

## Zur Geschichte von Zerssen & Co.

Die Firma Zerssen & Co. hat eine klare und kräftige Wurzel, die noch heute lebt und räumlich wie von den Aufgaben her prägend ist: den Dienst an der Schifffahrt in der Wasserstraße, welche Nord- und Ostsee verbindet und den Umweg um Skagen vermeiden lässt – heute ist es der **Nord-Ostsee-Kanal**, in der Welt bekannt als „**Kiel-Canal**“.



Kenner der schleswig-holsteinischen Landesgeschichte wissen, dass dieser 1895 eingeweihte Wasserweg einen bedeutsamen Vorfahren hatte: den **alten Eiderkanal**, der unter Herrschaft der dänischen Krone und in der Blütezeit des dänischen Gesamtstaates 1784 fertiggestellt wurde. Auf diesen noch recht beschaulichen Kanal mit seinen zahlreichen Schleusen und Windungen gehen auch die Anfänge unserer Firma zurück.



**Johann Christian Zerssen** wurde 1813 in Eckernförde geboren und hat nach seiner Konfirmation in Rendsburg in dieser zentral am alten Eiderkanal gelegenen Stadt vermutlich eine kaufmännische Ausbildung durchlaufen. Dort scheint er dann bald Johann Paap kennengelernt zu haben, einen erfolgreichen Holzkaufmann und Reeder, der die Möglichkeiten des Eiderkanals in vollem Umfange zu nutzen verstand und ihm geraten haben soll, eine eigene Spedition zu gründen. So kam es am 1. Januar 1839 zur Gründung von Zerssen & Co. mit Paap als Compagnon. Noch im selben Jahr ehelichte Zerssen Catharina Paap, eine Nichte des Kaufmanns Johann, legte den Bürgereid ab und erwarb das Haus Torstraße 3, neben dem früheren Amtmannshause.



Zur frühen Firmengeschichte ist bislang nur wenig bekannt und Akten sind aus dieser Zeit im Firmenarchiv kaum vorhanden (das älteste Bilanzbuch von 1853 ist z.Zt. noch verschollen). 1845 tritt Zerssen als Importeur von Schienen, Platten und Zubehör für die Eisenbahn Rendsburg-Neumünster auf, 1847 übernimmt er die Spedition der Exponate für die Gewerbeausstellung in Altona und in den 1850er Jahren finden wir ihn am Handel mit England über Tönning beteiligt (Northern Steam). Außer der Vermittlung von Frachten an fremde Schiffer sollen seit 1853 auch eigene Schiffe belegt sein; seit 1842 auch schon eine Beteiligung an einer Actien-Reederei für einen Schoner, dem 1848 ein weiterer folgte. Ob der Firmengründer auch Maklerei betrieb, ist noch unklar, eine Schiffsausrüstung soll dagegen schon früh betrieben worden sein.



Insgesamt wird aus verschiedenen Quellen (Denkschriften zu Kanalabgaben, Versicherungen für Schiffer usw.) sein unermüdlicher Einsatz für das Wohl der Schifffahrt und der Schiffer deutlich, die in ihm einen energischen Beistand und treuen Helfer fanden. Das sprach sich herum und so wurde er 1842 zum belgischen und 1853 zum Consul der Niederlande berufen, letzteres Amt wird bis heute von Nachfahren ausgefüllt.



Nachfolger wurde nach dem Tode des Gründers 1865 dessen Schwiegersohn **Thomas J.G. Hollesen** (1837 – 98), der in der Firma gelernt und anschließend Stellungen in Kopenhagen und Leith (Schottland) innehatte. Er wurde 1876 zum Senator in Rendsburg gewählt und wurde Vertreter seiner Heimat im preußischen Abgeordnetenhaus, wo er maßgeblichen Anteil an der Zustimmung zum Bau des neuen Kanals hatte, mit dem 1887 begonnen wurde. In Hollesens Zeit fiel zunächst die Errichtung einer Zweigniederlassung an der Eidermündung in Tönning um 1868, die sich rasch zu bedeutender Größe entwickelte. Man betrieb dort Schiffsmaklerei und Spedition und war für einen großen Teil der Eiderschiffer Korrespondentreeeder. Bald entwickelte sich auch der Kohlenhandel zu großem Umfang und man ließ von 1884 an eine ganze Flotte eigener Dampfer bauen, mit denen das begehrte schwarze Gold von England geholt werden konnte.



Mit der Fertigstellung des **Kaiser-Wilhelm-Kanals** 1895 war das Ende dieser Niederlassung absehbar, 1907 wurde sie geschlossen und bald darauf wurden auch die Schiffe verkauft (angeblich wegen einer Depression auf dem Frachtenmarkt, doch ist das noch unklar). Umso mehr regte sich nun aber das Leben am neuen Kanal und schon 1894 wurden an den Schleusen in Holtenau und Brunsbüttelkoog Zweigniederlassungen eingerichtet. So waren die Weichen für die neue Zeit gestellt.



Senator Hollesen hatte keine männlichen Erben, doch mit dem Ehemann seiner Tochter Bertha, dem Kaufmann **Paul Entz** (1859 – 1936) aus Elbing bei Danzig, trat am 31. Juli 1900 ein fähiger Nachfolger in die Firma ein, der nach dem Ausscheiden zweier weiterer Gesellschafter seit 1913 die Firma alleine führen konnte. Im Laufe des 20. Jahrhunderts kam es nun unter drei aufeinanderfolgenden Inhabern aus dem Hause Entz (seit 1964 Entz-von Zerssen) zu einer weiten Ausdehnung der Aktivitäten, Gründung von Zweigniederlassungen und Übernahme anderer Firmen, die hier nur in Ausschnitten dargestellt werden können.



Gesteuert wurden die zahlreichen Niederlassungen und Firmen bis 1982 von den **Stammhäusern** am alten Eiderkanal in Rendsburg aus, die noch heute in der Hollesenstraße 2-8 in alter Pracht stehen. Der aktive Schiffsverkehr wurde seit 1895 naturgemäß in Brunsbüttel und Holtenau betreut, wo man mit **Maklerei, Klarierung** für Kanalabgaben und seit 1922 in Holtenau (und mind. seit 1931 in Brunsbüttel) auch mit der **Schiffsausrüstung** rund um die Uhr für die Schifffahrt auf dem Posten war. Auch die Versorgung der Schiffe mit **Bunkerkohlen** wurde aufgenommen – in Brunsbüttel gleich von den Anfängen an, in Holtenau seit 1914, als man ein großes Stück des Ufergeländes pachten konnte. Der zunehmende Bedarf an **Dieselöl** führte schon 1938 zur Errichtung einer Tankanlage durch die Rhenania-Ossag auf dem Bunkergelände in Holtenau, die 1952 von einer neuen Anlage der Shell AG abgelöst wurde.



Mit Kohlen hing auch der erste Schritt zum Ausgreifen auf den **Kieler Raum** zusammen – man hatte die Fa. Kohlenkontor Glückauf mit dem kostbaren Brennmaterial beliefert und als diese in Schwierigkeiten kam, wurde sie 1925 von Zerssen & Co. übernommen. Weitere Kieler Firmen folgten (1928 Vulkan, Leopold, 1942 H. Diederichsen, 1957 Weimar & Nittschalk usw.) und man konnte in den Bereichen Brennstoffe, Eisen und Metalle und auch Baustoffe in diesem Raum eine führende Stellung einnehmen. 1952 wurde für die „Glückauf-Gruppe“ ein neues Kontorgebäude in der Andreas-Gayk-Straße errichtet. In Rendsburg war man schon 1899 durch Übernahme einer Firma in den **Baustoffhandel** eingestiegen, der sich bald kräftig entwickelte und mit vielen Standorten im Lande vertreten war.



Der erneute Aufbau einer eigenen **Flotte** ist mit dem wohl bedeutendsten Namen der Firma im 20. Jahrhundert verknüpft, dem von **Consul Thomas Entz-von Zerssen** (1899 – 1970). Schon 1930 wurde von ihm der Dampfer „Glückauf“ erworben, um Kohlen von England zu holen. Bis zum Kriege wurden zwei weitere Schiffe angekauft und ein Neubau in Auftrag gegeben (D. „Ulsnis“). Nach dem Zusammenbruch verblieb nach Beschlagnahme durch die Siegermächte nur die „Hörnium“, die 1949 als damals größtes deutsches Schiff ihre erste Reise antreten konnte. Bis 1961 wurden acht Stückgutfrachter gebaut und drei Tankschiffe, die erfolgreich die Weltmeere befuhren und einen wesentlichen Anteil am Aufbau der deutschen Handelsflotte nach dem Kriege hatten. Der Wandel in der Schifffahrt bewog die Nachfolger, die Flotte zu verkaufen, was bis 1972 erfolgte.



Während unter **Paul Heinrich Entz-von Zerssen** (1929 – 80) die Expansion der Zerssen-Gruppe zunächst noch ihren Höhepunkt erreichte, kam es seit Ende der 70er Jahre zur Aufgabe von Standorten und Aktivitäten. So wurden die Niederlassungen in Rotterdam und Antwerpen 1977 geschlossen, Hamburg 1981/ 82 und Wilhelmshaven 1983; 1982 wurden die Bunkeranlagen am Kanal verkauft. Wann welche Zweige der vielen Kieler und weiterer Standorte geschlossen wurden, ist kaum zu überschauen. Die lange Verbundenheit mit dem Baustoffhandel kam mit dem Verkauf des Bauzentrums Zerssen in Rendsburg 2007 an ihr Ende. Die Anlagen am Kreishafen konnten 1999 in eine Gesellschaft mit einem örtlichen Mitbewerber eingebracht werden und firmieren seitdem erfolgreich als **Ahlmann-Zerssen GmbH** mit Niederlassungen in weiteren Ostseehäfen.



Die Schiffsausrüstung wurde nach Jahren sinkender Erlöse 2000 in eine eigene GmbH verlagert, zu der man die CITTI Handelsgesellschaft als Partner gewinnen konnte. Als **Zerssen & Citti Ship Service** konnte man erfolgreich expandieren und 2008 sogar den weit größeren Hanseatic Marine Service in Hamburg (HMS) übernehmen, dennoch zogen sich Zerssen & Co. im letzten Jahr (2010) aus der Gesellschaft zurück, die seitdem der CITTI-Gruppe allein gehört. Im alten Stammgeschäft des Unternehmens, der Maklerei und Klarierung, verlief die Entwicklung dafür gegenteilig. Anfang 1998 schloss man sich mit zwei Mitbewerbern zur **United Canal Agency** zusammen (UCA), 2008 konnte man nach Ausscheiden des einen die Beteiligung auf 60 % ausbauen.



Zerssen & Co. stellt sich unter den Eigentümern **Jan-Markus Entz-von Zerssen** und **Reinhart Dörfelt** heute als ein Unternehmen dar, das seinen Wurzeln treu geblieben ist und sich auf diese besonnen hat. Mit der Übernahme der Anteile der United Baltic Cooperation aus London an der UCA ging in diesem Jahr (2011) gewissermaßen die Nachkriegsgeschichte am Kanal zu Ende und Zerssen & Co. kann mit seinen bewährten Mitarbeitern wie schon seit mehr als hundert Jahren dem Schiffsverkehr in Holtenau und Brunsbüttel als Kanalagent und Makler zu Diensten stehen. Die Rückkehr der Geschäftsleitung an den Stammsitz in Rendsburg nach rund 30 Jahren des „Exils“ in Holtenau und die Ordnung des Firmenarchivs runden diese seit 12 Jahren laufende Wiederherstellung gesunder Verhältnisse ab und belegen die ungebrochene Lebendigkeit der Tradition von Zerssen & Co.

