

481. Schaffermahlzeit am 14. Februar 2025

Rede des Kapitänschaffers Kai Oltmanns

Kapitänsrede auf Reeder und Kaufleute

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Gäste,

es ist mir eine außerordentliche Ehre und Vergnügen, heute bei der 481. Schaffermahlzeit die Rede auf Reeder und Kaufleute vortragen zu dürfen.

Frei nach Kurt Tucholski's Zitat "man könne über alles reden, nur nicht über 10 Minuten", verwies mich der Verwaltende Kapitän auf die hier geltende Regel von nur 5 Minuten. So möchte ich insbesondere Ihnen, liebe Gäste, in dieser Kürze die „Kunst der Selbstorganisation“ näherbringen, die die Schifffahrt seit ihren Anfängen prägt.

Der private Sektor hat und hatte eine führende und maßgebliche Rolle bei der Entwicklung von Normen und Regeln zur sicheren Seefahrt. Nur hält sich das Gerücht, dass dies nicht immer uneigennützig war und ist. Viele Errungenschaften waren das Resultat einer eher «nacheilenden Selbstorganisation» – nachdem risikoreiche Geschäftspraktiken in der Branche zu unhaltbaren Zuständen geführt hatten.

Im lokalen bremischen Bezug, gab sich die Bremer Kaufmannschaft 1451 ihre ersten Statuten zu einem gemeinschaftlichen geschäftlichen Umgang – die älteste erhaltene Urkunde einer wirtschaftlichen Selbstverwaltung in Deutschland.

Die Kaufleute, die selbst alle zur See fuhren – die Rolle des Kapitäns, wie wir sie heute kennen, entwickelte sich ja erst sehr viel später – wussten um die Gefahren der Seefahrt. Bereits seit dem 12. Jahrhundert hatten sie sich um die navigatorische Sicherheit auf der Weser gekümmert. 1426, in einem Vertrag mit dem Bremer Rat, wurde ein "Vorsteher der Tonnen" mit der Markierung des wechselnden Weserverlaufs beauftragt. Es war der "Barsemeister", der mit Crew und Schiff im Frühjahr und Herbst

Seezeichen auslegte und einholte. Dies wurde ab 1921 eine nationale Aufgabe. Es ist natürlich ein Gerücht, dass die Kaufleute nur aktiv wurden, da Nichtbremer absichtlich die Tonnen verlegten, um nach einer Strandung das Schiff zu plündern.

Auch unser heutiges Zusammenfinden im Namen der Stiftung HAUS SEEFAHRT resultiert ja aus ihrer Gründung im Jahr 1545 zwecks der sozialen Absicherung und Fürsorge verunglückter Seefahrer, deren Ehefrauen und Witwen und Waisen.

Dass die damals genutzten Schiffe seetauglich gebaut wurden, darf getrost bezweifelt werden. Und so forderten Mitte des 18. Jahrhunderts seriöse Reeder einheitliche Standards - zur Beurteilung der Qualität ihrer Schiffe und zur Festlegung der Versicherungsprämien. Die erste Klassifikationsgesellschaft "Lloyd's Register of Shipping" wurde 1760 in London gegründet, im "Coffee House" des Wirtes Edward Lloyd, einem damaligen Szene-Treff von Kaufleuten, Werftbesitzern und Reedern. 1862 wurde dann als deutsche Klassifizierungsgesellschaft der Germanische Lloyd gegründet. Mitglieder des HAUS SEEFAHRT brachten damals sowie heute ihre Expertise in die Klassifizierung von Schiffen ein.

Der Szene-Treff in Bremen war das Haus Seefahrt, damals in der Innenstadt. Dort wurde dann auch 1799 die erste Navigationsschule etabliert. Schon damals konnte man nicht mehr ignorieren, dass erst auch Lesen, Schreiben und Rechnen zu vermitteln war, bevor die eigentliche Seefahrt-Karriere begonnen werden konnte.

Es ist übrigens kein Gerücht, dass der britische Abgeordnete Samuel Plimsoll gegen Reeder zu Felde zog, die absichtlich seeuntüchtige Schiffe ausfahren ließen, um bei Schiffbruch die Versicherungssumme zu erhalten. Ab 1876 war eine Lademarke Pflicht, kurioserweise war zum Zeitpunkt ihrer Einführung ihre Position am Schiff noch nicht geregelt und konnte von Reeder und Kapitän selbst bestimmt werden. So wurden bei einigen Schiffen die Marken auch am Schornstein gesichtet!

1970 wurde OCIMF – Oil Companies International Marine Forum – gegründet. Ein Zusammenschluss von Ölgesellschaften, die bis heute Sicherheitsstandards weit über die internationalen staatlichen Regularien hinaus setzen.

Nach einer Reihe von katastrophalen Tankerunfällen versuchen die Ölgesellschaften mit einem immer dichter werdenden Netz von Tanker-Sicherheitsüberprüfungen ihren Namen aus den Schlagzeilen zu halten. Wie leicht aber staatliche Maßnahmen und privatwirtschaftliche Initiativen immer noch ausgehebelt werden können, sieht man an den Nachrichten zur Schattenflotte.

Im Angesicht des sich für alle Schifffahrtsbeteiligten ständig verändernden Umfeldes, benötigt unsere Branche mehr denn je verantwortungsbewusste, starke, erfahrene Akteure an Land und auf den Schiffen. Arbeiten wir alle daran, einen ökologischen, sozialen und wirtschaftlich nachhaltigen Kurs zu steuern.

Ich möchte Sie bitten, sich zu erheben. Auf die Schifffahrt ein dreifraches

Hepp – Hepp – Hepp – Hurra!