf von Fahrrädern aus Bambusholz Arbeitsplätze in Ghana schafft und dort mit dem Erlös zusätzlich soziale Projekte fördert. Darüber hinaus unterstützt Hans Helmut Schramm als „Business Angel“ junge Start-ups bei der Unternehmensgründung und der Umsetzung ihrer innovativen Geschäftsideen.

Manchmal tut es Hans Helmut Schramm sicherlich aber auch seinem Großvater gleich, der einst gerne, genüsslich eine Zigarre rauchend, einfach nur auf das rege Treiben am Südufer und auf dem Kanal blickte.

TÖRN TOO...



	1902	März	Hans Schramm erblickt das Licht der Welt
	1926	November	Unternehmensgründung im Stammhaus in der Fährstraße 7, Brunsbüttel
	1927		Erwerb des ersten eigenen Bootes, Beginn der Festmacherei
	1928		Umzug des Firmenkotors ans Südufer
um	1929		Kauf des Schleppers MÖWE, Beginn der Schleppschiffahrt
ab	1949		Taucher- und Bergungsdienstleistungen ergänzen das Portfolio
	1949		Kauf des Schleppers VORWÄRTS
	1952		Im Alter von 17 Jahren tritt Helmut Schramm in die Firma ein
	1959		Fertigstellung des ersten Bauabschnitts im Ölhafen
	1961	März	Hans Schramm adoptiert seinen Neffen Helmut
	1962		Bergung des Küstenmotorschiffs ST. JOSEPH
	1967	Dezember	Hans Schramm übergibt das Geschäft an Helmut Schramm
	1967	Juli	Inbetriebnahme des Elbehafens
	1970	Juli	Helmut Schramm gelingt die Bergung der EMMANUEL M
	1976	November	Feierlichkeit zum 50-jährigen Bestehen der Firma Schramm
um	1975		Kauf des Ölsaugers HANSEAT, die Ölbeseitigung erweitert das Portfolio
	1977	Juli	Die „Hafengesellschaft Brunsbüttel“ mbH übernimmt den Betrieb des Elbehafens
	1978		Inbetriebnahme des Hafens Ostermoor
	1980	Mai	Erster Kohleumschlag im Elbehafen
	1986	September	NATO-Manöver „Bold Guard“ im Elbehafen
	1990	August	Hans Schramm stirbt im Alter von 88 Jahren
	1991		Erstmals Schrottumschlag im Elbehafen
	1994		Gründung der Hafengesellschaft Glückstadt mbH
	1997	November	Erster Öltransport von der Förderinsel Mittelplate
Ende	1999		Privatisierung der drei Brunsbütteler Häfen
	2000	August	Mit Hans Helmut Schramm übernimmt die dritte Generation das Ruder im Familienunternehmen
	2000		Plattformverschleppung Schwedeneck-See A und B, Beginn Maritimes Engineering und Offshore-Geschäft
Ende	2003		RWE-DEA-Auftrag zur Umrüstung von Pontons für den Pipeline-Bau

		Beginn der Partnerschaft mit der Norddeutsche Affinerie AG	Mai 2005
		Inbetriebnahme des Trimodalen Containerterminals im Elbehafen	2006
		Gründung der NavConsult, Christian Sonnemann wird Geschäftsführer	2006
		Beginn des Umschlags von Kupferkonzentrat im Elbehafen	Januar 2007
		Nach 36 Jahren geht Prokurist Karl-Heinz Janssen in den Ruhestand	Januar 2008
		Frank Schnabel wird neuer Geschäftsführer für die Hafenwirtschaft	Januar 2008
		Gründung der SCHRAMM group	2008
		Torsten Andritter-Witt, langjähriger Prokurist, wird Geschäftsführer der Schleppreederei	2009
		Umfirmierung der „Hafengesellschaft Brunsbüttel mbH“ zur „Brunsbüttel Ports GmbH“	April 2009
		Brunsbüttel Ports erhält den „Best Specialist Dry Bulk Award“ vom International Bulk Journal (IBJ)	November 2009
		Eröffnung des Hotels „Kleiner Yachthafen“ in Brunsbüttel	Januar 2010
		Frank Schnabel erhält den „Logistics Excellence Optimization (LEO) Award“ der Deutschen Verkehrs- und Logistik Zeitung (DVZ)	2011
		Fertigstellung des von NavConsult designten Schleppers TORSTEN	2011
		Betriebsbeginn im Hafen Kiel-Canal in Rendsburg	Juli 2012
		Erster Schleswig-Holsteinischer Hafentag	Oktober 2012
		Verlängerung der seit 1977 bestehenden Zusammenarbeit mit der Raffinerie Heide GmbH	November 2012
		Fertigstellung der Monteur-Appartments auf Helgoland	März 2013
		Betriebsstart der Ver- und Entsorgungsanlagen des Kohlekraftwerks in Hamburg-Moorburg	März 2013
		Frank Schnabel wird neben Hans Helmut Schramm Geschäftsführer der SCHRAMM group	Mai 2013
		Abschluss der umfangreichen Ertüchtigungen im Elbehafen	2014
		Helmut Schramm erhält den Navigare-Preis für seine Verdienste um die Seefahrt und maritime Wirtschaft	April 2014
		Schlepper CORVIN nimmt seinen Dienst auf	Juni 2015
		Frank Schnabel und die Brunsbüttel Ports GmbH erhalten den HanseGlobe	2016
		Erstmalige Befüllung des LNG-Kesselwaggons der VTG	Frühjahr 2016
		Der Zementfrachter IRELAND wird als erstes Gütertransportschiff im Elbehafen mit LNG bebunkert	Januar 2017
		Die SCHRAMM group startet ihr Engagement in Schweden	März 2017
		Die SCHRAMM group wird 150: 90 Jahre Schleppschiffreederei, 50 Jahre Elbehafen, 10 Jahre NavConsult	September 2017





SCHIFFSVERZEICHNIS

SCHIFFSLISTE

Die Wasserfahrzeuge der SCHRAMM group ab 1926 sortiert nach dem ungefähren Datum ihrer Anschaffung.
Stand: *September 2017*

Name	Typ/Beschreibung	Anschaffung	Baujahr	Werft/Ort
MAKKER I	Festmacherboot	ca. 1926/27		
MINNA	Barkasse (ehemaliges Lotsenboot)	ca. 1927/28		Uecker-Werft in Rendsburg
WASSERBOOT	Wasserboot mit ca. 42 Tonnen Tragfähigkeit (vermutl. umgebaute Schute)	ca. 1927/28		
MÖWE	ehem. Hamburger Schlepper POMUCKEL	zw. 1927 und 1931		
KAMERAD	Küstenmotorschiff (umgebauter Oberländer Schlepperrumpf)	ca. 1934		Umbau auf der Holst-Werft in Kranz-Neuenfelde 1934
FALKE	Motor-Schlepper (ehemaliger Fährdampfer)	ca. 1931		
YVONNE	Barkasse	1933		
MAKKER II	Festmacherboot	vor 1939		
MAKKER III	Festmacherboot	1935		Hamburg-Neumühlen
N. N.	Schute (später Umbau zum ersten Schwimmkran)	1935		in Tönning gekauft
OLD MARY	umgebauter 3-Mast-Schoner (ehem. STADT OLDENBURG)	1930er Jahre		Ebsen-Werft
WILLI	Dampf-Schlepper	ca. 1940		
VORAU	Kanalschlepper	ca. 1940		
WASSERBOOT I	Umbau eines Betonschiffs zu einem Wasserleichter	zw. 1946 und 1950		
ALSEN	Fahrgastschiff	ab 1946 gechartert		
FRIESLAND	Fahrgastschiff	ab 1946 gechartert		
FALKE	Rückbau des Motor-Schleppers zu einem Fährdampfer	1946/47		Howaldtswerke, Kiel
NIXE	Fahrgastschiff	ca. 1947/48		
SEENIXE	Fahrgastschiff	ca. 1947/48		
SELLIN	Fahrgastschiff	ca.1947/48	1903	Howaldtswerke, Kiel
SCHWIMMKRAN I	Schwimmkran			
SK II	Schwimmkran	1947	1947	Vlotho-Werft in Uffeln
MAKKER IV	Festmacherboot	ca.1949		
WASSERBOOT	Wasserboot	1949		
VORWÄRTS	Hochseeschlepper	zw.1949 und 1951	1927	Uecker-Werft in Rendsburg,1986 ertüchtigt, Stord Norway
WILLI	Barkasse	1951		
FALKE	Motorschlepper	1952		
HAMBURG	ehemaliger Dampfer des Hamburger Senates	1952	1912	Werft Gebr. Sachsenberg in Roßlau bei Magdeburg
DELTA II	Wohnschiff	um 1953 gechartert		



SCHIFFSVERZEICHNIS

Name	Typ/Beschreibung	Anschaffung	Baujahr	Werft/Ort
SIEGFRIED	Fähre	um 1953 gechartert		
WASSERBOOT II	Wasserboot	um 1955		von Firma Böse in Emden gekauft
MAKKER V	Festmacherboot	zw. 1950 und 1956		
MÖWE	Schlepper (umgebauter Seenotrettungskreuzer)	zw. 1955 und 1960		
GRISTOW	Schwimmgreifer	1972/1955		
BRUNO	Küstenmotorschiff (ehem. Landungsboot + Lazarettschiff)	1957/1956		
BÖSCH	umgebauter ehemaliger Lotsendampfer	24.4.1962	1931	Nordenwerft AG, Hamburg
P1	Ponton			
MANUS	Schlepper	1989	1968	
MORITZ	Schlepper	1971		F. Schichau GmbH, Bremerhaven
HANS	Schlepper	1975	1950	
SPRINTER	Crew-Transportschiff			
MAKKER 7	Festmacherboot	1974		Ernst Hatecke, Drochtersen
P2	Ponton	1974		
HANSEAT	Ölsauger	ca. 1975	1910	
BARSCH	Schlepper	1976	1941	Bonne, Hamburg
MAKKER 8	Festmacherboot	1977		
P3	Ponton	1978		
MOL EBEN	Lotsenboot	1978		
MAKKER 11	Festmacherboot	1980		
MAKKER 10	Festmacherboot	1981		
MAKKER 12	Festmacherboot	1982		
PARAT	Schlepper	1983		Detlef Hegemann Rolandwerdt GmbH, Bremen
MAKKER 14	Festmacherboot	1986		
MAKKER 15	Festmacherboot	1986		
FELIX 1	Schlepper	1988		Cochrane Shipbuilders UK (2008 verkauft)
JULIUS	Schlepper	1989	1977	
DITHMARSCHEN	Schub-Tankleichter	1994		
MAKKER 16	Festmacherboot	1995		
BRUNSBÜTTEL	Schub-Tankleichter	1997		
HANS	Schlepper	1998		Damen Shipyard, Hardinxveld, Holland
CORVIN 1	Schlepper	2003		Damen Shipyard, Hardinxveld, Holland (2005 verkauft)
CONDOR	Motor-Yacht	2006	1993	
CORVIN 2	Schlepper	2006		(2008 verkauft)
HELMUT	Schlepper	2007		Damen Shipyard, Hardinxveld
SOPHIA SORAYA	Motorschiff	2007		
KAJA JOSEPHINE	Motorschiff	2007		
MAX	Schlepper	2008		(2010 verkauft)
NOSTAG 10	Kabelleger	2008		
TORSTEN	Schlepper	2011		Sanmar Denicilik Ltd., Istanbul
MAKKER 17	Festmacherboot	2012		
MAKKER 18	Festmacherboot	2012		
CORVIN 3	Schlepper	2015		
FELIX 2	Schlepper	2016		



LITERATURVERZEICHNIS (AUSWAHL)

Alberts, Hinderikus: Brunsbüttel. Ein Führer durch die Stadt und ihre Geschichte. Heide in Holstein 1982.

Asmus, Walter (Hg.): Die Entwicklung des Verkehrs in Schleswig-Holstein 1750 – 1918. Neumünster 1996. Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins. Bd. 26.

Beauftragter der Landesregierung für den Wirtschaftsraum Brunsbüttel: Industriewirtschaftsraum Brunsbüttel Unterelbe. Graphische Werke Flensburg 1975.

Beerens, Heiner: Hans Schramm Stauerei u. Schifffahrt Brunsbüttelkoog. Aufbau und Entwicklung eines Unternehmens. St. Michaelsdonn. 1. November 1957. Ohne Ort.

Becker, Martin und Dieter-Jürgen Mehlhorn: Siedlungen der 20er Jahre in Schleswig-Holstein. Ergebnisse der Forschungsarbeit an der Fachhochschule Kiel - Fachbereich Bauwesen in Eckernförde – Institut für Städtebau und Sozialplanung. Heide, Westholstein 1992.

Brockstedt, Jürgen (Hg.): Wirtschaftliche Wechsellagen in Schleswig-Holstein vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Neumünster 1991.

Brockstedt, Jürgen (Hg.): Seefahrt an den deutschen Küsten im Wandel 1815 - 1914. Neumünster 1993.

Brinckmann, Andrea und Jörn Lindner: Tradition am Heck - Zukunft vorm Bug. Carl Robert Eckelmann. Wie ein Familienunternehmen seit 150 Jahren den Hafen prägt. Hamburg 2015.

Danker, Uwe (Hg.): Wer einmal in die Mühlen der Zwangsarbeit geriet... Zwangsarbeit in Schleswig-Holstein 1939 bis 1945 – Ein Überblick. S. 27 – 42. In: Wir empfehlen Rückverschickung, da sich der Arbeitseinsatz nicht lohnt. Zwangsarbeit und Krankheit in Schleswig-Holstein 1939 – 1945. Bielefeld 2001.

Detlefsen, Gert Uwe: Häfen, Werften, Schiffe. Chronik der Schifffahrt an der Westküste Schleswig-Holsteins. St. Peter-Ording. 1987.

Fries, Hans: Brunsbüttel und der Nordostseekanal. S.307 - 326. In: Schifffahrt und Häfen von Tondern bis Brunsbüttel, von Hadersleben bis Schleswig. Ein geschichtlicher Überblick von den Anfängen bis heute. Industrie- und Handelskammer zu Flensburg (Hg.). Flensburg 1971.

Halfpap, Martin: Siedlungen und Wirtschaft der holsteinischen

Elbmarschen unterhalb Hamburgs unter historisch-genetischem Aspekt einschließlich der Betrachtung der heutigen Situation. Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg. Band 79. Hamburg 1989.

Harder, Harro: ‚Fremdarbeiter‘ und Kriegsgefangene in Dithmarschen 1939 bis 1945. S. 377 – 393. In: Ausländereinsatz in der Nordmark. Zwangsarbeitende in Schleswig-Holstein 1939 – 1945. Hg.: Uwe Danker, Robert Bohn, Nils Köhler, Sebastian Lehmann. IZRG-Schriftenreihe, Bd. 5. Bielefeld 2001.

Heidrich, Hermann und Ilka E. Hillenstedt (Hg.): Fremdes Zuhause. Flüchtlinge und Vertriebene in Schleswig-Holstein nach 1945. Neumünster 2009.

Hertling, Peter K: Wind von vorn. Skizzenbuch einer Familiengeschichte. 75 Jahre Schramm GmbH & Co. KG Stauerei und Schifffahrt. Hrsg. von Helmut Schramm, Kiel, ohne Datum.

Holm, Karl-Friedrich: Brunsbüttelkoog als Seehafen und Industriestandort am Nord-Ostsee-Kanal. Brunsbüttelkoog, 1953.

Jakubec, Ivan: Schlupflöcher im „Eisernen Vorhang“. Tschechoslowakisch-deutsche Verkehrspolitik im Kalten Krieg. Die Eisenbahn und Elbeschifffahrt 1945–1989. Stuttgart 2006.

Jensen, Wilhelm: Chronik des Kirchspiels St. Margarethen. Glückstadt 1913.

Johnsen, Wilhelm: Bauern, Handwerker, Seefahrer. Zeit- und Lebensbilder aus dem Kirchspiel Brunsbüttel und dem Lande Dithmarschen 1550 - 1850. Brunsbüttel 1961.

Jürgensen, Kurt: Die Briten in Schleswig-Holstein 1945 – 1949. Neumünster 1989.

Kaiser, Joachim: Staatsdampfer Schaarhörn. Von Majestäten und Gezeiten. Hamburg 1998.

Kujath, Hans-Jürgen: Neue Organisationsformen zur Koordinierung ressortübergreifender Großprojekte dargestellt am Wirtschaftsraum Brunsbüttel/Unterelbe. Dissertation. Kiel 1976.

Lagoni, Rainer u.a.: Nord-Ostsee-Kanal 1895 – 1995. Festschrift. Hrsg. im Auftrag des Bundesministers für Verkehr. Neumünster 1995.

Mohr, Markus: Alles wie geplant. Die katastrophale Industrialisierung von Brunsbüttel. AK Umweltschutz Brunsbüttel. Kiel 1985.

O.a.: Schifffahrt und Häfen von Tondern bis Brunsbüttel, von Hadersleben bis Schleswig: ein geschichtlicher Überblick von den Anfängen bis heute. Flensburg, Westphalen, 1971.

Patzschke, Rüdiger u.a.: Brunsbüttel: eine Stadt geht neue Wege. Die städtebauliche Entwicklung im Zeitraum von 1970 bis 1980. Brunsbüttel ca. 1982.

Peters, Gerd: Der Nord-Ostsee-Kanal. Hamburg 1995.

Piechotka, Friedrich: Industrieansiedelungen an der Nordseeküste – das Beispiel Brunsbüttel. Kiel 1990.

Rietzler, Rudolf. „Kampf in der Nordmark“. Das Aufkommen des Nationalsozialismus in Schleswig-Holstein (1919-1928). S. 406 - 432. In:: Arbeitskreis für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins und Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte. Bd. 4. Neumünster 1982.

Rübner, Hartmut: Konzentration und Krise der deutschen Schifffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus. Bremen 2005.

Schulz, Walter. Der Nord-Ostsee-Kanal vor dem Ersten Weltkrieg. Fotochronik der Kanalerweiterung. Heide in Holstein 1989.

Stadt Brunsbüttel: Brunsbüttel – eine Stadt im Wandel. Die städtebauliche Entwicklung von 1970–1980. Brunsbüttel 1982.

Stelzer-Rothe, Thomas: Standortbewährung und Raumwirkung junger Industrie Gründungen unter besonderer Berücksichtigung des Raumpotentials, dargestellt an den Beispielen Brunsbüttel, Stade und Wolfsburg. Köln, 1990.

Stüber, Gabriele. Der Kampf gegen den Hunger 1945-1950. Die Ernährungslage in der britischen Zone Deutschlands, insbesondere in Schleswig-Holstein u. Hamburg. Neumünster 1984.

Troitzsch, Ulrich. Die Baugeschichte des Kaiser Wilhelm-Kanals 1887 – 1945. S. 111 – 161. In: Nord-Ostsee-Kanal 1895 – 1995. Festschrift. Hrsg. im Auftrag des Bundesministers für Verkehr von Rainer Lagoni, Hellmuth St. Seidenfus und Hans-Jürgen Teuteberg. Neumünster 1995.



BILDNACHWEIS

Falls im Folgenden nicht anders angegeben, stammen die Bilder aus Beständen der SCHRAMM group und der Familie Schramm.

Copyright Initiative Brunsbüttel – Süd, Paul Ausborm, Stadtarchiv Brunsbüttel:
S. 19 re., S. 47, S. 52

Ortsarchiv Burg / Dithmarschen:
S. 22

Stadtarchiv Brunsbüttel:
S. 23, S. 47

Gemeinde Büttel (Westholstein) und Urbes Verlag Hans
Jürgen Hansen:
S. 24

Commerzbibliothek der Handelskammer Hamburg/ Stiftung
Hanseatisches Wirtschaftsarchiv:
S. 26/27

Gerd Stolz. Kleine Kanalgeschichte. Vom Stecknitzkanal zum
Nord-Ostsee-Kanal. Heide 1985:
S. 26 u., S. 28 o.

Sammlung Sierg geb. Butenschön:
S.33 li., S. 36, S. 37, S. 40, S. 50

Sammlung Uwe Borchers, Uwe Möller:
S. 40

Sammlung Uwe Möller (Jürgen Dohrn, WSA-Brunsbüttel):
S. 69, S. 70, S. 71

Historische Museen Hamburg/Archiv Museum der Arbeit:
S. 115

Alle Angaben zu Bildrechten wurden mit großer Sorgfalt
recherchiert und überprüft. Sollten dennoch berechnete
Ansprüche bestehen, so werden diese selbstverständlich im
Rahmen der üblichen Vereinbarungen abgegolten.



DANIEL FRAHM · CHRISTIAN VOGT

Maritime Logistik aus einer Hand

Die Geschichte der SCHRAMM group

SCHRAMM
group ■■■■

TÖRN TOO

ISBN: 978-3-9817595-1-8