



## Das Hafenumuseum Hamburg und Hamburgs Olympiapläne

Am 23. Juni 2015 stellten der Senat und ein internationales Architektenkonsortium im Hamburger Cruise Center konkrete Überlegungen für Olympische und Paralympische Spiele auf dem Kleinen Grasbrook vor. Nach dem derzeitigen Stand der Planungen soll im Bereich der denkmalgeschützten „50er Schuppen“ an der Australiastraße das International Broadcast Centre (IBC) entstehen. Auf Nachfrage erhielten wir die „beruhigende“ Auskunft, das Hafenumuseum müsse nur für etwa sechs Monate geschlossen werden. Während einer Sendung von NDR 90,3 am 18. August 2015 sprach der Alleinvorstand der Stiftung Historische Museen Hamburg, Bories v. Notz, allerdings schon von einer Schließzeit von mindestens zwei bis drei Jahren.

Kurze Zeit nachdem Bekanntwerden der Olympiabewerbung Hamburgs hat sich der Vorstand unseres Vereins unter dem Motto

„Das Hafenumuseum Hamburg braucht Ihre Fürsprache“ an Persönlichkeiten gewandt, die an wichtigen Entscheidungen der Stadt mitwirken. In unserem Brief haben wir zum Ausdruck gebracht, dass Olympia 2024 die einmalige Chance böte, die Pläne für ein Deutsches Hafenumuseum mit überregionaler Strahlkraft am bisherigen Standort voranzutreiben.

Bereits im März 2009 hatte unser Verein mit der aufwendigen Broschüre „Konzept und Vision für ein Hafenumuseum Hamburg“ den Ausbau des Museums zur Diskussion gestellt. Im November 2011 folgten der „Masterplan für das Hafenumuseum Hamburg“ von Andreas Heller Architects & Designers und schließlich in diesem Jahr „Olympia 2024 - Ideenskizze für die 50er-Schuppen“ der Stiftung Historische Museen Hamburg und der Stiftung Hamburg Maritim. Die in diesen Konzepten enthaltenen Überlegungen sollten genutzt werden, den



So soll das geplante Olympiagelände aussehen. Herzstück ist der Kleine Grasbrook mit Stadion, Schwimmhalle, weiteren Sportstätten und dem Olympischen Dorf. Auch am Veddeleer Damm sollen Gebäude für Olympia 2024 errichtet werden. Die mit dem gelben Kreis markierte Fläche zeigt den Standort des geplanten Medienzentrums vor dem Schuppen 50A.

Bau des Deutschen Hafenumuseums in die Planungen und in das Bewerbungskonzept für Olympia 2024 aufzunehmen. Die mit der Realisierung verbundenen Kosten, die Andreas Heller auf 60 Mio Euro zuzüglich 40 Mio Euro Folgekosten für Investitionen in die Historischen Museen Hamburgs schätzt, könnten unter finanzieller Beteiligung des Bundes teilfinanziert werden. Die Bundestagsabgeordneten J. Kahrs und R. Kruse stehen im Wort, für die Hälfte aus Bundesmitteln zu sorgen. Es stellt sich die Frage, ob Hamburg hierauf verzichten kann.

Eine Schließung des jetzigen Hafenumuseums für die Dauer der Olympischen Spiele oder sogar für zwei bis drei Jahre wäre jedenfalls ein unerträglicher Gedanke!  
HJE



## Kransausleger der „Saatsee“ erfolgreich konserviert

Bei der „Saatsee“ waren wieder einmal Arbeiten zum Erhalt des Objekts fällig. Der Kransausleger hatte Rost angesetzt, einige Verbindungselemente mussten ausgetauscht und Metallteile konserviert werden.

Eine Aufgabe für **John Dobronz** und **Jan Stute**.

Zusammen mit **Steffen Buck** übernehmen sie Restaurierungs- und Konservierungsarbeiten an den Großobjekten. Möglich wurde der erfolgreiche Einsatz unter anderem durch finanzielle Unterstützung aus dem Bußgeldfonds der Behörde für Justiz und Gleichstellung.



Bilder links und oben:

Gut gesichert arbeiten John Dobronz und Steffen Buck in großer Höhe an der Restaurierung und Konservierung des Kransauslegers der „Saatsee“.

Foto: Jan Stute

## Pensum geschafft

### Rückblick auf das „Sommertheater“ im Hafenumuseum

Die Theaterproduktion „Tallymann un Schutenschubser“ hat mit 21 ausverkauften Aufführungen und 3.000 begeisterten Besuchern alle Erwartungen übertroffen. Es war ein Quantensprung für das Museum – die Arbeit im Hafen konnte besser nicht inszeniert werden. Es war auch ein Sprung aus dem Schattendasein des Kleinen Grasbrooks ins Scheinwerferlicht der Hamburger Kulturszene. Wir sind bekannter geworden und werden als Museum ernst genommen.

Um in der Sprache des Hafens zu bleiben: Es wurde ein unglaubliches „Pensum“ absolviert, besonders von unseren „mit Elbwasser gewaschenen“ Hafenjungs Karl Altstaedt, Rolf Hartz, Jockl Hoffmann, Jan Jalass und Gerd Metscher. Sie schmissen die Säcke, spleißten Tauwerk, erzählten „Döntjes“, nahmen uns mit in die Kneipen am Baumwall und ließen eine Hafenwelt lebendig werden, die es heute nicht mehr gibt. Es war immer wieder mitreißend und ein unglaublicher Kraftakt, den die Hafenjungs mit Bravour gemeistert haben. Chapeau!

Die künstlerische Umsetzung der Geschichten ist Michael Uhl zu verdanken. Sehr engagiert mitgearbeitet hat außer-

dem eine Crew aus dem Ohnsorg-Theater, der Chef Christian Seeler, die Dramaturgin Cornelia Ehlers, die Produktionsleiterin Katrin Brodale, der Musiker Frank Wacks, die Ausstatterinnen Anna Sörensen und Lili Wanner und die Souffleuse Luca. Mitarbeiter von Ohnsorg-Theater und Hamburg Show Technik stellten für die Aufführungen Logistik und Technik bereit. Die finanzielle Unterstützung von Barkassen-Meyer, von der Kulturbehörde, der Hapag-Lloyd-Stiftung, Hamburg Süd und der HHLA hat ihren Anteil am Projekt.

Ein ganz besonderer Dank geht an das Team des Hafenumuseums. Die Kaffeeklapppe hat sowohl die Schauspieler als auch die Gäste mit Getränken und leckeren

Köstlichkeiten versorgt, die VC-Fahrer haben die Szene an der Kaikante ermöglicht, die Koberer um Ingrid Glos und Klaus-Peter Fahs begleiteten die Barkassenfahrten, und die Kollegen aus der Aufsicht sorgten hier vor Ort für den reibungslosen Ablauf. Wir freuen uns über diese Teamarbeit, die maßgeblich zum Erfolg beigetragen hat.

Jetzt ist erst einmal Feierabend – für dieses wunderschöne Theaterstück, nicht aber für die vielen Geschichten aus der Hafenvelt, die wir in der Ausstellung weiter erzählen wollen. UR

An die Theaterabende im Hafenumuseum erinnert auch ein Beitrag auf Seite 4.

## Max-Brauer-Preis 2015 für Theater am Strom

Die Verleihung fand am 16. September im Schaudepot des Hafenumuseums Hamburg statt, das damit einmal mehr seine Qualität als kultureller Veranstaltungsort bewies. Unser Bild zeigt, wie die 250 Gäste, unter ihnen viel Prominenz aus Kultur und Politik, die Preisverleihung erlebten. Der Preis wird einmal im Jahr von der Alfred Toepfer Stiftung F.S.V. vergeben.



Foto: Kirsten Haarmann



## Aus dem Schatten ins Rampenlicht

Die Restaurierung des Tankermodells „British Earl“

Zur Sammlung des Hafenumuseum gehören auch Schiffsmodelle, die die Entwicklung des Seetransports zeigen. Ein besonders interessantes Objekt ist das Modell der „British Earl“. Unser Vereinsmitglied Wolfgang Bohlayer hat es in über 700(!) Stunden restauriert und dabei vieles über Schiff und Modell in Erfahrung gebracht. Hier sein Bericht.

Seit längerer Zeit fristete im Hafenumuseum das über 2,70 Meter lange Werftmodell des Tankers „British Earl“ ein Schattendasein. Das Modell hatte im Laufe seiner 114-jährigen Geschichte die wichtigsten Teile seiner Oberdecksausrüstung verloren. Die Anker- und Verholeinrichtungen fehlten vollständig. Fast alle Decksmaschinen waren nicht mehr da und das originale Ladegeschirr war durch primitive Nachbildungen ersetzt worden. Ein Teil der Deckshäuser und Rettungsboote fehlte. Masten und Schornstein hatte man stark gekürzt, um die Höhe des Modells und damit der Glasvitrine zu reduzieren. Dies sind nur einige Beispiele. Die Reihe ließe sich fast endlos fortsetzen.

Als Schiffbauingenieur und Modellbauer hat mich der traurige Anblick des Modells besonders berührt. Ich entschloss mich daher, der „British Earl“ ihre alte Schönheit wieder zu geben.

Das große Original wurde 1901 als letztes Fahrzeug einer aus mehreren Schwesterschiffen bestehenden Schiffsklasse von der Werft Armstrong, Whitworth & Co, Low Walker Shipyard in Newcastle upon Tyne, England, an die Reederei Shell Transport & Trading Co. Ltd. in London abgeliefert. Das Schiff zählte damals zu den größten Tankern der Welt. Es blieb fast



Fotos: Wolfgang Bohlayer

*Vordeck und Brücke des Modells der „British Earl“ vor und nach der Restaurierung. Besser als Worte dokumentieren diese Bilder, was der Modellbauer geleistet hat. Nur wenige der zu ersetzenden Modellteile wurden gekauft, die meisten baute, drehte und drechselte Wolfgang Bohlayer selbst.*

fünzig Jahre im Dienst und wurde 1949 abgewrackt.

Eine Besonderheit dieser Schiffserie war die Möglichkeit, neben oder statt einer Ladung Öl auch Massengüter wie Getreide und/oder Stückgut mitzunehmen (Dual Cargo). Zu diesem Zweck waren eine Reihe von Öltanks sowie weitere Zwischendecksbereiche über oder neben den Öltanks mit großen Luken versehen. Daher wurden diese Schiffe auch mit konventionellen Ladegeschirren nebst Ladewinden ausgestattet.

Tanker, die auch Massengut oder Stückgut transportieren konnten, waren in der damaligen Zeit nicht sehr verbreitet. Ein Werftmodell dieses Schiffstyps würde die Sammlung des Museums aufwerten. Das war für mich ein zusätzlicher Anreiz für eine grundlegende Restaurierung.

Als Basis dieser Arbeiten dienten die Generalpläne des Schiffes, die in einem englischen Archiv aufgefunden werden konnten. Innerhalb eines Jahres wurde das Modell grundlegend gesäubert, beschädigte Teile wurden – soweit möglich – instandgesetzt und fehlende Teile neu angefertigt. Im vergangenen Winterhalbjahr wurden die Arbeiten in die heimische Hobbywerkstatt verlegt, da ein Arbeiten im ungeheizten Museum nicht möglich war. Unser Vereinsmitglied Wolfgang Peters steuerte aus seinem „Fundus“ die aus Zinn gegossenen Anker und die Poller bei. Dafür ein herzliches Dankeschön!

Nach abgeschlossener Restaurierung bildet dieses große Schiffsmodell nun ein weiteres Highlight in der Sammlung interessanter Modelle des Hafenumuseum! *WB*

**Wolfgang Bohlayer** hat in Hannover und Hamburg studiert und sein Studium als Dipl.-Ing. Schiffbau abgeschlossen. Von 1974 bis 2013 projektierte er bei Blohm & Voss Handels- und später Marineschiffe. In seiner letzten Position als Bereichsleiter war er im Angebotsmanagement verantwortlich für die Erstellung der technischen Angebote und die Verhandlungen mit potentiellen Kunden. Das Restaurieren von Schiffsmodellen war schon immer sein Hobby. Der Modellbaukollege Gerhard Grotz machte ihn vor einem Jahr auf das Hafenumuseum aufmerksam. Er kam und blieb.

*So präsentiert sich die „British Earl“ nach der gelungenen Restaurierung im Schaudepot des Hafenumuseum.*



Foto: Wolfgang Bohlayer



„Tallyman un Schutenschubser“

## Kleine Geschichten zu einem ganz großen Theatererlebnis im Hafensemuseum

Im Herbst 2014 begann die Planung für ein Theaterstück der ungewöhnlichen Art. Es sollte erzählt werden vom Leben im Hafen vor 1975. Regisseur Michael Uhl schrieb ein Stück, das die persönlichen Lebensgeschichten von fünf Hafensenioren (Altersspanne: zwischen 67 und 78 Jahre) beinhaltet, die sich selbst spielen sollten: Tallyman, „Schutenschubser“ und andere Berufe, die es heute nicht mehr gibt.

Im Frühjahr stand der Entwurf, die ersten Proben begannen. „Wir ahnten nicht, was auf uns zukommt, oft hatten wir zwei Proben am Tag“ sagt Jan Jalass. „Wir hatten Muskelkater im Gehirn. Ich war es gewohnt, frei zu sprechen, hier lernte ich, dass absolute Textgenauigkeit vom Regisseur gefordert wurde. Kein eingeflochtenes kleines Döntje, nee, das war nicht drin. Wir, die Laienschauspieler sollten erzählen, es durfte aber nicht auswendig gelernt klingen, sondern authentisch. Es war für uns eine Herausforderung und ein Geschenk.“ Und so war es auch. Die Lebensgeschichten, oft erzählt mit leichter Melancholie, berührten die Zuschauer.

Und dann war da Luca, die Souffleuse. Als Regieospitantin des Theaters war sie in diese ursprünglich nicht geplante Rolle geschlüpft. Die kleine, zierliche Person mit den bunten Haaren und den vielen Piercings trug einen blauen Overall mit einem dezent sichtbaren SOS-Aufdruck auf dem Rücken. Sie saß nicht etwa mit dem Text in der Hand auf einem Stuhl in der ersten Reihe. Sie saß im Schneidersitz auf der Bühne und rutschte leicht und geschickt auf denjenigen zu, der als Nächster sprechen sollte, sozusagen als Signal. Leise und ge-



Foto: Elke Schneider

Das Stück und das Spiel der Darsteller begeisterten die Zuschauer. Es gab immer wieder Szenenbeifall und am Ende jeder Aufführung einen Riesenapplaus.

zielt gab sie bei einem „Hänger“ das entscheidende Stichwort. Und weil es immer wieder Hänger gab (von denen auch ausgebildete Schauspieler ein Lied singen können, wie sie anmerkt), spielte sie eigentlich mit. Luca erinnert sich: „Es geschah bei einer der ersten Vorstellungen. Am Ende des Stückes ist vorgesehen, dass alle Hafensenioren ihre Jacken anziehen. Aber nichts geschah. Auf Jockels und meine „unauffälligen“ Kopfbewegungen und mein Geflüster reagierten die anderen nicht, also bin ich irgendwann aufgestanden und habe die Jacken verteilt. Ein anderes Mal hatte einer der Herren mich nicht verstanden und es ging ein paarmal hin und her, bis dann ein ja das hab ich doch gemeint“ die Diskussion beendete. Oder so Dinge, wie die Banane, die Jockel vom Ewer warf – es ist jedes Mal wieder spannend, ob sie gefangen wird oder nicht“. Und Jan erinnert sich: „Als einmal Tallyman Karl gedankenverloren den Anderen zuhörte und nicht merkte, dass er dran war, fragte ich ihn – und das stand nicht im Text – ob er denn auch mal etwas sagen wolle. Er schreckte hoch, Lucas Stichwort half dann. Und wenn ich einmal im Text weiter galoppierte und über die vorgesehenen Einsätze der Kollegen hinwegging,

konnte Luca auch nicht helfen und wartete geduldig das Ende meines Redeflusses ab“. „Das ist eben das Wundervolle am Theater – es kann so viel Unerwartetes passieren und die Herausforderung für uns ist es, gemeinsam damit umzugehen“, sagt Luca dazu.

Ein Wort zu den Zuschauern. Sie waren begeistert, kamen auf die Bühne, bedankten sich auf das Herzlichste bei den Schauspielern. Sie hatten den Hafen entweder selbst so erlebt oder kannten Menschen, die immer davon erzählt hatten. Dazu Jan: „Diese Resonanz ist die schönste Belohnung für uns. Wir sind beglückt und zufrieden über diesen großen Erfolg.“

Die Presse hatte ausführlich berichtet von diesem ungewöhnlichen Projekt, und alle kamen. In kurzer Zeit waren die Karten ausverkauft, ein völlig unvorhersehbarer Erfolg. Zusatzvorstellungen wurden angesetzt und auch diese Karten waren in kürzester Zeit vergriffen. Eine Besucherin sagte nach der Aufführung: „Das Stück hat mich sehr berührt, es ist einmal etwas ganz anderes“. So ging es vielen Besuchern. Fünf Laienschauspieler berichteten authentisch und leicht wehmütig von einem Leben im Hafen, das es heute nicht mehr gibt. *IvO*



◀ Nach den Vorstellung nehmen die Akteure den Beifall der Zuschauer entgegen. (v. l.): Musiker Frank Wacks, Jan Jalass, Gert Metscher, Rolf Hartz, Jockl Hoffmann, Karl-Heinrich Altstaedt, Souffleuse Luci.



Fotos: Sinje Hascheider, Elke Schneider, Karin Hasse



## Unser Mann für die Besucherbetreuung Fünf Fragen an Jan Sievers

Jan Sievers ist ausgebildeter Kapitän, seit 2008 Mitglied bei Hafenkultur e.V. und seit 2009 als Ehrenamtlicher im Hafensemuseum tätig.

Jan war 1962 ein Jahr auf Schiffen der Bremer Reederei Bruno Bischof tätig und fuhr von 1963 bis 1974 auf Schiffen der Hapag und Hapag-Lloyd AG als Schiffsoffizier, zuletzt als 2. Offizier. Zurück an Land heuerte er 1975 in der Hapag-Lloyd Zentrale am Ballindamm an, zunächst in der Organisationsabteilung und später als Kaufmännischer Angestellter in der Verwaltung und als Leiter der Büroorganisation. Hier führte er zeitweilig 120 Mitarbeiter von Telefon- und Telexzentrale, Poststelle, Versandabteilung, Mikrofilmstelle, Textverarbeitung, Büroinventar und Fuhrpark. Von den ursprünglich 120 Mitarbeitern seiner Abteilung im Jahr 1980 verblieben nach einer umfassenden Reform der Verwaltungsstruktur bis 2009 lediglich 15 Mitarbeiter.

### Was hat Dich bewogen, gleich nach Deiner Ausbildung zum Kapitän zu Hapag Lloyd zu gehen?

**Jan:** Meine seemännische Ausbildung mit dem ersten Schritt zum Matrosen absolvierte ich bereits nach dem ersten Ausbildungsjahr ausschließlich auf Hapag Schiffen. Dann folgte das Studium Seesteuermann auf großer Fahrt (A5) in Hamburg. Anschließend fuhr ich wieder als Offizier auf diversen Schiffen bei Hapag und Hapag-Lloyd mit den Fahrtgebieten Fernost, Westindien, Südamerika-Westküste und Australien. Danach von 1970-1971 Studium zum Kapitän auf großer Fahrt (A6) in Hamburg und anschließend wieder weltweit Offizierseinsätze und immer auf Hapag-Lloyd Schiffen. Es war ein beiderseitiges gewachsenes Vertrauensverhältnis zu Hapag-Lloyd seit Beginn meiner Ausbildung.

### Wann und wie bist Du als Ehrenamtlicher zum Hafensemuseum gekommen?

**Jan:** Schon lange vor meinem Rentenalter brachte mich meine Frau auf der Suche nach einer sinnvollen Beschäftigung für die Zeit „danach“ auf den Gedanken, die Aktivoli-Freiwilligenbörse zu besuchen und mich dort zu informieren. Dort entdeckte ich sehr schnell den mit netten Kollegen besetzten Infostand des Hafensemuseums. Karl-Heinrich Altstaedt und Wolfgang Ewers schilderten mir anschaulich die Aufgaben und Vorzüge der Museumsarbeit. Seit 2008 bin ich Mitglied bei Hafenkultur e.V. und nach dem aktiven Berufsleben im März 2009 auch fest als Ehrenamtlicher eingebunden.

### Das Hafensemuseum lebt von der Akzeptanz seiner Besucher. Was macht nach Deiner Meinung die Besonderheit, Attraktivität und Einmaligkeit des Hafensemuseums aus?

**Jan:** Für die Besucher ist es besonders interessant, mit Ehemaligen aus Hafen und Schifffahrt ins Gespräch zu kommen, weil sie dadurch vieles über deren Tätig-

keiten erfahren können. Die Objekte in den Regalen können dabei helfen, den jeweiligen Hafenberuf anschaulich darzustellen. Ich erkläre bei Bedarf oft, wie ein Schiff gefahren wird, wie die Ladung gelöscht oder geladen wird, wie ein Schiff mit den Lotsen auf der Elbe, Weser oder im Nordostseekanal den richtigen Schiffsweg und Hafenplatz finden kann. Im Bereich der Nautik/Technik und des Steuerstands sind die Aufgaben der Schiffsführung gut darzustellen und die nautischen Geräte gut zu erklären.

### Hast Du Vorstellungen oder Ideen, wie neue Besuchergruppen erschlossen werden können?

**Jan:** Die zurzeit im Zentrum des Schaudepots befristet aufgebaute Tribüne für die Theateraufführungen ist zwar wichtig, aber äußerst unattraktiv für Besucher und größere Gruppen. Die Tribüne schränkt den Gesamteindruck des Schaudepots sehr ein und teilt es praktisch in zwei Teile. Beeinträchtigt werden dadurch insbesondere die Führungen der Ehrenamtlichen, da diverse Exponate an anderer Stelle zwischengelagert werden mussten. Dies ist wenig förderlich für neue Besucher. Absolut

positiv ist jedoch die Tatsache, dass viele Theaterbesucher durch die Aufführung das Hafensemuseum kennenlernen und als Museumsbesucher wieder kommen.

Begeistert bin ich von der Jugendarbeit, besonders von den Sommerferienangeboten und den Kooperationen mit Schülergruppen. Dies könnte noch erweitert werden.

### Eine Frage noch, die Deine langjährige Tätigkeit bei Hapag-Lloyd, einer der größten Reedereien weltweit, berührt: Kürzlich lief das größte Containerschiff (20 Tsd. TEU) Hamburg an. Wer setzt die Grenzen für die immer größer werdenden Containerschiffe? Physik, Ökonomie oder die Häfen?

**Jan:** Fortschritt kann man nicht aufhalten! Es wird weltweit für Autos, Flugzeuge und Schiffe geforscht und weiterentwickelt. Bei der Klassifizierungsgesellschaft DNV-GL ist bereits eine neue Schiffsgröße von 24.000 TEU in Arbeit. So wird es wohl immer weitergehen.

Die Begrenzung der örtlichen Flächen und unterschiedlichen Wassertiefen können nicht mehr nachkommen und stoßen irgendwann an ihre Grenzen: Bis hier und nicht mehr weiter! Die Technik ist eher das kleinere Problem. An der Infrastruktur der beiden größten Kanäle Panamakanal und Suezkanal wird bereits gearbeitet, um noch größere Schiffe durchfahren zu lassen.

### Vielen Dank, Jan, für das Gespräch.

WR

*Bild unten: Der alte Hansahafen und die Arbeitswelt in den 50er Schuppen werden wieder lebendig, wenn Jan Sievers die Besucher durchs Schaudepot führt.*





Fotos: Wolfgang Rieck, H.-J. Emerleben



## Museumskrane am Holzhafen Spendenaktion erfolgreich gestartet

Der 13. September war der Tag des offenen Denkmals und für uns ein Anlass, an die beiden Denkmäler der Hafengeschichte zu erinnern, die am ehemaligen Holzhafen in Altona stehen. Es sind die beiden letzten Roll-Wipp-Dreh-Krane des Hafens. Krane dieser Bauart haben mit dazu beigetragen, Hamburgs Hafen zum „schnellsten Hafen“ der Welt zu machen. Beide Oldies sind in einem äußerst restaurierungsbedürftigen Zustand. Um die nötigen Mittel zu bekommen (Gutachter sprechen von 120.000 Euro), hat das Hafenumuseum zusammen mit dem Bezirksamt Altona, der Deutschen Seemannsmission, der B&L-Gruppe, dem Museum der Arbeit und Hafenkultur e.V. den Startschuss zu einer ersten Spendenaktion auf dem neu gestalteten Platz „Am Altonaer Holzhafen“ gegeben. Mit Erfolg. Die Veranstaltung brachte zahlreiche Klein- und zwei Großspenden in Höhe von 2.500 Euro. Diese Mittel machen es möglich, nach außen sichtbar mit der Restaurierung zu beginnen.

WR/EB



Foto: Wolfgang Heins

Ein viel besuchter Ort auf der Veranstaltung am 13. Oktober war der Infostand des Hafenumuseums. Dort waren Mitglieder von Hafenkultur e.V. ständig im Einsatz. Große Begeisterung bei kleinen und großen Besuchern weckte die Aktion „Wir backen die Krane schon“ mit eigens für diese Veranstaltung hergestellten Backformen (Bild rechts).

## Aktuelles aus dem Freundeskreis

Unser Verein hat zur Zeit 374 Mitglieder. Damit sind wir noch ein ganzes Stück von dem für dieses Jahr gesteckten Ziel von 400 Mitgliedern entfernt. Deshalb die Bitte: Unterstützt uns weiterhin intensiv durch Werbung im Bekannten- und Freundeskreis!

Die diesjährige Mitgliederversammlung wird voraussichtlich im Oktober stattfinden. Den Ort und den Termin werden wir rechtzeitig bekanntgeben.

Es war uns weiterhin möglich, das Hafenumuseum bei der Realisierung verschiedener Projekte finanziell zu unterstützen. Zu nennen sind insbesondere die Installation der Filmstationen „Containerberufe“ und „Nieten“ sowie die Anmietung der Tribüne für das Theaterstück „Tallymann und Schutenschubser“. Beide Projekte konnten durch eine großzügige Spende des Kaffeeclubvereins finanziert werden.

Unsere Schiebdeckelschute ist nach wie vor unser Sorgenkind. Es besteht ein erheblicher Instandhaltungsrückstau. Da die Bildung einer Arbeitsgruppe nicht realisiert werden konnte und sich eine konkrete Verwendungsmöglichkeit weder für das Museum noch für unseren Verein abzeichnete, haben wir die im vergangenen Jahr begonnenen Verkaufsverhandlungen fortgeführt. Leider sind bisher alle Gespräche ohne Ergebnis geblieben. Aus diesen Gründen und im Hinblick darauf, dass alle fünf

Jahre zur Erhaltung des Schwimmfähigkeitszeugnisses ein mit Kosten von mindestens 5.000 Euro verbundener Werftaufenthalt erforderlich wird, stellt sich die Frage, ob es weiterhin sinnvoll ist, die Schute im Bestand zu halten. Wir werden dieses Problem auf der nächsten Mitgliederversammlung zur Diskussion stellen.

Das Hafenumuseum ist Eigentümer der letzten beiden am Holzhafen stehenden Roll-Wipp-Dreh-Krane, die 1939 von der Firma Kamnagel AG gebaut wurden. Sie befinden sich in einem äußerst restaurierungsbedürftigen Zustand. Um dieses Stück Geschichte zu erhalten, haben die Leiterin des Museums und wir verschiedene Gespräche mit möglichen Sponsoren geführt und erreicht, dass wir Spendenboxen in der „Deutsche Seemannsmission Hamburg-Altona e.V.“, der „eisBar hamburg“, der „Haifisch-Bar“ und zuletzt in der Kultkneipe „Zum Schellfischposten“ aufstellen dürfen. Die beiden Oldies wurden in den Tag des offenen Denkmals einbezogen, das in diesem Jahr unter dem Motto „Handwerk Technik Industrie“ stattfand. Siehe nebenstehenden Bericht. HJE



**Impressum:** Fastmoker 2/15 · Oktober 2015  
Verantwortl. Herausg.: Der Vorstand Hafenkultur e.V.  
Freunde des Hafenumuseums in Hamburg  
Australiast., Kopfbau Schuppen 50A,  
20457 Hamburg  
Telefon.: 040-69 66 61 41, info@hafenkultur.eu  
Bank: HASPA · IBAN: DE32200505501209125796  
BIC: HASPDEHHXXX  
Redaktion: Ernst Böttcher (EB), Hans-Joachim  
Emerleben (HJE), Isabella v. Oesterreich (IvO),  
Wolfgang Rieck (WR)