

FASTMOKER

VEREINSZEITSCHRIFT HAFENKULTUR e.V. - FREUNDE DES HAFENMUSEUMS IN HAMBURG



Sorge um wertvolle Zeugen der Geschichte

Das Projekt Deutsches Hafenumuseum nimmt Fahrt auf. Neben der Planung des Museumsneubaus steht die Ertüchtigung der historischen 50er-Schuppen mit ihrem einzigartigen Flair auf der Agenda. Aber reicht das Geld für alle Aufgaben? Ein Interview mit Projektleiterin Ursula Richenberger.

Frau Richenberger, im Frühjahr 2019 wurde publiziert, dass zehn Millionen Euro in die Ertüchtigung der 50er-Schuppen fließen sollen. Wie ist heute der Stand der Dinge?

Die Summe steht nach wie vor, allerdings sind noch einige Verwaltungsaufgaben zu lösen, bevor wir endgültig loslegen können. Unter anderem stehen noch Gespräche mit unserem Vermieter, der Stiftung Hamburg Maritim, an. Anschließend muss ein Grundkonzept mit Bund und Stadt abgestimmt werden, um die Bundesmittel aus Berlin abrufen zu können. Konkret bedeutet dies, dass die Arbeiten kaum vor dem nächsten Jahr beginnen können. Als erstes sollen dann die Außenanlagen in Angriff genommen werden.

Das würde auch die Großobjekte einschließen. Kann die veranschlagte Summe da überhaupt reichen?

Wir können aus dieser Summe die großen Objekte nicht finanzieren. Deshalb sind wir schon jetzt intensiv auf der Suche nach weiteren Geldquellen, sei es in der

Stadt oder auch beim Bund. Dabei ist es natürlich für uns schwer zu argumentieren, dass wir angesichts einer Summe von ungefähr 120 Millionen Euro weitere



Ursula Richenberger, Projektleiterin Deutsches Hafenumuseum, engagiert sich für den Erhalt der Großobjekte am Bremer Kai.

Mittel benötigen. Da hilft es, konkrete Maßnahmen benennen zu können. Dass beispielsweise ein funktionierender Kampnagel-Kran bei der Vermittlungsarbeit wertvolle Dienste leisten kann, ist für jeden nachvollziehbar.

Sind die Großobjekte Teil der Planung für das neue Deutsche Hafenumuseum?

Dieses große Arbeitsgerät ist der eigentliche Schatz des Museums. Da sind sich

alle Verantwortlichen einig. Es ist großartig, dass die Objekte in dieser Vielfalt noch vorhanden sind, aber wir haben seit vielen Jahren leider einen kaum noch einzuholenden Investitionsstau, was den Erhalt angeht. Doch die klare Strategie in Sachen Großobjekte lautet: Die großen Exponate des Hamburger Hafenumuseums erhalten, dazu die „Peking“ und on top noch zehn Prozent dazu. Das ist auch bereits mit allen involvierten Gremien abgestimmt und hier herrscht absoluter Konsens unter den Beteiligten.

Was geschieht im schlimmsten anzunehmenden Fall, wenn die Mittel fehlen, um alle Großobjekte zu erhalten?

Oberste Priorität hat stets die Sicherheit der Besucher. Auf dieser Grundlage müsste dann schlimmstenfalls selektiert werden. Denkbar ist es etwa, die Objekte zu überdachen, um den Erhaltungsaufwand zu minimieren. Aber eins steht in jedem Fall fest: Abgeben oder verschrotten ist ein Weg, den wir nicht gehen wollen.

Fotos: Wikipedia, SHMH

Fortsetzung Seite 2 ➔

Fortsetzung von Seite 1

Welche Rolle spielen in der Planung für das Deutsche Hafenumuseum die ehrenamtlichen Mitarbeiter?

Eine sehr wichtige, denn wir wollen auch im Deutschen Hafenumuseum Ehrenamtler einsetzen. Wir orientieren uns da vor allem an Beispielen aus den USA, die auf diesem Feld eine Vorreiterrolle einnehmen: Wie kann Ehrenamt professionell organisiert und betreut werden, so dass ein Engagement zu einer Win-Win-Situation für den Freiwilligen und natürlich auch die Institution wird? Essentiell dafür ist, dass ein guter Rahmen geschaffen und Professionalität gewährleistet wird. Etwa, indem das Museum eine Koordinations- und Anlaufstelle für die ehrenamtlichen Mitarbeiter schafft.

Das Hafenumuseum Hamburg lebt bisher vor allem durch den Einsatz erfahrener Hafenprofis. Ist vorgesehen, dass sie sich in der jetzigen Phase mit einbringen?

Unbedingt, da sind auch bereits Gespräche mit dem Vorstand von Hafenkultur und Museumsleiter Carsten Jordan geführt worden: Wir brauchen und wünschen uns, dass sich die Ehrenamtlichen intensiv einbringen. Das gilt für die Ertüchtigung des 50er-Schuppens wie den Museumsneubau. Denn wir wollen nicht nur die spannenden Geschichten des Hamburger Hafens erzählen, sondern das Thema Hafen auch weiterspinnen. Etwa, indem wir den Bereich Globalisierung anhand der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Chile darstellen. Denn die „Peking“ hat diese Route regelmäßig bedient, um Salpeter nach Hamburg zu bringen.

Was können interessierte ehrenamtliche Mitarbeiter tun?

Neben den bewährten und bestens funktionierenden Arbeitsgruppen sollten sich weitere Arbeitskreise bilden, die sich etwa mit der Planung beschäftigen, welche Exponate in die neu entstehende Depotfläche des Schuppens eingebracht werden sollten. Oder die Ideen entwickeln, wie die frei werdende Fläche im jetzigen Schaudepot für Ausstellungen genutzt werden kann. Alle sind eingeladen, ein lebendiges Museum zu schaffen, einen Ort, der zum Verweilen und zum Austausch einlädt.

Was macht eigentlich: die Arbeitsgruppe „Saatsee“?



Dampf-getrieben

Für den Erhalt des Schwimmdampfkrans „Saatsee“ opfert eine Crew aus begeisterten Ehrenamtlichen viel Zeit und Liebe

„Unsere Hauptaufgabe liegt darin, die ‚Saatsee‘ technisch und konservatorisch instand zu halten“, fasst Crewsprecher Rainer Groth die Aufgaben der Arbeitsgruppe zusammen. Außer Groth, dem technischen Leiter Günther Wendt und Peter Kroll, technischer Leiter Elektrik, engagieren sich rund zehn Aktive für den Schwimmdampfkran von 1917.

Neben dem regelmäßigen Schmieren, Rostklopfen und Streichen führen die Dampfbegeisterten auch kleinere Reparaturen in Eigenregie aus. Aktuell steht zum Beispiel an, Rauchrohre im Kessel auszutauschen. Das notwendige Material ist bereits über die Leitung des Hafenumuseums, mit der die Crew eng zusammenarbeitet, bestellt.

Aber nicht alles können die Männer der „Saatsee“ selbst in Ordnung bringen. So wurde in diesem Jahr das marode Innenrohr des mächtigen Schornsteins erneuert. Dazu war es nötig, von einem auf die Produktion von Schiffsteilen spezialisierten Stahlbauunternehmen in Altenwerder eigens ein neues Bauteil fertigen zu lassen.

Die Crew des dampfgetriebenen Kolosses ist eingespielt, jeder weiß, wo seine Arbeitskraft

aktuell gebraucht wird. Dafür sorgen die wöchentlichen Arbeitstreffen und der feste Dienstplan, der bei diesen Treffen abgesprochen wird.

Noch ist der schwimmende Veteran gut in Schuss und kann sogar im Wechsel mit „Sauger IV“, seinem Liegenachbarn an der Kaikante des Museums, Ausfahrten bei Hafenevents machen. Jedenfalls, solange der Schiffs-TÜV, dem sich auch die Museums-Oldies stellen müssen, sein OK gibt. „Anfang 2021 ist es wieder soweit“, erklärt Rainer Groth. Damit die „Saatsee“ die Schwimmfähigkeitsprüfung besteht, legen er und seine Mitstreiter sich in den kommenden Monaten noch einmal ganz besonders ins Zeug.

Noch ist die Mannschaft gut aufgestellt, aber wie alle anderen ehrenamtlichen Arbeitsgruppen des Hafenumuseums plagen auch sie Nachwuchssorgen. Groth selbst hat über die Freiwilligenmesse „Aktivoli“ zur „Saatsee“ gefunden. Dieser Weg der Ansprache neuer Mitstreiter sollte künftig intensiver als bisher genutzt werden, meint er. Vor allem, indem dort Aktive aus den einzelnen AGs neuen Interessenten als Gesprächspartner bereitstünden.



Der frisch reparierte Schornstein der „Saatsee“.

Fotos: Karin Hasse, Rainer Groth

2

Von Anfang an dabei

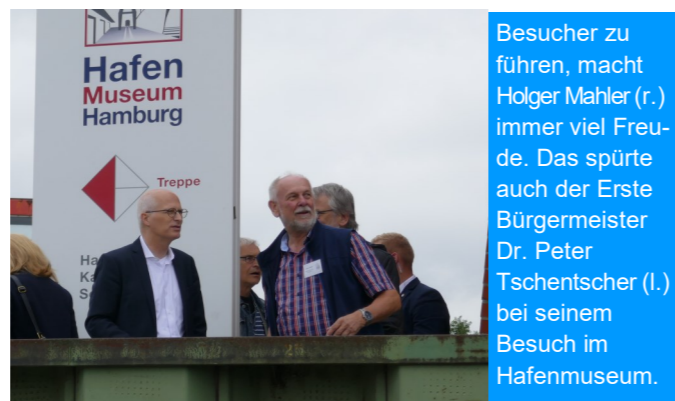
Er erlebte die ersten Schritte des Hamburger Hafensemuseums hautnah mit und kennt das Schaudepot deshalb wie seine Westentasche. Doch das Herz von Holger Mahler schlägt vor allem für eine betagte und doch sehr agile Dame: die Hafenbarkasse „Frieda Ehlers“.

Holger, Du bist ein Urgestein der Hafensenatoren. Was hast Du im Hamburger Hafen gearbeitet?

Ich habe 1960 bei der Howaldtswerke Deutsche Werft AG (HDW) meine Ausbildung im Maschinenbau gemacht und auch in diesem Bereich gearbeitet. Währenddessen war ich immer auch gewerkschaftlich aktiv, unter anderem als letzter Betriebsratsvorsitzender des Unternehmens. Als HDW dann von Blohm + Voss gekauft wurde, beteiligte sich der neue Besitzer an der Gründung einer Beschäftigungsgesellschaft für rund 100 Ex-HDWler, die nicht übernommen werden konnten. Dort übernahm ich eine leitende Funktion.

Und wie hat es mit Dir und dem Hafensemuseum angefangen?

Der Schwimmdampfkran „Saatsee“ wurde Anfang der 1990er-Jahre ausgemustert und kam an den Kai unserer Gesellschaft in Finkenwerder. Wir haben damals alle großen Museumsschiffe Hamburgs restauriert wie etwa die „Rickmer Rickmers“ oder die „Cap San Diego“. Deshalb haben wir auch an der „Saatsee“ gearbeitet. Der bereits bestehende Kontakt zu Achim Quaas, dem damaligen Leiter der Abteilung Hafen im Museum der Arbeit, intensivierte sich, als ich 1996 Geschäftsführer des Vereins für Traditionsschiffe wurde. Achim war gerade dabei, mit viel Herzblut und der Unterstützung ehemaliger Hafendarbeiter, ein Museum aufzubauen, das die Arbeitswelt des Hafens abbilden sollte.



Besucher zu führen, macht Holger Mahler (r.) immer viel Freude. Das spürte auch der Erste Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher (l.) bei seinem Besuch im Hafensemuseum.

Wie haben sich die Anfänge des Hafensemuseums gestaltet?

Achim hat einfach versucht, alles zu retten, was noch aus der Zeit vor der Einführung der Container übrig war. Da hat öfters bei mir das Telefon geklingelt und es hieß: „Holger, ich brauche Deinen Laster, zwei Schlosser und zwei Tischler, um was abzubauen!“ und auf die Frage, wie lange der Einsatz dauern würde, hieß es dann: „Zwei Stunden“. Letztlich waren es dann zwei Tage. Aber der Einsatz hat sich ja auch wirklich gelohnt.

Das Hafensemuseum lebt heute vor allem vom Engagement der Ehrenamtlichen. War das schon immer so?

Ja, von Beginn an. Es waren schließlich die Menschen aus den Hafenberufen, die ihre Gerätschaften und Arbeitsmittel vor dem Untergang gerettet haben. All diese Dinge fanden dann hier im Schuppen ein neues Zuhause. Es waren auch die Hafensenatoren, die mich nach meinem Ausscheiden aus dem aktiven Berufsleben „shanghai“ haben.

Was machst Du heute hier im Museum?

Ich gehöre zur Arbeitsgruppe „Schiffsbau“, bin Mitglied in der Crew unserer Barkasse „Frieda Ehlers“ und sitze nicht zuletzt seit 2010 im Vorstand von Hafenkultur, dem Förderverein des Museums. Am meisten Spaß machen mir allerdings die Führungen, weil man da das Interesse der Besucher an der Geschichte des Hafens hautnah mitbekommt.

Erfolgreiche Saison

Spannende Aktionen lockten Besucher

Im Hafensemuseum ist immer was los! Das scheinen inzwischen viele Hamburger, aber auch Gäste von außerhalb zu wissen. Neben den regelmäßigen Angeboten, sich anhand von Führungen ein Bild von der historischen Arbeit im Hamburger Hafen zu machen, gab es auch in diesem Jahr wieder einige Highlights im Aktionsangebot des Museums, die auf lebhaftes Interesse bei den Besuchern stießen. Etwa die Entladung des Frachtseglers „Avontuur“, der – wie schon im vergangenen Jahr – am Bremer Kai anlegte. Das Schiff befördert biologisch produzierte Lebensmittel nur per Windkraft unter anderem aus der Karibik nach Hamburg. Am Kai des Hafensemuseums wurde die Ladung nachhaltig nur per Muskelkraft gelöscht – wie in der historischen Zeit des Stückgutumschlags. Diese Aktion lockte nicht nur Besucher, sondern auch zahlreiche Medienvertreter ins Museum, entsprechend breit war die Berichterstattung. Gegen Ende der Saison stand mit dem Erntedankgottesdienst ein weiterer Höhepunkt auf der Agenda. Insgesamt besuchten 2019 über 30.000 Besucher das Hafensemuseum. Eine stolze Bilanz für ein Haus, das bisher nur zwischen April und Oktober seine Tore öffnen kann.



Die Entladung der Frachtseglers „Avontuur“ war einer der Höhepunkte im Aktionskalender des Hafensemuseums. Die Besucher wurden Zeugen, wie Ladung in der Vor-Containerzeit nur mit reiner Muskelkraft bewegt wurde.

Fotos: Frauke Krohne

Neu im Museum

Bezeichnung: Schiffsmodell „Gotha“

Herkunft: Privatbesitz

Maße: Länge etwa 2,70 Meter

Standort: Schaudepot

Betreut durch: Wolfgang Bohlayer

Das wahrscheinlich 1907 in Bremen gebaute Modell dieses eleganten Dampfschiffes gehörte bis zum Zweiten Weltkrieg zum Bestand des Berliner Museums für Meereskunde. In den anschließenden Nachkriegswirren gelangte es in Privatbesitz. 2015 wurde es in der Nähe von Dresden in Einzelteile zerlegt und unvollständig aufgefunden. In zweijähriger, geduldiger Feinarbeit rekonstruierte Wolfgang Bohlayer, ehrenamtlicher Mitarbeiter des Hafensemuseums, das 1:50-Modell. Jetzt können die Besucher das Typschiff einer Reihe von vier Passagier- und Frachtdampfern, die ab 1907 für den Norddeutschen Lloyd gebaut worden waren, im Schaudepot bewundern. Sie hatten nur 50 Passagierkabinen in der zweiten Klasse, dafür aber große Zwischendecks mit 1.729 Plätzen für die Beförderung von Auswanderern. Die „Gotha“ maß knapp 136 m über alles, war 16,6 m breit und hatte eine Wasserverdrängung von 8.200 dwt. Ihre Maschinen erreichten mit einer Leistung von 3.300 PSi eine Geschwindigkeit von rund 12 Knoten.



Impressum: Fastmoker 2/2019
 Verantwortlicher Herausgeber:
 Der Vorstand Hafenkultur e.V.
 Freunde des Hafensemuseums in Hamburg
 Australiastraße, Kopfbau Schuppen 50A
 20457 Hamburg
 Telefon: 040/50 79 27 71
 Mail: info@hafenkultur.eu
 Bank: HASPA IBAN DE32200505501209125796
 BIC: HASPDEHHXXX
 Redaktion: Michael Scheuermann (ms),
 Bernd Schwarz (bs), Brigitta Neuwerk (bn)
 Grafik: Brigitta Neuwerk
 Korrektorat: Frauke Krohne
 Internet: www.hafenkultur.eu



3

4



Neues aus dem Verein

Wir müssen die Zeit nutzen!

Als der aktuelle Vorstand Ende 2018 seine Arbeit aufnahm, war das künftige Deutsche Hafensemuseum (DHM) und darin das Schicksal unseres 50er Schuppens das alles beherrschende Thema. Auch wenn wir unser Ziel, EINEN Museumsstandort am Hansahafen, nicht durchsetzen konnten, war mit der Senatszusage, den 50er Schuppen als einen gleichberechtigten Teilstandort des künftigen Museums auszubauen doch ein wesentlicher Erfolg beschieden. Jetzt gilt es, die Zusagen auch umzusetzen. Das bedeutet, dass unser Teilstandort – als künftig ursprüngliche und attraktivste Abteilung des DHM – auch die erforderlichen Mittel bekommt – und das ist nicht selbstverständlich bei einem Gesamtetat von 85 Millionen Euro. Wir haben den Bundestagsabgeordneten Johannes Kahrs um Unterstützung gebeten und hoffen darüber hinaus, auch in der Stiftung Historische Museen Hamburg und der Projektgruppe für das DHM zu einem für alle Beteiligten akzeptablen Kompromiss zu kommen. Um den endgültigen Liegeplatz der „Peking“ bei uns im Hansahafen müssen wir uns weiterhin bemühen.

Zum regulären Vereinsleben: Nachdem mit dem früheren „Alleinvorstand“ eine Zusammenarbeit nicht wirklich stattgefunden hat, hoffen wir hier auf einen Neustart mit der neuen Stiftungsleitung unter Prof. Dr. Czech. Um Missverständnissen vorzubeugen: Als Vertreter ehrenamtlicher Mitarbeiter sind wir weder die Entscheider noch die Genehmigungsstelle für das künftige Museum. Sehr wohl möchten wir aber gefragt (und möglichst überzeugt) werden, BEVOR Entscheidungen fallen. Der Vorstand freut sich auf die Zusammenarbeit mit der neuen Stiftungsleitung.

Hafenkultur e.V. ist der Förderverein des Hafensemuseums. Dabei nimmt die ehrenamtliche Mitarbeit den weit überwiegenden Teil ein. Wir haben erfreulicher Weise eine große Zahl von Arbeitsgruppen und „Einzelkämpfern“, die das leisten. Nicht nur bei den Führungen sind die Hafensenatoren nach wie vor unentbehrlich. Ihre Zahl

nimmt aber naturgemäß ab – und Nachwuchs, der den Stückgutumschlag noch erlebt hat, gibt es nicht. Daher schaffen wir es nicht mehr, zu allen Öffnungszeiten kompetentes Personal zu stellen.

Wir sind dabei, für interessierte, aber nicht vorgebildete Ehrenamtliche einen „Ausbildungsweg“ als Führer durch das Museum zu entwickeln. Wir haben bereits eine große Bandbreite funktionierender ehrenamtlicher Aktivitäten, allerdings keine Stelle, die hilft, Doppelarbeit zu vermeiden, Kooperationen anzuregen und bei Bedarf sinnvolle Zielsetzungen zu entwickeln. Außerdem könnten interessierte Neumitglieder von hier zur passenden Aufgabe vermittelt werden. Die Einrichtung einer solchen Koordinationsstelle wird derzeit eingerichtet.

Außerdem gibt es aktuell eine Reihe von Vorschlägen für weitere Betätigungsfelder – Konzeptideen für das künftige Museum, Nachwuchsförderung und Geschichte von Museum und Verein sind nur Beispiele. Hier müssen sich geeignete Gruppen aber noch zusammenfinden.

Thema Beitragszahlung: Bei uns ist der März Zahlungstermin. Von rund 450 Mitgliedern hatten aber 63 bis Mai nicht gezahlt. Inklusive der Rückbelastungskosten ergab sich so ein Minderbetrag von knapp 3.000 Euro! Zwar konnte bis Mitte September mit erheblichem Aufwand ein Großteil „beigetrieben“ werden, aber 20 Mitglieder (noch 670 Euro) sind bis heute durch Anschriftenänderung oder „Stummschaltung“ nicht zu erreichen. Freunde: So geht es nicht! Es soll hier kein böser Wille unterstellt werden, aber „Vergesslichkeit“ ist keine Entschuldigung: Spätestens wenn der Ausweis in der Post ist, weiß man, dass bezahlt werden muss.

Und noch ein Übel, das überflüssigen Aufwand und zusätzliche Kosten verursacht: Bitte stets UMGEHEND alle Veränderungen wie Adresse, Telefon, Bankkonto, etc. möglichst PER BRIEF mitteilen – Danke!

Der Vorstand Hafenkultur e.V.

Fotos: Pixabay, Neuwerk