

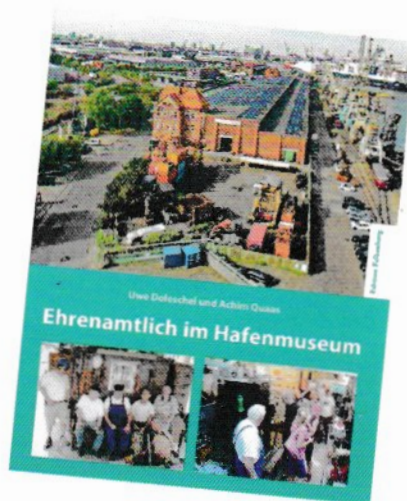
FASTMOKER

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

Buchvorstellung „Ehrenamtlich im Hafenmuseum“

Nun war es endlich so weit, nach langen Recherchen und zum Teil recht schwierigen Vorarbeiten und Diskussionen, konnten wir das Buch fertigstellen. Geplant war es zum 25. Jubiläum, dann zum 30. von Hafenkultur e.V. Nun ist es nach 31 Jahren endlich fertiggestellt! Zur feierlichen Präsentation, im Beisein von über 70 Teilnehmern, wurde es am 08.04.2025 im Deutschen Hafenmuseum der interessierten Öffentlichkeit und den Mitgliedern von Hafenkultur e.V. präsentiert.

In der Eröffnung durch Holger Mahler und den Beiträgen von Achim Quaas als ehemaligem Leiter des Hafenmuseums, Uwe Doleschel als Mitautor, Peter Lühmann, Verein für ehemalige WS-Barkassen, Wolfgang Hartmann, als ehemaligem Betriebsrat der HHLA und Gründungs-



mitglied von Hafenkultur e.V., Christian Schuchmann für die Taucher, sowie einem erfrischenden Lesebeitrag von Lisa Mandelartz, Heizerin auf dem Dampfschwimmkran SAATSEE, wurden spannende Berichte dazu vorgetragen. Musikalisch untermalt wurde die Veranstaltung durch Juri Kandelaja, vielen Dank dafür!

In den Berichten wurde aufgezeigt, welche Anstrengungen, Engagement, Ideen und Durchsetzungskraft erforderlich waren, um ein Hafenmuseum für Hamburg zu bekommen und dessen Bestand durchzusetzen. Es wurde noch einmal der herzliche Dank an alle Mitwirkenden ausgesprochen.

Diese ganzen Berichte sind nun in dem 269 Seiten starken Buch sehr schön, durch Bilder ergänzt, nachzulesen. Es ist spannend geworden und beschreibt den ganzen Werdegang authentisch und aus vielen Blickwinkeln sehr lebensnah! Alle Mitglieder von Hafenkultur e.V. erhalten dieses Buch, das auch schon im Handel erschienen ist, kostenfrei. Wir bitten aber, dieses Buch bei der nächsten Jahresmitgliederversammlung am 20.05.2025 oder durch Abholung in unserem Büro, in Empfang zu nehmen. Wer dieses Buch zugesendet haben möchte, muss leider eine Gebühr von 6,50 € an uns überweisen, da der Versand leider sehr kostenintensiv ist.

Holger Mahler

Reparaturarbeiten an der FRIEDA EHLERS

Wie im letzten FASTMOKER schon ausführlich dargestellt, hat der Einbau der Zylinderblöcke und Pumpen geklappt. Nach Beratung durch die Flint Werft wurde nun auch die Umlaufkühlung für den Motor installiert. Dazu musste die FRIEDA EHLERS mit dem Slip aus dem Wasser gezogen werden, um diese Arbeiten abschließen zu können. Dabei wurde uns deutlich, dass das Unterwasserschiff, mit Muschelbesatz, auch einen neuen Unterwasseranstrich benötigt. Der letzte Anstrich war vor 6 Jahren erfolgt. Dies bedeutete, dass der Rumpf der Barkasse mit Hochdruckwasser abgestrahlt wurde, die Magnesiumanoden erneuert werden

mussten und die Barkasse einen neuen Schiffsanstrich bekam. Bei der ersten Erprobung der Barkasse stellte sich aber leider nun noch heraus, dass der Auspuffkanal, der direkt an den Zylindern angeschlossen ist, durch die vielen Jahre (Baujahr 1948) so durchgerostet war, dass eine sehr aufwendige Reparatur notwendig gewesen wäre.

Zum Glück konnten wir von einem alten Ersatzmotor den Auspuffkanal mit kleineren Änderungen für unseren Motor verwenden und anbauen. Jetzt wird Öl aufgefüllt und die Erprobung findet in der Woche vor Ostern statt und wird hoffentlich unser Ostergeschenk. Klopfen wir mal kräftig auf Holz! Danach sind noch viele kleine Arbeiten, wie z. B. die Elektrik und Holzarbeiten zu erledigen. Diese Arbeiten werden aber von unserer ehrenamtlichen Crew der FRIEDA EHLERS durchgeführt.

Leider mussten wir nun auch noch feststellen, dass eine neue Pläne für die Barkasse auch noch notwendig ist. Das wollen wir danach in Angriff nehmen! Diese ganzen Reparaturmaßnahmen sind leider doch viel aufwendiger gewesen als voraus prognostiziert. Wir planen aber, mit unsere FRIEDA EHLERS schon am Hafengeburtstag und an dem Harburger Binnenhafenfest teilzunehmen.

Unsere Spendenaktion zu Weihnachten hat 5.300 € Spenden ergeben! Wir bedanken uns bei allen Spenderinnen und Spendern ganz besonders und wollen sie als Dank im Sommer zu einer kleinen Fahrt durch den Hafen mit der Frieda Ehlers einladen! Über jede weitere Spende für die Erneuerung der Pläne, sind wir natürlich auch sehr glücklich und würden uns sehr freuen, weitere Spenden zu erhalten!

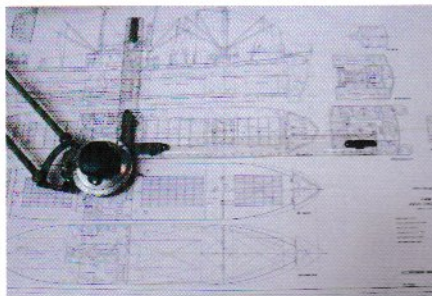
Holger Mahler



Der AK Schiffbau konzentriert sich auf Themen

In der Saison 2024 haben wir begonnen, uns auf einzelne Themen zu konzentrieren. So zeigen wir in der hinteren Ecke im Monitor einen FILM über den Bau der „Tina Onassis“ und damit den Beginn des Großschiffbaus. Daneben haben wir auf einer Hafenkarte die ehem. Hamburger Großwerften dargestellt. In der kommenden Saison wollen wir auf einer weiteren Karte die Lage aller Seeschiffswerften in Gesamtdeutschland in den 60er Jahren zeigen. Unser Ziel ist es, diese Ecke als generelle Information zum Schiffbau zu gestalten mit gleichzeitigem Hinweis auf die Entwicklung im internationalen

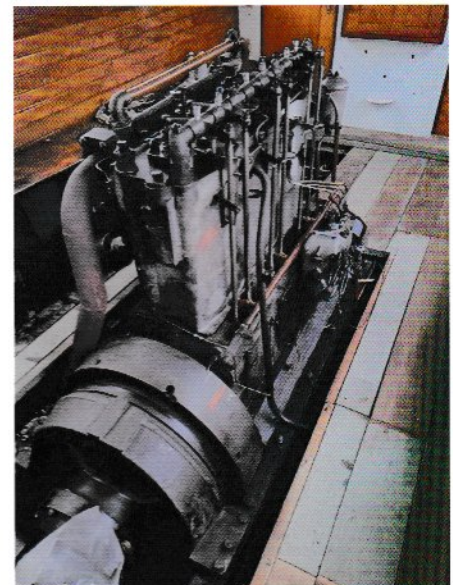
zu den Containerschiffen. In dieser Ecke wollen wir weiter zukünftig auch auf einer Zeitschiene die zeitliche Entwicklung vom Holzschiffbau zum heutigen Stahlschiffbau darstellen. Das Thema „Schiffsentwurf“ soll vor den Schaukästen konzentriert werden.



Schiffsentwurf Cap Norte

Wir haben ein Modell des Frachters „Cap Norte“ von der H-Süd bekommen. Es handelt sich um den Neubau 895 der Hwaldtswerke aus dem Jahre 1955. Wir wollen dieses Modell unter dem Schaukasten aufstellen und auf der danebenstehenden Zeichenmaschine einen Generalplan der „Cap Norte“ zeigen. So kann man zusammen mit Hinweis auf den Linienriss das in der Nähe stehende Halbmodell und die

Holzschablonen vom Schnürboden erklären, wie ein Schiff entsteht.



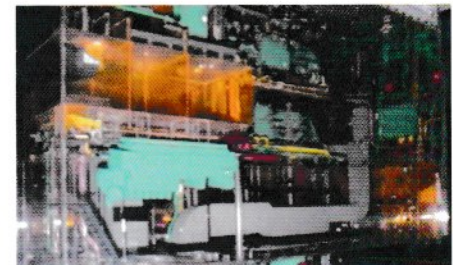
Ein weiteres Thema soll dem Schiffsantrieb gelten. Wir werden versuchen, einige zu einer Insel in Nähe der Bearbeitungsmaschinen zu konzentrieren. Damit ist es möglich, ein Fertigungssystem zu erklären, das Grundlage der heutigen CMD-Anwendung wurde. →

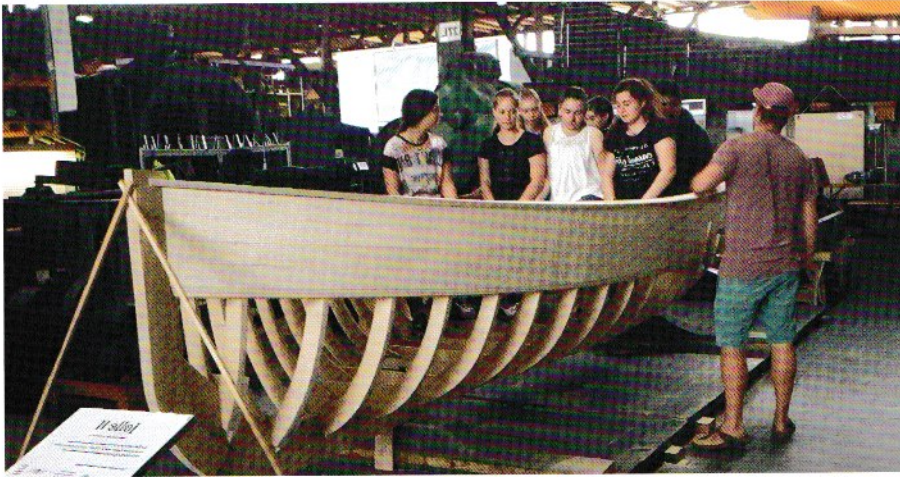


Schiffbau. Dazu dient auch das Modell der untergegangenen „München“. Dieser Lash-Carrier und auch die Baco-Liner aus Emden waren eine parallele Entwicklung



Modell des Frachters „Cap Norte“





Jolle II

Ein weiteres Vorhaben ist mehr ein Lieblingsprojekt: Jolle II. Wir haben 2015 zusammen mit einer Schulklasse aus Wil-

helmsburg begonnen, eine hölzerne Jolle zu bauen. Diese Jolle ist seit 2020 fertig und erprobt, und die Schüler sind hoffentlich im Berufsleben erfolgreich. Es be-



steht nun die Möglichkeit, diese Jolle als Beiboot zur „Peking“ in den vorhandenen Davids zu lagern und auch von dort aus zu benutzen. Das sollte eigentlich schon in diesem Sommer geschehen, aber noch werden die Eigentumverhältnisse geklärt. Wir hoffen also, dass wir im Frühjahr 2025 die Jolle taufen und der „Peking“ übergeben können.

Das „Rethe-Hub- brücke“-Modell – Geschichte im „Deutschen Hafenmuseum“

In den Jahren 1924 bis 1926 wurde zur Erweiterung des Harburger Seeschiffhafens die „Rethe“, die Verbindung zwischen „Reiherstieg“ und „Köhlbrand“ und dem Hamburger Hafen, auf „Seeschiffstiefe“ ausgebaut. In diesem Zusammenhang wurde der „Reiherstieg“ begradigt und verbreitert. Mit den hier „gewonnenen“ Bodenmengen entstand das neue Hafengelände „Kattwyk“.

Hier bestand nun die Notwendigkeit, eine direkte und unmittelbare Straßenverbindung zwischen dem Freihafen über „Neuhof“ zu schaffen. Das war aber nicht so einfach, da es zu den o. a. Jahren noch die unabhängigen Staaten Preußen und Hamburg gab. Die für die Straße notwendigen Gebiete (Neuhof) waren Hamburger Staatsgebiet. Erst ein Staatsvertrag, der im März 1929 geschlossen wurde, in dem die Gründung einer „Hafengemeinschaft“ vereinbart wurde, eröffnete die Möglichkeit des gemeinsamen Ausbaus der Hafengebiete „Kattwyk“, „Hohe Schaar“ und „Neuhof“. Die in den Ausbauplänen festgelegte Infrastruktur beinhaltete den Bau einer Brücke im Ver-



Die alte Rethehubbrücke in gehobenen Zustand.

lauf der Straße, die vom Freihafen zum „Kattwyk“ führte. Die Straßenführung erforderte eine Querung der „Rethe“. Die Querung der „Rethe“ mit einer Brücke

wurde in den Plänen als vordringlich angesehen. Die zu dem Zeitpunkt der Entwicklung des o. a. Gebietes einsetzende Wirtschaftskrise verhinderte den ge- →



Sicht auf die Hubbrücke mit Zufahrt aus der Reth. Der Bulker liegt bei Silo P. Kruse. Das Getreide wird ins Silo gelöscht und aussenbords in ein kleineres Massengutschiff für die Ostseefahrt.



planten Ausbau. Dadurch konnten die o. a. Gebiete nur eingeschränkt genutzt werden. Die schlechte Infrastruktur und die nun vorherrschenden örtlichen Verhältnisse zwangen die nun nationalsozialistische Regierung zur Bereitstellung der erforderlichen monetären Mittel.



Die Brücke in höchster Stellung und bei Ebbe.

Die aktuell genutzte Brücke „Neuhofer Drehbrücke“ mit einer nutzbaren Breite von 4,20 Meter musste den ganzen Verkehr, Eisenbahn und LKW, aufnehmen und dem Schiffsverkehr die Durchfahrt ermöglichen. Die Brücke musste mindestens viermal am Tag geöffnet werden und behinderte damit den damals zunehmenden Lastverkehr, der die Versorgung der Großindustrie im Bereich „Neuhof“ erschwerte. Die „RHB“ sollte den Eisenbahnverkehr und den Straßenverkehr übernehmen (für „Neuhof“), weiterhin wurde der Landweg zum Freihafen um fünf Kilometer verkürzt.

Aber welche Art von Brücke sollte gebaut werden? Der Bau einer Drehbrücke schied aus, da die Nachteile dieser

Brückenart im Bezug auf Freigabe der Durchfahrt und nicht zuletzt durch den erheblichen Platzbedarf überwiegen. Des weiteren wurde der Bau einer Klappbrücke erwogen. Auch diese Überlegung wurde verworfen, da für Schiffe mit hohen Masten und Aufbauten die Durchfahrtshöhe eingeschränkt würde und der Mittelpfeiler der Brücke die Strömungs- und Windverhältnisse zu Ungunsten der Schifffahrt behindern würde.

Dem Bau einer Hubbrücke wurde daher aus Schifffahrtsgründen der Vorzug gegeben. Die „RHB“ wurde am 20. Juni 1934 nach 15 Jahren Bauzeit eröffnet. Die Brücke erreichte bei + 6,15 Meter NN und einer Hubhöhe von 32,25 Meter eine lichte Durchfahrtshöhe von 42 Metern.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Brücke stark beschädigt und der vorhandene (moderne) Stahl musste als Reparationsleistung abgegeben werden. Für die Reparatur der Brücke wurde „alter“ Stahl, der nicht schweißbar war, verwendet und die Durchfahrtshöhe auf 52 Meter erhöht.

Das endgültige Aus für die „RHB“ wurde durch eine moderne Klappbrücke besiegelt. Die „Retheklappbrücke“ wurde Ende 2017 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Der vorhandene Stahl wurde der Stahlindustrie zur Verfügung gestellt. Salopp gesagt, die Brücke endete im Hochofen. Vielleicht hat ja der eine oder andere Leser ein Auto gefahren, in dem der Stahl der „RHB“ verarbeitet wurde. Einige Teile der „RHB“ (wie Seil- →



Die neue Klappbrücke über die Reth

scheiben, Seilräder und Verbindungsknoten) sind unter der „Kohlbrandbrücke“ gelagert. Die beiden Steuerpulte und die Anzeige der Durchfahrtshöhe sowie die Lichtzeitanlage für die nautischen Signale sind im Deutschen Hafenmuseum („DeHaM“) eingelagert.

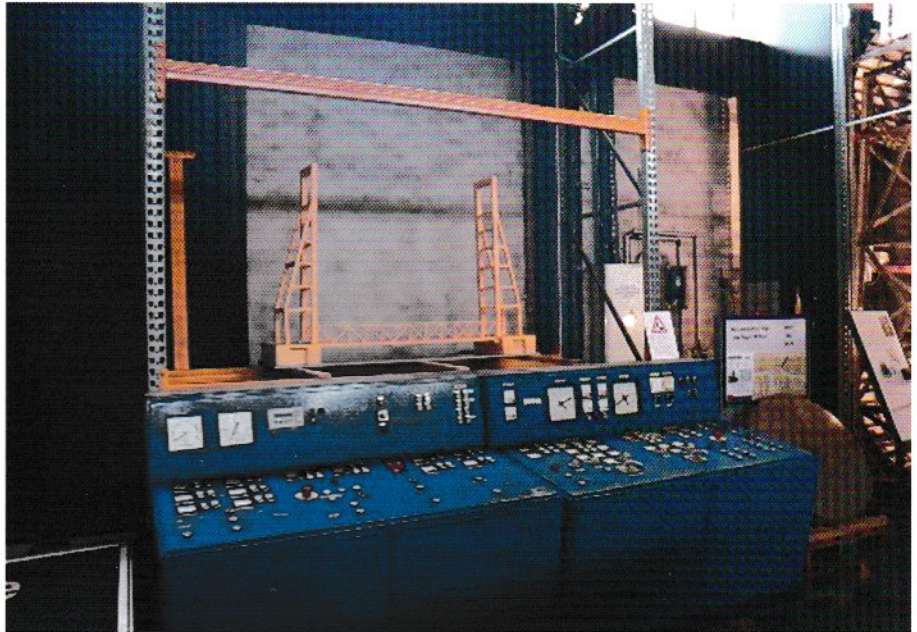
Aber wie kommt die „Rethe -Hubbrücke“ in das Deutsche Hafenmuseum? Bei der Veranstaltung der „YoTa“ „Young Talents“ „Aktionstag Technik“ am 23. 2. 2024, Hamburg, Berliner Tor in den Räumen der „HAW“ (Hochschule für angewandte Wissenschaften) waren Ehrenamtler des „DeHaM“ vor Ort. Bei einem Rundgang wurden Kollegen auf einen Stand der „HAW“, Prof. Schelberg (Fachbereich Maschinenbau und Produktion) aufmerksam. An dem Stand wurden einige funktionsfähige Modelle aus dem Bereich Konstruktion gezeigt. Bei einem Gespräch der Beteiligten wurde die Idee „geboren“ ein funktionsfähiges Modell (letzte Ausbaustufe), unter Einbindung



Die Hubmotoren landeten im DeHaM

der vorhandenen Steuerpulte sowie Anzeige der nautischen Signale und der Durchfahrtshöhe zu erstellen. Diese Idee wurde im „DeHaM“ unter Beteiligung von Ursula Riechenberger besprochen und für „gut“ befunden. Auch bei der „HAW“ fiel die Idee auf fruchtbaren Boden. Bei der „HAW“ ist die Konstruktion des funktionsfähigen Modells der „RHB“ in einem Bachelor Studiengang eingebunden.

Es wurde folgendes vereinbart: Die Konstruktion eines funktionsfähigen Modells einschließlich der Projektplanung übernimmt die „HAW“ und hier der Studiengang „Maschinenbau und Konstruktion“ unter der Leitung von Prof. Schelberg. Das „DeHaM“ übernimmt die Anbindung der Konstruktion an die Steuerpulte sowie die Anbindung der Anzeigen der nautischen Signale und Durchfahrtshöhe. Den monetären Aufwand für das benötigte Material übernimmt das „DeHaM“. Alle anderen Aufwände werden von der



Das Modell im Deutschen Hafenmuseum

„HAW“ im Rahmen des Studienganges und vom „DeHaM“ im Rahmen des Ehrenamtes übernommen.

In einem ersten Schritt wurde von der „HAW“ ein sogenanntes „Mockup“ (vereinfachtes Modell) erstellt. Das „Mockup“ stellt die zukünftige Konstruktion in ihrem Ausmaß dar. Die Ausmaße des zukünftigen Modells sind ca. 1,20 Meter hoch und ca. 2,50 breit. Um das Modell wird auch eine Landschaft einschließlich Fahrbahn und Gleise entstehen. Als Hintergrundbild ist ein Foto, das die Umgebung der „RHB“, vorgesehen. Das „Mockup“ wurde im „DeHaM“ am zukünftigen Stellplatz, achtern im Schuppen 50, auf der Steuerbordseite, vom Eingang aus gesehen, aufgestellt und kann dort besichtigt werden.

Inzwischen wurde dort auch der Rohbau der Einhausung erstellt, in dem das Modell seine Heimat finden wird. Für die Erstellung des funktionsfähigen Modells wurden Baupläne benötigt. Bei der Beschaffung der Pläne konnten alte Netzwerke genutzt werden. Von der „HPA“ wurden dem „DeHaM“ ca. 500 Baupläne

im Original bereitgestellt, die für die Konstruktion benutzt werden konnten.

Der Kontakt zu der „HPA“ ist weiterhin vorhanden und wird genutzt, um mit den jeweils zuständigen Mitarbeitenden und bei „HPA“ die Details für die zu erstellenden Unterlagen (Erklärungen und Hinweise zu der „RHB“) für die Besucherinformation im „DeHaM“ zu erarbeiten. Zur Zeit werden die Abdeckungen für die Steuerpulte erstellt. Parallel dazu werden die Erläuterungen und Hinweise, die die Funktion und die Bedeutung der Brücke für den Hafen auf entsprechenden Medien den Besucher des „DeHaM“ erläutern sollen, erstellt. Ein erstes Funktionsmodell der „RHB“ wird bei den „Dortmunder Modellbautagen 2025“ auf dem Stand der „HAW“ zu sehen sein. Das endgültige voll funktionsfähige Modell, mit Verkleidung, wird nach jetzigem Projektstand zum Ende der Saison 2025 im „DeHaM“ zu sehen sein. Offen ist zur Zeit noch, ob auch bis zu diesem Termin die datentechnische Anbindung und die Steuerpulte in vollem Umfang zur Verfügung stehen. Damit hat die „Rethe Hubbrücke“ den Weg und ihren endgültigen Standplatz im „Deutschen Hafenmuseum“ eingenommen.

Hans Jörg Winkel



Quellenangaben:

Zeitschrift „Bautechnik“ Ausgabe Juli 1935, Zeitschrift „THB“ Der tägliche Hafenbericht (Eckhard-Herbert Arndt), „HPA“ Hamburg Port Authority, Wikipedia, Das Team „HAW“ Herr Professor Jörg Schelberg Fb Maschinenbau und Produktion, Studierende der „HAW“ HPA Herr Jörg Kapusta Das Team „DeHaM“ Frau Ursula Riechenberger Herr Bernd Jüdes, Tom Holtz, Stefan Klocknert, Wolfgang Kneller, Uwe Doleschel, Hans Jörg Winkel, Christoph Waldmann

Kaffee oder Nüsse wurden vielfach in den Speichern sortiert

Als bedeutender Handelsplatz für Kaffee war und ist Hamburg ein Zentrum der Kaffeekultur. Es gab eine dunkle Seite der Kaffeeverarbeitung. Im April 1896 gipfelte die Unzufriedenheit der Kaffeeverleserinnen in einem Aufstand: Zu Hunderten protestierten sie gegen Hungerlöhne und Ausbeutung auf den Kaffeeböden - in manchen Firmen bis zu sechs Wochen lang. Der Job der Kaffeeverleserinnen war es zu diesen Zeiten, Dreck, Steine und sogenannte Stinkebohnen aus den noch rohen, grünen und ungerösteten Kaffeebohnen herauszupulpen. Das sind Bohnen mit einem eigentümlichen, knoblauchartigen Geruch und Geschmack.

Die Frauen arbeiteten im Akkord: Gute, grünlich-blau schimmernde Bohnen sortierten sie nach Farbe und Größe, die vergorenen, weißlich schimmernden kamen weg. Wenn Aufseherinnen einen Fehler bemerkten, musste die Verleserin die gesamte Charge erneut sortieren: Schon eine „Stinkebohne“ konnte beim Rösten die ganze Partie verderben. Oft dauerte es elf Stunden oder länger, bis die Kaffeeverleserinnen nach Hause konnten – mal mit mehr, mal mit weniger Lohn.



Gute und schlechte Rohkaffeebohnen liegen zur Begutachtung in der Sonne der Speicherluke.

In verschiedenen Firmen streikten Verleserinnen und erreichten sehr unterschiedliche Ergebnisse. Die Firma Stucken & Andresen beschäftigte im Frühjahr 1896 550 Kaffeeverleserinnen. Es waren Arbeiterinnen, die sich den Kaffee selbst kaum leisten konnten. Dort herrschten unzumutbare Arbeitsbedingungen, bei knochen-



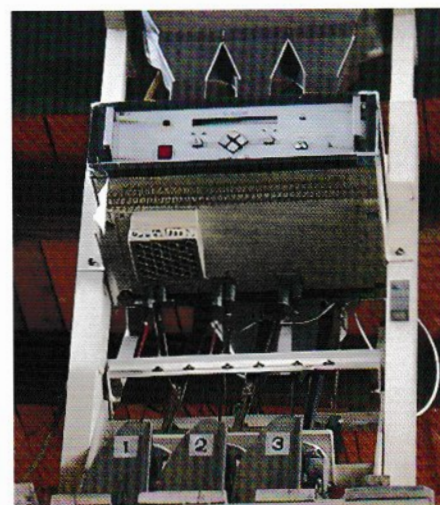
Frauen sitzen vor den Bändern.

harter Arbeit, unfairen Strafzahlungen und Hungerlöhnen, dort wurde aufbegehrt - eine historische Revolte! Hier z. B. wurden nach 14 Tagen Ausstand fast alle Forderungen der Lohnkommission angenommen, aber kurz nach Streikende kamen die ersten Entlassungen und zwar derjenigen, die beim Streik beteiligt waren.

Das Saisongeschäft bedeutete ein Zubrot von 5 bis 6 Mark pro Woche – ein Lohn, der heute 40 bis 48 Euro entspräche. Wer davon Kinder ernähren musste, lebte im Elend. Doch auch wenn die Frauen nur „zuverdienten“, um das Einkommen ihrer Männer aufzustocken – stundenlang mit gebeugtem Rücken am Sortiertisch sitzen, das tat keine ohne Not.



Noch wurden die Kaffeesäcke per Pferdefuhrwerk bewegt.



Im Museum wartet eine ehemalige Farbschleuse um die Rohkaffeebohnen aus zu sortieren.

In zeittypischer Kleidung trugen die Streikenden Schilder mit ihren Forderungen. Ihre Bühne war das Arbeiterorgan „Hamburger Echo“ – Öffentliche Versammlung der in Hamburg, Altona und Umgebung beschäftigten Kaffeeverleserinnen am Donnerstag, dem 16. April 1896, abends 8½ Uhr, in Kletts Gesellschaftsgarten, Wexstraße.“ So blieb es bis in die 1970er-Jahre. Dann übernahmen dies Maschinen.

Impressum: FASTMOKER 1/2025

Verantwortlicher Herausgeber:
Holger Mahler, Vorsitzender
Hafenkultur e. V. - Freunde des
Deutschen Hafenmuseums

Büro: Kopfbau Schuppen 50A,
Australiastraße 6, 20457 Hamburg
Telefon: (040) 50 792 771
E-Mail: info@hafenkultur.eu
Homepage: www.hafenkultur.eu

Bankverbindung: HASPA
IBAN DE32 2505 0550 1209 1257 96
BIC: HASPDEHH XXX

Redaktion: K. H. Altstaedt
Layout: Nathalie Sodeikat
Bilder: K. H. Altstaedt / W. Hartmann /
Peter Wieske / Dt. Hafenmuseum

