



Motorschiff »Sinstorf«

king & Rasmussen übernahm er 1957 auch seinen ersten Neubau, den er wiederum »Sottorf« nannte. Eine Zeitungsnotiz vom September 1957 berichtete darüber wie folgt:

*»A & R baute Fracht-Motorschiff »Sottorf« Zu den größten Neubauten der Werft A & R, Lemwerder i.O., die am 1. Oktober auf ihr 50-jähriges Bestehen zurückblicken kann, gehört der Motorfrachter »Sottorf«, der heute als Bau Nr. 5151 an die Parten-Reederei Erich Drescher, Hamburg, abgeliefert wird. In seinen Abmessungen ein Schwesterschiff der Ende 1956 fertiggestellten »Braunfeld«, wurde die »Sottorf« bei 62 m Länge zwischen den Loten, 11,40 m Breite und 5 m Tiefgang beladen, mit 1.238 BRT vermessen. Die Tragfähigkeit beläuft sich auf 1.910 t. Als Hauptmaschine wurde achtern ein Deutz-Diesel von 1.250 PS für 12,5 kn Geschwindigkeit eingebaut.«*

Ihren Vorgänger hatte Drescher 1956 nach Italien verkauft; sowohl die »Garlstorf« als auch die »Wittorf« veräußerte er 1957 bzw. 1958 zum Abwracken in Hamburg.

Eine längere Durststrecke in der Schiffsbranche Ende der 1950er und Anfang der 1960er Jahre bewirkte, dass Erich Drescher nur zwei Schiffe blieben, die »Sottorf« und die »Sinstorf«. Der nächste Ankauf erfolgte 1965 mit der »Aldebaran«, wiederum von der Argo-Reederei in Bremen, die das 2.700 tdw große Schiff für eine längere Periode in Zeitcharter übernahm. Das geschah auch mit einem »Beinahe«-Schwesterschiff, der »Algol«. Nach Ende der Beschäftigung bei der Argo-Reederei benannte Drescher die beiden Schiffe in »EDE Marmstorf« und »EDE Wilstorf« um. Den traditionellen Heidenamen hatte er die phonetische Aussprache seiner Initialen vorangestellt.

Die Art des Verkaufs mit einer Rückcharter erfreute sich seinerzeit allgemeiner Beliebtheit. Gerade junge Reedereien strebten dies an, da eine längerfristig gesicherte Beschäftigung die Risiken in unsicheren Märkten verringerten. Der Verkäufer konnte sich von einer älteren Einheit trennen und gleichzeitig seinen Dienst mit dem bekannten Schiff weiter betreiben.

Ende der 1960er Jahre hielt der Container Einzug in die Schifffahrt, auch wenn die

konventionelle Ladung noch überwog. Nach dem Verkauf der älteren Tonnage begann Drescher sukzessive mit der Modernisierung seiner Flotte. Er finanzierte die Schiffsneubauten nach dem damals üblichen Muster über Einschiffs-Kommanditgesellschaften. Erich Drescher verstarb unerwartet am 7. März 1971 an den Folgen eines Herzinfarktes und erlebte den zweiten Neubau der Reederei im Mai 1972 nicht mehr. »EDE Wittorf« war bei der Schiffbau-Gesellschaft Unterweser AG zum Festpreis von 14.782.400 DM gebaut worden.

Erich Dreschers Sohn Joachim übernahm nun im Alter von 25 Jahren sowohl die Leitung von Wilhelm A.N. Hansen als auch die der Reederei Erich Drescher. Letztere wurde im Wege der Erbregelung in eine Kommanditgesellschaft umgewandelt. Die »EDE Wilstorf« ex »Algol« verkaufte der Reeder an New Yorker Interessenten, »EDE Marmstorf« wurde in Hamburg aufgelegt. Am 17. Mai 1972 lieferte die SUAG mit der »EDE Wittorf« das letzte Schiff aus der Reihe ihres Mehrzweckfrachtertyps an die Reederei Drescher. Die acht von der Werft gebauten Schiffe dieses Typs orientierten sich an den erfolgreichen Tramko-Typen. Der Neubau war als Wechselschiff konzipiert und trat eine Zeitcharter bei der niederländischen Linie KNSM an. Auf der Jungferreise ging es von Hamburg über Bremen nach Trinidad und Barbados. Den nächsten Neubau erhielt die Reederei am 12. Juli 1973 als drittes Schiff von der nunmehr zu SUAG (Schichau-Unterweser AG) fusionierten Werft. Aufgrund der engen Platzverhältnisse im Werftbereich lief die »EDE Sinstorf«, wie das Schiff getauft wurde, vorerst ohne die 12 m lange Vorschiffssektion vom Querhelgen. Diese wurde später angefügt. Bei dem Schiff handelte es sich um eine Weiterentwicklung der »Unterweser«-Serie. Joachim Drescher plante zu diesem Zeitpunkt bereits den Bau einer Serie größerer Einheiten, die bei 12.000 tdw etwa 18 kn laufen und mit gutem Geschirr ausgestattet sein sollten. Er bestellte Ende 1974 die spätere »Mäcaela Drescher«, die dann Ende 1977 abgeliefert wurde. Aus den »EDE«-Schiffen wurden »Franziska Drescher« (ex

»Sottorf«), »Stefan Drescher« (ex »Wittorf«) und »Oliver Drescher« (ex »Sinstorf«). Die Schiffe wurden nun nach Familienmitgliedern benannt.

1978 übergab die SUAG mit »Corinna Drescher« einen weiteren Neubau an die inzwischen in »Reederei Joachim Drescher KG Hamburg« umbenannte Reederei. Mittlerweile hatte sich Joachim Drescher von den kleineren Einheiten getrennt und verfügte nur noch über Semi-Containerschiffe. Der Neubau trat eine Zweijahrescharter bei Lloyd Brasileiro an, wo bereits die »Oliver Drescher« und auch die »Mäcaela Drescher« fuhren.

Der Markt war zum Ende der 1970er Jahre nicht einfach, dennoch bestellte der Reeder zwei 18.000 tdw-Schiffe vorbehaltlich der Zusage einer Landesbürgschaft des Landes Niedersachsen. Zudem beabsichtigte er, seine beiden 9.000 tdw-Schiffe um 1.000 t zu vergrößern und auf eine Containerkapazität von 500 TEU zu erweitern. Beide Vorhaben wurden nicht realisiert, als die Landesbürgschaften ausblieben und Drescher daraufhin von seinem Recht der Annullierung der Aufträge Gebrauch machte.

Im Dezember 1980 beging das Unternehmen zwei Jubiläen. Die Firma Wilhelm A.N. Hansen wurde 50, die Reederei Drescher 25 Jahre alt. Seine Maklerfirma, die recht erfolgreich operierte, rüstete Drescher als eine der ersten Firmen überhaupt mit einem computergestützten Kommunikationssystem aus.

Nachdem die Aufträge für zwei Schwestern bei der Rickmers-Werft aus unbekanntem Gründen annulliert worden waren, bestellte der Reeder in Japan bei IHI zwei Multipurpose-Frachter mit je 13.800 tdw und einer Stellplatzkapazität von 800 TEU. Die Japaner hätten ihm eine günstige Finanzierung angeboten, so dass er den Baupreis von 65,8 Mio. DM angenommen habe, erklärte Drescher zu seinem Entschluss. Anderthalb Jahre nach dem tragischen Verlust der »E.L.M.A. Tres« ex »Corinna Drescher« übernahm der Reeder noch einmal einen Neubau. Es sollte der letzte in der Reedereigeschichte sein. Von der IHI Werft in Japan erhielt Drescher am 15. März 1983 noch den Multipurpose-Frachter »Ruth Drescher«. Der geplante Neubau eines Schwesterschiffes, für das der Name »Robert Drescher« vorgesehen war, wurde nicht mehr realisiert, und ein trauriges Kapitel für das Schifffahrtsunternehmen begann. Es sollte mit der Versteigerung und Enteignung aller Schiffe und Immobilien des Reeders sowie seiner Verurteilung wegen Betrugs enden – und mit ihrem Konkurs endete auch die Geschichte dieser nach dem letzten Kriegs gegründeten deutschen Reederei. □