

# Rickmers.



Eine norddeutsche  
Unternehmergeschichte.

Eine Sonderausstellung des Deutschen Schiffahrtsmuseums  
an Bord des Hamburger Museumsschiffes RICKMER RICKMERS

# Impressum

## Die Ausstellung:

### Idee und Konzeption:

Prof. Dr. Lars U. Scholl, Geschäftsführender  
Direktor des Deutschen Schiffahrtsmuseums/  
Ursprungskonzept Deutsches  
Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven

### Wissenschaftliche Grundlagen:

Dr. Melanie Leonhard, Hamburg  
und Dr. Jörn Lindner, Hamburg

### Ausstellungskonzept und -texte:

Helga Reuter-Kumpmann, Dipl.-Soz.,  
Ausstellungs- und Museumsberatung, Berlin

### Ausstellungsgestaltung:

Johann Jörg, kyd büro für gestaltung  
raum und dramaturgie, Berlin

### Ausstellungsbau:

Werkstatt des Museumsschiffs  
RICKMER RICKMERS

## Das Buch:

### Herausgeber:

Stiftung des Museumsschiffs  
RICKMER RICKMERS

### Konzeption und Gestaltung der Begleitschrift:

Silke Brinkmann, Büro für Gestaltung,  
Bremerhaven

### Reproduktionen:

Egbert Laska, Deutsches Schiffahrtsmuseum

### Druck und Bindung:

Müller-Ditzen, Bremerhaven

Mit freundlicher Genehmigung  
des Deutschen Schiffahrtsmuseums

# Inhalt

<b>Vorwort</b>	<b>6</b>
<b>Lars U. Scholl</b> Ein Forschungsprojekt des Deutschen Schiffahrtsmuseums	<b>8</b>
<b>Peter Koch, Joachim Stratenschulte, Melanie Leonhard</b> Die RICKMER RICKMERS. Ein Segelschiff als Fenster in die Vergangenheit	<b>12</b>
<b>Melanie Leonhard</b> Die RICKMER RICKMERS. Hamburgs schwimmendes Wahrzeichen	<b>14</b>
<b>1</b> <b>Aufbruch und Erfolge</b>	<b>16</b>
1.1 <b>Aufbruch</b>	<b>16</b>
1.2 <b>Von Problemen zu Erfolgen</b>	<b>20</b>
1.3 <b>Gespür für Chancen</b>	<b>24</b>
<b>2</b> <b>Anpassungen und Wagemut</b>	<b>28</b>
2.1 <b>Zweckmäßige Anpassungen</b>	<b>28</b>
2.2 <b>Wagemut</b>	<b>32</b>
2.3 <b>Anpassung als Eingliederung</b>	<b>36</b>
<b>3</b> <b>Herausforderungen und Krisen</b>	<b>40</b>
3.1 <b>Wiederaufbau</b>	<b>40</b>
3.2 <b>Eine Fehlentscheidung</b>	<b>44</b>
3.3 <b>Wechselwirkungen</b>	<b>48</b>
3.4. <b>Wege in den Konkurs</b>	<b>52</b>
<b>4</b> <b>Aufschwünge</b>	<b>56</b>
4.1 <b>Entfaltung</b>	<b>56</b>
4.2 <b>Ein Antrieb – zwei Richtungen</b>	<b>60</b>

# Vorwort

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum stellt jährlich in mehreren größeren und kleineren Sonderausstellungen die Ergebnisse seiner wissenschaftlichen Arbeit der Öffentlichkeit vor.

Als Forschungsmuseum, das im Auftrag und im nationalen Interesse der Bundesrepublik Deutschland als Spezialmuseum die deutsche Schiffahrtsgeschichte in ihrem internationalen Kontext untersucht, hat es die Aufgabe, wegweisende Forschungs- und Ausstellungsarbeit zu leisten. Diesem Auftrag wird in besonderer Weise die Ausstellung: 175 Jahre Rickmers. Eine Familien- und Unternehmensgeschichte gerecht, die unmittelbares Ergebnis der wissenschaftlichen Forschung ist. Wir haben uns darum bemüht, die Firmengeschichte in ihrer engen Verzahnung mit der Familiengeschichte zu beleuchten, ein Ansatz, der sich anbot, weil die Unternehmungen auch nach der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft immer im Familienbesitz geblieben sind.

Nachdem die Ausstellung in Bremerhaven am 20. Juni 2009 von Erck Rickmers als dem Vertreter der Familie, die seit 1834, als Rickmer Clasen Rickmers seine Werft in Bremerhaven gründete, in fünfter Generation im Schiffahrtsgeschäft engagiert ist, mit einer beeindruckenden Rede eröffnet worden war, wurde sie wegen des großen Interesses mehrfach verlängert. Dass sie nun in auf die Verhältnisse an Bord der RICKMER RICKMERS angepasster Form in Hamburg gezeigt werden kann, erfüllt mich mit großer Freude.

Der Beitrag dieser Ausstellung für die deutsche Schiffahrtsgeschichte, beruht auf den Vorarbeiten von Dr. Melanie Leonhard und Dr. Jörn Lindner. Mit ihren rechtzeitig abgeschlossenen und veröffentlichten Doktorarbeiten haben sie die maritime Forschung in Deutschland an die

moderne Unternehmensgeschichtsschreibung herangeführt. Ihre Leistung kann nicht hoch genug eingeschätzt werden, wenn man berücksichtigt, dass ein Firmenarchiv nicht mehr existierte und dass die früheren Firmenfestschriften wissenschaftlichen Ansprüchen nicht genügten. Die Forschungsarbeiten und die daraus resultierende Ausstellung haben einen spürbaren Erkenntnisfortschritt gebracht. Als eine Folge daraus hat sich ergeben, dass eine weitere Dissertation über das Engagement der Firma Rickmers im Reisegeschäft vergeben werden konnte, mit deren Fertigstellung in absehbarer Zeit zu rechnen ist.

Möglich geworden ist dieses große Forschungsprojekt durch die Lehrveranstaltungen, die von mir an den Universitäten Hamburg und Bremen angeboten wurden, und durch das Forschungsprogramm des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Denn einerseits konnten Studenten in der noch jungen historischen Disziplin „Schiffahrtsgeschichte“ ausgebildet werden, andererseits gelang es, eine nachwachsende Generation für das uns am Herzen liegende Thema zu interessieren. Insgesamt konnten drei Doktoranden und eine Volontärin finanziert werden, so dass der wichtigen Aufgabe der Nachwuchsförderung nachgekommen werden konnte, einer Verantwortung, der sich das Deutsche Schiffahrtsmuseum im wissenschaftlichen, universitären, musealen, schulischen und handwerklichen Bereich verpflichtet fühlt. Den Brüdern Bertram und Erck Rickmers gebührt Dank für die stete Förderung des Projektes.

Prof. Dr. Lars U. Scholl

Deutsches Schiffahrtsmuseum,  
Bremerhaven / Universität Bremen

# 175 Jahre Rickmers.

## Ein Forschungsprojekt des Deutschen Schiffahrtsmuseums

Lars U. Scholl

Am 15 Juni 1834 bezog der von Helgoland stammende 27-jährige Rickmer Clasen Rickmers mit seiner ihm angetrauten Frau Etha Rickmers, geb. Reimers das neu erbaute, mit einer Werkstatt versehene Haus in der Geeststraße in Bremerhaven und legte den Grundstein für ein Familienunternehmen, das heute in der fünften Generation weiterhin eine aktive Rolle in der deutschen Schifffahrt spielt. Aus Anlass des 175-jährigen Jubiläums hat das Deutsche Schiffahrtsmuseum im Jahre 2005 ein Forschungsprojekt initiiert, das die Aufarbeitung der Unternehmensgeschichte und eine große Sonderausstellung zum Ziel hatte. Die beiden Hamburger Sozial- und Wirtschaftshistoriker Melanie Leonhard M.A. und Jörn Lindner M.A. wurden im Rahmen zweier Promotionsvorhaben mit der wissenschaftlichen Aufarbeitung der Unternehmensgeschichte betraut. Sie hatten beim Autor dieser Zeilen am Institut für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte an der Universität Hamburg Schifffahrts- und Marinegeschichte studiert. Ihre Dissertationen waren rechtzeitig abgeschlossen und konnten in den von ihrem Doktorvater herausgegebenen Deutschen Maritimen Studien publiziert werden.<sup>1</sup> Die Erarbeitung der Familien- und Firmengeschichte war Voraussetzung für die Vorbereitung einer Sonderausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum, die am 20. Juni 2009 in Bremerhaven eröffnet werden konnte und bis zum 17. Januar 2010 gezeigt werden wird. Im Februar 2008 bildete sich eine Arbeitsgruppe bestehend aus Prof. Dr. Lars U. Scholl, Dr. Melanie Leonhard, Dr. Jörn Lindner, der Ausstellungsberaterin Helga Reuter-Kumpmann, dem Ausstellungsgestalter Johann Jörg und der Volontärin Christina Voigt ein Team, das die

Ausstellung konzipierte, die eingeworbenen Exponate sichtete und bewertete, das Drehbuch schrieb und mit dem Gestalter die Ideen besprach, die der Realisierung des Projektes zugrunde liegen sollten. Da die Zahl der dreidimensionalen Objekte jenseits von Schiffsmodellen begrenzt war, kam der Auswahl des Teams besondere Bedeutung zu. Es erwies sich als Glücksfall für das Vorhaben, dass unter den Bewerbern Johann Jörg aus Berlin sein Interesse an der Realisierung der Ausstellung bekundete, denn er besaß große Erfahrungen als Bühnenbildner. Sein Vorschlag, den Sonderausstellungsraum in einer Art Raumschulptur zu gestalten, fand die begeisterte Aufnahme aller Beteiligten.

In regelmäßigen Arbeitssitzungen in Bremerhaven, aber auch in Berlin und Hamburg erfolgte die konzeptionelle Feinarbeit. Zwar musste manche Idee wegen fehlender finanzieller Mittel verworfen werden, doch das Gesamtkonzept nahm keinen Schaden. In dem Werkstattleiter des DSM, Jörg Geier, der immer wieder zu unseren Sitzungen stieß, hatten wir einen kongenialen Partner. Er und sein Team haben nicht ein einziges Mal gesagt: „Das geht nicht“. Wenn etwas nicht machbar zu sein schien, entwickelte er mit J. Jörg eine passende Lösung. Die Kollegen aus der Holz- und Malerwerkstatt haben Beachtliches geleistet und mir immer wieder versichert, dass sie Freude an der Herausforderung hatten. Das Foto- und Grafiklabor waren unermüdlich im Einsatz wie auch der Archivleiter Klaus-Peter Kiedel, der die reichhaltigen Schätze des Archivs zur Verfügung stellte. Viele Objekte wurden für die Ausstellung nach Zeitungsaufrufen aus der Bremerhavener

<sup>1</sup> Melanie Leonhard, Die Unternehmerfamilie Rickmers, 1834-1918. Schiffbau, Schifffahrt, Handel. Deutsch Maritime Studien, Band 8, Bremen 2009.  
Jörn Lindner, Schifffahrt und Schiffbau in einer Hand.  
Die Firmen der Familie Rickmers 1918-2000. Deutsche Maritime Studien, Band 9, Bremen 2009.



**Rickmers Werft,**  
**nach Ende des Zweiten Weltkrieges.**  
*(Deutsches Schiffahrtsmuseum)*

Bevölkerung eingeworben. Zwei Helfern möchte ich jedoch an dieser Stelle dankend erwähnen. Der Gallerist Walter Knauß konnte uns ein Gemälde von Helgoland aus der Zeit vermitteln, in der Rickmers die Insel in Richtung Bremerhaven verließ. Das Genregemälde von C. Biedermann zeigt die Idylle Helgolands um 1834. Durch die Vermittlung von Walter Knauß lernte ich den ehemaligen Lotsen Max Arnhold kennen, Autor des Buches „Schiffsunglücke vor Helgoland. 16. bis 20. Jahrhundert“. Ihm ist es zu verdanken, dass wir einen Originalstein von Helgoland in der Ausstellung zeigen können, der die typische rote Farbe des Helgoländer Gesteins hat.

Die komprimierte Fassung der langen Unternehmensgeschichte erlangte in unseren Arbeitssitzungen eine solche Reife, dass wir uns dazu entschlossen, diese Begleitschrift zu drucken trotz der insgesamt fünf Publikationen, die zum Jubiläum erscheinen werden. Silke Brinkmann, Büro für Gestaltung, deren Spezialgebiet u. a. die Buchgestaltung ist und die auch die Umschläge für die beiden Bücher von Melanie Leonhard und Jörn Lindner entworfen hat, ließ sich von der Freude an diesem Projekt anstecken und gestaltete diese gelungene Begleitschrift unter höchstem Zeitdruck. Es wurden die Stationstexte und einige Exponate exemplarisch für die Publikation ausgewählt. Hinzu kamen einige Einblicke in die Gestaltungsarbeit von Johann Jörg. So ist zwar kein Katalog entstanden, doch die wichtigsten Überlegungen, die dieser Ausstellung zugrunde gelegt wurden, sind auf diese Weise nachvollziehbar. Die beiden Doktoranden haben nebenbei ein Firmenarchiv angelegt, das auch in Zukunft die Nachprüfbarkeit ihrer Ergebnisse gewährleistet und

weitere Forschungen möglich macht. Selten habe ich von so vielen Seiten so viel Enthusiasmus und Unterstützung erfahren. Meine besondere Hochachtung gilt der fünften Generation der Rickmersfamilie. Bertram und Erck Rickmers haben nicht nur der eigenen Familiengeschichte einen bleibenden Dienst erwiesen. Ihre uneingeschränkte Unterstützung der wissenschaftlichen Arbeit des Deutschen Schiffahrtsmuseums als national gefördertes Forschungsmuseum der Leibniz-Gemeinschaft, gelegen in der Stadt, in der ihr Ur-Ur-Großvater die Rickmers Werft gründete, verdient Lob und Anerkennung. Die beiden entstandenen Doktorarbeiten zur Unternehmensgeschichte der Familie Rickmers sind das Beste, was es momentan zur deutschen maritimen Unternehmensgeschichte gibt.

Ich habe großen Respekt vor allen, die dieses Forschungsprojekt zu einem vorläufigen, erfolgreichen Abschluss gebracht haben. Zurzeit entsteht eine weitere Dissertation zum Thema Reimporte nach Deutschland über den Bremer Hafen, an denen R.C. Rickmers lange Zeit beteiligt war und für deren Verarbeitung er eigens eine Reismühle in Bremen erwarb. Diese Doktorarbeit ist ein „Spin-off-Projekt“, das das Deutsche Schiffahrtsmuseum mit einem Stipendium fördert. Eine Erfahrung hat mich in den letzten Jahren besonders gerührt: Dies ist die immer noch tief verwurzelte Verbundenheit der „Rickmersianer“ mit ihrer alten Firma und die tief empfundene Verletzung, die ihnen der Konkurs zugefügt hat. Sie haben uns dennoch in vielfältiger Weise mit Auskünften und Exponaten geholfen. Allen zu danken, ist mir eine angenehme Pflicht und ein herzliches Bedürfnis.

## Die RICKMER RICKMERS.



**RICKMER RICKMERS in Öl**  
(Rickmers Familienarchiv)

## Ein Segelschiff als Fenster in die Vergangenheit

Die RICKMER RICKMERS, Museumsschiff und schwimmendes Wahrzeichen Hamburgs, liegt heute weithin sichtbar an den St. Pauli Landungsbrücken und ist über die Stadtgrenzen hinaus bekannt.

Für viele Hamburger ist der Frachtsegler Symbol des maritimen Erbes ihrer Stadt.

Als die RICKMER RICKMERS nach einer Karriere als Schul- und Depotschiff der portugiesischen Marine 1983 vom Verein Windjammer für Hamburg nach Hamburg gebracht wurde, konnten sich nur wenige vorstellen, dass es gelingen sollte, aus dem rostigen Rumpf ein attraktives Museumsschiff zu machen. Mehr als vier Jahre arbeiteten ehrenamtliche Helfer mit viel Einsatz am Schiff, warben um Spender und Unterstützer, um die RICKMER RICKMERS authentisch zu restaurieren und Hamburg damit ein Stück Schifffahrtsgeschichte zu schenken.

1987 wurde die Dreimastbark an die neugegründete Stiftung Museumsschiff RICKMER RICKMERS übergeben, die das Schiff unterhält und es sich zur Aufgabe gemacht hat mit Hilfe des inzwischen 115 Jahre alten Windjammers ein Fenster in die Vergangenheit der Zeit zu öffnen, als Frachtsegelschiffe das Bild auf den Ozeanen bestimmten. Die Besucher des Schiffes können an Bord erleben und erfassen, was einen Frachtsegler ausmachte. Darüber hinaus bietet die RICKMER RICKMERS auf ihrem Ausstellungsdeck weiterführende Einblicke in die Geschichte des Schiffes und die besonderen Herausforderungen der Frachtsegelschifffahrt im 19. und 20. Jahrhundert. Auch die fast vierzigjährige Karriere der Dreimastbark als Segelschulschiff der portugiesischen Marine wird hier beleuchtet. Mit Sonderausstellungen und Veranstaltungen zu den verschiedensten maritimen Themen will die Stiftung das Interesse der

Besucher an Schifffahrt und deren Geschichte und wecken. Die RICKMER RICKMERS ist damit nicht nur ein Museumsschiff, sondern hat sich als generationsübergreifende maritime Begegnungsstätte etabliert.

Wir freuen uns daher ganz besonders, dass es gelungen ist, die Ausstellung „Rickmers. Eine norddeutsche Unternehmergeschichte“ an Bord zeigen zu können. Die vom Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven konzipierte Ausstellung zeigt die Geschichte der Unternehmerfamilie Rickmers und ihrer Rolle innerhalb der Deutschen Handelsschifffahrt und des Schiffbaus. Die RICKMER RICKMERS lief 1896 für die Familienreederei vom Stapel und absolvierte unter deren Flagge zwölf Rundreisen. Das Schiff selbst ist also unmittelbar mit der Geschichte, die die Ausstellung erzählt, verknüpft. Diese trägt daher in einzigartiger Weise dazu bei, die wichtige Aufgabe der Stiftung, maritime Geschichte lebendig werden zu lassen, zu erfüllen. Wir danken dem Deutschen Schifffahrtsmuseum Bremerhaven für die Überlassung der Leihgaben und des Konzeptes, das wir lediglich Gegebenheiten an Bord angepasst haben. Besonderer Dank gilt den Herrn Erck und Bertram Rickmers, deren Unterstützung dieses Ausstellungsprojekt auf der RICKMER RICKMERS erst ermöglichte.

Wir wünschen den Besuchern viel Freude beim Besuch des Schiffes und bei einem Blick durch das Fenster in die Vergangenheit.

Der Vorstand der  
Stiftung RICKMER RICKMERS  
Peter Koch  
Joachim Stratenschulte  
Dr. Melanie Leonhard

# Die RICKMER RICKMERS.

## Hamburgs schwimmendes Wahrzeichen

Melanie Leonhard

Als 1896 die RICKMER RICKMERS auf der Bremerhavener Rickmers Werft als stählernes Vollschiiff vom Stapel lief, waren Segelschiffe in der Handelsschiffahrt schon vielerorts durch die Dampfschiffe verdrängt worden. Die Unternehmerfamilie Rickmers setzte vor allem jedoch für ihre Reisimporte für die eigenen Getreidemühlen weiterhin auf Segelschiffstonnage. Der Taufpate des Frachtseglers war der knapp vierjährige Rickmer Rickmers (1893 - 1974), Enkel des Werft- und Reedereigründervaters Rickmer Clasen Rickmers (1807 - 1886). Sein Abbild zierte als Galionsfigur den Bug des Schiffes. Im August 1896 trat die RICKMER RICKMERS ihre Jungfernfahrt an. Mit einer Ladung walisischer Kohle aus Cardiff machte sich das Segelschiff auf den Weg nach Hongkong, um dort Reis und Rattan an Bord zu nehmen. Diese erste Reise der RICKMER RICKMERS sollte insgesamt 148 Tage dauern.

1912 entschied sich die Rhederei Rickmers alle ihre Segelschiffe zu verkaufen, um ihre Flotte vollständig auf Dampfschiffe umzustellen. Die RICKMER RICKMERS wurde an die Hamburger Reederei Krabbenhöft verkauft. Dort wurde sie unter dem Namen MAX weiterhin als Frachtsegelschiff vor allem in der Salpeterfahrt eingesetzt.

Am Vorabend des Ersten Weltkrieges befand sich die MAX auf dem Weg Richtung Westafrika, als die Besatzung vom Ausbruch des Krieges erfuhr. Sie gingen in einem Hafen der portugiesischen Azoren vor Anker, um auf weitere Instruktionen bzw. das Kriegsende zu warten.

1917 wurde die MAX durch die Portugiesen beschlagnahmt und unter dem Namen FLORES erneut als Frachtsegler in Dienst gestellt. Schließlich wurde die RICKMER RICKMERS 1924 nach einem umfassenden Umbau als

Segelschulschiff SAGRES von der portugiesischen Marine eingesetzt. Das ehemalige Frachtschiff diente nun der Ausbildung von Marinesoldaten. Unter portugiesischer Flagge erzielte die RICKMER RICKMERS viele Erfolge bei Regatten und erwarb sich weltweit einen guten Ruf als Schnellsegler.

1962, nach fast vierzig Jahren als Segelschulschiff, wurde die Bark außer Dienst gestellt und von der Marine als Depotschiff – also als schwimmendes Lager – eingesetzt. Unter dem Namen SANTO ANDRE lag sie mit gekappten Masten fortan im Hafen von Alfeite und fristete ihr Dasein. Dort entdeckte der Verein Windjammer für Hamburg auf der Suche nach einem Großsegler als Museumsschiff für den Hamburger Hafen das Schiff, das sich in einem beklagenswerten Zustand befand. Es gelang dem Verein die RICKMER RICKMERS nach Hamburg zu überführen. Mit der Hilfe von zahlreichen ehrenamtlichen Helfern, vielen großzügigen Spendern und durch die Unterstützung von norddeutschen Unternehmen ist es dem Verein innerhalb von vier Jahren gelungen, das Schiff so originalgetreu wie möglich zu restaurieren.

Am 4. September 1987 konnte die RICKMER RICKMERS im Rahmen eines feierlichen Festaktes der Öffentlichkeit übergeben werden. Um den Betrieb und die Unterhaltung des inzwischen 115 Jahre alten stählernen Frachtseglers sicher zu stellen, wurde im selben Jahr die Stiftung „Museumsschiff RICKMER RICKMERS“ gegründet. Die Basis der Stiftungsarbeit sind die vielen ehrenamtlichen Unterstützer, die mit ihrer Arbeit und ihren Spenden die Realisierung der Stiftungsziele ermöglichen.

Zeichnung RICKMER RICKMERS  
(Rickmers Familienarchiv)



# I. Aufbruch und Erfolge

## I.I. Aufbruch

Das Felsstück in der Mitte weist auf den Anfang der Geschichte, denn es stammt von Helgoland. Dort wurde Rickmer Clasen Rickmers 1807 geboren, dort ging er zur Schule und erlernte das Handwerk des Schiffszimmermanns. Mit zwanzig Jahren ging er auf große Fahrt. Kaum zurückgekehrt, betrieb er auf dreifache Weise seinen Aufbruch ins künftige Leben:

### Zunächst:

Heimlich – gegen den Willen ihres Vaters – heiratete er 1831 (Margar)Etha Reimers. Sie bekamen zwei Töchter, Maria und Dorothea, und drei Söhne, Andreas, Peter und Willi. So war die Familie begründet, deren Nachfahren heute noch leben und wirken.

### Dann:

Rickmer Clasen Rickmers und seine Frau Etha brachen 1832 von der Insel zum Festland auf. Sie trennten sich von Helgoland, um in Bremerhaven eine neue Existenz zu gründen. Diese Entscheidung bestimmte den künftigen Kurs.

### Schließlich:

Bei Cornelius Jansen Cornelius, dem Schiffbauer, arbeitete R. C. Rickmers als Meisterknecht. Zusätzlich baute er in seiner Freizeit eigene Schiffe und verdiente außerdem noch Geld als Lotse.

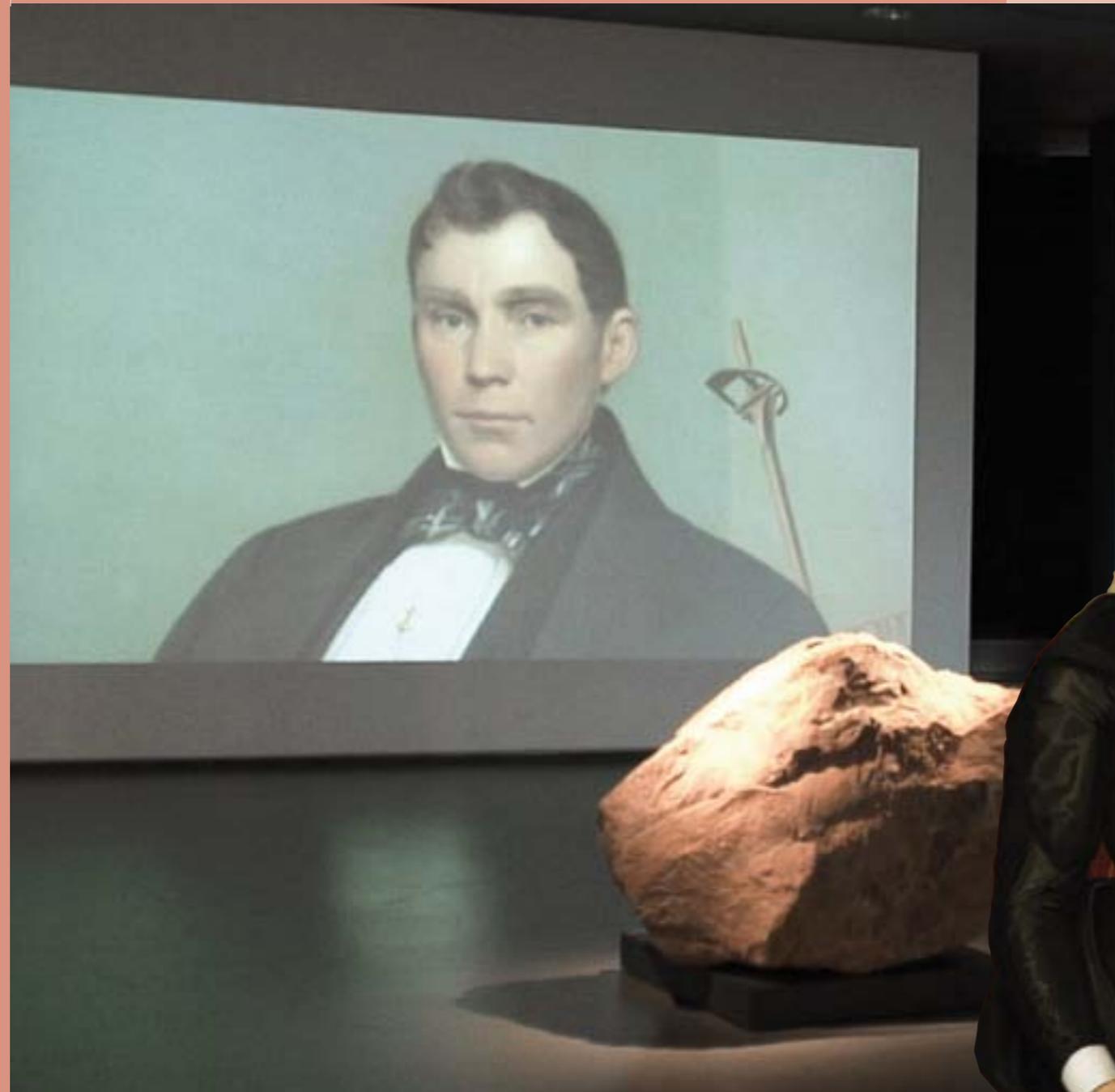
So konnte er 1834 ein Grundstück kaufen und ein Haus darauf bauen. Im Erdgeschoss entstand eine Schiffbauerwerkstatt. Das war der große Schritt in die Selbstständigkeit, sozusagen die Gründung des Unternehmens.

Ein Jahr später, 1835, erwarb R. C. Rickmers das Bremer Bürgerrecht, er wurde als Schiffsbaumeister anerkannt und legte als solcher sein erstes Schiff auf Kiel – eine Schaluppe von nur 18 Fuß Länge.

1838 mietete er ein Grundstück an der Geeste an. Durch den direkten Zugang zum Wasser konnte er nun auch größere Schiffe bauen.

1843 wurde das **Vollschiff BREMEN** mit 520 BRT, schon der neunte Neubau der eigenen Werft, abgeliefert.

1847 beschäftigte Rickmers bereits 100 Arbeiter. Die Zahl der Aufträge, auch aus dem Ausland, stieg.



Margaretha Rickmers,  
geb. Reimers  
1806 bis 1893



Rickmer Clasen Rickmers  
1807 bis 1886

# Exponate und Zeugnisse ...

**Volksleben auf Helgoland, C. Biedermann, 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts, Öl auf Leinwand.**  
(Deutsches Schifffahrtsmuseum)

Der Blick von der vorgelagerten Düne auf die Insel Helgoland, auf das geruhsame Leben dort und die kleinen Fischerboote steht hier für Dinge, die R. C. Rickmers 1832 hinter sich ließ. Er ging fort, um die engen Grenzen der Insel gegen die größeren Spielräume auf dem Festland zu tauschen und dort Fuß zu fassen. Er brach auf, um sich einen Weg aus der beruflichen Abhängigkeit heraus in die Selbstständigkeit zu bahnen.



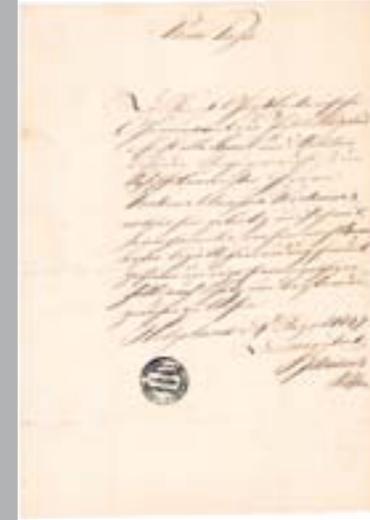
**Felsen vom Strand von Helgoland.**

Hier steht der Felsen für den Ursprung von R. C. Rickmers, von dem aus er 1832 ans Festland aufbrach.



**Reisepass von Rickmer Clasen Rickmers von 1847.**  
(Rickmers Familienarchiv)

Die Insel Helgoland war ursprünglich von Friesen besiedelt und fiel 1714 an Dänemark. 1807, im Geburtsjahr von Rickmer Clasen Rickmers, wurde sie von Großbritannien besetzt, bis sie 1890 – nach dem Abschluss des so genannten Helgoland-Sansibar-Vertrags – zum Deutschen Reich gehörte. Man könnte sagen, dass „Schutz und Beistand“, wie es der britische Reisepass verspricht, R. C. Rickmers tatsächlich zugute kamen. Denn Dank der guten Verbindung zum britischen Helgoland, konnte Rickmers mit zweien seiner Schiffe die dänische Blockade während der deutsch-dänischen Auseinandersetzungen von 1848 „ungehindert“ umgehen.



**Charte von dem herrschaftlichen Wehlacker und dortigen Theile des Geestflusses aus verschiedenen alten und neuen Charten zusammengetragen. 1846.**

(Niedersächsisches Landesarchiv – Staatsarchiv Stade)

Da die Unterweser – und damit der Hafen der Stadt – zunehmend versandeten, gelang es Bremen im Jahr 1827, von Hannover ein großes Gelände für einen Seeschiff tiefen Hafen zu erwerben. So wurde Bremerhaven gegründet. Nach und nach entstanden dort die ersten Werften – gegen den Willen der Hansestadt Bremen, die den neuen Hafen nur als Schiffsstation für ihre eigene Wirtschaft nutzen wollte.

## 1.2. Von Problemen zu Erfolgen

Trotz der guten Aufträge in den ersten Jahren verlief die Entwicklung des Unternehmens keineswegs reibungslos. Einige politische und wirtschaftliche Bedingungen behinderten immer wieder das gewünschte Wachstum: die Auseinandersetzungen mit Dänemark im Jahr 1848, die Konkurrenz durch neu angesiedelte Schiffbauer und auch der mangelnde Baugrund in Bremerhaven.

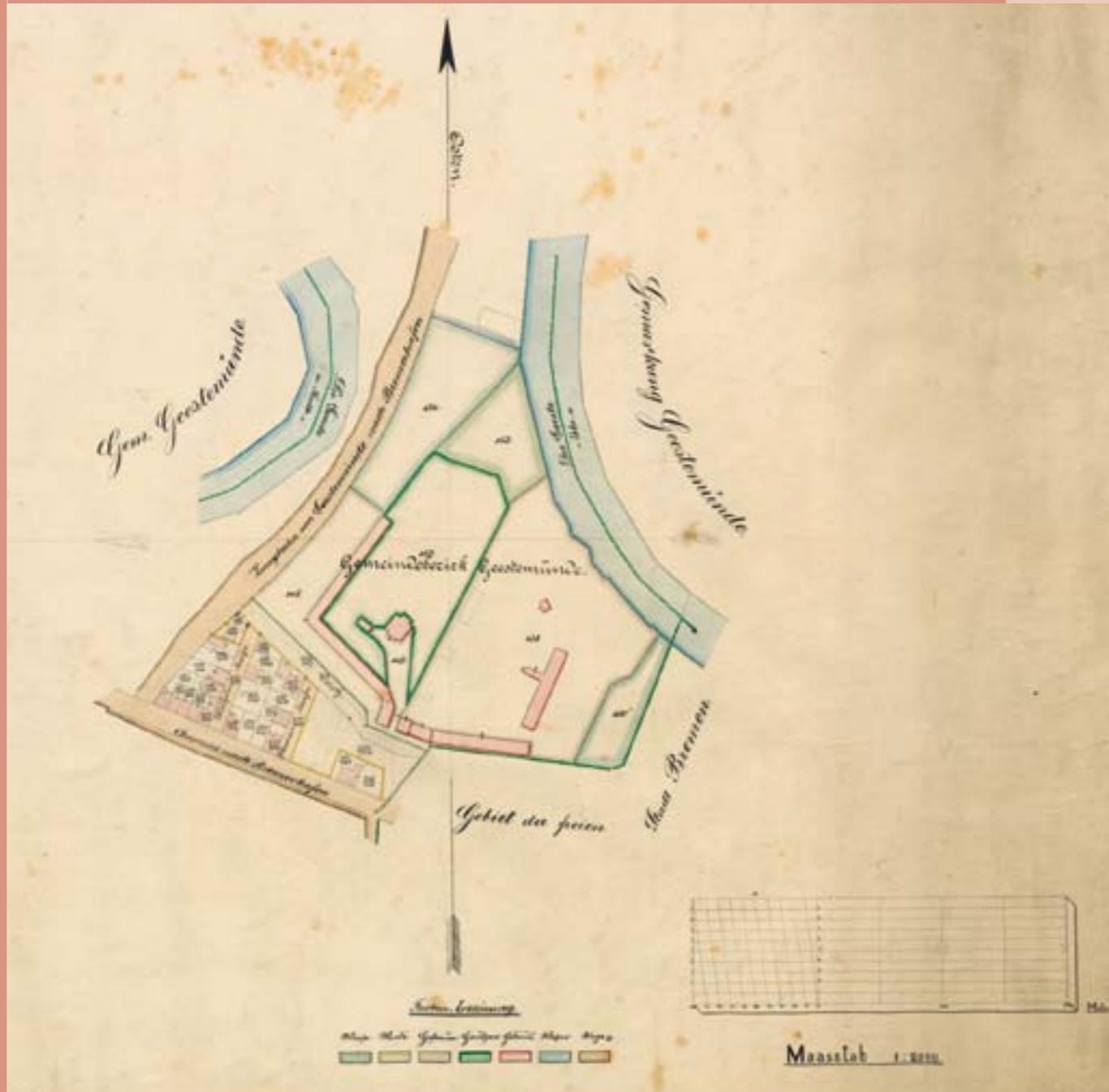
Die Antworten auf solche Zwänge waren wohl typisch für R. C. Rickmers: Er stellte sich ihnen und nutzte sie so, dass sie sich zu Erfolgen für ihn verwandelten.

Als es schwierig wurde, seine Neubauten zu verkaufen, entschloss Rickmers sich, selbst Reeder

zu werden. Um den Schiffbaubetrieb auszulasten, beteiligte er sich finanziell an seinen Neubauten. 1846 erwarb er Anteile an der **WESER** und der **ATHENE** und stieg in das Geschäft mit der Auswanderung ein. Denn von Bremerhaven und Hamburg brachen im 19. Jahrhundert Hunderttausende auf, um – meist in Amerika – ein neues Auskommen zu finden.

Auch die Brigg **BASSERMANN**, die er 1848 vollständig auf eigene Rechnung baute, stellte er zunächst in den Auswandererverkehr ein. Auf eigene Rechnung – „unter eigener Flagge“ – beförderte er auf diesem Schiff mit gutem Gewinn auch immer wieder Salz nach Brasilien. Die Farben der Flagge – Grün, Rot und Weiß –, unter der die **BASSERMANN** fuhr, sind die Farben Helgolands. Sie sind für alle Rickmers-Schiffe bis heute die gleichen geblieben.

Viele Male beantragte Rickmers beim Bremer Senat Grundstücke zur Erweiterung seiner Werft – erfolglos. So musste er immer öfter Aufträge für den Bau neuer Schiffe ablehnen, weil sein Gelände dafür nicht ausreichte. 1856 schloss er einen Vertrag mit Hannover über die Pacht der Liegenschaft „Geesthelle“ in der Gemeinde Geestemünde, um hier eine größere und moderne Werft zu bauen. 1857 waren die neuen Werftanlagen fertiggestellt.



*Flächenregister*

Nr.	Beschreibung	Größe in Sch.			
		1	2	3	4
10	Geestemünde	2 1/2	1/2	1 1/2	1/2
11	Geestemünde	1 1/2	1/2	1 1/2	1/2
12	Geestemünde	1 1/2	1/2	1 1/2	1/2
13	Geestemünde	1 1/2	1/2	1 1/2	1/2
14	Geestemünde	1 1/2	1/2	1 1/2	1/2
15	Geestemünde	1 1/2	1/2	1 1/2	1/2
16	Geestemünde	1 1/2	1/2	1 1/2	1/2

## Exponate und Zeugnisse ...

Exponate



**Situations-Plan.** Der in der Gemarkung Lehe, Amts Lehe, belegenen Grundstücke des Rheders und Schiffsbaumeisters Rickmers.

*(Rickmers Familienarchiv)*

Der Plan gibt einen guten Überblick über die Lage des Geländes, das R. C. Rickmers 1856 in Geestemünde vom Königreich Hannover pachtete.

Zugleich könnte er ein Sinnbild dafür sein, wie Rickmers mit Problemen umging: Sein Werftgelände hatte nicht mehr ausgereicht, um alle Aufträge, die eingingen, auszuführen, und mehrfach hatte er vergeblich bei der Freien Hansestadt Bremen zusätzliches Gelände beantragt. So entschied er sich, auf hannoversches Gebiet auszuweichen. Dieser zusätzliche Standort bot nun auch die Möglichkeit, Schiffe unter beiden Flaggen fahren zu lassen.

**Die Rickmers Werft in Geestemünde um 1860, Maler: unbekannt.**

*(Deutsches Schiffahrtsmuseum)*

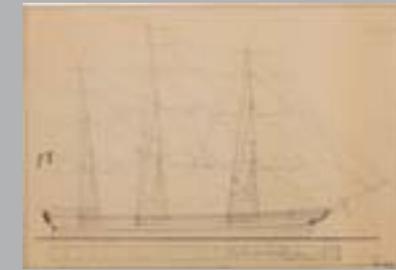
Klar unterteilt und doch ein großes Ganzes: Rechts die Rickmers-Villa im Park mit Springbrunnen, angrenzend die Werkwohnungen, links die Werkstätten, im Vordergrund der Helgen. Die schlossähnliche Villa spiegelt auch den „Patriarchen“ R. C. Rickmers wider: Ziemlich autoritär herrschte er über die Arbeiter, denen er zugleich so etwas wie väterliche Fürsorge in den Fragen des täglichen Lebens angedeihen ließ.



**Zeichnung der IDA ZIEGLER.**

*(Deutsches Schiffahrtsmuseum)*

Die IDA ZIEGLER lief 1854 vom Stapel, wurde an die Gebrüder Rüter und Winterthur ausgeliefert und war für die Ostindienfahrt bestimmt. Ein Modell dieses Schiffes wurde 1855 auf der Weltausstellung in Paris gezeigt und erhielt dort eine Auszeichnung. Danach stiftete R. C. Rickmers das Modell einem Museum in Amsterdam.



**IDA ZIEGLER.**  
**Kalenderblatt.**



**Vollschiff WILLY, 1859, Kalenderblatt.**

R. C. Rickmers hatte das Vollschiff WILLY auf eigene Rechnung gebaut, das heißt, es war nicht zum Verkauf an eine Reederei gedacht, sondern er wollte es auf eigene Kosten und auf eigenes Risiko in Dienst stellen. Wenn sich keine andere günstige Fracht anbot, beförderte die WILLY vor allem Auswanderer nach New York – obgleich sie keineswegs zu diesem Zweck gebaut worden war.

## 1.3. Gespür für Chancen

Rickmer Clasen Rickmers war zum Werftbesitzer und zum Reeder geworden, mit Standorten in Bremerhaven und in Geestemünde.

Doch gab es auch weniger erfolgreiche Zeiten. So erwies sich das Jahr 1867 als sehr schwierig: Die Schiffszimmerer an der Unterweser streikten – vor allem wegen der hohen Lebensmittelpreise – für mehr Lohn und kürzere Arbeitszeiten. Sie hatten jedoch nur geringen Erfolg. Zudem mussten wegen einer Strukturkrise 1867 sieben Werften in der Region schließen. Die Rickmers Werft überlebte, doch die Zahl ihrer Arbeiter sank von 200 auf 60.

Nach dem Deutsch-Französischen Krieg (1870/71) gedieh die Wirtschaft in der Schifffahrt wieder. Die Städte Bremerhaven und Geestemünde wuchsen, und R. C. Rickmers nutzte so manche Gelegenheit, sein Unternehmen in neue Richtungen auszubauen.

Für R. C. Rickmers, aber auch für einige andere Werftbesitzer, Reeder und Kaufleute, war das 1871 ein Anreiz, eine Bank zu gründen, die „Geestemünder Bank“.

Zum Vorsitzenden des Verwaltungsrates wurde R. C. Rickmers gewählt. Bald gehörte diese Bank zu den wichtigsten Geldinstituten der Region. Ihre Filiale, die „Bremerhavener Bank“, wurde bereits 1872 in Bremerhaven eröffnet.

Der Reimport aus Birma und Thailand hatte sich als sehr gutes Geschäft erwiesen. R. C. Rickmers kaufte und transportierte den Reis auf eigene Rechnung und verkaufte ihn in Europa. Um einen regelmäßigen Absatz zu sichern, ergriff er 1872 eine Gelegenheit, die sich aus den finanziellen Schwierigkeiten der Bremer Reismühle Ichon & Co ergab: Zunächst beteiligte er sich an dem Unternehmen und baute es zur größten Reismühle in Bremen aus. 1878 schließlich übernahm er den gesamten Betrieb. Geschäftsführer der „Rickmers Reismühle“ wurde sein ältester Sohn Andreas.

1881 gehörte R. C. Rickmers zu den 19 Unternehmern, die gemeinsam die DGG „Hansa“ (die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“) gründeten. Die neue Reederei sollte von Bremen aus eine Dampfschiffsverbindung nach Ostasien schaffen und auch regelmäßige Liniendienste zu den Ostseehäfen aufnehmen.

### Deckel einer Terrine.

(Rickmers Familienarchiv)

Genauere Angaben lassen sich zu diesem Terrinendeckel nicht machen, doch vermutlich hat er so manche Mahlzeit der Familie von R. C. Rickmers begleitet – ein Zeichen dafür, wie stark auch das Privatleben vom Stolz des Unternehmers geprägt wurde.



## Exponate und Zeugnisse ...



**Rickmers Reismühle in Bremen.  
1949.**

*(Kellogg (Deutschland) GmbH)*

Obwohl – lange, nachdem R. C. Rickmers in dieses Geschäft eingestiegen war – die Familie sich davon getrennt hatte, trug noch immer eine Bremer Reismühle den Namen Rickmers.



**Aktie der Geestemünder Bank.  
(Rickmers Familienarchiv)**

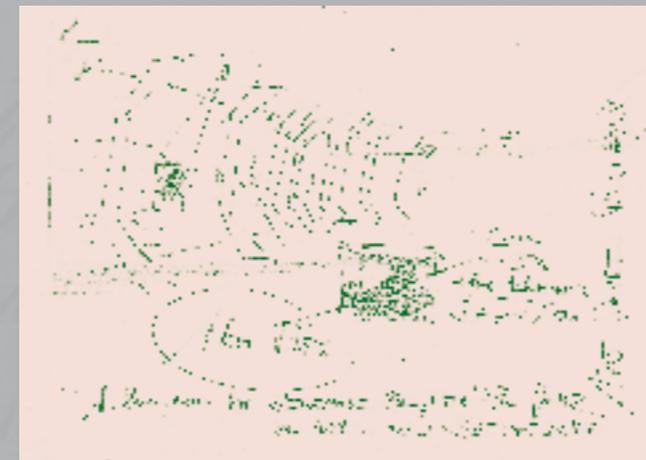
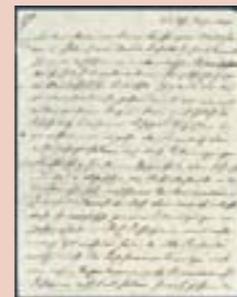
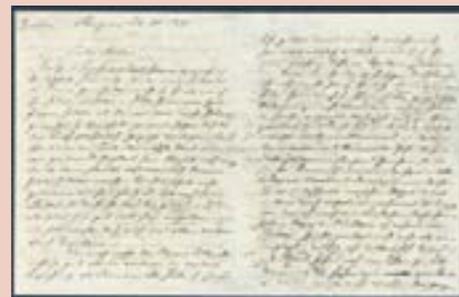
Die Unterschrift ganz links unter der Aktie ist die von R. C. Rickmers, einem der Mitbegründer der „Geestemünder Bank“. Mit dieser Gründung hatten sich die Vertreter der dortigen Wirtschaft ein Geldinstitut geschaffen, dessen Bedingungen sie selbst festlegen konnten und dessen Gewinne ihnen zugute kamen.



**Briefe von Willy Rickmers an seinen Bruder  
Andreas von 1876 und 1877.**

*(Rickmers Familienarchiv)*

Aus diesen Briefen geht hervor, welche Aufgaben den Kapitänen der Schiffe und den Agenten in Übersee übertragen wurden. Reparaturen, Preisentwicklungen beim Reishandel, Liegezeiten in Häfen und vieles mehr musste bedacht und koordiniert werden. Natürlich brachte die Eigenverantwortlichkeit der Kapitäne auch so manches Risiko für die Reederei mit sich.



**Installation.** *(kyd, büro für gestaltung raum und dramaturgie, 2009)*

Die Installation gibt einen gewissen Eindruck davon, wie viel Reis das Vollschiff ETHA RICKMERS (Baujahr 1871) innerhalb von fünf Jahren von Asien nach Bremen transportierte: ca. 7.000 Tonnen. Diese Installation steht auch für das Geschick von R. C. Rickmers, Chancen zu erkennen. Ein Beispiel dafür war sein Entschluss, die wirtschaftlichen Erfolge durch den Reimport durch ein daran anknüpfendes Geschäft noch auszubauen: durch die Weiterverarbeitung des Reises in einer eigenen Reismühle. Aber natürlich ist die Geschichte des Unternehmens in diesen Jahren nicht nur eine ununterbrochene Erfolgsgeschichte, und das „Krisenmanagement“ von R. C. Rickmers war oft genug gefragt.

## 2. Anpassungen und Wagemut

### 2.1. Zweckmäßige Anpassungen

Nach dem Tod von Rickmer Clasen Rickmers am 27. November 1886 in Geestemünde übernahmen seine drei Söhne Andreas, Peter und Willi das Unternehmen.

Die dringlichste Aufgabe sahen sie darin, das Unternehmen im Wettbewerb zu stärken und eine technische Entwicklung nachzuholen, gegen die ihr Vater sich energisch gewehrt hatte: die Umstellung vom Holz- auf den Eisen- und Stahl Schiffbau. Doch das entsprechende Know-how musste auf der Werft erst einmal aufgebaut werden. Auch eine andere notwendige technische Anpassung verlangte Zeit zum Erlernen: der Einbau der leistungsfähigen Dampfmaschinen, die den Antrieb durch Windkraft ersetzen. Zur Überbrückung wurden für die Reederei moderne Schiffe aus England importiert.

Um für klare Verhältnisse zu sorgen, gründeten die Brüder mit 13.000.000 Mark Kapital 1889 eine Aktiengesellschaft, die „Rickmers Reismühlen, Rhederei und Schiffbau A.G.“ Bremen. Jeder von ihnen erhielt gleichviele Anteile. Für den Fortbestand des Unternehmens war dies eine kluge Entscheidung.

Ein weiteres Beispiel zeigt die Fähigkeit der Brüder, neue Bedingungen richtig einzuschätzen und sich im Interesse der AG der Lage anzupassen: Um 1895 hatten sie einen Liniendienst nach Ostasien und dort auch einen Küstendienst aufgebaut, der mehrere ostasiatische Länder miteinander verband. Sobald dieser Liniendienst unwirtschaftlich wurde, vercharterten sie die Flotte an den Konkurrenten, den Norddeutschen Lloyd.

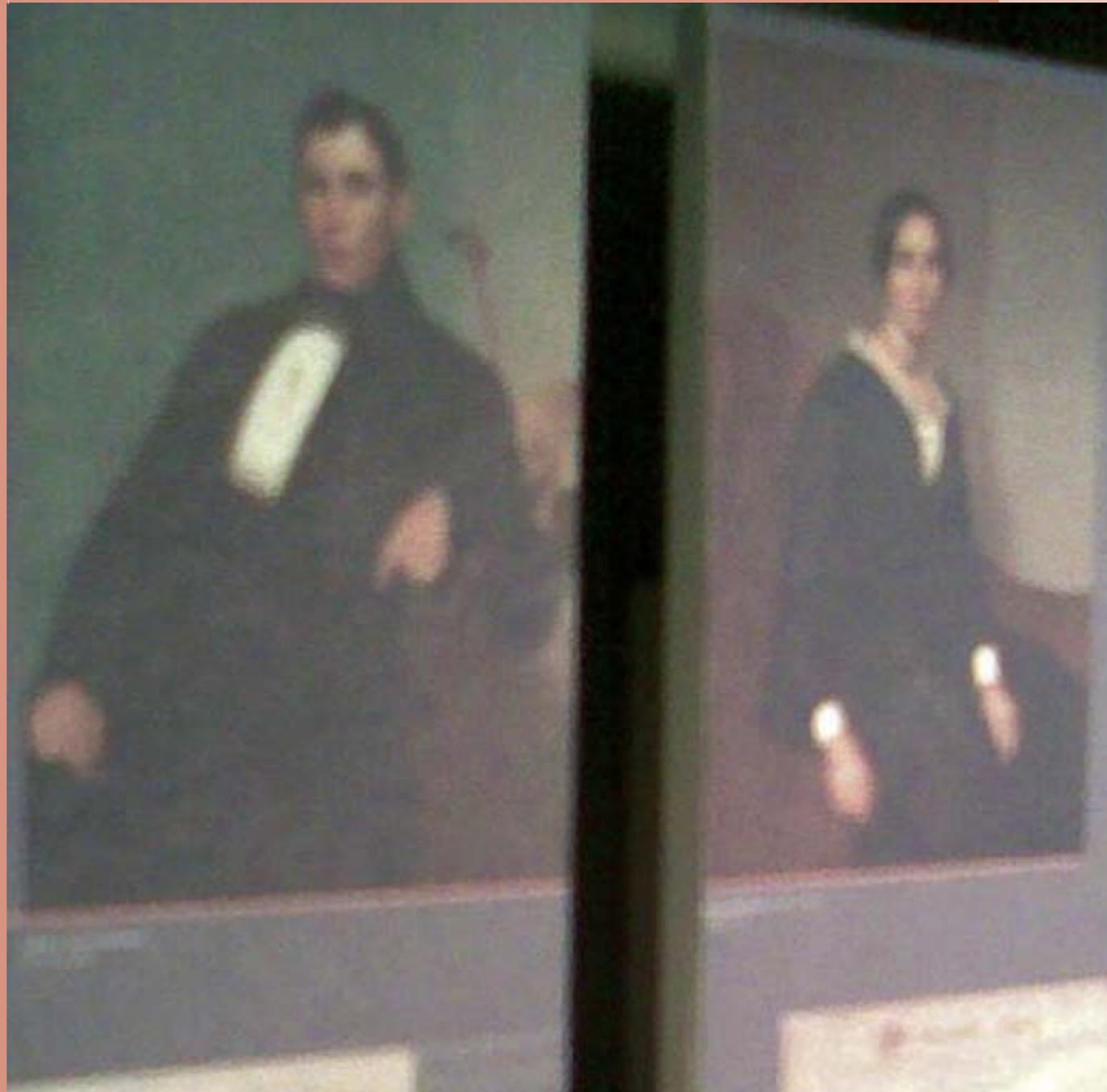
Nach Konflikten über die Art der Geschäftsführung verließ Andreas Rickmers 1910 das Unternehmen. Sein Neffe Paul übernahm die Geschäftsführung.

Im Ersten Weltkrieg musste das Reedereigeschäft nahezu vollständig eingestellt werden. Die Werft hingegen nahm nach kurzer Schließung durch einige Aufträge der Kaiserlichen Marine ihre Tätigkeit in begrenztem Maße wieder auf.

**Peter  
Andreas Rickmers**  
1838 bis 1902

**Andreas  
Clasen Rickmers**  
1835 bis 1924

**Wilhelm  
Heinrich Rickmers**  
1844 bis 1891



## Exponate und Zeugnisse ...



**HELENE RICKMERS**, Dampfschiff mit Rahtakelung der Werft Russell & Co. in Port Glasgow. Abgeliefert 1889.

(Rickmers Familienarchiv)

Die HELENE RICKMERS war das erste Dampfschiff, das die „Rickmers Reismühlen, Rhederei und Schiffbau A.G.“ in Betrieb nahm. Doch sie war kein Eigenbau – genau so wenig wie der Dampfer SOPHIE RICKMERS, der auch aus dem Jahr 1889 und ebenfalls von Russell & Co. stammte.

Die Brüder Rickmers hatten erkannt, dass es unerlässlich war, sich mit schnelleren und größeren Schiffen als den Segelschiffen am Wettbewerb der Reedereien zu beteiligen. Da die eigene Werft aber noch nicht auf den Bau von eisernen Dampfschiffen umgestellt war – das hatte R. C. Rickmers immer verhindert –, mussten die Schiffe importiert werden. Erst Anfang der 1890er Jahre, nachdem der Werft die technischen Grundlagen und genügend qualifiziertes Personal zur Verfügung standen, konnten eiserne Dampfschiffe vom Stapel laufen.

**Die Mannschaft der MABEL RICKMERS** mit den Namen und Dienstgraden. 1906 / 1907  
Foto und handschriftliche Eintragung.

(Ulrich Manhart)

Die MABEL RICKMERS (Baujahr 1898) hatte – wie viele Schiffe – ein bewegtes Schicksal.

Bis sie 1949 abgewrackt wurde, war sie unter britischer Flagge gefahren (1921), dann wieder unter deutscher (1922 bis 1925), anschließend unter finnischer (1925 bis 1944) und schließlich nochmals fünf Jahre unter deutscher Flagge.



**Soldbuch** von Paul Rickmers von der „Sanitätskompagnie Nr. 1 des XVI. Armeekorps“.

(Rickmers Familienarchiv)

Paul Rickmers versuchte auch während seiner Militärzeit, die Geschicke des Unternehmens in der Hand zu behalten.

Wegen Mangel an Aufträgen war die Werft von 1914 bis 1915 stillgelegt worden. Auch danach konnte ein Auftrag der Kaiserlichen Marine – zum Bau einer Kombination aus Fischdampfern und Hilfsminensuchern – das Fehlen von weiteren Aufträgen, von Baumaterial für zivile Schiffe und von qualifizierten Arbeitskräften kaum ausgleichen.



**Paul Rickmers in Uniform, 1915.**

(Rickmers Familienarchiv)

Mit 41 Jahren wurde Paul Rickmers im Ersten Weltkrieg noch einberufen – „denunziert“ von seinen Brüdern, wie er vermutete, die ihn aus der Unternehmensleitung entfernen wollten. Dennoch ließ er sich täglich über die Vorgänge informieren und steuerte die Tätigkeiten der Direktoren.

## 2.2. Wagemut

Zunächst mit gutem Erfolg baute Paul Rickmers, ein Sohn von Peter Rickmers, 1912 die „Rickmers Sibirien Linie“ und 1913 die „Rickmers Orient Linie“ auf – trotz starker Bedenken innerhalb der Familie. Doch die Erfolge im Linien-geschäft wurden durch den Ersten Weltkrieg jäh unterbrochen.

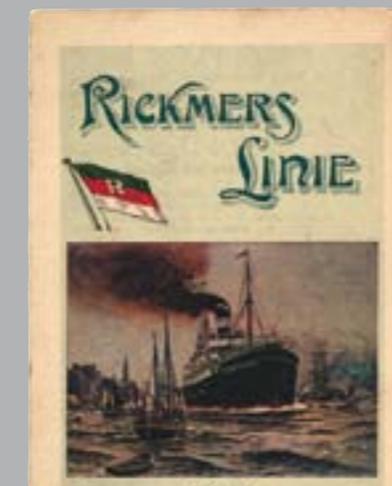
Gegen Ende des Krieges gelang es ihm, durch ein recht wagemutiges Vorgehen die Aktien der anderen Familienmitglieder in seinen Besitz zu bringen. Von nun an konnte Paul Rickmers – unabhängig vom Streit mit den Brüdern – das Unternehmen in seinem Sinne führen.

Dank der Programme der deutschen Reichsregierung zur Förderung des Wiederaufbaus der Handelsflotte lief 1920 die **SOPHIE RICKMERS** vom Stapel – das bis dahin größte Schiff der Rickmers Werft und das erste, das nach dem Krieg New York anlief. Bis 1923 folgten noch einige weitere Neubauten wie die **R. C. RICKMERS** (1921), die **BERTRAM RICKMERS** und die **CLAUS RICKMERS** (beide 1923).

1922 nahm die Reederei den Ostasien-Liniendienst der Vorkriegszeit wieder auf: Importiert wurden landwirtschaftliche Produkte, exportiert deutsche Industrie-Produkte. Im Zuge der deutschen Militärhilfe für China, wo seit 1919 Bürgerkrieg herrschte, wurden zur Unterstützung mehrerer Parteien Waffen und Munition dorthin verschifft – ein besonders gutes Geschäft mit hohen Frachtraten.

Die Inflation von 1922/1923 und die Schiffbaukrise, die durch ein weltweites Überangebot an Frachtraum entstand, bedeuteten das wirtschaftliche Ende der Werft. Doch Paul Rickmers entschied sich *gegen* eine Schließung und *für* eine Stilllegung der Werft – zu dieser Zeit angesichts der ungewissen Lage ein recht kühner Entschluss!

Ein ähnliches Schicksal drohte 1931 der Reederei. Unter anderem durch die starke Konkurrenz sanken die Frachtraten weltweit auf ein Rekordtief. Doch praktisch in letzter Minute kam die Rettung: ein Großauftrag zum Transport von Jagdflugzeugen, die in Skandinavien produziert worden waren, an die chinesische Gegenregierung in Kanton.



Flottenplan der Rickmers-Linie aus den Jahren um 1913.  
(Rickmers Familienarchiv)



# Rickmers-Linie

---

## Imäßiger Post- u. Frachtdampfer-Dienst von Antwerpen und Hamburg direkt nach Ostasien

Dampfer	ab. Antwerpen	ab
„Rickmers“ .....	16. Aug.	23.

# Exponate und Zeugnisse ...



Die SOPHIE RICKMERS, die 1920 auf der Rickmers Werft gebaut worden war, nahm 1922 den 1913 unter Paul Rickmers etablierten Liniendienst nach Ostasien wieder auf.

### Fahrplan der Rickmers Linie von 1930.

(Rickmers Familienarchiv)

Dieser Fahrplan weist auf einen Transport der Rickmers-Linie hin, der 1931 zur „Rickmers-Affäre“ wurde: Das Kriegsmaterial, das im Auftrag einer skandinavischen Firma an die Gegenregierung in China geliefert werden sollte, wurde von der chinesischen Nationalregierung beschlagnahmt.

Rickmers-Linie		
Regelmäßiger Post- u. Frachtdampfer-Dienst von Antwerpen und Hamburg direkt nach Ostasien		
Dampfer	ab Antwerpen	ab Hamburg
„R. C. Rickmers“ nach Port Swettenham, Singapore, Sulu, Manila, Hongkong, Kobe, Yokohama, Shanghai, Chemoo, Saigon, Cebu	16. Aug.	23. Aug.
„Sophie Rickmers“ nach Sulu, Manila, Hongkong, Shanghai, Kobe, Yokohama, Saigon	12. Sept.	20. Sept.
„Bertram Rickmers“ nach Swatow, Sulu, Manila, Hongkong, Kobe, Yokohama, Shanghai, Saigon	11. Okt.	18. Okt.
„Ursula Rickmers“ nach Manila, Shanghai, Kobe, Yokohama, Saigon	8. Nov.	15. Nov.

Durchfrachter nach allen bekannten Hafensitzen.  
Lagerabnahme 24 Stunden vor Abreise; Schuppen 24 Stunden vor Abreise; nur nach vorheriger Vereinbarung.  
Schiff der Eisenbahn: 1 Tag vor Abreise 12 Uhr mittags.  
Ankünfte nachfolgend.

Telefon: Hamburg: C 5, 100  
Telegraph: Peter 18  
Tele-Akt: „Rickmers“

**Rickmers-Linie**  
HAMBURG 1, Barkhof 2

Meine Auskunft sagen Fischer stellen:  
HAMBURG: Seibert & Co., Alsterdamm 10-11, Telefon: C 2, 1007-10.  
ANTWERPEN: A. van Daele, 5 Lange Nieuwstraat.  
L. L. B.

# Rickmers-Linie.



„Industrie, Handel, Verkehr. Rickmers-Linie“. Artikel vom Juni 1917 zur Übernahme der Rickmers AG durch die „Nationalbank für Deutschland“.

(Rickmers Familienarchiv)  
Hinter diesem eher unscheinbaren Artikel verbirgt sich ein höchst raffiniertes Vorgehen: Mit Hilfe von Strohmännern ließ Paul Rickmers die Mitglieder seiner Familie dazu bewegen, ihre Aktienanteile an die „Nationalbank für Deutschland“ zu verkaufen. So konnte er später das gesamte Paket übernehmen und alleiniger Firmeninhaber werden.



Paul Rickmers, rechts, und Mitglieder der Familie. (Rickmers Familienarchiv)

Fotos von Ski laufenden Familien sind eigentlich nichts Außergewöhnliches. Dass hier Paul Rickmers auf Skiern doch als etwas Besonderes herausgestellt wird, hat damit zu tun, dass er diesen Sport schon in wesentlich jüngeren Jahren betrieb, als das Bild ihn zeigt – zu Zeiten nämlich, als sich noch kaum jemand aus Vergnügen auf solche Bretter stellte, um Berge herunter zu fahren. Paul Rickmers galt als kühner, ja wagemutiger Fahrer, und diese Eigenschaften – Kühnheit und Wagemut – waren in mancherlei Hinsicht auch charakteristisch für seine unternehmerischen Entscheidungen. Zugleich kann man sein Wesen aber auch als „schillernd“ bezeichnen, denn so manches Mal setzte er seine Ziele auch mit Täuschungsmasnahmen durch.

Exponate

# 2.3. Anpassung als Eingliederung



## Handels- und Wirtschaftsblatt der Bremer Zeitung

Dienstag, den 19. Juni 1934

### Mit D. „R. C. Rickmers“ in See

#### Besinnliche Reise

Der Reichstag hat die Besinnliche Reise...

Die Besinnliche Reise ist ein... Paul Rickmers hat sich...

Die Besinnliche Reise ist ein... Paul Rickmers hat sich...

Die Besinnliche Reise ist ein... Paul Rickmers hat sich...

Die Besinnliche Reise ist ein... Paul Rickmers hat sich...

Die Besinnliche Reise ist ein... Paul Rickmers hat sich...

#### Einzelhandelsperre nach 1. Oktober?

Die Einzelhandelsperre nach 1. Oktober... Paul Rickmers hat sich...

Die Einzelhandelsperre nach 1. Oktober... Paul Rickmers hat sich...

#### Die neue Marktordnung für Schlachtvieh

Die neue Marktordnung für Schlachtvieh... Paul Rickmers hat sich...

Die neue Marktordnung für Schlachtvieh... Paul Rickmers hat sich...

#### Zehnte internationale Weltkonferenz in Rom

Die zehnte internationale Weltkonferenz in Rom... Paul Rickmers hat sich...

#### Die Besinnliche Reise

Die Besinnliche Reise ist ein... Paul Rickmers hat sich...

#### Die Besinnliche Reise

Die Besinnliche Reise ist ein... Paul Rickmers hat sich...

#### Die Besinnliche Reise

Die Besinnliche Reise ist ein... Paul Rickmers hat sich...

Nachdem die Nationalsozialisten 1933 an die Macht gekommen waren, führten sie eine Planwirtschaft ein, um Deutschland wirtschaftlich unabhängig zu machen...

Paul Rickmers hatte keinerlei Schwierigkeiten, sich dem neuen System anzupassen, denn er stand der NS-Ideologie recht nahe...

Die Rickmers Rhederei AG profitierte in den 1930er Jahren von dieser Politik: Der Handel mit China wurde verstaatlicht...

Nach der Stilllegung im Jahr 1924 wurde die Rickmers Werft 1937 wieder eröffnet und sogleich in die staatlichen Bauprogramme der Marine...

Während des Zweiten Weltkriegs von 1939 bis 1945 produzierte die Werft nur noch für die Marine - z. B. zwei Serien von Minensuchbooten...

Auch das Reedereigeschäft lief während des gesamten Krieges weiter - wenn auch in geänderter Form. Zwar brach das profitable Ostasiengeschäft weg...

Paul Henry Rickmers 1873 bis 1946

# Exponate und Zeugnisse ...



**Stapellauf der GUSTAF HUGO DEITERS (Fischdampfer, Stapellauf Mai 1938).**  
(Rickmers Familienarchiv)

Bei der Taufe des ersten, nach der Wiedereröffnung der Werft gebauten Schiffs sagte Peter Rickmers: „Wir stehen hier ... vor einem Fischdampfer größten Typs, der ... helfen soll, die Ernährung unseres Volkes zu sichern. ... Mit einem Dank an den Führer und Reichskanzler Adolf Hitler, an das Büro des Vierjahresplanes ..., die den Wiederaufbau der Werft in verständnisvoller Weise gefördert haben ...“



**Hundert Jahre Rickmers. Das Jubiläumsfest, Hamburg 1934.**

(Deutsches Schifffahrtsmuseum)

Der Beginn der Jubiläumsfeierlichkeiten (vom 15. bis 17. Juni 1934), die Art, wie der „Betriebsführer“ zu seiner Gefolgschaft sprach, war ganz am Ablauf von nationalsozialistischen Veranstaltungen ausgerichtet.

Zu den Festlichkeiten gehörte auch eine Fahrt mit der R.C. RICKMERS von Hamburg nach Helgoland und eine Feier im dortigen Kurhaus.



**Übergabe des Kutters HANS RICKMERS.**  
(Rickmers Familienarchiv)

Die feierliche Übergabe des Kutters HANS RICKMERS an die SA-Marinestandarte und die dankbare Annahme des Geschenks sind deutliche Zeichen der engen Verbindung der Rickmers-Familie mit dem NS-System. Bei der Taufe des Schiffes sagte Peter, der älteste der Söhne von Paul Rickmers, unter anderem: „... Dieser Kutter soll dazu beitragen, deutsche Jugend zu zähnen und harten Seeleuten zu erziehen, die jederzeit bereit sind, für Deutschland zu kämpfen. Um sie daran zu erinnern, daß das Leben nicht der Güter höchstes ist, sondern daß sie bereit sein müssen, ihr Leben einzusetzen, wann immer der Führer sie rufen mag, gebe ich diesem Schiff den Namen eines Sohnes unseres Hauses, der am 9. November 1923 mit dem Führer und seinen Getreuen den Weg zu Deutschlands Freiheit antrat und als einer der 16 Blutzeugen der Bewegung die Ewige Wache in dem Ehrentempel auf dem Königlichen Platz zu München bezogen hat. Der Name sei Symbol.“



**Speisekarte des Festessens zum 100jährigen Jubiläum der Rickmers Rhederei AG.**  
(Rickmers Familienarchiv)

Exponate

# 3. Herausforderungen und Krisen

## 3.1. Wiederaufbau

on ausreichendem Platz in dem Fragebogen können Bogen angeheftet werden. Auslassungen so  
e Angaben stellen Vergehen gegen die Verordnungen der Militärregierung dar und werden c

### A. PERSONAL / A. Persönliche Angaben.

for which you are under consideration (include agency or firm). — 2. Name (Surname), (Fore Names). — 3. Other  
y which you have been known. — 4. Date of birth. — 5. Place of birth. — 6. Height. — 7. Weight. — 8. Color  
Scars, marks or deformities. — 11. Present address (City, street and house number). — 12. Permanent residence  
— 13. Identity card type and Number. — 14. Wehrpass No. — 15. Passport No. — 16. Citizenship. — 17. If a  
place of naturalization. — 18. List any titles of nobility ever held by you or our wife or by the parents or grand  
igion. — 20. With what church are you affiliated? — 21. Have you ever severed your connection with any church  
. If so, give particulars and reason. — 23. What religious preference did you give in the census of 1939? — 24.  
e been convicted, giving dates, locations and nature of the crimes. —

Frage kommende Stellung: Vorstand der Rickmers Reederei  
Rickmers Bertram 3. Andere von Ihnen  
Zu (Familien-)name Vor-(Tauf-)name

e, unter welchen Sie bekannt sind. Keine

um 15. 11. 17 5. Geburtsort Hls.

80 cm 7. Gewicht 75 kg 8. Haarfarbe brun 9. Farbe der Augen bra

eburtsmalc oder Entstellungen Keine besonderen Kennzeichen

ige Anschrift Hesernstraße 10, Geesthede  
Stadt, Straße und Hausnummer

Wohnsitz Hg. Blankensee 11c 1000 5  
Stadt, Straße und Hausnummer

usweiskarte Ident Nr. B 262 050 14. Wehrpaß-Nr. 102/15 15. Reisepaß-Nr. 102/15

hürigkeit Deutschl. Reich 17. Falls naturalisierter Bürger, geben Sie Ort und  
Keine nicht betrefend

g aller Ihrerseits oder seitens Ihrer Ehefrau oder Ihrer Eltern und beiden Großeltern innegehabten Adelstitel. Keine

Protestant 20. Welcher Kirche gehören Sie an? protest. 20. Haben Sie je offiziell  
g mit einer Kirche aufgelöst? Nein 22. Falls ja, geben Sie Einzelheiten und Gründe an. Keine

23. Welche Religion haben Sie bei der Volkszählung 1939 angegeben? Protestant 24. Führen Sie alle Vergehen, Uebertretungen oder  
Sie je verurteilt worden sind, mit Angaben des Datums, des Orts und der Art Keine

### B. SECONDARY AND HIGHER EDUCATION / B. Grundschul- und höhere Bildung

School (If a special Nazi ry academy, so specify)	Location	Dates of Attendance	Certificate Diploma or Degree	Did Abitur permit Universi- matriculation?
			Zugnis. Diplom o.	Berechtigt Abitur od. Reife- zeugnis zur Universitäts-

1945, nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, war der Neubeginn für das Unternehmen wesentlich schwieriger als nach dem Ersten Weltkrieg. Auch dieses Mal beschlagnahmten die Siegermächte alle unzerstörten Schiffe. Zudem verhängten sie ein allgemeines Schifffahrtsverbot und sperrten zum Teil das Gesellschaftskapital. Diese Maßnahmen, die angesichts der Verbrechen, die Deutschland in diesem Krieg begangen hatte, keineswegs verwundern, legten die Reederei zunächst wirtschaftlich lahm.

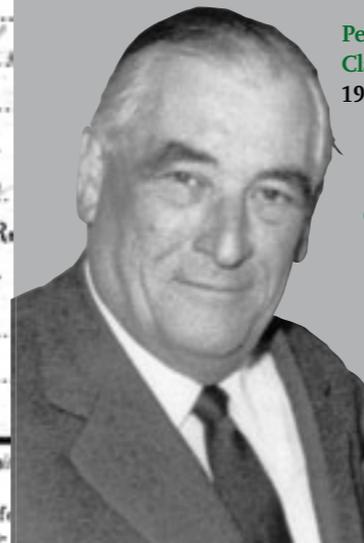
Die Werft war während des Krieges kaum durch Bomben zerstört worden, daher konnte sie bereits im Juni 1945 die Arbeit wieder aufnehmen. Anfangs führte sie im Auftrag der US-Marine Reparaturen durch und baute Fischdampfer um, die im Auftrag der deutschen Kriegsmarine als „Hilfsmiensucher“ ausgerüstet worden waren. Außerdem wurden – was damals in Werftbetrieben nicht ungewöhnlich war – „werftfremde“ Produkte wie Torfbagger oder Zirkuswagen gebaut, sogar Spielzeug wurde hergestellt.

Politisch erwies es sich als günstig, dass nach dem Tod von Paul Rickmers 1946 der Weg frei war für die vierte Generation. Die beiden Söhne Bertram und Claus waren – anders als ihr Bruder Peter – keine Mitglieder der nationalsozialistischen Partei (NSDAP) gewesen.

Ab 1947 beteiligte sich die Werft am Bau der so genannten „Kontrollrats-Fischdampfer“. Zur besseren Versorgung der Bevölkerung hatte der Alliierte Kontrollrat, dem Frankreich, Großbritannien, die USA und die UdSSR angehörten und der in den Nachkriegsjahren die Regierungsgewalt in Deutschland ausübte, dem Bau von 100 Fischdampfern auf deutschen Werften zugestimmt.

In den folgenden Jahren war die Werft daher gut ausgelastet, bis sie 1950 in eine Krise geriet – vor allem, weil sie Aufträge annahm, die die Kosten nicht deckten.

1951 konnte sich das Unternehmen erholen, nachdem Schifffahrt und der Schiffbau wieder freigegeben worden waren, und der Staat den Wiederaufbau einer westdeutschen Handelsflotte förderte.



Peter Rickmer  
Clasen Rickmers  
1914 bis 1974



Claus Wilhelm Rickmers  
1920 bis 1991



Bertram Rickmer  
Johann Rickmers  
1917 bis 1971



## 3.2. Eine Fehlentscheidung

Eine wirtschaftliche Entscheidung, die die Rickmers Rhederei AG 1951 traf, hatte schwerwiegende Folgen, weil sie die politische Lage der Zeit außer Acht ließ: Seit 1945 spaltete der „Kalte Krieg“ in Europa die sozialistischen und nichtsozialistischen Länder – eine Trennung, die auch mitten durch Deutschland ging. Zur gleichen Zeit setzten sich in China die kommunistischen Kräfte durch. Mit der Gründung der Volksrepublik China flohen die nationalistischen Kräfte nach Taiwan und gründeten dort einen eigenen Staat.

1951: In der Bundesrepublik gaben die ehemaligen westlichen Siegermächte – die USA, Frankreich und Großbritannien – die Schifffahrt und den Schiffbau in Deutschland wieder frei.

Die Rickmers Rhederei AG nutzte diese Gelegenheit, um die Ostasienfahrten wieder aufzunehmen, die das Unternehmen – anfangs mit Segelschiffen – schon seit mehr als hundert Jahren durchführte.

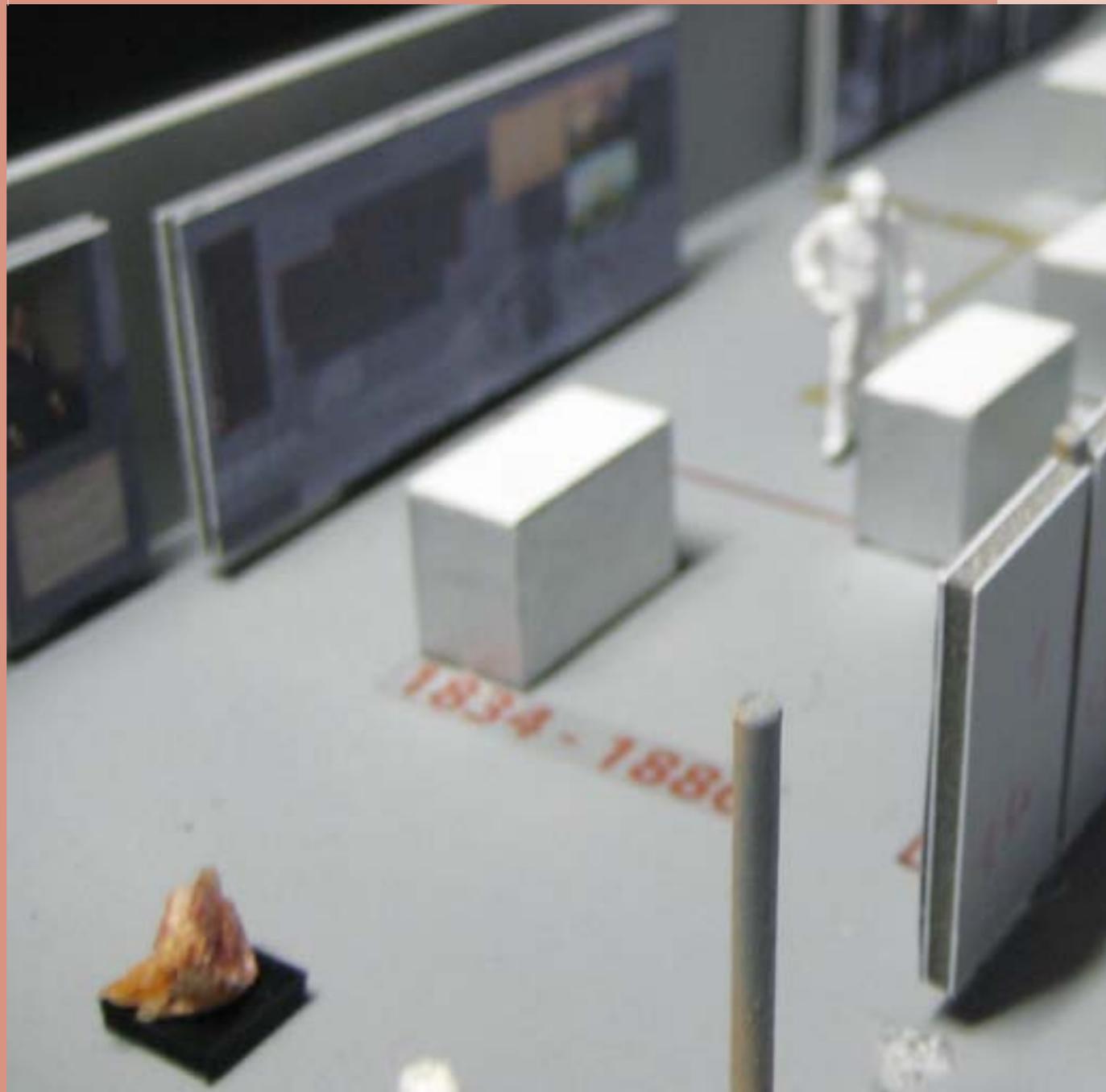
1950 kaufte die Rickmers Rhederei AG hierzu in London einen Dampfer und setzte ihn auf der Rickmers Werft in Bremerhaven instand. Am 16. Februar 1951 wurde das Schiff in Hamburg als **MAI RICKMERS** in Dienst gestellt.

Die geplante Route verlief über Hongkong nach Tientsin und Dairen in der Volksrepublik China. Zur Ladung gehörten unter anderem 200 Kisten mit Motorrädern und 2000 Kisten mit Fahrrädern aus der DDR für die VR China.

In der Straße von Formosa wurde das Schiff von der Marine Taiwans aufgebracht und – mit der Beschuldigung, Waffen in die Volksrepublik China zu transportieren – mehrere Wochen in Taiwan festgesetzt. Die Ladung wurde dabei beschlagnahmt.

Zur Freigabe des Schiffes und der Besatzung trug unter anderem die Erklärung der Reederei bei, künftig keine Kontakte mehr zur Volksrepublik China zu pflegen.

Die Bundesregierung hatte sich aus politischen Gründen nicht für die Freigabe der **MAI RICKMERS** eingesetzt. Vielmehr schloss sie die Rickmers Rhederei AG aus den bundesdeutschen Förderprogrammen aus.



# Exponate und Zeugnisse ...



**MAI RICKMERS.**  
(Rickmers Familienarchiv)  
Dieses 1935 in England gebaute Schiff, das unter dem Namen MAI RICKMERS 1951 international durch die politischen Schlagzeilen ging, wurde von der Rickmers Rhederei AG 1950 als MERCHANT KNIGHT in London erworben



**Telegramm, das am 15. Mai 1951 bei der Rickmers Rhederei AG in Hamburg einging.**  
(Rickmers Familienarchiv)  
Zwanzig bzw. fünfundzwanzig Tage, nachdem die MAI RICKMERS aufgebracht worden war, informierte dieses Telegramm die Rickmers Rhederei AG vor allem darüber, dass die Regierung von Taiwan die gesamte Ladung beschlagnahmt hat. Außerdem wird nach neuen Anweisungen gefragt.



Die Bundesregierung unter Konrad Adenauer bedauerte, dass eine deutsche Reederei sich zur Verfügung stelle, um Konterbande ins kommunistische China zu transportieren und hob alle Zusagen für Kredite an die Rickmers Rhederei AG auf.

Die Rickmers Rhederei AG bekräftigte, dass die Route in Deutschland vorher genehmigt und die in Hongkong aufgenommene Ladung als von den britischen Behörden zugelassen deklariert worden sei. Mitglieder der Besatzung beschrieben Probleme und die mangelhafte Ernährung während der Wartezeit, erhoben Vorwürfe gegen den Kapitän und die Reederei, die sie großen Gefahren aussetzten und berichteten von einer drohenden Meuterei.



**„Verdächtige Ladung an Bord“, Rheinische Post vom 27.4.1951, „Ausladen, Konterbande“, Der Spiegel vom 29.8.1951.**  
(Rickmers Familienarchiv)  
Diese Zeitungsartikel geben unterschiedliche Blickwinkel auf die Aufbringung der MAI RICKMERS durch die Regierung von Taiwan am 20. April 1951 wieder.



### 3.3. Wechselwirkungen

Der Zeitraum zwischen der Mitte der 1950er und der Mitte der 1970er Jahre war durch den Wechsel von Erfolgen und wirtschaftlichen Krisen gekennzeichnet.

1956 konnte die Rickmers-Linie den Liniendienst nach Ostasien wieder aufnehmen. Der moderne Stückgutfrachter **PAUL RICKMERS** wurde hierzu auf der eigenen Werft gebaut. Zum weiteren Aufbau der Reedereiflotte liefen 1956 die **URSULA RICKMERS** vom Stapel und 1959 die **ETHA RICKMERS**, deren Taufe zusammen mit dem 125-jährigen Firmenjubiläum besonders feierlich begangen wurde.

1958/1959 kam es für das Unternehmen zu einer Krise: Der Werft brachen Aufträge weg, und auch das Transportgeschäft ging zurück, denn die Ladungen wurden knapp, und die Frachtraten auf dem Chinamarkt sanken. Daher fehlte auch der Rickmers-Linie das Kapital, einen weiteren Neubau auf der eigenen Werft zu finanzieren.

Erstmals floss nun fremdes Kapital in den Konzern: So beteiligte sich 1964 eine französische Linie, die **Société Navale Delmas-Vieljeux**, mit 50 % an der Rickmers Rhederei AG. Hiermit ergab sich für die Rickmers-Linie ein neues Fahrtgebiet: die Süßölfahrt nach Afrika. Aufgrund des ausbleibenden Erfolges wurde diese Kooperation 1969 wieder gelöst.

1966 wurde die Rickmers Werft umbenannt in: „Rickmers Rhederei GmbH Rickmers Werft Bremerhaven“. Ihre Schwierigkeiten hielten bis 1968 an. Auch die Bemühungen, Fischereifahrzeuge und hochwertige Spezialschiffe zu verkaufen, blieben weitgehend erfolglos.

Nach 1968 führte ein Gemeinschaftsprojekt mit dem Bremer Vulkan einen Aufschwung herbei: Entwicklung, Bau und Vertrieb von modernen Mehrzweckfrachtern. Von diesem Schiffstyp, der „**German Liberty**“, wurden bis 1976 elf Einheiten gebaut.

Zwei der drei Brüder, die seit 1945 Verantwortung für das Unternehmen trugen, starben zu Beginn der 1970er Jahre, Bertram Rickmers senior 1971 und Peter Rickmers 1974.

**Familie Rickmers** bei der Taufe von Deike Rickmers, 1957.



## Exponate und Zeugnisse ...

Exponate

**Sextant.***(Rickmers Familienarchiv)*

Sextanten wurden seit dem Ende des Mittelalters auf See dazu genutzt, mit Hilfe von Himmelskörpern den Standort zu bestimmen. Dieses Gerät steht hier als ein Sinnbild für die Schwierigkeit, einen Weg zu finden, wenn der Ausgangspunkt zu einem bedrohlichen Ort geworden ist.

Mit anderen Worten: Für die Firmenleitung bestand in der Zeit von etwa Mitte der 1950er bis Mitte der 1970er Jahre – bedingt durch wirtschaftliche Krisen in der gesamten Schifffahrtsbranche – mehrfach keine Möglichkeit, das Unternehmen aus Verlustphasen herauszu-steuern.

Bemühungen, gute Ausgangssituationen zu schaffen, hat es immer wieder gegeben. Ein Beispiel dafür sind die regelmäßigen Chinareisen von Claus Rickmers – bei der ersten, 1958, wurde er vom chinesischen Ministerpräsidenten Tchou En Lai empfangen. Außerdem nahm er freundschaftliche Beziehungen zu den chinesischen Schifffahrtsorganisationen auf.

**Seefahrtbuch Schindler, Juli 1959.***(Peter Schindler)*

Dieses Dokument des jungen Peter Schindler ist auch typisch für viele andere junge Männer, die zu anderen Zeiten eine Ausbildung auf der Rickmers Werft begannen: Gleich an die abgeschlossene Ausbildung schlossen sich viele Jahre mit langen Fahrten an.

**Ausbau des Fischereihafens 1970/ 71.***(Engler / Lang)*

**Originalschild** der Rickmers Werft, das als Hinweisschild im Fischereihafen hing.

*(Ulrich Manhart)*

**Äquatorzeitung** vom 22. 8. 1960  
**Äquator-Taufschein** des Matrosen Dieter Spreen,  
22.8.1960.

*(Deutsches Schifffahrtsmuseum)*

Am 22. August 1960 wurden auf der R. C. RICKMERS bei der Überschreitung des Äquators nach seemännischem Brauch 32 Seeleute, die vorher den Äquator noch nie überschritten hatten, nach zum Teil recht derben Regeln „getauft“.



## 3.4. Wege in den Konkurs

Im Juni 1972 erhielt die Rickmers Werft den Auftrag zum Bau von Fähren für die skandinavische Stena-Line. Doch schnell traten zahlreiche Probleme auf: So fehlten eine ganze Reihe von Bauteilen, die Anforderungen an die Fähre wurden geändert, so dass nachträgliche Umbauten den Arbeitsaufwand erhöhten und die Liefertermine hinausschoben. Damit blieben auch dringend benötigte Zahlungen aus. Der drohende Konkurs der Rickmers Werft konnte nur durch Kredite der Hausbanken und des Landes Bremen in Höhe von 25 Mio. DM verhindert werden. Der Konzern wurde umstrukturiert, **Hapag-Lloyd**, **Cosco** und **der Bremer Vulkan** wurden Teilhaber im Rickmers Konzern.

Die folgenden Jahre stand die Werft nur aufgrund ihres technischen Einfallsreichtums durch, wirtschaftlich war das Ergebnis oft unbefriedigend. 1979 musste Kurzarbeit angemeldet werden.

1980 schien die Rettung der Rickmers Werft durch die Entwicklung eines mittelgroßen Containerschiffes greifbar nahe. Doch die Finanzierung der Schiffe baute im Wesentlichen nur auf einem Subventionsprogramm der Bundesregierung auf. Liquiditätsengpässe, misslungene Versuche, sie durch Spekulationen auszugleichen und das Ende des Subventionsprogrammes (bzw. die gescheiterte Fusion zwischen der Rickmers Werft und der Seebeck-Unter-

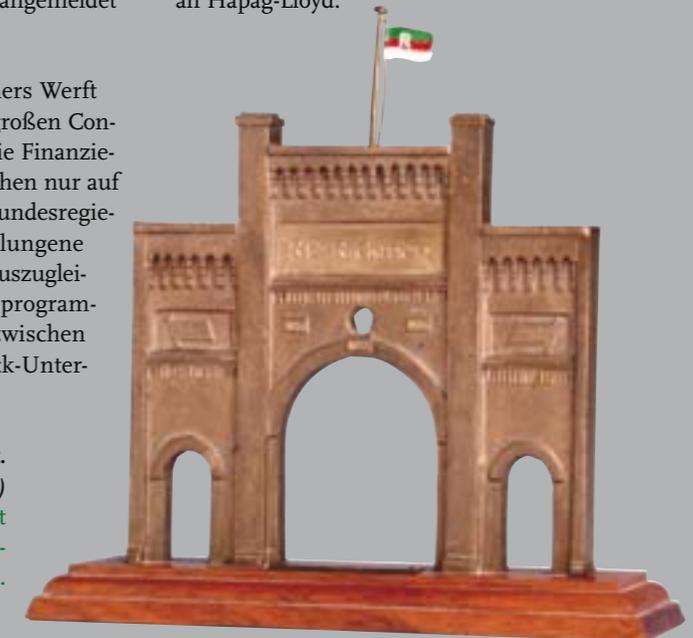
weser AG) führten in den nächsten Jahren dazu, dass die Rickmers Werft immer tiefer in die „roten Zahlen“ rutschte. Nach einem gescheiterten Vergleich meldete das Unternehmen am 1. Februar 1986 Konkurs an. Die Forderungen der Gläubiger beliefen sich zu diesem Zeitpunkt auf 148.503.551 DM.

Auch die Rickmers Reederei erlebte in den 1980er Jahren einen Niedergang. Zwar nahmen die Containertransporte – vor allem nach China – in diesen Jahren zum Teil beträchtlich zu, auch gab es wie 1984, im Jahr des 150-jährigen Firmenjubiläums – wirtschaftlich gute Jahre, doch lange Liegezeiten in chinesischen Häfen, der drastische Rückgang der Raten durch immer schärfere Konkurrenz und die Rezession in der internationalen Schifffahrt führten 1988 zum Verkauf der Rickmers-Linie an Hapag-Lloyd.

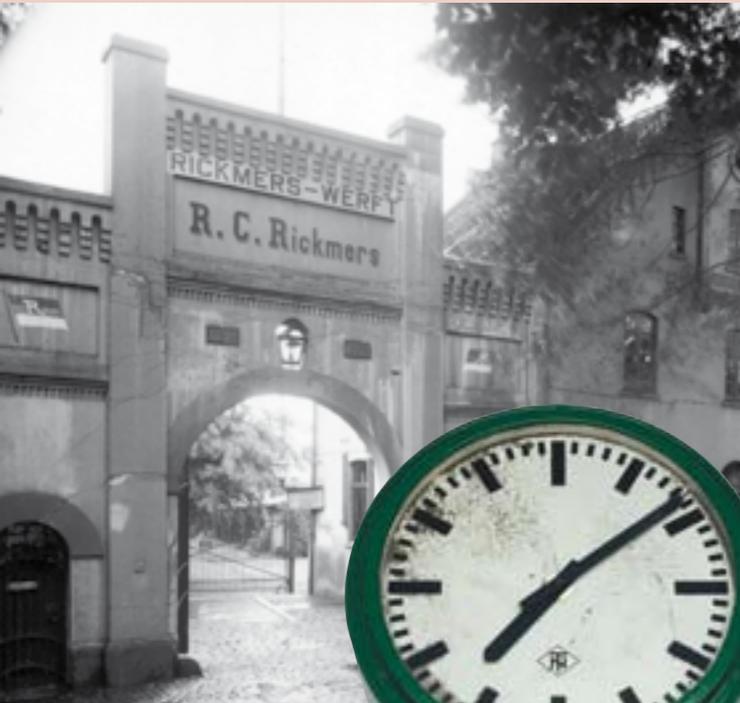
**Modell** des Eingangstors der Rickmers Werft.

*(Deutsches Schiffahrtsmuseum)*

Eines dieser Modelle wurde dem Ehrengast Helmut Schmidt anlässlich des 150. Firmenjubiläums 1984 überreicht.



# Exponate und Zeugnisse ...

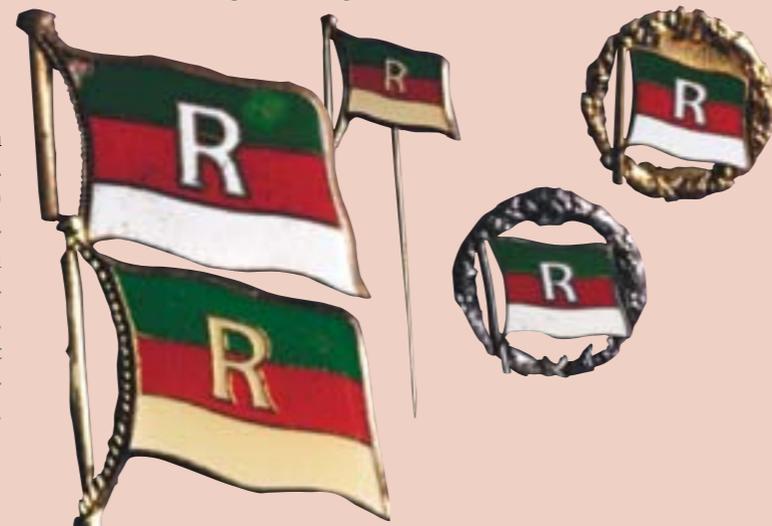


**Eingangstor der Rickmers Werft.**  
(Rickmers Familienarchiv)  
Das Eingangstor zur Rickmers Werft, das heute noch so zu sehen ist, wurde 1857 errichtet, in der Zeit, als der Gründer des Unternehmens, R. C. Rickmers, das Unternehmen aufbaute. Es hat den Konkurs überdauert.



**Die Uhr des Pförtnerhäuschens der Rickmers Werft.**  
(Ulrich Manhart)  
Die Uhr, die über Jahrzehnte auf dem Dach des Pförtnerhäuschens angebracht war und allen Ankommenden die Zeit anzeigte, wird hier, wo vom Konkurs der Werft im Jahr 1986 die Rede ist, zu einem Zeugnis der abgelaufenen Zeit.

**Ehrennadeln, die nach 25 und 40 Jahren Betriebszugehörigkeit überreicht wurden.**  
(Deutsches Schiffahrtsmuseum)  
Wie es bei vielen, besonders bei großen Unternehmen üblich war und ist, wurden auch bei Rickmers langjährige Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen besonders geehrt. Solche Nadeln, die sicherlich in größeren Auflagen hergestellt wurden, hatten für die Geehrten die Bedeutung einer Auszeichnung.



**Ankündigung der Konkurs-Auktion am 11. Juni 1986.**  
**Katalog der Objekte, die am 11. Juni 1986 versteigert wurden.**  
(Rickmers Familienarchiv)  
Raum für Raum, Werkstatt für Werkstatt werden in dem Katalog sämtliche Gegenstände aufgezählt, die am 11. Juni 1986 unter den Hammer kamen – von Kleingeräten wie Tischlampen über Werkzeuge und Maschinen wie Druckluft-Winkelbohrmaschinen bis hin zu Großgerät wie den Kränen.

**Betriebsmitteilung vom 4. Februar 1986 von der Rickmers Rhederei GmbH.**  
(Rickmers Familienarchiv)  
In dieser Bekanntmachung wird darauf hingewiesen, dass wegen der Eröffnung des Konkursverfahrens die monatlichen Endabrechnungen nicht mehr am 15. eines jeden Monats erfolgen.



Exponate

## 4. Aufschwünge

### 4.1. Entfaltung



In der fünften Generation der Familie gründete Bertram R.C. Rickmers, der älteste Sohn von Bertram Rickmers sen., 1985 eine eigene Reederei und trennte sich damit von der Rickmers Werft. Er spezialisierte sich auf die Bereederung mittelgroßer Containerschiffe. Während die Rickmers-Linie 1988 vollständig von Hapag-Lloyd übernommen wurde, stellte er damit ein Unternehmen auf die Beine, das er trotz einiger Rückschläge beharrlich zum Erfolg führte.

Für den Neustart stand auch eine andere Gründung: Bertram und sein Bruder Erck Rickmers riefen 1992 gemeinsam die Inves-

titionsgesellschaft **Nordcapital** ins Leben. Das neue Unternehmen spezialisierte sich auf die Finanzierung von Schiffsneubauten. Mit Hilfe von Nordcapital wurden durch den Vertrieb von Schiffsbeteiligungen die finanziellen Mittel eingeworben, die mittelständische Reedereien für den Ausbau ihrer Flotte benötigten.

Unterschiedliche Auffassungen der Brüder führten 1996 dazu, dass sie die geschäftliche Zusammenarbeit beendeten. Von nun an war Erck Rickmers allein für die Nordcapital zuständig, und die Brüder gingen getrennte Wege.



**Bertram Rickmers**  
geb. 1952



**Erck Rickmers**  
geb. 1964

# Exponate und Zeugnisse ...

Exponate



## Generalplan der PATRICIA RICKMERS.

*(Rickmers Familienarchiv)*

Mit der PATRICIA RICKMERS lief 1985 ein Schiff ganz neuen Typs vom Stapel. Dieses Mehrzweck-Containerschiff, dessen Entwicklung das Bundesministerium für Forschung gefördert hatte, wurde nach den neuesten Erkenntnissen des Forschungsverbundes „Schiff der Zukunft“ gebaut. Es galt als besonders wirtschaftlich, weil es 20 Prozent des Brennstoffs einsparte und mit nur 16 statt mit 20 Mann Besatzung fahren konnte.

Zudem sorgten weitere technische Neuerungen – wie ein besonderes Antikollisions-Radar – für mehr Sicherheit.

Die hohe Qualität der PATRICIA RICKMERS sagt sicher auch einiges über den hohen Anspruch aus, den die fünfte Generation der Familie Rickmers an die Führung des Unternehmens stellt.



## Keil vom Stapellauf der PATRICIA RICKMERS mit eingelassenem Glückspfennig.

*(Rickmers Familienarchiv)*

Am 8. März 1985 lief die PATRICIA RICKMERS auf der Rickmers Werft vom Stapel.



## Schiffstaufe der PETER RICKMERS.

*(Rickmers Familienarchiv)*

Das Foto zeigt die beiden Gründer der Nordcapital, Bertram und Erck Rickmers, bei der Taufe des ersten von Nordcapital finanzierten Schiffes, der PETER RICKMERS.



## Die PETER RICKMERS unter dem Charternamen KAIAMA.

*(Rickmers Familienarchiv)*

## 4.2. Ein Antrieb – zwei Richtungen

Seit 1997 sind die Brüder Bertram und Erck Rickmers wirtschaftlich unabhängig voneinander, auch verfolgen sie ganz unterschiedliche Strategien. Dennoch gibt es eine bemerkenswerte Gemeinsamkeit: Beide beziehen sich auf die Tradition des Familienunternehmens und beide leiten daraus die Verpflichtung ab, diese Tradition fortzuführen.

**Bertram Rickmers** entwickelte aus seinen verschiedenen Unternehmungen einen international agierenden Schiffahrtskonzern, mit weltweit mehr als 20 eigenen Büros, einem weit gestreuten Agenturnetzwerk, etwa 450 Mitarbeitern an Land und rund 3.200 Seeleuten.

In Hamburg ansässig, konzentriert sich die **RICKMERS GRUPPE** auf die Geschäftsfelder Bereederung, Linienschiffahrt sowie angrenzende maritime Dienstleistungen. Zur modernen, überwiegend aus Containerschiffen bestehenden, Flotte gehören derzeit 108 Schiffe.

Im Bereich Linienschiffahrt zählt die Rickmers-Linie, die 2000 wieder in den Familienbesitz zurückkehrte, zu den Spezialisten im Seetransport von Stückgut, Schwergut und Projektladung. Sie bietet u.a. den „Round-The-World Pearl-String

**Service“**, der ostgehend Europa mit Südostasien und Fernost verbindet und von dort weiter nach Nordamerika über den Atlantik zurück nach Europa führt.

1998 gründete **Erck Rickmers** die Reederei **E.R. Schiffahrt GmbH & Cie.**, die als Charterreederei ihren Dienst aufnahm. So konnte er die Vorteile einer Reederei und eines eigenen Emissionshauses miteinander verbinden: Zur Einwerbung der finanziellen Mittel für die Neubauten der E.R. Schiffahrt wurden bei Nordcapital die entsprechenden Fonds aufgelegt.

Im Jahr 2006 kam als neues Geschäftsfeld die Versorgungsschiffahrt für die Öl- und Gasförderung auf See dazu, und zur Bereederung der notwendigen Spezialschiffe wurde die **Reederei E.R. Offshore** gegründet.

Seit 2009 ist die Reederei E.R. Schiffahrt auch in der Massengutfahrt aktiv. Das Unternehmen disponiert heute eine Flotte von insgesamt 110 Schiffen in Fahrt und im Bau. Die Schiffe werden von führenden Linien- und Massengutreedereien und in der Offshoreindustrie eingesetzt. Die Erck Rickmers Unternehmensgruppe beschäftigt an Land und auf See mehr als 3.000 Menschen.

### **RICKMERS HAMBURG.**

Typ „Superflex Heavy MPC“  
(MPC = Multipurpose Carrier).

Der Schwergutfrachter **RICKMERS HAMBURG** wurde 2002 von der Xiamen Shipbuilding Industry Co. Ltd. in China gebaut. Das Modell dieses Schiffes zeigt eines der so genannten Multi-Purpose-Schiffe, mit denen der „Round-the-World Pearl-String Service“ – also der weltweite Liniendienst für Schwergut und Projektladung betrieben wird.



# Exponate und Zeugnisse ...

Exponate



## **E.R. HAMBURG.**

Die E.R. HAMBURG war das erste Schiff der neugegründeten Reederei E.R. Schifffahrt. Das Containerschiff lief im Juni 1998 bei der Koreanischen Werft Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. in Ulsan vom Stapel. Das Modell dieses Schiffes steht hier stellvertretend für die komplexen Schifffahrtsprojekte, die der maritime Dienstleister E. R. Schifffahrt für Container-, Massengut- und Offshore-Schifffahrt anbietet.

## **E.R. BARCELONA.**

Die 2010 abgelieferte E.R. BARCELONA zählt zu einer Serie von 14 Massengutfrachtern der Supramax-Klasse mit einer Größe von je 56.000 tdw, die die Reederei E.R. Schifffahrt bis zum Jahr 2013 übernehmen wird. Die E.R. BARCELONA verfügt über ein Ladevolumen von 70.000 m<sup>3</sup>. Mit vier bordeigenen Kranen ist das Schiff flexibel in vielen verschiedenen Fahrtgebieten einsetzbar.



## **E.R. KRISTIANSAND.**

Die 3544 tdw umfassende E.R. KRISTIANSAND lief im Jahr 2005 als OCEAN ENDURANCE in Norwegen vom Stapel. 2007 wurde es von der Reederei E.R. Offshore als erstes Versorgungsschiff übernommen und in E.R. KRISTIANSAND umbenannt.



## **E.R. AALESUND.**

Der Bohrinselforsorger (PSV) E.R. AALESUND in einem norwegischen Fjord beim Testen seiner Feuerlöschkanonen. 2007 stieg die Reederei E.R. Schifffahrt in die Versorgungsschifffahrt ein. Für die Bereederung der Plattformversorger wurde schließlich die Tochter E.R. Offshore gegründet. 2011 umfasst die Flotte der E.R. Offshore insgesamt dreizehn dieser Spezialschiffe.



## **E.R. TIANAN.**

Die E.R. TIANAN unter ihrem Charternamen COSCO CHINA. Das 8200 TEU tragende Containerschiff zählt gegenwärtig zu den größten Schiffen der Reederei E.R. Schifffahrt. Insgesamt bereedert E.R. Schifffahrt neun dieser Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 8000 Containern.



**Rickmer Clasen Rickmers**  
1807 bis 1886

# Die Unternehmerfamilie

**Familie Rickmers bei der Taufe von Deike Rickmers, 1957.**



**Andreas Clasen Rickmers**  
1835 bis 1924



**Peter Andreas Rickmers**  
1838 bis 1902



**Wilhelm Heinrich Rickmers**  
1844 bis 1891



**Paul Henry Rickmers**  
1873 bis 1946

**Peter Rickmer Clasen Rickmers**  
1914 bis 1974



**Claus Wilhelm Rickmers**  
1920 bis 1991



**Bertram Rickmer Johann Rickmers**  
1917 bis 1971



**Bertram Rickmers**  
geb. 1952



**Erck Rickmers**  
geb. 1964

