

Der Seehafenspediteur

Planer und Organisator des Gütertransports auf dem Seeweg

Wie kommt eine Maschine auf dem Seeweg von Hamburg nach Kalkutta? Niemand weiß darüber mehr als unsere Hafensensenioren Gonçalo Cabral (65) und Wolfgang A. Fritz (68). Beide sind gelernte Seehafenspediteure und haben viele Jahre in diesem Beruf gearbeitet. Von ihnen wissen wir: Bevor der Container den Gütertransport revolutionierte, war der Seehafenspediteur das erste Glied in der Kette von Spezialisten, die dafür sorgten, dass ein Frachtgut wohlbehalten zum Kai und von dort in die Frachträume der Schiffe gelangte. Er war der Mann, der im Hintergrund den Ablauf plante und die Durchführung organisierte. Über seine Arbeit ist in der Öffentlichkeit nur wenig bekannt. Für den Fastmoker ein Grund mehr, seinen Lesern etwas über den Seehafenspediteur zu erzählen.

Ein typischer Auftrag: Der Anruf kommt aus Hannover. Eine Maschine ist nach Kalkutta verkauft worden und soll so schnell wie möglich auf den Weg gebracht werden. Verkäufer und Käufer haben sich über den Preis geeinigt und darüber, wie die Transportkosten aufgeteilt werden. Der Verkäufer will die Maschine „cif“ (cost-insurance-freight) senden. Das heißt, er bezahlt die Anlieferung zum Schuppen im Hamburger Hafen, die Versicherung und die Frachtkosten für die Reise mit dem Schiff. Im Zielhafen Kalkutta übernimmt dann der Käufer ab Kai-kante alle dort anfallenden Kosten und Risiken.

Ein Fall für den Seehafenspediteur. Er errechnet die Transportkosten zum Verladehafen auf Basis der mitgeteilten Maße und des Gewichts, ermittelt ein geeignetes Schiff, mit dem die Maschine termingerecht nach Kalkutta gebracht werden kann, verhandelt mit der Reederei und kalkuliert die Frachtkosten. Da Kalkutta einer von ca. hundert Häfen ist, die von Hamburg direkt angefahren werden, entfallen

Kosten für eine Umladung. Das detaillierte Angebot geht per Fernschreiber an den Auftraggeber nach Hannover und wird akzeptiert. Eine Transportkiste für die Maschine wird vorschriftsmäßig gebaut und beschriftet.

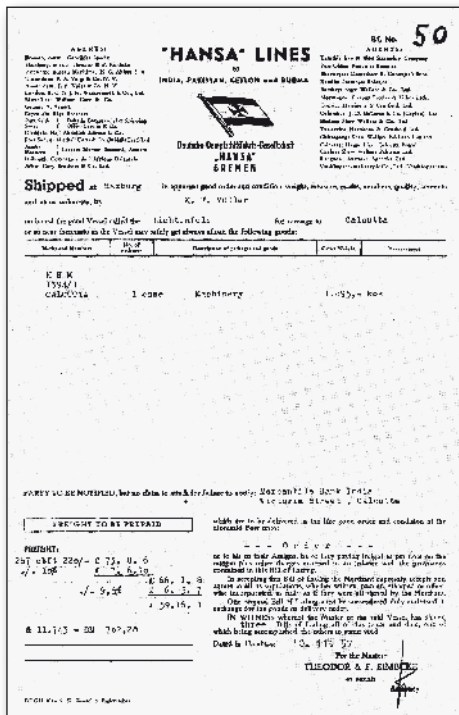
Vom Seehafenspediteur wird jetzt das wichtigste Dokument für den Seetransport erstellt: das Konnossement, auch Schiffsfrachtbrief oder Bill of Lading genannt. Es ist der Beförderungsvertrag zwischen Versender (Shipper) und Verfrachter (Reederei). Das Konnossement enthält folgende Angaben: Name des Versenders, Name des Empfängers, Name und Nationalität des Schiffes, Lade- und Löschhafen, Bestimmung der Fracht. Zahl der ausgestellten Originale; in der Regel drei.



Stuarbeiten im Laderaum eines Frachters. Das Frachtgut hat die Bordwand des Schiffes passiert. Die Verantwortung dafür ist vom Seehafenspediteur auf die Reederei, vertreten durch den Schiffskapitän, übergegangen.

Das Konnossement ist eines der wichtigsten Dokumente im Schiffsfrachtgeschäft. Es ist der Ausweis für die Rechte an der Fracht.

Aus einem Fachbuch für Seehafenspediteure



▲ Beispiel eines Konnossements. Im mittleren Teil sind eingetragen: Markierung der Fracht (KHM 1394/1 CALCUTTA), Stückzahl (1 case), Inhalt (Machinery), Gewicht (1.095,- kos)

Aus einem Fachbuch für Seehafenspediteure

(Bild oben rechts) Unsere Hafensenioren Wolfgang A. Fritz und Gonçalo Cabral, denen wir wertvolle Informationen über die Arbeit des Seehafenspediteurs verdanken.

Das Büro einer Hamburger Seehafenspedition (aufgenommen 1937)



Foto: Archiv Hafensemuseum Hamburg

In Hamburg erstellt der Seehafenspediteur die Papiere für die ordnungsgemäße Verladung. Dazu gehören Kaianträge und eine Beglaubigung vom Konsulat des Ziellandes; die Handelsrechnung des Verkäufers muss den geltenden Vorschriften entsprechen.

Wenn die Kiste am Schuppen angeliefert wird, ist der Seehafenspediteur vor Ort. Er überprüft die Verpackung, die Markierung, die Gewichtsangaben und Maße auf Übereinstimmung mit der Dokumentation.

Ist alles in Ordnung, kommt für die Verladung der Schiffszettel ins Spiel. Auf ihm sind vermerkt: Versender und Empfänger, Verlade- und Bestimmungshafen, der Schuppen, der Name des Schiffes, Datum und Zeit des Ablegens. Dazu kommen – einmal mehr – Angaben zu Markierung, Abmessungen, Inhalt, Gewicht und last but not least, wer die Kosten der Verladung trägt.

Mit der Kiste reist ein Original des Konnossements Bill of Lading unterzeichnet vom Schiffsmakler. Nach Übernahme der Ladung in optisch einwandfreiem Zustand zeichnet der Schiffsmakler als Vertreter der Reederei das Konnossement Bill of Lading als „Clean Shipped on Board“. Das Dokument ist ein handelbares Wertpapier. Nach dem Auslaufen des Schiffes geht ein zweites Original des Bill of Lading mit der Rechnung des Speditors an den Versender und dient u. a. der Rückerstattung der Mehrwertsteuer durch das Statistische Bundesamt. Das dritte Original wird per Luftpost an den Empfänger zur Empfangnahme



Foto: Karin Hasse

der Kiste im Bestimmungshafen geschickt.

Hat unsere Kiste mit der Maschine die Reling passiert, trägt die Reederei die Verantwortung. Sollte die Kiste den Zielhafen Kalkutta mit Beschädigungen erreichen, wird der Seehafenspediteur vom Versender benachrichtigt und verhandelt mit der Versicherung der Reederei. Doch in unserem Fall ist die Kiste wohlbehalten angekommen, auf der Überfahrt betreut vom Ladungsoffizier.

Ein mit der Autorin befreundeter Kapitän erzählte von der ungewöhnlichsten Fracht, für die er in seiner 20-jährigen Laufbahn „nach Passieren der Reling“ die Verantwortung übernehmen musste. Es war ein großer Käfig mit drei Tigern, die ein Dompteur nach seinen Auftritten in Asien zurück nach England schickte. Der Käfig wurde an Deck auf einer Luke fest montiert, daneben ein Container mit Fleisch. Alles ging gut, es gab keinen „Schiffbruch mit Tiger“. Welcher Seehafenspediteur diese Fracht geplant und organisiert hatte, ließ sich leider nicht mehr feststellen.

Lehrberuf Seehafenspediteur

Ein Spediteur ist ein Dienstleister, der im Rahmen der für die Speditionsgeschäfte gültigen Rechtsvorschriften Güter überwiegend auf Rechnung des Versenders im eigenen Namen abwickelt. Um das „Besorgen von Güterversendungen“ selbständig zu übernehmen, lernt der Auszubildende in zweieinhalb bis drei Jahren alle Aufgaben eines Speditors. Ihm werden auch die kaufmännisch-organisatorischen Grundlagen vermittelt. Zum Ausbildungsprogramm gehört auch der Besuch der Berufsbildenden Schule. Es gibt zahlreiche Spezialisierungen für verschiedene Versandwege. Im Rahmen der Hafenerufe interessiert uns der Seehafenspediteur. In den 70er Jahren gab es in Hamburg rund 80 Seehafenspeditionen. Davon sind nur noch wenige geblieben. Heute haben Reedereien die Aufgaben des Seehafenspediteurs übernommen. Der Beruf selbst ist im Berufsbild „Kaufmann/frau Speditions- und Dienstleistung“ aufgegangen.