

Alles unter Kontrolle: Der Tallymann

„Come, Mister Tallyman, tally me banana ...“ Der berühmte Song, gesungen von Harry Belafonte, erzählt von den Männern einer Nachtschicht in einem Hafen auf Jamaica. Sie rufen nach dem Tallymann. Er soll die von ihnen entladenen Bananenstauden zählen, damit sie ihren Tageslohn (pennies) bekommen. Das Wort „tally“ kommt aus dem Englischen und bezeichnet ein Kerbholz. „Tallieren“ bedeutet, das Kerbholz zu markieren. So wurde jahrhundertlang gezählt: Kerben schneidend dokumentierte der Tallymann die zu ladenden oder gelöschten Mengen.

Der Tallymann war der Ladungskontrollleur. Er hatte die Schiffszettel in der Tasche und hakte ab, was und wie viel die Luke verließ und geladen wurde. Er durfte keinen Sack und keine Kiste übersehen. Er brachte dem Reeder als „neutrale Stelle“ den Nachweis, was ins Schiff hineinkam, denn genauso viel musste beim Löschen auch wieder herauskommen. Fehlte dem Empfänger etwas, musste er auf die Suche gehen, aber nicht an Bord. Auf dem Schiffszettel waren auch die Kaiannahme, das Schiff, der Makler, der Kaibordempfangsschein (Anlieferer) vermerkt. Der Schiffszettel musste so druckvoll ausgefüllt werden, dass auch die letzte Kopie noch lesbar war.

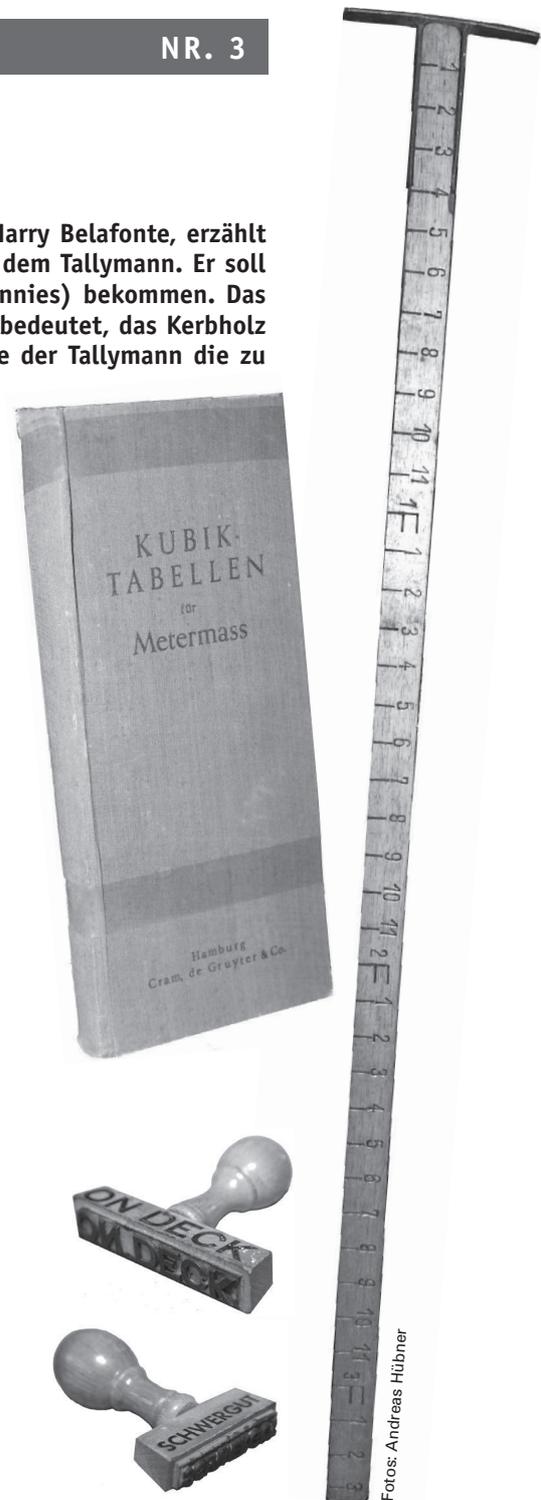
Dies alles setzte eine gute Ausbildung voraus. Hafensenioren Peter Jürs erinnert sich: „Ich begann meine Ausbildung zum Tallymann 1957 mit 15 Jahren bei der Firma Capt. W. Müller und lernte in den folgenden drei Jahren alles Wichtige in den zwölf Hafengebäuden, in denen meine Firma die Aufträge der Reedereien abwickelte.“ Fünfundvierzig Jahre blieb Peter Jürs bei seiner Firma, wurde später Linien-Vormann (Bürovorsteher) und betreute alle Schiffe von vier afrikanischen Reedereien.

Der Arbeitsplatz des Tallymannes war der Schuppen, die Kaikante und der La-

deraum. Er kontrollierte, ob Marke, Colli, Inhalt und Hafenplatz (Zielhafen) mit den Frachtpapieren übereinstimmten. Im Schuppen zählte er nicht nur jedes der vielen tausend Frachtgüter, er maß auch alles nach, in Zentimetern und Zoll. Auch eine Schramme am Lack eines fabrikneuen Autos durfte seiner Aufmerksamkeit nicht entgehen. Wurde ein Schaden nicht dokumentiert, fiel die Verantwortlichkeit an die Reederei, und das konnte teuer werden. Der Tallystock, das Maßband, die Maßschere und der „Faulenzer“ (Kubiktabellenbuch)

Lehrberuf Tallymann

In den 60er Jahren, der Blütezeit des Stückgutumschlags, arbeiteten 60.000 Arbeiter im Hamburger Hafen, und siebzig verschiedene Tätigkeiten wurden beim Laden und Löschen der Schiffe ausgeübt. Neben den klassischen Lehrberufen wie Tallymann, Quartiersmann und Ewerführer wurden Arbeiter angelehrt als Markierer, Pansenklopper oder Schaueremann. All das änderte sich langsam ab Mitte der 70er Jahre, als der Stückgutumschlag zurückging und die Waren mehr und mehr in Containern verschifft wurden.



Fotos: Andreas Hübner

(Bild oben rechts) Arbeitsgeräte des Tallymanns. Der „Faulenzer“, ein Buch mit Tabellen für die Kubikberechnung von Kisten und Kartons. Daneben: Der Tallystock. Mit ihm wurden Breite, Höhe und Tiefe von Stückgütern gemessen. Zur Ausrüstung des Tallymanns gehörten verschiedene Stempel, mit denen die Güter markiert wurden (z. B. als Decksladung oder Schwergut).

(Bild rechts) Im Reich des Tallymanns: Überall, wo Stückgut gelöscht oder geladen wurde, war der Tallymann dabei. Im Bild: Stückgutumschlag im Hamburger Hafen in den 1960er Jahren



Foto: Archiv Hafenumuseum

Der Tallymann zählte und notierte alles, was am Kai gelöscht und geladen wurde.

waren sein Handwerkszeug. Bei kleinen Verpackungsschäden holte er einen Quartiersmann, der Säcke wieder zunähen und Bretter annageln konnte.

Bemerkte er eine Unstimmigkeit, forschte er solange, bis er den Sachverhalt klären konnte. Da die Liegezeiten im Hafen genau getaktet und die Liegegebühren dem Reeder immer zu hoch waren, traf ihn in solchen Fällen der geballte Ärger der Spediteure, Kapitäne und Stauer. Aber in der Regel konnten alle Fragen in den Tagen vor dem Einlaufen des Schiffes geklärt werden.

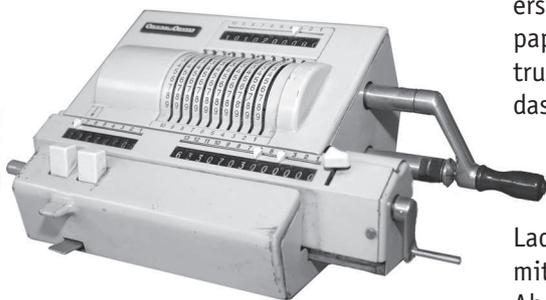
Nach seinen Angaben wurden im Büro die Kubikmeter errechnet, die diese Fracht im Laderaum beanspruchte. Dann erstellte der Tallymann die Ladungspapiere für z. B. Kapstadt. Dafür übertrug er alle Daten vom Schiffszettel auf das „Manifest“, ein ca. DIN-A-3 großes Papier. Danach zeichnete er in Abstimmung mit der Schiffsleitung auf dem Stauplan die Position der Ladung im Schiff ein, damit die Stauer mit ihrer Arbeit beginnen konnten. Nach Abschluss der Beladung kontrollierte er die richtige Positionierung.

Manchmal wurde es hektisch, wenn z. B. ein Frachtschiff in Luke II Sisalballen nach außenbords hievte, gleichzeitig Stückgut vom Kai übernahm und aus Luke III Bohnen in Schuten und Kaffee zum Kai gelöscht wurden. Dann waren allein an Bord ein halbes Dutzend Tallyleute oder mehr notwendig, um alles zu überwachen.

Schon lange gibt es den Tallymann als Berufsbezeichnung nicht mehr. Unter „Seegutkontrolleur“ wurden in den 1970er Jahren die Berufe Tallymann, Quartiersmann, Getreidekontrolleur, Warenkontrolleur, Baumwollküper und Schiffsladungskontrolleur zusammengefasst und seit 2005 durch „Fachkraft für Hafenlogistik“ ersetzt.

Als Peter Jürs 2002 in den Ruhestand ging, bestimmten die Container längst das Bild im Hafen. Seit den 90er Jahren hatten die Terminals die Arbeiten in eigener Regie übernommen oder an Fremdfirmen vergeben.

Er denkt sehr gern an die Jahrzehnte zurück, als Seeleute aller Nationen Hand in Hand arbeiteten, fremde Sprachen und Kulturen sich trafen und verstanden. Rückblickend betrachtet, fand er die Zeit auch ein bisschen romantisch.



Der „Taschenrechner“ des Tallymanns war die tragbare mechanische Rechenmaschine.

Foto: Andreas Hübner

(Bild unten links)

Ein Tallymann bei der Arbeit im Schuppen: Mit dem Tallystock werden die Maße genommen.

(Bild unten rechts)

Stückgut wird gelöscht. Jeder Karton, der das Schiff verlässt, wird vom Tallymann gezählt und notiert.

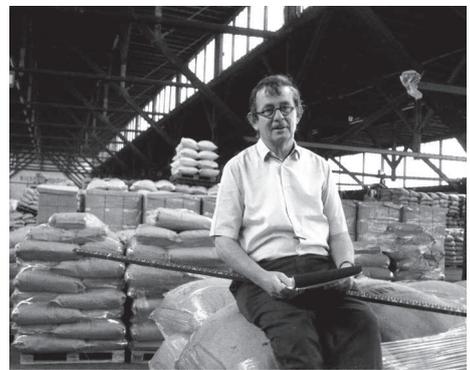


Foto: Behörde für Bau und Verkehr, Bodo Dretzke

Eine Aufnahme aus den 1980er Jahren: Peter Jürs mit Tallystock im Schuppen 52. Peter Jürs hat Tallymann gelernt, viele Jahre in diesem Beruf gearbeitet und für diesen Beitrag wertvolle Informationen geliefert. Er betreut heute als Hafensenior ehrenamtlich Besucher des Hafenmuseums.



Fotos: Archiv Museum der Arbeit