

Carl Tiedemann Unternehmensgeschichte

1879: Carl Tiedemann wird gegründet

Hamburg, 1879. Der allgemeine Aufschwung in Deutschland beherrscht auch in Hamburg, neun Jahre nach Reichsgründung, das wirtschaftliche Leben. Im Hafen herrscht reger Schiffsverkehr. Segelschiffe, soweit das Auge reicht. Zahllose Schlepper und Lastkähne prägen das Bild auf der Elbe.

Drüben auf Kuhwerder wird ein Schiffbau-betrieb für die Herren Blohm und Voss errichtet. Die Stadt nimmt ihre erste Dampfstraßenbahn in Betrieb und der Senat der Freien und Hansestadt lehnt im Mai dieses Jahres Bismarcks erneute und dringliche Aufforderung zum Zollanschluß an das Reich wiederum ab.

Im gleichen Monat, genau am 11. Mai 1879, gründet der Hafenarbeiter Carl Tiedemann in den Old Commercial Rooms an den Vorsetzen ein Unternehmen für Schleppschiffahrt, Hafentransporte und Stauerei.

Erfolg durch Innovation

Die Kellerwirtschaft im Hause wird von den Eltern Carl Tiedemanns betrieben und dient auch vielen Schauerleuten als beliebter Treffpunkt. Carl Tiedemann hatte hier schon des öfteren zusammen mit Freunden darüber diskutiert, wie man sich im Hafen selbständig machen kann, wobei er die Idee hatte, möglichst mehrere Geschäfte profitabel miteinander zu verbinden.

Üblich war allgemein, den aufkommenden Segelschiffen und Dampfern entgegenzufahren, um von den Kapitänen einen Auftrag für das Einschleppen an den richtigen Hafenplatz oder für eine sonst benötigte Arbeit zu erhalten. Und in der Regel erhielten jene den Zuschlag, die das aufkommende Schiff zuerst erreicht hatten.

1895: Der erste Fairplay Schlepper

Neu bei Carl Tiedemann ist nun, daß er den Kapitänen neben dem Einschleppen ihrer Frachter auch das Löschen und Laden, Hafentransporte und andere Dienstleistungen gemeinsam anzubieten gedenkt.

Was Carl Tiedemann nicht ahnen kann, ist die Tatsache, daß die von ihm gerade aus der Taufe gehobene Firma noch mehr als hundert Jahre später mit Erfolg nach diesem Rezept arbeiten wird.

Fleiß und Geschick des Carl Tiedemann und seiner Mannschaft ermöglichen es ihm, bereits 12 Jahre später den ersten Schleppdampfer in Auftrag zu geben. Das rußende und fauchende Wunderwerk erhält den Namen Auguste und nur zwei Jahre danach übernimmt er seinen zweiten Schleppdampfer, die Piccadorr.

Tiedemann wächst

Um dem schnell wachsenden Überseeverkehr und den stetig größer werdenden Entfernungen im Hafen gerecht werden zu können, kommt 1895 noch ein erheblich größerer Schlepperneubau mit dem Namen »Fairplay« in Betrieb. Dabei geht es immer auch darum, die Schauerleute möglichst schnell auf die kontraktierten Frachter zu verteilen und wieder an Land zu bringen.

1897 haben die Geschäfte einen so respektablen Umfang angenommen, daß Carl Tiedemann Herrn Richard Borchardt für die Lohnabteilung und innere Organisation des Betriebes einstellt. Und im folgenden Jahr ist das Unternehmen auch mit einem eigenen Börsenstand vertreten.

Im Jahre 1900 schließlich wird die STAUEREI UND BUGSIEREREI CARL TIEDEMANN offiziell in das hamburgische Handelsregister eingetragen. Kurze Zeit darauf beginnt John

Rehr, ein Neffe von Carl Tiedemann, als kaufmännischer Mitarbeiter.

Der erste Weltkrieg

Zusammen mit John Rehr, der seit 1909 Teilhaber der Firma ist, weitet Carl Tiedemann das Stauereigeschäft um vielfältige Dienstleistungsbereiche aus. Für die meisten nach Hamburg kommenden in- und ausländischen Reedereien ist CARL TIEDEMANN längst zu einem Begriff für Ideenreichtum und Zuverlässigkeit geworden. Etwa zur gleichen Zeit scheiden die Herren Pauls sen. und Pauls jr. aus der gemeinschaftlich betriebenen Schleppdampfschiffs-Reederei aus, die Aktiengesellschaft wird in eine Kommanditgesellschaft FAIRPLAY STEAM TUG OFFICE umgewandelt und Tiedemann selbst bleibt lediglich Kommanditist.

Ebenfalls noch kurz vor dem sich abzeichnenden Krieg beteiligt sich Carl Tiedemann maßgeblich an der Gründung einer Getreidehebergesellschaft.

1919: Carl Tiedemann stirbt

1914 bricht tatsächlich der Krieg aus und bringt den völligen wirtschaftlichen Zusammenbruch. Alles bis dahin Erreichte geht verloren.

Als Carl Tiedemann im Jahre 1919, also kurz nach Kriegsende, stirbt, bleibt ihm nur die Zuversicht, daß John Rehr und dessen Ehefrau Emmy, geborene Schramm, der erneute Aufbau seines Lebenswerkes gelingen möge. Und das scheinbar Unmögliche gelingt tatsächlich. Dabei erweist sich der gute Name der Firma CARL TIEDEMANN als wertvolle Starthilfe.

Es zahlt sich aus, daß man rechtzeitig dazu übergegangen war, nicht nur Verträge mit Kapitänen auszuhandeln, sondern langfristige Kontrakte mit Maklern und Reedereien zu schließen.

Wiederaufbau in schwierigen Zeiten

Und so sind es auch allen voran die ausländischen Schifffahrtsunternehmen, die ihr Vertrauen zum Tiedemann-Stern über die Zeit des Weltkrieges bewahrt haben. Zusammen mit der zum großen Teil angestammten Mitarbeiterschaft gelingt es dem Dreigestirn John Rehr, Emmy Rohr und deren Bruder Carl Schramm, das Unternehmen wieder zu dem zu machen, was es einmal war.

Die Firmenfamilie der Tiedemänner wie man im Hafen zu sagen pflegt, erringt aber auch wegen des sprichwörtlich sozialen Betriebsklimas, das zu jener Zeit keineswegs die Regel ist, den guten Ruf der Vorkriegszeit zurück.

Sichtbar wird der gelungene Wiederaufbau des Unternehmens an zahlreichen Barkassen-Neubauaufträgen, an der spürbaren Erweiterung des Kundenstammes und dem Anwachsen der Belegschaft. Schrittweise überläßt John Rehr die Geschäfte seinem Schwager Carl Schramm.

Der Zweite Weltkrieg

Im Laufe des 2. Weltkrieges muß Emmy Rehr zeitweise das Unternehmen gänzlich allein führen. Sie versucht vor allem, das qualifizierte Stammpersonal zusammenzuhalten und zu beschäftigen.

Der Not gehorchend freilich manchmal nur mit Steineklopfen und Trümmerräumen. John Rehr, der sich inzwischen vom Geschäft gänzlich zurückgezogen hat, muß machtlos mit ansehen, wie der Krieg die Basis des Unternehmens abermals völlig zerstört. → Unmittelbar nach Friedensschluß machen sich Emmy Rehr und Carl Schramm daran, die Firma zum dritten Mal aufzubauen. Ihnen zur Seite steht nun auch Hans Vorberg, der als Mitglied der Familie noch während des Krieges, im Jahre

1943, als kaufmännischer Mitarbeiter eingetreten ist und sich besonders um die Wiederanknüpfung der in- und ausländischen Kundenkontakte bemüht. So erlebt John Rehr noch vor seinem Tod 1949 den hoffnungsvollen Wiederbeginn der Firma CARL TIEDEMANN.

Erfolgreicher dritter Aufbau der Firma

1952 beschäftigt CARL TIEDEMANN bereits wieder 72 betriebseigene Leute. In der Phase des sogenannten »Wirtschaftswunders« müssen wegen des akuten Arbeitskräftemangels zahlreiche Doppelschichten übernommen werden.

Um die Schauerleute auf den Schiffen versorgen zu können, wird der Tiedemann-Butterbrot-Service ins Leben gerufen. Auch die Seniorchefin Emmy Rehr tritt zum Broteschmieren an.

In den folgenden Jahren überschlagen sich die Ereignisse. Um die neuen technologischen Entwicklungen im Transportwesen auf das eigene Leistungsangebot umsetzen zu können, werden eigene Werkstätten eingerichtet und eigene Umschlagsgeschirre gefertigt.

In wenigen Jahren verschwindet die Sackkarre und wird durch den Gabelstapler ersetzt. Es geht um höhere Umschlagsgeschwindigkeiten und um die Entlastung der Mitarbeiter.

1950: Dat geit nich, dat giv dat nich!

Mitten in dieser dynamischen Zeit, in der Emmy Rehr vor allem die Finanzen des wieder aufstrebenden Unternehmens in Ordnung hält, stirbt sie 1957, acht Jahre nach ihrem Mann.

Carl Schramm, voller Energie und mit seinen Ideen der technischen Entwicklung stets einen Schritt voraus, löst alle auftretenden Probleme getreu dem Wahlspruch John Rehrs: »Dat geit nich, dat giv dat nich!« Sein plötz-

licher Tod im Jahre 1959 erweist sich als schwerer Schicksalsschlag für das mitten in der Umstrukturierung befindliche Unternehmen.

Die Hauptlast, den begonnenen Weg fortzusetzen, liegt nun bei Hans Vorberg. Zusammen mit Michael Hanauer, dem Enkel John Rehrs, und einer großen engagierten Mitarbeiterschaft gelingt es in den 60er Jahren schließlich doch, den »Tiedemann-Service« in Vielfalt, Qualität und Umfang weiter zu verbessern.

Eine Kiste macht Revolution

Wenig später kommen noch Hans Vorbergs Sohn, Thomas Vorberg und Carola Zehle, die Tochter Carl Schramms sowie deren Mann, Klaus Zehle, hinzu.

In dieser Zeit entwickelt sich der Containerverkehr, der eine radikale Umstellung in technischer, betrieblicher und unternehmerischer Hinsicht bewirkt. So werden unter anderem zahlreiche Partnerschaften mit Umschlagsunternehmen eingegangen. CARL-TIEDEMANN erweitert unverzüglich die Service-Palette »rund um den Container« und am Container selbst. Es entsteht unter anderem ein Container-Reparaturwerk.

1968 begann Tiedemann mit seinem Container Hafenservice, da die ersten Kunden wie Hapag Lloyd und die Poseidon Lines in die Containerschiffahrt einstiegen.

Erweiterung der Tiedemann Services

1972 wurde ein qualifiziertes Container Depot im Herzen des Freihafens errichtet, das von Anfang an vom Germanischen Lloyd zertifiziert war. Dies und die Organisation einer Container Packstation waren die ersten Schritte zu einem erweiterten Kundenservice.

Nun liegt es in den Händen von Carola Zehle, die zu dieser Zeit einen immer größer werden- den Anteil der Geschäftsleitung übernimmt, diese Idee weiter zu führen. Sie reagiert auf die immer schneller werdende Entwicklung mit vorausschauenden Investitionen im erweiter- ten Bereich der Dienstleistungen rund um den Container.

1981 weitete Tiedemann sein Dienstleistungsangebot nach Antwerpen mit einem Containerreparatur Depot (CT-CCA) und nach Süd-Deutschland, in den Binnenhafen Deggendorf an der Donau aus.

1987 erfolgte die Gründung der PORTOS GmbH, die EDV-Dienstleistungen für Tiedemann und externe Kunden anbietet.

Gründung von Containerdepots in Europa

1988 erwarb die Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG (HHLA), der größten Betreiber von Terminals und Lagerhallen im Hamburger Hafen, 40% der Anteile von Carl Tiedemann. Hierdurch wurde die Struktur des Unternehmens verändert, deren Gesellschafter bislang nur aus Familienangehörigen bestan- den hatten. Dieser Wechsel bedingte eine erneute Erweiterung der Leistungen in speziel- le Warengruppen wie den Umschlag von fri- scher Frucht, Bananen, Papayas, Ananas, usw. Durchschnittlich schlägt Carl Tiedemann an den Einrichtungen der HHLA rund 700.000 Tonnen Frucht p.a. um.

Ebenfalls 1988 beteiligte Tiedemann sich an der Gründung der »CAP SAN DIEGO Betriebsgesellschaft mbH«, die auf den Erhalt des 1962 in Hamburg gebauten, heutigen Museumsschiffes ausgerichtet ist, das heute zu einem der Wahrzeichen der Hansestadt zählt. Die Geschäftsführung der GmbH wird durch Carl Tiedemann wahrgenommen.

1991 übernahm Carl Tiedemann die Stauerei Peatz & Co, die bis dahin der drittgrößte Anbieter in diesem Marktsegment war.

Tiedemann geht in die Luft

1993 wurde, zusammen mit der HHLA und der Lufthansa Airport- and Ground-Service GmbH, die Firma LHU Luft-Hafen-Umschlag gegrün- det, die den gesamten Luftfrachtumschlag am Hamburger Flughafen übernahm.

1995 erwarb Tiedemann eine 75% Beteiligung an der Containerreparatur-Firma UCS- Container Service GmbH in Hamburg.

Unter dem neuen Namen UNITED DEPOTS wurden Container Inland Terminals 1996 im Bremer GVZ mit einem Anteil von 51% und 1997 in Budapest, Törökbalint mit einem Anteil von 92% gegründet.

1999 trennte sich die HHLA wieder von ihrer Beteiligung an Carl Tiedemann, sowie an der LHU, Hamburg, um ihr inzwischen sehr umfangreiches Beteiligungspaket auf Containerumschlagsfirmen zu konzentrieren.

Die Geschäftsführende Gesellschafterin Carola Zehle erwarb dieses Paket und wurde damit zur größten Anteilseignerin mit 67,1%.

Mit 120 Jahren Erfahrung in die Zukunft

Im Jahre 2000 erwarb die Tochtergesellschaft UNITED DEPOTS eine Beteiligung von 71% am Inlandcontainerterminal DeCeTe in Duisburg. Im Dezember 2001 wurden 23% an ECT Rotterdam weiterverkauft, bei gleichzeitiger Zusammenlegung der benachbarten Terminals zum größten europäischen Binnenterminal.

Auf dem Gelände der Rhenus / Midgard in Bremerhaven wird eine weitere UNITED-DEPOT Station in Betrieb genommen. Hansepack zieht auf ein wesentlich größeres Gelände um, welches gleichzeitig Raum für die neu gegründete Firma ZEUS, eine Bahn/Truck Umschlagsanlage für Container, angeschlossen an das Albatros System, bietet.

Es ist geplant, die erweiterten Transport-Dienstleistungen im Bereich der UNITED DEPOTS auch auf Skandinavien auszuweiten, um die erfolgreiche Kette für deren Kunden noch attraktiver zu gestalten.

CARL TIEDEMANN ist das älteste Dienstleistungsunternehmen der Umschlagsbranche im Hamburger Hafen, das seit der Gründung 1879 seine Geschäfte ununterbrochen bis zum heutigen Tage weitergeführt hat.