

Erfolgskurs und Untergang der Woermann Linie

Wie die Reederei zum Aufbau von Südwestafrika beisteuerte

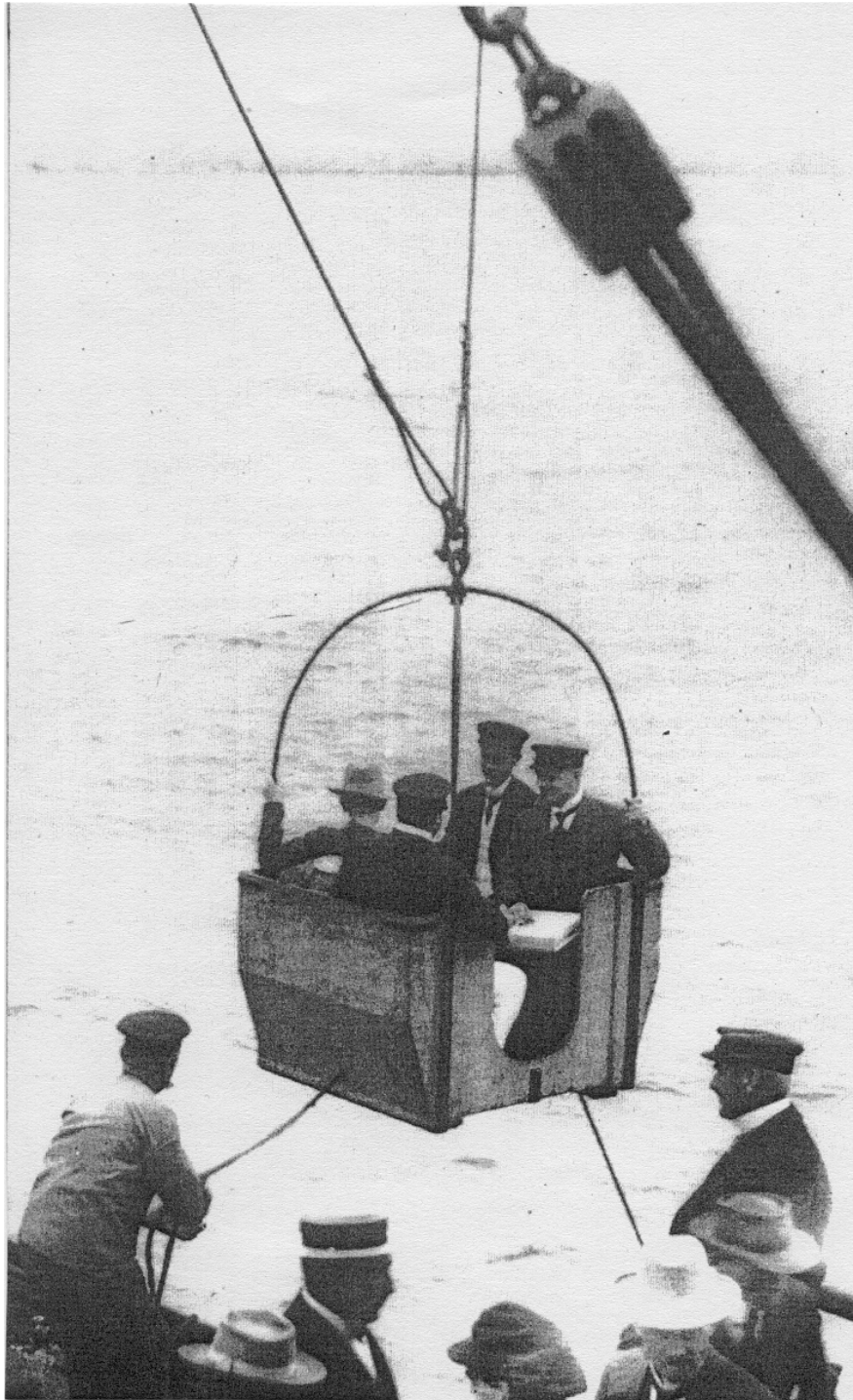
von Golf Dornseif

Bis zum Jahr 1896 war die Schiffsverbindung zwischen Deutschland und dem Schutzgebiet Südwestafrika fast ausschliesslich in englischen Händen auf der Route Inselreich Kurs Kapstadt. Ab Capetown wurden mit einem kleinen britischen Küstendampfer Post und Passagiere auf die Reise nach Walvis Bay Tiefseehafen (Britische Enklave) verschifft, geographisch umgeben vom deutschen Hoheitsgebiet mit Swakopmund in unmittelbarer Nachbarschaft (aber ohne brauchbaren Hafenbetrieb). Nur in einzelnen Fällen veranlasste man die Reederei Woermann, ihre Fahrten, die sich damals an der Westküste Afrikas ausdehnten, noch mit dem deutschen Schutzgebiet (hilfsweise Walvis Bay) zu verknüpfen.

Die Deutsche Siedlungs-Gesellschaft für Südwestafrika trat dann als Auftraggeberin in Erscheinung, und 1896 schloss die Woermann Linie mit der Auswanderer-Agentur einen Vertrag ab. Die Reederei verpflichtete sich, sechsmal jährlich einen Dampfer von der alten Heimat nach DSWA zu expedieren. Die Siedlungs-Gesellschaft war wiederum vertraglich mit der Kolonial-Abteilung Berlin gebunden. Er sah die Beförderung sämtlicher Waren (im Auftrag der Reichsregierung) vor sowie den Transport aller Privatladungen und Passagiere (ohne den bisherigen Umweg über Kapstadt).



1900 hielt es die Kolonialabteilung für angebracht, direkt mit der Woermann Linie zu verhandeln. Mit dem neuen Kontrakt übertrug die Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes der Reederei die Beförderung aller fiskalischen Güter einschliesslich der Bahnbau-Materialien für drei Jahre (1901 bis 1904). Umgekehrt verpflichtete sich die Woermann Linie, als Gegenleistung einen regelmässigen monatlichen direkten Dampferdienst zwischen Hamburg und dem Schutzgebiet mit festgelegten Passage- und Frachtsätzen einzurichten (für Regierung und Private). Ausserdem musste alle vier Wochen ein Linienerkehr geboten werden zwischen Kapstadt, Lüderitzbucht und Swakopmund. Der Vertrag forderte überdies, dass die Schiffe von Hamburg in Richtung DSWA höchstens 30 Tage unterwegs sein durften (während es für die Heimreisezeit keine Vorschrift gab). Woermann musste zwei Neubauschiffe (je 5000 Tonnen Tragfähigkeit) in Auftrag geben, vornehmlich für Passagiere gedacht, um die Auswanderung nach Südwest zu beleben.



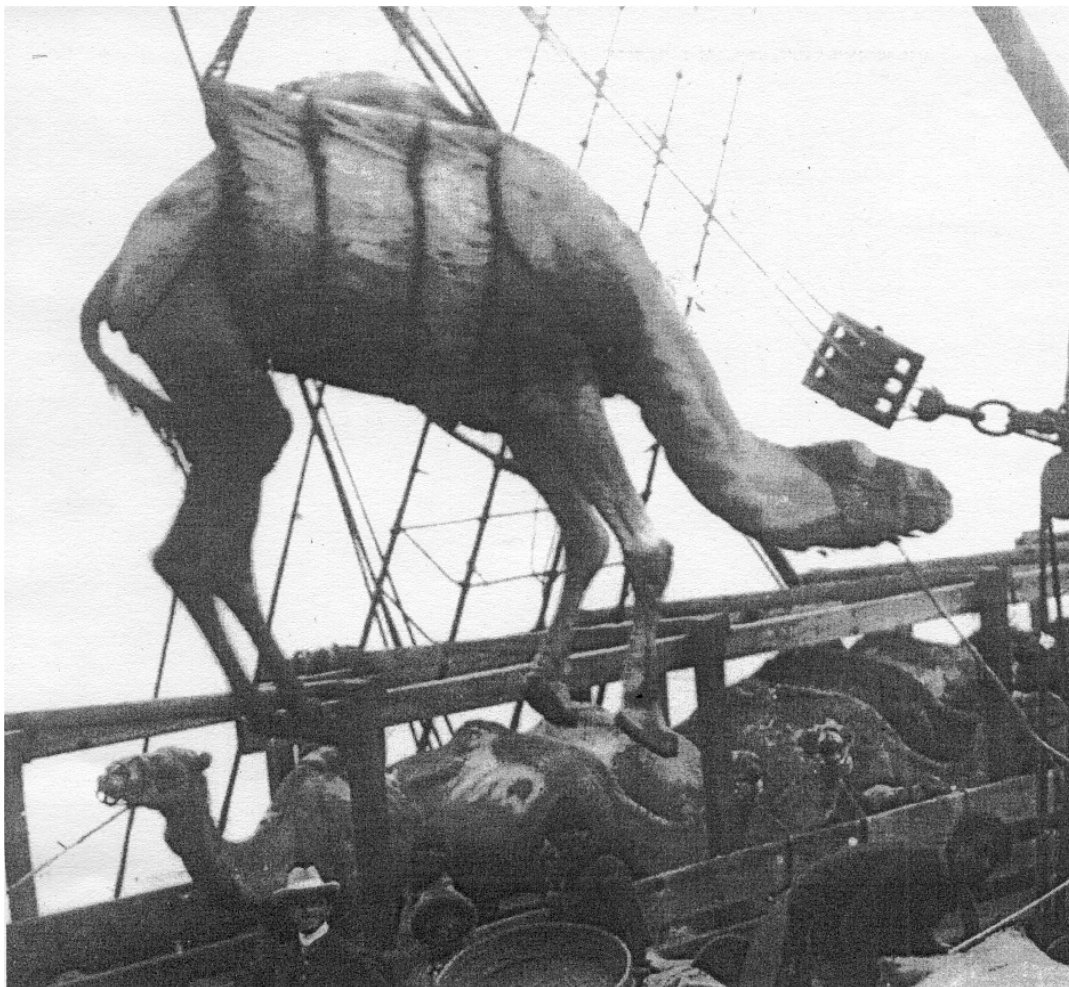
Die Fracht- und Passagesätze blieben ungefähr gleich, wurden zum Teil sogar günstiger nach der neuen Übereinkunft. Die Verpflichtung der Kolonialabteilung in Berlin bezog sich nur darauf, alle Güter, die sie in eigener Regie (einschliesslich des Oberkommandos der Schutztruppen) zur Verschiffung brachte und mit Dampfern verfrachtete, fortan mit der Woermann Linie zu befördern gemäss bestimmter Tarife. Regierungsbeamte, Offiziere usw. sowie Privatpersonen zahlten in der Ersten Klasse jeweils 600 Mark, in der Zweiten Klasse je 400 Mark und im Zwischendeck pro Kopf 250 Mark. Die Kolonial-Abteilung hatte sich aber keineswegs verpflichtet, ihre Regierungsbeamten und Offiziere ausschliesslich mit der Woermann Linie reisen zu lassen.

Bei Personen-Transporten von mehr als 80 Männern oder Frauen in der Dritten Klasse (Zwischendeck) sollte eine Ermässigung auf 225 Mark pro Kopf geboten werden. Unter diesen

Umständen liess die Woermann Linie zwei Dampfer neu bauen: ERNST WOERMANN mit 4100 BRT und HANS WOERMANN mit 5000 Tonnen Tragfähigkeit für etwa 50 Passagiere der Ersten Klasse, 50 Passagiere der Zweiten Klasse und 30 Fahrgäste im Zwischendeck. Drei Millionen Mark mussten investiert werden bis zum Stapellauf.

Nach der Gründung der OTAVI Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft, die zur Beförderung ihres Schienen- und Baumaterials ebenfalls einen Vertrag mit der Woermann Linie abgeschlossen hatte, richtete die Reederei einen halbmonatlichen Dienst nach DSWA ein (mit zusätzlichen Schiffen). Die Verfrachtung der Schienen in den Neubau-Schiffen wäre unzweckmässig gewesen, weil sie ab Emden verladen wurden und der Linienverkehr sich auf Hamburg konzentrierte (für Normalfracht und Passagiere Kurs Afrika). Überdies waren die Lösch- und Landungskonditionen in Swakopmund so unzulänglich, dass an eine pünktliche Abfertigung von schwerem Material überhaupt nicht gedacht werden konnte.

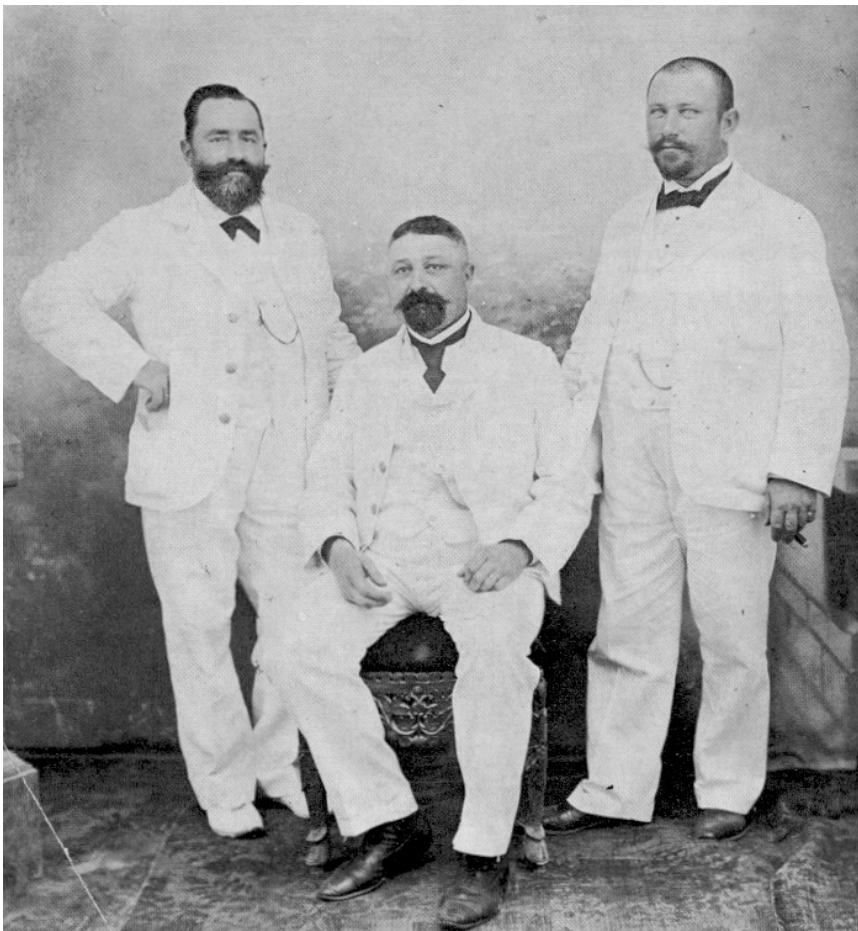
Bereits im Jahr 1900 etablierte die Woermann Linie in Swakopmund ihre eigene Vertretung mit Büros und Personal. In den Monaten vor Ausbruch der Unruhen stand es schlecht um die wirtschaftliche Entwicklung des Schutzgebietes und die Fracht-Bewegungen liessen überall zu wünschen übrig. Mit anderen Worten: es gab nicht genug Ladung für die Neubauschiffe hin und zurück! Am 1. Januar 1904 wurde jedoch der Schiffsverkehrsvertrag um weitere drei Jahre bis zum 1. Januar 1907 zwischen Reich und Reederei verlängert.



Militärtransporte rücken in den Vordergrund

Anfang 1904 zeichnete sich nach und nach ein Aufstand der Herero ab und loderte bald wie ein Steppenbrand. Umfangreiche Transporte von Truppen und Pferden, von Rindern und Nachschub mussten plötzlich bewältigt werden. Weil der Vertrag der Woermann Linie den Transport grösserer Truppen-Kontingente und zahlreicher Reitpferde nicht einschloss, charterte die Reichsregierung umgehend den Dampfer DARMSTADT des Norddeutschen Lloyd für das Militär und dessen Verstärkung. Spätere Transporte übernahm wieder die Woermann Linie in bewährter Manier. Allerdings mussten trotzdem zusätzliche deutsche Reedereien in der Notlage einspringen: Hamburg-Amerika Linie, Deutsche Ostafrika Linie usw.

Gleichzeitig tobte der Russisch-Japanische Krieg und die Frachtschiffahrt hatte alle Hände voll zu tun, um ihre Auftraggeber international zufrieden zu stellen (mit erheblichen Tarifzuschlägen und satten Gewinnspannen auf allen Meeren). Mittlerweile hatte sich die Woermann Linie den Anforderungen des Reichs technisch und organisatorisch weitreichend angepasst: Pferdetransporte mussten in grossem Umfang "erprobt" werden (mit viel Fingerspitzengefühl). Während die Briten (vergleichsweise) beim Seeverkehr zwischen der Heimatinsel und Südafrika etwa sechs Prozent ihrer Pferde einbüssten, registrierte die Woermann Linie maximal nur ein Prozent Verluste zwischen Hamburg und Swakopmund dank gewissenhafter Fürsorge.



*Drei Kapitäne der
Woermann Linie
als Gruppenbild in
Tropen-Uniform
um 1907.*

1904 und 1905 kaufte die führende deutsche Reederei wegen der erhöhten Auftragslage in Südwestafrika die folgenden Schiffe: GERTRUD WOERMANN mit 5000 Tonnen Tragfähigkeit, ERICH WOERMANN (4700 Tonnen), EDUARD WOERMANN (7000 Tonnen), PROFESSOR WOERMANN (7000 Tonnen) und ERNA WOERMANN (7000 Tonnen). Als Neubauten bestellte man gleichzeitig:

LULU BOHLEN (6600 Tonnen Tragfähigkeit), GERTRUD WOERMANN (7300 Tonnen) ADOLPH WOERMANN (7300 Tonnen). Insgesamt ging es damals um elf neue Schiffe mit zusammen 74.000 Tonnen Tragfähigkeit, darunter mehrere Doppelschrauben-Dampfer, Kostenpunkt 18 Millionen Mark.

Woermann musste zur Überbrückung (bis zur Fertigstellung der Neubauten) zahlreiche fremde Schiffe chartern und vielfach mit andersartigen Laderäumen ausstatten wegen der speziellen Anforderungen der deutschen Schutztruppe. Extra-Boote, Barkassen, massgeschneidertes Ladegeräth und nicht zuletzt schwarzes Fachpersonal (sogenannte Kru Boys aus Liberia) waren unverzichtbar. Vor allem die tüchtigen Kru-Spezialisten zur Löschung von Ladungen angesichts fehlender Hafeneinrichtungen (wie in Swakopmund) konnte niemand ersetzen. Für alle Rücktransporte von deutschen Truppen und Verwundeten Richtung Heimat sind stets genügend Woermann-Dampfer verfügbar gewesen: ein logistisches Meisterwerk nach Meinung aller Experten.



Nur noch wenige Bauwerke erinnern in Südwestafrika an die stolzen Jahre der Reederei Woermann wie hier in Lüderitzbucht mit einer Giebel-Inschrift, während in Swakopmund der imposante Woermann Turm als Aussichts-Plattform dient.

Das Schutzgebiet brauchte aber auch einen reibungslosen und regelmässigen Verkehr mit Kapstadt. Bereits um 1900 hatte die Woermann Linie den kleinen Dampfer LEUTWEIN im Besitz des Oberleutnants Troost mit 324 BRT erworben und dazu den Vertrag des Offiziers mit dem Reichspostamt übernommen. Alle vier Wochen verkehrte die LEUTWEIN zwischen Swakopmund und Kapstadt (im Anschluss an die grossen Übersee-Dampfer) und erhielt dafür 10.000 Mark pro Jahr vergütet. Es erwies sich als praktisch, alsbald die kleine LEUTWEIN durch die GERTRUD WOERMANN mit mehr Komfort zu ersetzen und noch später durch die LULU BOHLEN (1600 Tonnen). 1903 folgte EDUARD BOHLEN mit 2200 Tonnen.

1906 hatte sich der Service zwischen Kapstadt und Swakopmund so bewährt mit zunehmender Beanspruchung durch Frachten und Passagiere, dass die ALINE WOERMANN zur Verstärkung den Fahrplan bereicherte. Man konnte jetzt alle 14 Tage Kurs Kapstadt abdampfen mit einer Geschwindigkeit von 11 Seemeilen.



Koch, Untersteuermann und afrikanischer Leichtmatrose präsentieren sich auf diesem Motiv, das um 1900 entstanden sein dürfte und für sich spricht in seiner Lebendigkeit.

Die Tücken des Landungsbetriebs Swakopmund

Solange der Vertrag der Woermann Linie mit der Siedlungs-Gesellschaft existierte, fand die Landung der Güter, teils durch ihre Schiffe mit ihren eigenen Booten, teils aber auch durch den Landungsagenten Koch mit dessen eigenen Booten statt. Nachdem die Reederei einen regelmässigen Liniendienst zwischen Hamburg und DSWA eingeführt hatte, gab es Schwierigkeiten, weil der Landungsbetrieb organisatorisch nicht in einer Hand lag. Zur Vereinfachung schloss die Kolonialabteilung in Berlin zum 30. Juli 1900 einen Vertrag mit der Woermann Linie ab, in dem sich die Schiffahrtsgesellschaft verpflichtete, alle für den südwestafrikanischen Landesfiskus in Swakopmund eintreffenden Güter zu landen.

1903 wurde durch die Fertigstellung der Mole und somit durch nunmehr vereinfachte Landungsverhältnisse eine neue Vereinbarung fällig ab 1904. Auf dieser Vertragsgrundlage übernahm die Woermann Linie von der Regierung den bereits angeschafften Schlepper sowie drei Leichter für 100.000 Mark. Zuletzt einigte man sich dahingehend, dass die Woermann Linie den Betrieb der kompletten Landungsanlage (Kräne, Schienen, Lokomotiven, Waggons, Lagerung usw.) leiten sollte.

Im Juni 1904 trafen die ersten Nachrichten ein, dass vor dem Molen-Becken eine Barren-Bildung beginne sich bemerkbar zu machen mit voraussichtlich verhängnisvollen Auswirkungen. Zunächst war die Störung verhältnismässig gering, denn der Landungsbetrieb musste nur während der tiefen Ebbe-Periode eingestellt werden. Mit der im Mai einsetzenden schlechten Jahreszeit waren die Schlepper mit den Leichtern gezwungen, immer kürzere Arbeitszeiten zu kalkulieren, um nicht auf Grund zu laufen.

Mittlerweile hatte die Oberste Kriegsleitung reichlich Zugtiere und Viehfutter in der Kapkolonie bestellt und die britischen Frachter erreichten Swakopmund im Juni in grosser Zahl. Löscharbeiten in der stürmischen Brandung wurden nahezu unmöglich abgesehen von der zunehmenden Versandung. Lediglich drei Dampfkräne standen an der Mole zur Verfügung und es drohte eine schwere Krise.

Unter dem Zwang der Verhältnisse ordnete die Etappen-Kommandantur an, die alte Landungsstelle am offenen Strand wieder freizugeben und Brandungsboote einzusetzen, um die neue Mole zu entlasten. Graf Zech, der am China-Feldzug teilgenommen hatte und über vielseitige pioniertechische Kenntnisse verfügte, liess aus Fässern und Balken eilig Flösse zimmern, die jetzt zur Rinderlandung dienten und sich ausgezeichnet bewährten (auch zur Pferdelandung). Zwei zusätzliche Dampfkräne forderte die Militärbehörde telegraphisch in Deutschland an, was wiederum einige Monate beanspruchte wegen der langen Lieferfristen. An sogenannten "guten Tagen" (wetterbedingt) konnte man die Mole maximal acht Stunden nutzen, wozu ein minutiös ausgearbeiteter Terminplan zur Abfertigung aller Wasserfahrzeuge mit Fracht gehörte. Leichter, Eisenbahn-Waggon, Weichenstellungen usw. mussten eng verzahnt koordiniert werden. Trotzdem blieb die Reede ständig mit wartenden Dampfern überfüllt, während die Schutztruppe dringend auf Nachschub während des Herero-Aufstands angewiesen war. Erst ab September durfte man mit ruhigerer See rechnen in Swakopmund.



Dicht gedrängte Landungsboote mit Kru Boys vor dem Beginn der Ladearbeiten auf der Reede zu Swakopmund um 1905. Die vorzüglichen Seeleute stammten zumeist aus Liberia und meisterten die Tücken der Brandung mit Bravour.

Inzwischen gab es keine Zweifel mehr an der Tatsache, dass die Schiffsverbindungen mit Swakopmund früher oder später durch die Launen Neptuns katastrophal enden würden, wenn man nicht unverzüglich mit kostspieliger Technik eine moderne Lösung aller Probleme anstrebte. Eine Kommission aus Fachleuten reiste an: Geheimer Baurat Eich und Hauptmann Buchholz vom Grossen Generalstab zu Berlin, unterstützt von Adolf Woermann von der Linie. Weitere Berater: Major Lequis (Etappen-Chef Swakopmund), Bezirksamtman Dr. Fuchs, Kapitänleutnant Connemann als sogenannter Landungsoffizier, Intendanturrat Müller, Regierungsbaumeister Laubschat (Vorsteher des Kaiserlichen Hafenamtes).

Die Herren einigten sich rasch auf folgende Sofortmassnahmen: Bau einer provisorischen hölzernen Landungsbrücke und Bestellung von Baggerschiffen in Deutschland, um die weitere Versandung der Mole zu verhindern. Zum Koordinator bestellte man Richard Peltzer (Woermann Linie) mit Sitz vor Ort. Der Kalender zeigte den 11. September 1904 an und die Arbeitszeit an der Mole betrug inzwischen nur noch täglich sieben Stunden (mit einer fünfstündigen Pause) - notgedrungen ...

Die Woermann Linie liess zusätzliche Leichter aus Hamburg anreisen und die günstige Jahreszeit (ab September) sorgte für Glück im Unglück, zumindest vorübergehend. Man konnte wieder zügiger entladen und im Dezember 1904 lag nur noch die ASCAN WOERMANN mit ihrer Fracht auf Reede.



Ein Schlepper mit Beiboot transportiert Passagiere vom Festland Swakopmund zu einem Dampfer auf Reede, etwa 1500 Meter entfernt. Mehrfach "Umsteigen" liess sich nicht vermeiden mit Hilfe von Seilwinden und Körben.

Zuvor warteten draussen bis zu 16 Dampfer gleichzeitig. Die Leistungen der versandeten Mole konnten dank des Schönwetters bis auf etwa 7800 Tonnen Ladung pro Woche gesteigert werden. Ende November registrierte die Hafenbehörde (nach dem neuen Stand der Versandung) eine Arbeitszeit von nur noch sechs Stunden (Kapazität) an der Mole (gegenüber sechs Stunden Zwangspause) täglich.

Der Betrieb wurde hektischer, Beschädigungen der Wasserfahrzeuge häuften sich unter Zeitdruck. Die Versicherungsprämie für das schwimmende Material stieg um 15 Prozent und bald wurde jede Art von Versicherung illusorisch wegen Schwindel erregender Unfallschäden beim Löschen der Ladungen. Ein weisser Facharbeiter verdiente damals am Kai rund 400 Mark im Monat. 500 bis 600 liberianische "Kru-Boys" leisteten hervorragende Dienste. Als im Oktober 1904 weitere Eingeborenen-Aufstände in DSWA ausbrachen, machte die Kapkolonie wegen der Verpflegung der nach dem Süden zu dirigierenden deutschen Truppen über die Grenze hinweg plötzlich Schwierigkeiten. Proviantlieferungen über Lüderitzbucht erschienen unzweckmässig (wegen des beschwerlichen Baiwegs durch Wüste und Dünen). So blieb nur Swakopmund im Gespräch ...

Im Würgegriff zunehmender Versandung

Im Dezember 1904 gelang es mit vereinten Kräften etwa 40.000 Tonnen Ladung von Hamburg nach Swakopmund zu verschiffen, doch beschränkten sich jetzt die Landungsmöglichkeiten auf maximal 20.000 Tonnen monatlich. Und im Januar 1905 musste die Arbeitszeit auf fünf Stunden reduziert werden unter dem Zwang der Versandung. Ersatzmilitär, Pferde und Nachschub aller Art sollten in Swakopmund irgendwie "aufgefangen" werden - aber wie? Rinder und Viehfutter aus der Kapkolonie schwammen mit britischen Steamern Kurs SWA - was tun? Eine Fertigstellung der provisorischen Landungsbrücke stand in den Sternen geschrieben, denn felsiger Untergrund bremste die Arbeiten.

Die Woermann Linie warb in Liberia jeden verfügbaren "Kru-Boy" mit Spitzenlohn an, denn es gab keinen fachkundigen Ersatz für diese Experten beim Einsatz von Landungsbooten unter schwierigsten seemännischen Konditionen. Einziges Problem: vielen Kru-Leuten war das Wasser in Swakopmund zu kalt (und sie mussten mit saftigen Prämien bei guter Laune gehalten werden ...) Eine neue Dampfwinde diente zum Heranholen der Landungsboote durch die Brandung. Eisenbahngleise , Schmalspur-Lokomotiven und Waggons erschlossen den Strand. Eine zweite Dampfwinde zog Flösse (Pontons) mit Rindern und Pferden ans Festland.

Im März 1905 schrumpfte die Arbeitszeit (im Rahmen des Möglichen) auf drei Stunden täglich an der Mole. Eiserne Pontons aus Hamburg schlugen häufig leck und fielen als Nothelfer aus, denn sie waren keiner heftigen Brandung gewachsen. Dagegen bewährte sich ein neu konzipierter Strandleichtertyp. Im April 1905 stand die Landungsbrücke endlich zur Verfügung, allerdings noch ohne Kräne aus Deutschland. Höchste Zeit für die Umstellung vom Molenbetrieb zum Brückenbetrieb!

Nun waren vermehrt Dampfbarakassen erforderlich als Ersatz für die zu schwerfälligen Schlepper und Leichter, während Flösse (wie zuvor) allen Erwartungen entsprachen. Die Woermann Linie setzte sich für eine Verlängerung der Brücke ein, schaffte genügend Dampfkräne an und konnte nun bis zu 9000 Tonnen Fracht in der Woche löschen (je nach Wettersituation und Jahreszeit). Dagegen gingen von 1904 bis 1906 verloren: drei Seeschlepper, sieben Barkassen, 14 grosse Leichter, 10 kleine Leichter, drei eiserne Pontons, vier Flösse sowie zahlreiche (nicht gezählte) Landungsboote als Folge stürmischer See. 12.000 Liberianer (Kru-Leute) hatten Arbeitsverträge für den Landungsbetrieb unterzeichnet. Hinzu kamen mehr als 1000 Angestellte der Reederei im Organisationswesen. Bis zu 40.000 Tonnen Kriegsgüter lagerten zeitweise in Swakopmund, weil die Eisenbahn überfordert war.

Zuletzt erbot sich die Woermann Linie im Verlauf der Eingeborenen-Aufstände (Herero und Nama), auf eigene Rechnung eine dauerhafte und leistungsfähige eiserne Landungsbrücke in Swakopmund für 2.500.000 Mark zu errichten, weil die sogenannte Kriegsbrücke nur begrenzte Zeit den Angriffen des Bohrwurms standhalten konnte. In der Neuzeit waren Bemühungen im Gang, die historische Brücke als Touristen-Attraktion zu konservieren und zu renovieren. Es gelang lediglich vorübergehend, denn der Zahn der Zeit hat inzwischen so intensiv an dem rostigen Bauwerk genagt, dass es endgültig für den Publikumsverkehr gesperrt wurde (mit Stacheldrahtrollen).

Neue Probleme auch in Lüderitzbucht

Anfang Oktober 1904 brachte ein Dampfer aus Lüderitzbucht die erste Nachricht darüber nach Swakopmund, dass die Witboi-Krieger rebellisch geworden seien und zahlreiche Weisse im Süden des Schutzgebietes ermordet hätten. Während der Herero-Aufstand zu Ende ging, rechnete das Militär jetzt mit einem Feldzug gegen die Witboi bzw. Nama. Im November 1904 entstand auch in Lüderitzbucht eilig eine Etappen-Kommandantur der Schutztruppe, um den Bai-Weg für Nachschub aller Art zu nutzen. Es blieb keine andere Wahl, denn die wenigen Bahnstrecken waren hoffnungslos überlastet, vor allem zwischen Swakopmund und Windhoek. Natürlich handelte es sich beim sogenannten Bai-Weg um eine beschwerliche Zugochsentour durch die Wüste, aber die Route bestach wegen ihrer Kürze.

In Lüderitzbucht lag der Landungsbetrieb in den Händen der Lüderitzbucht Gesellschaft L. Scholz & Co als Nachfolgerin der Deutschen Kolonial-Gesellschaft für Südwestafrika, die einen Vertrag mit der Reichsregierung besass: danach musste eine Landungsgebühr von 10 Mark je Tonne Ladung gezahlt

werden. Die Firma Scholz verfügte in Lüderitz nur über bescheidene technische Einrichtungen, eine Brückenanlage in einer Klippenbucht auf primitiver Basis. Nach dem Eintreffen der ersten grösseren Güterlieferungen aus Swakopmund für die Schutztruppe, rasch aus einigen Lagerbeständen zusammengestellt oder aus Kapstadt herbei geschafft, versagte Scholz kläglich bei der Anlandung und es drohte eine Zusammenballung zahlreicher Frachter auf Reede (wie zuvor schon einmal in Swakopmund).

Der Repräsentant der Woermann Linie, der auch in Lüderitzbucht für einen möglichst reibungslosen Service sorgen wollte, erkannte sofort die Unfähigkeit der Firma Scholz grössere Frachtladungen zu bewältigen und dirigierte die wartenden Schiffe um in den benachbarten Roberthafen. Dort löschte die HANS WOERMANN als erstes Schiff mit eigenen Mitteln ihre Ladung (also mit Dampfbarkasse, Brandungsbooten und Eingeborenen). Unverzüglich begann die Etappen-Kommandantur mit dem Bau einer Landungsbrücke im Roberthafen am südlichen Ufer. Ab Januar 1905 stand sie zur Verfügung. Die Kommandantur kaufte in Kapstadt einen alten Schlepper, einen Leichter und eine Dampfpumpe zum Landen von Trinkwasser und baute in eigener Pionierarbeit drei Flösse zum Landen von Vieh.



So präsentiert sich im Jahr 2003 die baufällige Landungsbrücke in Swakopmund, vom Rost zerfressen und mit Stacheldraht versehen. Es ist unwahrscheinlich, dass eine weitere Sanierung durch Spenden-Aktionen verwirklicht werden kann.

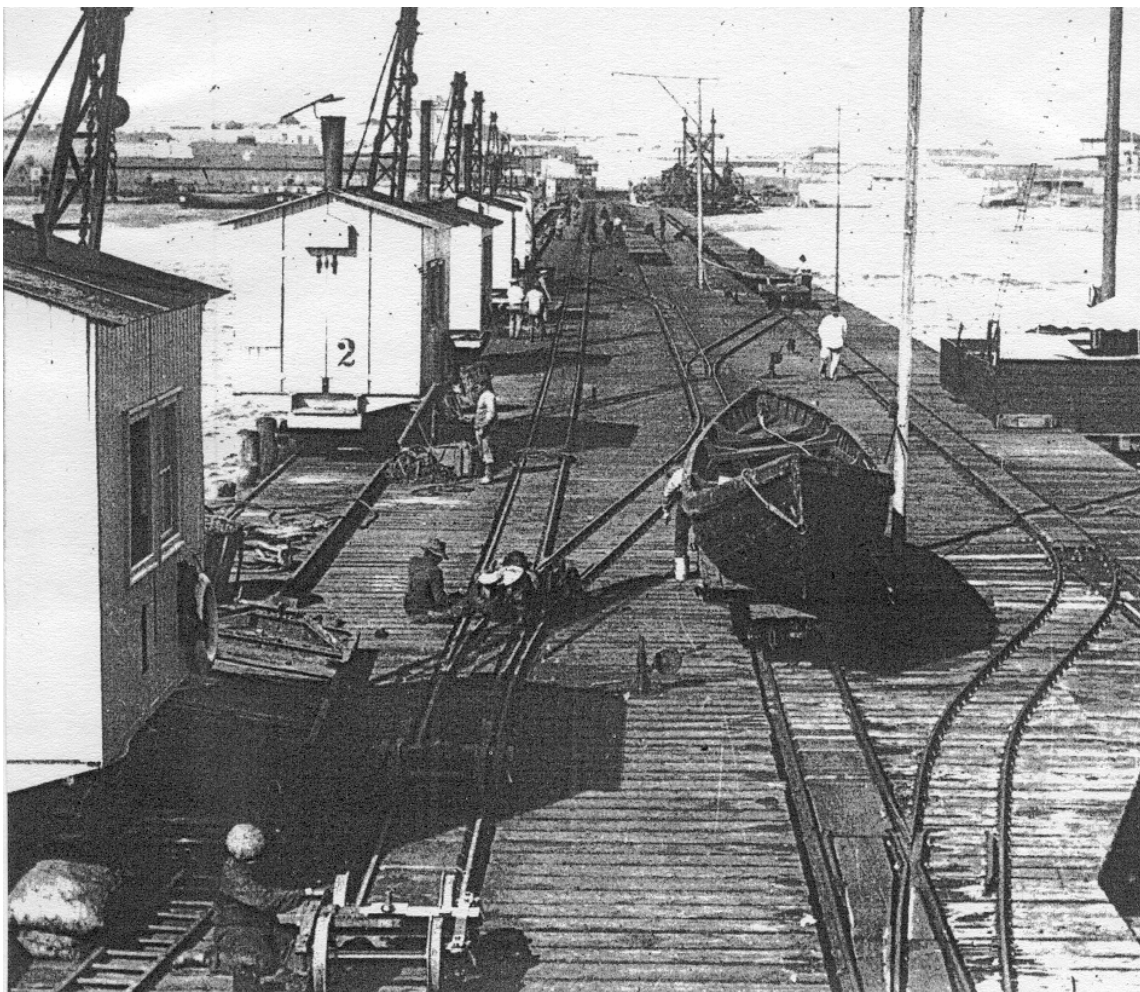
Inzwischen fühlte sich die Firma Scholz übergangen und drohte mit diffusen Schadenersatz-Ansprüchen und Einstweiligen Verfügungen, weil sie ihre bisher exklusiven Landungsrechte verletzt sah. Kein Wunder, dass die Firma Scholz, die Kommandantur und die Woermann Linie in Streitigkeiten verwickelt wurden, die nicht enden wollten! Wie sollte die Schutztruppe unter solchen Umständen ihren dringenden Nachschub absichern? Immerhin einigte man sich auf einen komplizierten Kompromiss mit Ausgleichszahlungen usw. Am 22. November 1904 unterzeichneten alle Parteien mehrere Notstandsverträge unter dem Zwang des Ausnahmezustands.

Die Kommandantur drängte schliesslich die Woermann Linie, eine feste Niederlassung in Lüderitzbucht zu errichten und alle Dienste in ihrer sicheren Hand zu konzentrieren. Es mussten Grundstücke erworben und Häuser für Verwaltung und Personal gebaut werden abgesehen von vielfältigen weiteren Investitionen. Ein hohes Risiko für die Reederei, denn nach dem Abschluss aller

Befriedungsaktionen durch die Truppe drohte eine Flaute im Frachtgeschäft ab Lüderitzbucht, falls nicht in naher Zukunft ein Bahnanschluss zustande kam. Durch den Feldzug angelockt, drängte sich allerlei Gesindel in Lüderitzbucht, vornehmlich aus der Kapkolonie: alkoholisierte Viehtreiber, Strauchdiebe, Betrüger und Schlägertypen störten die ruhige Atmosphäre beträchtlich. Während die Lagerplätze militärischer Güter rund um die Uhr von Posten bewacht wurden, gab es keinen Schutz für private Waren im Hafengebiet, was zu Raubzügen ungeahnten Umfangs führte. So musste die Woermann Linie ab Februar 1905 alle Landungsgebühren für Privatgüter erheblich verteuern, um die Verluste aufzufangen (12 Mark je Tonne Ladung).

Tatsächlich herrschte in Lüderitzbucht Gesetzlosigkeit. Es gab weder eine Ortspolizei noch ein Gefängnis und das Militär kümmerte sich nur um die ureigenen Angelegenheiten. Da die Kriminellen durchweg mit Schiffen aus Kapstadt eingetroffen waren, hatten sie keine Gelegenheit durch den Wüstengürtel (mit anderen Transportmitteln) ins Landesinnere auszuweichen und sassen in einer "ertragreichen Falle" rund um das Hafengebiet – eine groteske Situation!

Ab Mai 1906 boten die Militärbehörden der Woermann Linie die Übernahme des Hafens komplett an und zogen sich nach Beendigung der Feldzüge wieder zurück. Gegenüber dem Gouvernement in Windhoek erklärte sich die Reederei bereit, eine Ermässigung der Landungsgebühren zu gewähren, wenn ihr das Süßwasser in der Lüderitzbucht statt zum Preis von 40 Mark je Tonne zu dem in Swakopmund üblichen Preis von nur einer Mark geliefert werde. In Lüderitzbucht hatte die Regierung bisher Süßwasser mit Kondensatoren aus Meerwasser hergestellt oder das Trinkwasser auf eigene



Die Hafenanlagen von Swakopmund schauten kurze Zeit so aus wie das historische Foto dokumentiert. Die zunehmende Versandung zerstörte alle Hoffnungen. 1916 hat man den Hafen offiziell geschlossen.

Rechnung mit britischen Dampfern aus Kapstadt importieren lassen. Monatlich verbrauchte die Woermann Linie für ihr Personal etwa 500 Tonnen Süßwasser in Lüderitzbucht.

Ausserdem regte die Reederei wahlweise an, dass sie gegen Gewährung eines fünfjährigen Landungsvertrages sich eigene Kondensatoren anschaffen wolle, um unabhängig zu sein von Lieferungen gleich welcher Herkunft. Zusätzlich hatte die Schiffahrtsgesellschaft erwogen, auf eigene Kosten eine eiserne Landungsbrücke bauen zu lassen und jedermann zur Nutzung zu überlassen. Sämtliche Betriebskosten würde Woermann ebenfalls übernehmen. Eine attraktive Landungsgebühr von fünf Mark je Tonne stand zur Diskussion.

Die zu löschenden Schiffe lagen im Roberthafen etwa einen Kilometer von den Landungsanlagen entfernt, genau so weit wie in Swakopmund. Der südliche Teil des Roberthafens war verschlammte und Richtung Norden gab es etwas mehr Tiefgang. Ausbaggern hätte rasch Abhilfe gebracht, aber es liessen sich keine Baggerschiffe finden. An der ersten Brücke, erbaut durch die Militärbehörde, war eine Seite stets von Leichtern eingenommen, die Trinkwasser transportierten. Viele Stunden musste gepumpt werden. Lediglich die andere Seite stand zur Verfügung für Leichter mit Gütern. Weil die Brücke relativ kurz aus dem Meer ragte, konnte man gleichzeitig nur je einen Leichter auf jeder Seite bedienen. Dampfkräne und Lokomotiven fehlten zunächst, nur einige Loren zum Schieben per Muskelkraft rollten über Gleise.

Ein Handkran konnte auf der Brücke montiert werden (für kleinere Lasten). Die Loren mussten von Arbeitern zu den Stapelplätzen geschoben werden ... immer weiter weg. Die Hochwasserlinie lag mehr als 100 Meter vom Strand entfernt (abgesehen vom Springflut- und Vorflutgelände). Die mit Booten am Strand gelöschten Güter mussten über das Vorflutgelände hinweg einzeln aufs Trockene geschleppt werden. Nun ist ein Landungsbetrieb an einer Landungsbrücke von geeigneten Transportmitteln abhängig, wenn es nicht zum Stau kommen soll. Kräne brauchen ständig unbeladene Loren zum Nachrücken, weil sonst der ganze Betrieb stoppt.



Mit den wenigen Loren, die in Lüderitzbucht greifbar waren, ging alles nur schleppend voran, denn auch der Handkran arbeitete langsam. Als der Dampfer LOUISE 7000 Tonnen löschen wollte, brach Chaos aus. Das bedeutete für die Reederei wachsende Betriebskosten und geringe Einnahmen an Landungsgebühren. Ein Vertreter der Woermann Linie wollte daraufhin in Kapstadt einen Dampfkrane erwerben, bekam aber nichts Brauchbares. So blieb nur eine Bestellung in Deutschland übrig, Lieferzeit ungewiss, vielleicht Mai oder Juni 1905.

Alle Verantwortlichen entschieden sich jetzt für den Bau einer zweiten, breiteren, längeren und belastungsfähigeren Brücke, da die erste Brücke keinen Ansatz für Verbesserungen ermöglichte. Die Woermann Linie orderte gleich drei starke Dampfkräne in der Heimat, die Etappen-Kommandantur

zeigte sich hocheifrig. Schienen, Waggonen und Lokomotiven lieferte die Schutztruppe und ab Frühjahr 1906 funktionierte der Bahnbetrieb zufriedenstellend im Hafen. Die Kapital-Aufwendungen der Reederei für Landungsmaterial, Bauten, Grundstücke usw. für die eigenen Landungsbetriebe in Swakopmund sowie Lüderitzbucht betragen mehr als drei Millionen Mark (abgesehen von den hohen Betriebskosten).

Überliegegelder haben viele Aspekte

Sogenannte Überliegegelder sind weltweit eine in der Schifffahrt übliche Entschädigung an die Reeder dafür, dass Schiffe unverschuldet ihre Ladung am Bestimmungsort nicht innerhalb einer normalen Frist abliefern können "wegen höherer Gewalt". Die Überliegegelder sind vom Ladungsempfänger zu entrichten und dienen dem Reeder als Ersatz für die während der (unverschuldeten) Liegezeit fortlaufenden Kosten: Heuer und Verpflegung der Mannschaften, Kohlen- und Wasserverbrauch beim (nutzlosen) Liegen der Schiffe unter ständigem Dampf, Verzinsung und Amortisation des investierten Kapitals usw.

Keine rationell betriebene Reederei wird ihre Schiffe für Fahrten hergeben, die keinen nennenswerten Gewinn versprechen. Dieser Gewinn beginnt aber erst dann, nachdem ausser den Betriebskosten auch die Ausgaben zur Verzinsung des Anlagekapitals und Abschreibung der ständig zunehmenden Entwertung der Schiffe eingebracht sind. Naturgemäss sind bei allen Reedereien jene Häfen am beliebtesten, die eine schnelle und zuverlässige Abfertigung garantieren (können). Liegegelder kann man nicht (irrtümlich) als "Gewinn" verbuchen oder gar als "Verdienstmöglichkeit", wie von Laien oft angenommen wird.

Reedereien mit Linienschifffahrt legen grossen Wert auf pünktliche Abfertigung, denn der zuverlässige Fahrplan duldet keine Extratouren. Anders sind die Konditionen bei der Tramper-Schifffahrt, auch "wilde Fahrt" genannt (vor rund 100 Jahren).

Die Woermann Linie musste im Juni 1904 in Swakopmund ohnmächtig zuschauen, wie britische Frachter aus der Kapkolonie rudelweise dort auf Reede ankerten und nicht zügig bedient werden konnten mangels ausreichender Landungseinrichtungen. Den anwesenden Dampfern EMILIE WOERMANN sowie ASCAN WOERMANN brachte dieser Umstand einen Zeitverlust von acht und elf Wochen laut Fahrplan! EMILIE WOERMANN musste sogar wegen miserabler Seewetter-Verhältnisse am Strand mit einem Teil ihrer Ladung, das heisst Baumaterial der Otavi-Bahn, nach Hamburg umkehren. Die Brandung machte das Löschen unmöglich, die schwarzen Mannschaften erkrankten und andere streikten wegen der zunehmenden Lebensgefahr.

Bis zu dieser Entwicklung und Dramatisierung hatte die Woermann Linie keine Liegegelder empfangen, aber alle fremden Dampfer quittierten problemlos. Vor allem britische Schiffe vom Kap kassierten insgesamt knapp eine Million Mark als Liegegelder von der deutschen Regierung in Windhoek. Die Reederei protestierte bei den Behörden wegen der unfairen Methoden und forderte Gerechtigkeit vor Ort. Man einigte sich auf folgenden Kompromiss: Die von der Woermann Linie beantragten Liegegelder in Höhe von 36 Pfennigen je Brutto-Register-Tonne (BRT), beginnend nach 14 Tagen Liegezeit, wurden ihr nur für solche Schiffe bewilligt, die, ausschliesslich mit Regierungsfracht beladen, abgefertigt werden sollten. Die regelmässigen halbmonatlichen Postdampfer von Europa, von denen jeweils einer nicht unter Regierungsvertrag stand, sowie der monatliche Dampfer Kurs Kapstadt durften beim Löschen bevorzugt werden (aber nur vorübergehend während des Kriegszustands im Schutzgebiet in Verbindung mit den Eingeborenen-Aufständen). Woermann-Dampfer mit "gemischter Ladung" (Regierungsfracht und Privatfracht) hatten indessen keinen Rechtsanspruch auf Überliegegelder.

Zahlreiche Schiffe der Woermann Linie wurden um die ihnen zustehenden Überliegegelder (mit fadenscheinigen Ausreden) geprellt, vor allem jene Frachter, die Woermann bei der Konkurrenz vorübergehend chartern musste. Mit anderen Worten: Woermann war gezwungen, seinen "Subunternehmern" aus eigener Kasse häufig Entschädigungen (praktisch Überliegegelder) auszusahlen.

Pferdetransporte nach Swakopmund.

Dampfer	Ab Hamburg am	Anzahl der Pferde	Krankgegangenen
1904			
Markgraf	30./3.	501	10
Entrerica	30./3.	650	
Lucia	7./4.	50	2 davon 1 beim Landen
Montevideo	20./5.	418	1
Gertrud Woermann	23./7.	250	
Montevideo	23./7.	501	1 an Dross
Hans Woermann	18./10.	216	
Gertrud Woermann	26./10.	300	1
Eduard Woermann	12./11.	404	3 davon 2 auf der Reede Swakopm. erschossen
Erich Woermann	12./11.	228	
Prinzregent	23./12.	92	
1905			
Lulu Bohlen	16./1.	392	2 Lungenerkrankung
Hans Woermann	16./1.	117	2 do.
Eduard Woermann	15./2.	209	1 do.
Professor Woermann	29./2.	196	1 an Dross
Lulu Bohlen	20./4.	435	2
Eduard Woermann	31./5.	351	
Lulu Bohlen	29./7.	500	1
Eduard Woermann	31./8.	504	2 Lungenerkrankung
1906			
Lulu Bohlen	6./2.	499	13 dav. 2 Lungenerkrankg. 10 Brustschwache.
Gertrud Woermann	6./2.	300	4 Brustschwache
Eduard Woermann	28./2.	431	7 4 Brustschwache, 1 Kolik, 1 Darmverschl.
Professor Woermann	28./2.	422	2 Lungenerkrankung
Gertrud Woermann	30./4.	400	3
Lulu Bohlen	30./4.	600	3
Montevideo	15./5.	488	1
Eduard Woermann	15./5.	487	1 Darmentzündung
Professor Woermann	30./5.	486	2 Lungenkrank
Pisa	30./5.	485	1
Erna Woermann	30./7.	163	1
		11 065	66 = 0.60 %

Der Liegegeldsatz von 36 Pfennigen je BRT (gleich vier Pence britischer Währung) war um 1900 weltweit üblich "für gewöhnliche Frachtdampfer mit geringer Besatzung und wenigen Ladebäumen oder Seilwinden als geeignete Löschnittel ..." - Die Woermann Linie hat jedoch zu diesen Konditionen ihre hochwertigen Passagierdampfer mit umfangreicher Besatzung gestellt, ergänzt durch jeweils etwa 100 eingeborene Facharbeiter (Kru-Leute aus Liberia) an Bord, deren grosses Geschick unentbehrlich war.

Die Woermann Linie war stets bemüht, Liegegelder zu vermeiden oder sie zu reduzieren. Als die Reserveproviantsschiffe ROSTOCK und LOUISIANA in Swakopmund nur zum Teil gelöscht werden konnten, weil die versandete Mole sowie die Behelfsbrücke den technischen Anforderungen nicht mehr gewachsen waren, lud man erfinderisch einen Teil der Restladung des einen Schiffs auf das andere (kleinere) Schiff um, sodass die Anlandung trotzdem gelang und Liegegelder vermieden wurden. Die ROSTOCK musste indessen von Januar bis September 1905 sowohl in Swakopmund als auch in Lüderitz ausharren. Gleichzeitig sah die Woermann Linie keine andere Lösung ihrer Probleme, als drei Schiffe mit Schienen für die Otavi-Bahn in Walvis Bay zu löschen, um die Swakopmunder Situation zu entlasten. Das Ausweich-Manöver kostete fast 100.000 Mark extra (ohne Rückvergütung).

Tollkühne Kru in ihren Landungsbooten

Wie bereits erläutert, sollte die vor Swakopmund gebaute Mole eine sichere Einfahrt der Schiffe gegen die Brandung ermöglichen, was aber wegen unaufhaltsamer Versandung misslang. Improvisierte Landungsbrücken enttäuschten ebenfalls wegen erheblicher technischer Mängel. 1912 begann man mit der Konstruktion einer eisernen Landungsbrücke, die beim Ausbruch des Ersten Weltkriegs unvollendet blieb und heutzutage wegen Baufälligkeit überhaupt nicht mehr (von neugierigen Touristen) betreten werden darf.

Seinerzeit ankerten die Woermann Dampfer 500 bis 1000 Meter vor der Küste auf Reede und mussten mit Leichtern entladen werden, acht Meter lang und 2,50 Meter breit. Sie konnten knapp 12 Tonnen Fracht aufnehmen und wurden meistens von einer Barkasse, die zur Schiffsausrüstung gehörte, bis kurz vor die Brandungszone geschleppt und danach von spezialisierten Kru-Eingeborenen wagemutig und geschickt zum Festland gerudert. Das Löschen der Fracht eines Dampfers konnte bis zu zwei Wochen Knochenarbeit beanspruchen, doch es gab keine andere technische Erleichterung in jenen Tagen.

Jene Kru-Eingeborenen aus Liberia waren mit den tüchtigen Mandingo verwandt und trugen als Stammesmerkmal einen kleinen eintätowierten Strich unter der Nase. Die jungen kräftigen und ausserordentlich gewandten Männer genossen hohes Ansehen bei allen Reedereien, denn nur sie allein vermochten Landungsboote voller wertvoller Fracht ohne Verlustrisiko durch gefährliche Brandung zu dirigieren. Auf manchen europäischen Frachtschiffen waren oft 100 und mehr Kru-Leute beschäftigt, voller Stolz und konkurrenzlos in ihrer Qualifikation. Die Kru beherrschen das sogenannte Beach-English und konnten sich mühelos überall verständigen. Einige Kru-Männer, so ist überliefert, lernten sogar Platt-Deutsch auf Woermann Dampfern ...

Da es an den Küsten Westafrikas seit altersher zumeist geschickte Fischervölker gab, war an erfahrenen Bootsleuten kein Mangel. Die Männer waren gewohnt, ihre flachen Barken oder ihre Einbaumboote sicher durch die fast überall mörderische Brandung zu rudern. Für grösseres Stückgut und Kisten wurden mehrere Einbäume nebeneinander fest verbunden. Hinzu kamen allmählich breite, flach gehende Boote europäischen Stils, teils importiert und schliesslich in grosser Zahl und solider Qualität in Afrika gezimmert.

Holz, das eine zunehmende Bedeutung im westafrikanischen Export erhielt, wurde in grossen Flüssen herausgebracht (so weit es im Einzelfall schwimmfähig blieb). Schwere Harthölzer, sogenannte Sinker, mussten gleichfalls mit Brandungsbooten zum Schiff transportiert werden oder als "Beiladung" der Leichtholzflösse. Vor allem der Holztransport machte ein altes, ungewöhnlich geschicktes Fischervolk der Küste zwischen Liberia und Elfenbeinküste weltberühmt: die Kru Boys.

Sie wurden zu gesuchten Spezialisten der schwierigsten Lösch- und Ladearbeiten auch in Swakopmund neben vielen anderen Reede-Häfen. Es war branchenüblich, auch bei der Woermann Linie, geschlossene und selbst organisierte Kru-Mannschaften als Ergänzung der weissen Mannschaft turnusmässig an Bord zu nehmen. Die Boys operierten nach einem individuellen, streng gewährten Arbeitsteilungssystem nahezu in eigener Regie zur vollen Zufriedenheit aller Auftraggeber. Am letzten Hafen der Reise (vor der Heimfahrt des Schiffs Kurs Europa) stiegen die Kru Boys wieder auf einen südwärts laufenden Frachter um.

Längst verblasst ist das Bild jener Kru Boys, die sich an Deck unter einer Persenning eingerichtet haben und nach Feierabend die ihnen vertraglich zustehende Rum-Ration geniessen. Ihr rhythmischer Gesang – machtvoll, ausgelassen und sentimental – ist für alle Zeit verweht. Ihre Artistik im Umgang mit Boot und Floss, Log und Hieve, ihr Sinn für fröhliches Palaver, währte gut hundert Jahre in der Seefahrtsgeschichte.

Woermann und Ballin werden ein Team

1902 erwies sich als Rekordjahr der Woermann-Afrika-Reedereien. Und 1904 umfasst die Woermann-Flotte 36 Schiffe mit zusammen 75.000 BRT. Im gleichen Jahr mieteten beide Reedereien von der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-AG vier geräumige Schuppen am Petersen-Kai, der fortan Ausgangspunkt und Ziel aller Afrika-Reisen sein sollte. Von 1909 bis 1914 wurden am Petersen-Kai in Hamburg 3422 Einfahrten und Abfahrten der Woermann Linie und der Deutschen Afrika Linien (DOAL) registriert mit einem Umschlag von 4,5 Millionen Tonnen Ladung. 1907 wurde zwischen der Woermann Linie und der HAPAG ein Betriebsgemeinschaftsvertrag zur Rationalisierung abgeschlossen. Ein Jahr danach kommt die Hamburg-Bremer Afrika-Linie (HABAL) hinzu. Die grossen Männer der deutschen Seeschifffahrt, Adolph Woermann und Albert Ballin, hatten mit diesem Arrangement die Interessen der deutschen Afrika-Schifffahrt glücklich unter einen Hut gebracht, doch der Erste Weltkrieg liess nicht mehr lange auf sich warten.

Zum 1. August 1914 besaßen die beiden deutschen Afrika-Linien zusammen 72 Schiffe mit insgesamt 263.000 BRT. Bei Kriegsende war ausser einem kleinen Küstendampfer mit 800 BRT nichts übrig geblieben ...

#

Quellen

Hermann/Federau: Westafrikafahrt 1849 bis 1974
(H. Christians Verlag, Hamburg 1974)

Deutsche Afrika-Linien Hamburg

Die Woermann Linie während der Aufstände in Südwest
(Privatdruck)

Dieser Artikel wird bereitgestellt auf: <http://www.golf-dornseif.de>

Dieser Artikel kann gerne - unter Nennung der Quelle - zu wissenschaftlichen und privaten Zwecken verwendet werden. Die kommerzielle Veröffentlichung des Artikels - auch auszugsweise - ist nur mit schriftlichem Einverständnis des Autors erlaubt.

Der Artikel ist nach besten Wissen und Gewissen ohne die Verletzung der Rechte Dritter erstellt worden. Wird eine solche Rechtsverletzung trotzdem vermutet, bittet der Autor um Kontaktaufnahme.