



Foto: Sinje Hasheider

„Tallymann un Schutenschubser“

## Das Ohnsorg-Theater kommt ins Hafenumuseum

Für unsere Hafensenioren Karl Altstaedt, Rolf Hartz, Jockl Hoffmann, Jan Jalass und Gerd Metscher hat eine aufregende Zeit begonnen. Sie sind die Hauptdarsteller im Theaterstück „Tallymann un Schutenschubser“, das in Kooperation mit dem Ohnsorg-Theater im Hafenumuseum entsteht. Dafür wird jetzt intensiv geprobt. Die Texte müssen bis zur Premiere am 13. Juni sitzen.

Ohnsorg-Regisseur Michael Uhl hat in den vergangenen Monaten behutsam und in vielen Gesprächen mit den Hafensenioren eine Dramaturgie für das Stück entwickelt, eine Geschichte über die Arbeit im Hafen. Vom Stückgut- zum Containerhafen, vom Dampfschiff zum Containerriesen – die Hafenvirtschaft war und ist im ständigen Wandel begriffen, und die Hafenarbeiter, stets am Ort des Geschehens, sind bei allen Veränderungen dabei. Wichtige Tätigkeiten werden in den Blick genommen: Der Tallymann als Ladungskontrollleur; der Kranführer, der eine Hieve Sackgut verlädt; der Schlepperkapitän, der für die reibungslose Ankunft von Schuten am Frachtschiff sorgt; und natürlich

der Ewerführer, der den Transport mit der Schute organisiert.

Die Inszenierung beginnt mit einer Barkassenfahrt. Sie führt die Zuschauer von der Überseebrücke am Steinweg-Terminal vorbei, erlaubt am Oswald-Kai einen Blick auf die heutige Hafenvirtschaft und legt dann am historischen Kaischuppen 50 an. Vor dem Dampfkessel, auf der Slipanlage und auf dem Ewer werden die weiteren Szenen inszeniert. Für die musikalische Begleitung sorgt Frank Wacks, für die kulinarische Betreuung die Kaffeeklappe des Hafenumuseums.

Wir sind gespannt auf die Resonanz des Publikums, ist Theaterarbeit doch eine ganz neue Erfahrung für uns. Und auch für die Mitarbeiter des Ohnsorg-Theaters ist es kein Alltag, mit Laien in der Kulisse eines Museums ein Stück aufzuführen.

Ein großes Dankeschön geht darum an das Team des Ohnsorg-Theaters für die wunderbare Zusammenarbeit sowie an die finanziellen Unterstützer des Projekts: Kulturbehörde Hamburg, Barkassen-Meyer, HHLA und Hansa-Hafen-Museums-Marketing e.V. UR

▲ In der Pause zwischen den Proben präsentieren sich die neuen Stars des Ohnsorg-Theaters für ein Pressefoto. Von links: Jockl Hoffmann, Jan Jalass, Rolf Hartz, Karl-Heinrich Altstaedt, Gerd Metscher. Der Profimusiker Frank Wacks (Mitte) begleitet die Aufführung musikalisch.



Foto: Hafenumuseum

## „Lange Nacht“ im Hafenumuseum wieder gut besucht

Fast 3.000 Besucher kamen am 18. April auf dem Wasser- und Landweg, viele von ihnen auch, um den ganzen Abend bei uns zu verbringen. Anreize dafür gab es genügend: Kletterpartien auf den Schwimmkran von Jochen Schweizer, Frisbeerwerfen in Körbe, Tauchvorführungen, Schutenführungen, schwimmende Objekte unter Dampf und vieles andere. Für groovige Rhythmen sorgte die Blaskapelle „Tuten und Blasen“. Die Kaffeeklappe löschte Hunger und Durst mit Sondereinsätzen. Ein herzliches Dankeschön an alle Freiwilligen, die mit ihrem Einsatz zum Gelingen dieses wunderbaren Abends beigetragen haben. UR

## Ein spannender Tag auf der Meyer-Werft in Papenburg

10. März 2015 – es ist sonnig. Um 7 Uhr morgens besteigen 60 Ehrenamtliche des Hafenumuseum den wartenden Bus. Unser Ausflug zur Meyer-Werft in Papenburg ist lange geplant, aber wir ahnen nicht, welche großen Überraschungen uns erwarten.

Papenburg ist eine hübsche Provinzstadt mit 35.000 Einwohnern und einem alten Hafen. Die Stadt lebt mit der Meyer-Werft und für sie. Alles dreht sich um dieses Unternehmen, das seit 220 Jahren Schiffe baut und in der 7. Generation der Familie Meyer gehört. Zum Unternehmen gehören auch Werften in Rostock und Turku/Finnland. Jeder von uns kennt die TV-Reportagen, wenn wieder einmal ein riesiges Passagierschiff von Papenburg die Überführung auf der Ems in Richtung Nordsee antritt. Immer sieht es so eng aus, dass jeder glaubt, an den besonders schmalen Stellen des Kanals die Bordwand berühren zu können.

Und dann stehen wir in der Werft vor dem riesigen Passagierschiff „Anthem of the Seas“ (Länge 384 m, Breite 41 m), auf dem in wenigen Wochen 4.180 Passagiere auf den Weltmeeren reisen werden. Wir erfahren, dass dieses Schiff in zwei Sektionen gebaut wurde. Nach dem Ausdocken des vorherigen Schiffes, der „Quantum of the Seas“ wurden am 13. August 2014 dann beide Sektionen ins Baudock manövriert, zusammengeschweißt und am 21. Februar ausgedockt. Zwei Wochen später hievte ein 800 t Kran schon den ersten Block des nächsten Schiffes, der „Ovation of the Seas“ auf die Pallungen.

Bei der Besichtigung der riesigen Halle und durch die Erläuterungen der sehr kompetenten Führer, die schnell gemerkt hatten, dass einige von uns „vom Fach“ sind, erhalten wir vielfältige technische Informationen, aber vor allem sind wir überwältigt von der Größe der Halle und den Organisationsabläufen, die einem gut geölten Räderwerk gleichen und dafür sorgen, dass jedes

Kreuzfahrtschiff auf den Tag genau fertig wird. Und dann die große Überraschung: Die „Anthem of the Seas“ wird nicht, wie geplant, am nächsten, sondern an diesem Tag die Emsüberführung antreten. Sie liegt am Kai, die Vorbereitungen laufen und wir hoffen, dass wir etwas davon miterleben werden.

Nach zwei Stunden verlassen wir die Werft. Unser Bus fährt zu einem Restaurant, das zu erreichen nicht einfach ist, weil zur Überführung eines so großen Schiffes wie immer hunderte von Menschen von weither angereist sind, wie die Kfz-Zeichen verraten. Unser Restaurant liegt direkt hinter dem Deich, die Lage erweist sich als Glücksfall. Während wir im ersten Stock vorzüglich essen, kommt – ganz langsam – das riesige Schiff in Sicht. Von unserem Logenplatz aus lassen wir die „Anthem of the Seas“ an uns vorüber ziehen. Wir sind begeistert.

Mit unserem Bus geht es dann zur großen Ems-Schleuse, und wir erfahren, dass, bedingt durch die Tide, nur ein Zeitfenster von wenigen Stunden zur Verfügung steht. Sollte das Schiff nicht rechtzeitig vor Ort sein, müsste die nächste Tide abgewartet werden. Alles klappt, wie wir nach unserer Rückkehr lesen können.

Wir machen uns auf den Rückweg. Unser Fahrer steuert seinen bequemen Bus gemütlich zurück zum Hafenumuseum. Um 21.30 Uhr sind wir da.

Zwölf Tage später, nach einer Testfahrt auf der Nordsee, läuft „unser“ Schiff in Hamburg ein. Drei Tage lang werden im Trockendock „Elbe 17“ Inspektionen am Unterwasserschiff und Einstellungsarbeiten an den Burgstrahlern vorgenommen. Am 20. April wurde die „Anthem“ in Southampton getauft.

An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an unsere Museumsleiterin Ursula Richenberger für den spannenden Tag und die hervorragende Organisation. *IvO*



Foto: Karl-Heinrich Altstaedt

Das erste Ziel des Schiffbauprojekts ist erreicht. Unter Leitung von Hafensenior Heinrich Anders legen Schüler der Stadtteilschule Wilhelmsburg die Jolle II auf Kiel.

## Schüler werden Schiffbauer: Jolle II auf Kiel gelegt

Wie bereits im Fastmoker 3/14 berichtet, startete im Herbst letzten Jahres ein mit Schülern der Profilklassse Hafen (8. Jahrgang) der Stadtteilschule Wilhelmsburg gemeinsam mit dem Hafenumuseum durchgeführtes Projekt zum Bau eines ca. 5,50 Meter langen Ruderbootes.

Am Sonntag, den 12. April 2015, war es soweit: Nach etlichen Stunden der Vorbereitung wurde im Hafenumuseum die feierliche Kiellegeung des Bootes zelebriert! Im Beisein einer stattlichen Anzahl von Zuschauern wurde der vorgefertigte Bootskiel mit Vor- und Hintersteven von den Schülern unter Anleitung der beteiligten Hafensenioren auf die Bauhelling gesetzt und befestigt, was mit Applaus von den Umstehenden begrüßt wurde. Vor der endgültigen Befestigung dieser Bauteile wurde noch – einer alten Tradition folgend – eine speziell geprägte Münze unter den Kiel der Jolle gelegt, was ja dem Bauwerk bekanntlich Glück bringen soll.

Zuvor hatten unsere Museumsleiterin Ursula Richenberger und der Klassenlehrer Thomas Maubach in kurzen Ansprachen die Bedeutung dieses Projektes sowohl für das Museum aber auch für die Schule und nicht zuletzt für die beteiligten Schüler hervorgehoben und ihren Dank an alle Sponsoren (u.a. unser Verein) ausgesprochen. Mit Kaffee und Kuchen und netten Gesprächen endete dann die Feier.

Von nun an kann der Weiterbau des Bootes im Verlauf der nächsten Monate im Hafenumuseum von allen interessierten Besuchern hautnah miterlebt werden. *WB*

*Unerwarteter Höhepunkt unserer Fahrt nach Papenburg: Die 384 Meter lange „Anthem of the Seas“ hat die Werft verlassen und tritt von Schleppern gezogen ihre Fahrt durch die Ems zur Nordsee an.*



Foto Karin Hasse

## Unser Mann vom Schiffbau

# Fünf Fragen an Peter Wieseke

Peter Wieseke (79) ist seit 2007 als Ehrenamtlicher im Hafenumuseum tätig und seit 2009 Mitglied bei Hafenkultur e.V. Er war von 1965 bis 1992 als Dipl.-Ing. auf vier Hamburger Großwerften tätig. Zunächst in den Konstruktionsbüros der Deutschen Werft in Finkenwerder. Nach der Fusion mit den Howaldtswerken in Hamburg und Kiel (Howaldtswerke Deutsche Werft, HDW) war er im Werk Ross Leiter des Konstruktionsbüros für Sonderfertigung (Bohrinseln, Tanks, Schiffsumbauten, Flossenstabilisatoren). 1980 wurde er Betriebsdirektor der HDW in Hamburg. Wesentliche Aufgaben waren in dieser Zeit die Schließung der Reiherstiegwerft und später die Einstellung des Schiffsneubaus im Werk Ross mit den dazu notwendigen Investitionen. Da trotz umfangreicher Personalreduzierungen die Restbelegschaft nicht ausgelastet werden konnte, bemühte sich Peter um den Bau großer Luxusyachten. Mit der noch verbliebenen Konstruktionsmannschaft wurde 1987 die 65-Meter-Yacht „Katalina“ in einer Halle der Werft fertiggestellt. Nach dem Verkauf des Werkes Ross an Blohm & Voss wurde Peter als Produktbereichsleiter übernommen und hat dort noch drei Mega-Yachten kontrahiert, gebaut und abgeliefert. 1992 übernahm er die reprivatisierte Binnenschiffwerft seiner Familie an der Mittelalbe und war von 1997 bis 2003 als Freiberufler an weiteren fünf Mega-Yacht-Neubauten maßgeblich beteiligt.

**Was war Deine Motivation, Deine Schiffbaukenntnisse und –fähigkeiten ins Hafenumuseum einzubringen?**

**Peter:** 2007 fragte mich Heinrich Anders, ob der Schnürboden auf dem Werk Ross noch existiert? Der damalige Mieter Bosselmann gab die Erlaubnis zum Suchen und so fanden wir unter viel Staub tatsächlich noch den Schnürboden, wie wir ihn 1987 verlassen hatten. Wir fragten zunächst bei der Stiftung Hamburg Maritim (SHM) nach Interesse, aber Herr Kaiser lehnte ab und verwies auf Achim Quaas, der sofort begeistert war. So lernte ich das Hafenumuseum (im Aufbau!) kennen und wir gründeten im September 2008 den Arbeitskreis Schiffbau. Mein Anliegen ist es, die Erinnerung an die eindrucksvolle Vergangenheit der Hamburger Großwerften wach zu halten, wo nicht nur in den 50/60er Jahren weltweite Innovationen stattfanden und Rekorde aufgestellt wurden.

**Du hast gemeinsam mit dem AK-Schiffbau, zu dem Heinrich Anders, Wolfgang Bohlayer, Gerhard Grotz, Peter Kroll, Holger Mahler, Wolfgang Peters und Jan Stute gehören, in den vergangenen Monaten den Ausstellungsbereich „Schiffbau“ umstrukturiert, sowie mit einigen neuen Exponaten ergänzt. Welche Schwerpunkte habt Ihr gesetzt und wie verläuft jetzt der Besucherrundgang?**

**Peter:** Ein klarer Rundgang ist z.Z. nicht darstellbar, denn wir haben einen „Bauplatz“ für die Jolle II der Stadtteilschule in Wilhelmsburg eingerichtet. Der Bau soll auf dem „Minischnürboden“ stattfinden. Dafür mussten wir alles zusammen schieben. Der Bau der Jolle mit den Schülern ist unser Schwerpunkt, der uns bis 2016 beschäftigt wird!

Laufend straffen wir aber unsere Schwerpunkte: Holzschiffbau, Eisenschiffbau und Schiffsmaschinenbau. Wir haben als Leihgabe vom Internationalen Maritimen Museum das Modell eines modernen Großdiesels von Wärtsilä für ca. 93.620 WPS (Wellen-PS-Leistung bei Turbinen) bekommen und es im Regal über den dazu passenden Zylinderkopfdeckeln aufge-

stellt. Die Arbeitsgebiete Nieten und Stemmen haben wir zusammen mit den Kompressoren gebündelt. Wir haben weiterhin begonnen, im Kesselbereich die Entwicklung der Dampftechnik darzustellen. Im Sommer wollen wir die bereits ausgewählten Armaturen anordnen. Außerdem sind wir dabei, die Beschriftung unserer Objekte voran zu treiben.

**In den letzten Jahren wurde von Euch der Schnürboden der seit 1987 stillgelegten Werft HDW-Ross geborgen, teilweise rekonstruiert und in den Besucherbereich integriert. Was ist ein Schnürboden, der bis Mitte der 50er Jahre zu jeder Schiffbauhalle der Hamburger Werften gehörte?**

**Peter:** Von dem ursprünglich ca. 20x90 Meter großen Schnürboden der HDW haben wir nur ein etwa 10 x 20 m großes Stück geborgen.

Der Schnürboden einer Werft ist ein große Halle, auf deren Fußboden der Liniennriss eines Schiffes im Maßstab 1:1 aufgetragen wird. Als Werkzeug diente neben Meßplatten und Winkelreisen eine straff gespannte Schnur (daher Schnürboden), mit der man lange Geraden korrekt darstellen kann. Zunächst wurde so das Konstruktionsnetz auf dem Boden fixiert. Dann wurde der Bauspantenriss und die wichtigsten Konturen des Vor- und Hinterschiffes mittels langer Pitchpine-Latten, die zwischen eingeschlagenen Nägeln festgelegt werden, ausgestraakt (harmonisiert) und mit einer Reißnadel in den Boden geritzt.

Nach Eintragen wichtiger Einbauten wie Decks, Längsschotte, Fundamente u.a. wurden hölzerne Schablonen für die Einzelteile angefertigt, die als als Vorlage für den Bau der Spanten, Platten und anderer Teile des Schiffes dienten. Heute werden die Bauteilinformationen direkt vom

CAD (computer-aided design, dt. rechnerunterstütztes Konstruieren) und CAM (computer-aided manufacturing, dt. rechnerunterstützte Fertigung) an die automatisierten Herstellungsmaschinen übergeben.

**Was war Deiner Meinung nach der größte Quantensprung im Stahlschiffbau?**

**Peter:** Neben der Einführung vom CAD/CAM in Verbindung mit der Lasertechnik beim Brennen und Schweißen, ist die Möglichkeit, ganze Schiffsabschnitte (Sektionen) an getrennten Bauplätzen präzise vorzumontieren, komplett auszurüsten und danach zusammenzufügen, ein gewaltiger Zeit- und damit Kostengewinn. Das setzt natürlich entsprechende Transportkapazitäten (mehr als 1000 t) und erhebliche Investitionen voraus!

**Mit dem Projekt „Stadtteilschule Wilhelmsburg“ plant und baut Ihr derzeit zusammen mit Schülern eine schwimmfähige 5,5 Meter lange Ruderjolle. Kannst Du Dir vorstellen, nach erfolgreicher Vollendung ein derartiges Projekt mit einer anderen Schule zu wiederholen?**

**Peter:** Nur bedingt! In unserer Gruppe hat eigentlich nur Heinrich Anders wirkliche Schnürboden-Erfahrung! Ich selbst, und auch meine Kollegen, sind immer wieder erstaunt, welche Hilfsmittel und Kniffe benutzt wurden, um die notwendige Genauigkeit zu erzielen. Vermutlich kann man diese Erfahrung nicht weitergeben, zumal es eine seit 55 Jahren ausgestorbene Technik ist, die ich nicht mehr kennen gelernt habe.

Aber auch der Zeitaufwand ist schwer wiederholbar. Wir sind hier seitens des Hafenumuseums ein Team von drei bis vier Mann, das seit 2014 und bis vermutlich 2016 einmal pro Woche – auch im Winter – einen ganzen Tag mit den Kindern zusammen ist. Das macht zwar viel Spaß, aber es kostet auch viel Zeit!

Grundsätzlich aber befürworte ich ähnliche Vorhaben, sie sollten aber eine kürzere Laufzeit haben.

**Vielen Dank, Peter, für das Gespräch.**

WR

*Vier Mitglieder des Arbeitskreises Schiffbau: Peter Wieseke, Heinrich Anders, Holger Mahler, Wolfgang Bohlayer (von links). Foto: Karin Hasse*



Foto: Karin Hasse



## Terminalanlage Schuppen 70/73 Ein neues Highlight im Schaudepot

2014 konnten wir das Modell (1:100) der Terminalanlage Schuppen 70/73 dank einer großzügigen Spende der Hapag-Lloyd AG erwerben. Doch das Modell war nicht gleich vorzeigbar, die schützende Abdeckung fehlte noch. Mit finanzieller Unterstützung der Hamburger Sparkasse und Hafenkultur e.V. wurde eine Acrylhaube bestellt und rechtzeitig zu Beginn der Saison geliefert. Wir danken Wilhelm Fürchtenicht für den sorgfältigen und engagierten Aufbau des Modells, das detailgetreu eine Schuppenanlage aus den Anfängen des Containerumschlags zeigt.

1970 hatte die Hapag-Lloyd AG in der Osthälfte des Auguste-Victoria-Kais den Schuppen 73 neu errichten lassen. 1972 ging die damals hochmoderne Anlage in Betrieb. Der Containerumschlag nahm aber so rasant zu, dass die 1976 errichteten Containerbrücken schon 10 Jahre später den explodierenden Containerumschlag nicht mehr bewältigen konnten. 1989/2000 gab die Hapag-Lloyd AG die Beteiligung im Kaiser-Wilhelm-Hafen auf. IvO



Nach der offiziellen Ehrung: Klaus Schlichting (rechts) im Gespräch mit Senator Scheele.

## Hamburger Senat ehrt Klaus Schlichting

Auf der 16. AKTIVOLI-Freiwilligenbörse am 1. Februar wurde unser langjähriges Mitglied Klaus Schlichting im Rahmen einer Feierstunde von Senator Detlef Scheele für sein Lebenswerk mit einer Urkunde und einem Buchpräsent geehrt. Klaus nahm die Ehrung in Anwesenheit seiner Frau sichtlich gerührt entgegen. HJE



**Impressum:** Fastmoker 1/15 · Mai 2015  
Verantw. Herausg: Der Vorstand Hafenkultur e.V.  
Freunde des Hafensemuseums in Hamburg  
Australiastr., Kopfbau Schuppen 50A, 20457 Hamburg  
Telefon.: 040-69 66 61 41, info@hafenkultur.eu  
Bank: HASPA · IBAN: DE322005051209125796  
BIC: HASPDEHHXXX  
Redaktion:  
Ernst Böttcher (EB), Isabella von Oesterreich (IvO),  
Wolfgang Rieck (WR)

## Aktuelles aus unserem Freundeskreis

Ende 2014 bot uns die Barkassen-Centrale Ehlers GmbH einen alten, äußerst seltenen Jastram-Motor an. Nach sorgfältiger Prüfung waren sich unsere Experten einig, und der Vorstand entschloss sich zum Erwerb. Erleichtert wurde dieser Kauf durch die großzügige Spende eines Mitglieds. Der Reservemotor sichert dauerhaft den Betrieb unserer Barkasse „Frieda Ehlers“.

Auch 2015 nahmen wir an der AKTIVOLI teil. Unser Stand war wieder von vielen Interessenten umlagert, und die Sonderausgabe des „Fastmoker“ für diesen Tag war sehr begehrt. Wir konnten mehrere neue Mitglieder gewinnen, die inzwischen aktiv im Museum mitarbeiten. Auf der AKTIVOLI wurde auch unser langjähriges Mitglied Klaus Schlichting geehrt (s. Artikel auf dieser Seite).

Unser Verein hat aktuell 352 Mitglieder, und wir möchten am Jahresende das 400. Mitglied begrüßen dürfen. Unterstützt uns bitte durch Werbung im Bekannten- und

Freundeskreis. Exemplare unseres neuen Flyers – ein guter Einstieg für ein Gespräch – können im Museum abgeholt werden.

Auch in den ersten Monaten dieses Jahres haben wir das Hafensemuseum bei verschiedenen Projekten finanziell unterstützt. Aber viel wertvoller ist die Unterstützung des Museums durch die aktiven ehrenamtliche Mitarbeiter und die Hafenseniores; im vergangenen Jahr leisteten sie 24.731 Arbeitsstunden, das entspricht knapp 15 Vollzeitstellen. Fest steht: der Betrieb des Hafensemuseums ist ohne die ehrenamtlichen Mitarbeiter nicht möglich, aber wir brauchen auch personelle Unterstützung durch die Politik.

Noch ein Wort: Die Höhe der Beitragsrückstände ist im Vergleich zu den Vorjahren zurück gegangen. Aber immer noch sind einige Mitglieder mit der Zahlung von Beiträgen im Verzug. Bitte überweist kurzfristig oder – viel einfacher – erteilt uns ein jederzeitig widerrufbares SEPA-Lastschrift-Mandat.

Wir freuen uns auf eine weiterhin erfolgreiche und spannende Saison 2015! HJE

## Druckkammer-Container mit neuer Außenwand: Schautafeln informieren über die Arbeit der Taucher im Hafen

Der Container, in dem eine Druckkammer für Taucher besichtigt werden kann, war in die Jahre gekommen. Entrosten, schleifen und streichen stand darum in den Wintermonaten auf der To-do-Liste von Christian Schuchmann und seinem Team. Auch unsere Kreativen wurden aktiv und gestalteten großformatige Schautafeln, die rechtzeitig zum Saisonbeginn geliefert wurden. Wolfgang Bohlayer und Hermann Wiese (im Bild) haben sie dann fachmännisch an die Container-Längswand montiert.



Foto: Wolfgang Rieck

Die Schautafeln zeigen in Wort und Bild die Arbeit der Berufstaucher im Hafen und laden zum Besuch der Tauchvorführungen des Hafensemuseums ein. Ein Dankeschön geht an die Firma Taucher Frey für die Unterstützung durch Fotos aus der Arbeitswelt der Taucher und an die Schilderfabrik Römmer für die Herstellung der Schautafeln. WR