

**Ehrenamtlich im Hafenmuseum**



Abbildungen auf dem Umschlag:

Hafenmuseum Hamburg mit Kopfbau und Schuppen 50A, mit Außenflächen zu Land und zu Wasser (oben: Drohnensfoto Rudolf Küstner); Die Crew von SAUGER IV nach der Arbeit, SAUGER IV im Vorführbetrieb unter Dampf (beide Achim Quaas); Rückseite: Hafenmuseum am Bremer Kai: Kaikran, SK SAATSEE und SAUGER IV (Achim Quaas)

1. Auflage 2025

Copyright © Edition Falkenberg

Bgm.-Spitta-Allee 31, 28329 Bremen

[produktsicherheit@edition-falkenberg.de](mailto:produktsicherheit@edition-falkenberg.de)

ISBN 978-3-95494-362-3

[www.edition-falkenberg.de](http://www.edition-falkenberg.de)

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotografie, Mikrofilm oder irgendein anderes Verfahren) ohne schriftliche Erlaubnis des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Außerdem behält sich der Verlag die Verwertung des urheberrechtlich geschützten Inhalts dieses Werkes für Zwecke des Text- und Data-Minings nach § 44 b UrhG ausdrücklich vor. Jegliche unbefugte Nutzung ist hiermit ausgeschlossen.

**Uwe Doleschel und Achim Quaas  
und Mitautoren**

# **Ehrenamtlich im Hafenmuseum**

**2023:**

**30 Jahre Hafenkultur,  
30 Jahre Verein für ehemalige WS-Barkassen,  
20 Jahre HansaHafenMuseumsMarketing,  
37 Jahre Hafenmuseum  
und viel ehrenamtliches Engagement**

**Herausgegeben von  
Hafenkultur e.V. –  
Freunde des Deutschen Hafenmuseums**

**Mit 415 Abbildungen**

**Edition Falkenberg**



# Inhalt



Grußwort .....	6
Geleitwort .....	7
Vorwort des Herausgebers .....	9
Achim Quaas: Ehrenamtliches Engagement und das Hafenmuseum .....	11

## Kapitel 1:

Zum Einstieg Daten und Hintergründe zur Entstehungsgeschichte des Hafenmuseums (von Uwe Doleschel und Achim Quaas) .....	15
---	----



## Kapitel 2

Klaus Schlichting – Ehrenamtlicher im Museum (von Achim Quaas) .....	89
--	----

## Kapitel 3

Hafenkultur e.V. – Freunde des Hafenmuseums. Die ersten 20 Jahre (von Uwe Doleschel und Achim Quaas) .....	97
---	----



## Kapitel 4

Mitmachen macht Spaß (von Lisa Mandelartz) .....	127
--	-----

## Kapitel 5

Hafenkultur e.V. – Freunde des Hafenmuseums Hamburg. Und noch mal zehn Jahre von 2013, dem Jahr des Umbruchs und der Veränderungen, bis 2023: Start in eine neue Zukunft? (von Uwe Doleschel und Achim Quaas) .....	135
---	-----



## Kapitel 6

Eine Gästefahrt mit FRIEDA EHLERS (von Achim Quaas mit Textvorlagen der Barkassengruppe) .....	145
---	-----

## Kapitel 7

Der Verein für ehemalige WS-Barkassen e.V. (von Achim Quaas und Peter Lühmann) .....	151
--	-----



## Kapitel 8

Zeitzeugen als Unterstützer und Vermittler der Hafengeschichte und der persönlichen Geschichten (von Achim Quaas) .....	167
--	-----

## Kapitel 9

Hafenkollegen engagieren sich im Hafenmuseum (von Peter Haese und Achim Quaas) .....	181
--	-----



## Kapitel 10

Die Kaffeeklappe und der Museumsshop im Hafenmuseum und der Betreiberverein HansaHafenMuseumsMarketing e.V. von 2003 (von Achim Quaas) .....	219
--	-----



## Kapitel 11

Ein Rückblick mit einem lachenden und einem weinenden Auge auf die ehrenamtliche Tätigkeit von Ursula und Peter Krüger (von Peter Krüger) .....	233
--	-----

## Kapitel 12

Im Dickicht der neuen Konzepte (von Uwe Doleschel) .....	239
--	-----



Nachwort mit Danksagung .....	260
-------------------------------	-----

Anmerkungen .....	262
-------------------	-----

Abbildungsverzeichnis .....	264
-----------------------------	-----

## Anhang

Nachtrag von HaJo Emersleben zur Geschichte des Vereins Hafenkultur e.V. ....	265
---	-----

Die Autoren .....	272
-------------------	-----



## Grußwort

Der Hamburger Hafen ist das Tor zur Welt, seit jeher prägt er unsere Stadt und ihre Bevölkerung. Das Hafenmuseum bewahrt die Erinnerung an Schifffahrt, Seetechnik, gesellschaftliche Veränderungen, Krisen und Er rungenschaften. Durch so viele ehrenamtlich tätige Menschen mit Leben erfüllt, ist es beinahe selbst ein Zeitzeuge, der das hanseatische Lebensgefühl auf einmalige Art und Weise vermittelt und in die Zukunft trägt. Es ermöglicht, historische Realitäten zu bewahren und aktuell zu erleben. Diese große kulturelle Leistung darf nicht in Vergessenheit geraten, sondern muss gewissenhaft durch den manchmal auch unruhigen Strom der Zeit gelenkt werden.

Doch was ist ein Segelboot ohne Segel? Eine Barkasse ohne Motor? Verloren auf offener See, ohne Chance, den sicheren Hafen zu erreichen. Dafür, dass Tausende Ehrenamtliche seit Jahrzehnten immer wieder die Segel hissen, denkmalwürdige Maschinen restaurieren und neue Anlegestellen für Erinnerungen schaffen, sind wir als Staat mehr als dankbar.

Die Ehrenamtlichen rund um das Hafenmuseum sind ein ganz besonderer Kreis von

Menschen mit ganz speziellen Fähigkeiten und Fertigkeiten: Menschen, die Dinge reparieren können, wie es keine digitale Maschine je könnte; Menschen, die Geschichten erzählen, die sich keine künstliche Intelligenz ausdenken kann. Menschen mit großem Herz, Sinn und Verstand für die gute Sache. So bunt, weltoffen und vielfältig wie Hamburg, so vielfältig sind auch die Möglichkeiten, hier aktiv zu werden.

Freiwilliges Engagement ist unverzichtbar: Egal ob für Kinder, Jugendliche, Erwachsene, Seniorinnen und Senioren, Menschen, die in unserem Land Schutz suchen und auch für Menschen mit und ohne gesundheitliche Beeinträchtigungen. Von der Kultur bis zum Katastrophenschutz vom Verein bis zum Museum – all das wäre nicht möglich ohne Leidenschaft und die Bereitschaft, die in das gemeinsame Ganze einzubringen. Das Ehrenamt ist ein wesentlicher Motor in jeder Gesellschaft.

Ein kluger Matrose hat mal gesagt: »Die beste Pflege für ein Segel- oder Dampfschiff besteht darin, es in Fahrt zu halten«. Und genau das tun die Vereine, Arbeitskreise und Ehrenamtlichen des Hafenmuseums – sie halten uns in Fahrt und auf Kurs! Dafür vielen Dank.

Dr. Carsten Brosda,  
Senator für Kultur und Medien

Hamburgs großes *Deutsches Hafenmuseum* wird aufgebaut: am ersten Standort *Schuppen 50A* und einem zweiten mit Neubau auf dem *Grasbrook*. Das war lange nicht selbstverständlich und ist, wie so oft in dieser Stadt, Ergebnis eines jahrzehntelangen, zähen Durchhaltevermögens und Zusammenspiels von in Vereinen, Stiftungen und Institutionen engagierten Haupt- und Ehrenamtlichen. Die Entscheidung fiel letztlich in Berlin. Den Ausschlag gab eine Koalition Hamburger Abgeordneter von SPD, CDU und Grünen im Haushaltsausschuss des Bundestags. Doch wie kam es überhaupt zum Projekt?

Am Anfang standen Bewusstsein und Engagement für eine im Schwinden begriffene »Hafenkultur«: Die vom Abriss bedrohten 50er Schuppen wurden mit der *Stiftung Hamburg Maritim* gerettet, die ausgedienten Zeugnisse von Arbeit, Technik und Leben der Menschen im Hafen von dem dafür zuständigen Kustos des *Museums der Arbeit*, Achim Quaas, vor der Verschrottung bewahrt. Die Objekte einer lokalspezifisch einzigartigen Sammlung im Schaudepot fordern nun am Standort 1 des *Deutschen Hafenmuseums* zum Staunen und Befragen heraus. Standort 2 – erzwungen durch äußere Umstände – bietet neue Freiräume und Entwicklungsmöglichkeiten zur globalen Perspektivierung und forschungsfreudigen musealen Praxis. Die Viermastbark PEKING, schon jetzt eine Attraktion am Bremer Kai, wird zum Blickfang an der Elbe.

Als Staatsrat der Kulturbehörde, Freundeskreisvorsitzender des *Museums der Arbeit*,

Beiratsvorsitzender der *Stiftung Hamburg Maritim* und Vertreter der Freundeskreise im Stiftungsrat der *Stiftung Historische Museen Hamburg* habe ich diesen Prozess mitbegleitet und voranzutreiben versucht. Dabei war mir eines immer klar: Museum lebt von der Leidenschaft und dem Einsatz der Vielen – nur mit Hauptamtlichen ist ein attraktiver Museumsbetrieb von Instandhaltung, Erschließung und lebendiger Vermittlung nicht möglich. Das erweist sich nicht nur im Hafenmuseum, sondern auch auf dem Museumsschiff CAP SAN DIEGO und der PEKING.

Für das durch Überalterung bedrohte und doch so unverzichtbare Ehrenamt im maritimen Hamburg ist dieses Buch ein ermutigendes Zeugnis. »Ehrenamtlich im Hafenmuseum« führt eindrücklich an der über 30-jährigen Geschichte von Aufbau und Umsetzung einer Idee vor, wie sinnvoll ein solcher Einsatz sein kann. Dabei hat es nicht an Konflikten gefehlt – zwischen Haupt- und Ehrenamtlichen und innerhalb derselben. Allen Leserinnen und Lesern wünsche ich viel Vergnügen beim Eintauchen in die historischen, aktuellen und zukünftigen Aktivitäten der sogenannten *Hafen-senioren*, der Vereine *Hafenkultur – Freunde des Hafenmuseums*, des *Vereins für ehemalige WS-Barkassen* sowie des Vereins *HansaHafen-MuseumsMarketing*. Und vielleicht macht die Lektüre dem einen oder der anderen sogar Lust, selbst einmal Hand anzulegen. Sie sind herzlich eingeladen.

Gert Hinnerk Behlmer,  
Staatsrat a.D.





**Hafenkultur e.V.**

Freunde des Deutschen Hafenmuseums Hamburg

Hafenkultur e.V.

Freunde des Deutschen Hafenmuseums in Hamburg,

Australiastraße,

Kopfbau Schuppen 50A

20457 Hamburg

Tel. 040/50 79 27 71

Mail: [info@hafenkultur.eu](mailto:info@hafenkultur.eu)

Der kurze Weg zum Ehrenamt

Hast du Lust bekommen, dich einmal unverbindlich im Museum umzusehen? Und dabei zu prüfen, ob du bei uns ehrenamtlich tätig werden möchtest? Dann wende dich für eine erste Kontaktaufnahme bevorzugt per E-Mail an: [info@hafenkultur.eu](mailto:info@hafenkultur.eu) oder telefonisch an unser Büro, wir rufen dann gerne zur Terminabsprache zurück und helfen bei den ersten Schritten. Wir stellen dann den Kontakt zu einem geeigneten »Paten« her, in den Bereichen, die dich besonders interessieren.



Die ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Hafenmuseums engagieren sich in über dreißig Arbeitsgruppen und Bereichen, je nach Fähigkeiten und Interessen.

Beitrags- und Spendenkonto

Hamburger Sparkasse

IBAN DE32 2005 0550 1209 1257 96

BIC HASPDEHHXXX

Vereinsregister Hamburg Nr. 13918

Als Mitglied hast du außerdem ganzjährig freien Eintritt in vielen Hamburger Museen

Informationen: [www.hafenkultur.eu](http://www.hafenkultur.eu)



## Vorwort des Herausgebers

Liebe Lesende,  
30 Jahre Hafenkultur e.V. sind Anlass, Rückschau auf das Erreichte zu halten und allen Dank zu sagen, die an der großartigen Idee mitgewirkt haben, das kulturelle Erbe von Hafenarbeit, Schiffbau und Schifffahrt nicht in Vergessenheit geraten zu lassen.

Daraus entstand die Idee, in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gewerkschaften ein »Hafenmuseum« zu errichten, um den nachfolgenden Generationen diese Arbeitswelt weiterhin erlebbar zu machen.

Für die Umsetzung dieser Idee wurde die Gründung von Hafenkultur e.V. beschlossen, nicht zuletzt auch, um darüber entsprechend politischen Einfluss nehmen zu können.

Auf diesem Wege gelang es, die Schließung des damals noch jungen Museums zu verhindern und in Berlin erfolgreich erste 120 Mio. Euro für die Errichtung eines »Deutschen Hafenmuseums« einzuwerben.

Mit berechtigtem Stolz schauen wir heute auf unser Schaudapot, die Kaianlage und unsere schwimmenden Objekte. Vieles davon konnte nur durch ehrenamtlichen Einsatz erhalten werden.

Das große Ziel, Hafenkultur e.V. als festen Bestandteil im Deutschen Hafenmuseum zu

verankern, wird engagiert verfolgt. Mit unseren ehrenamtlichen Tätigkeiten und unserem Fachwissen sind wir stets bereit, das Museum in vertrauensvoller Kooperation mit dem Stab weiter voranzubringen.

Wir freuen uns besonders darüber, dass »Aufgeben« für uns in den vergangenen 30 Jahren nie eine Option war.

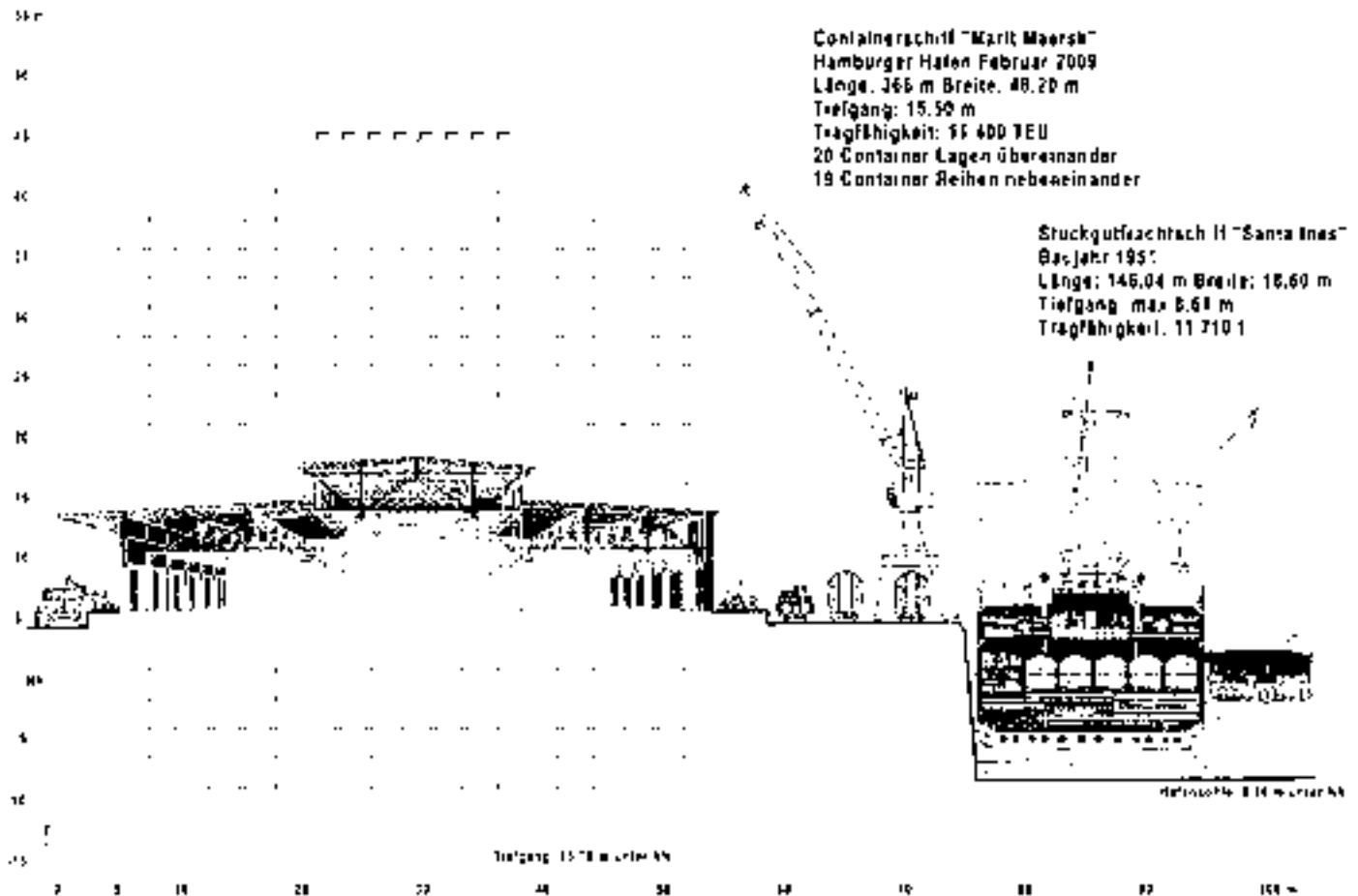
Von diesem Geist zeugt das jetzt vorliegende Buch. Die Autoren haben sich darin die Freiheit genommen, keine dröge Chronik zu verfassen, die ausschließlich Zahlen und Fakten benennt.

Ihnen ging es bewusst darum, das hartnäckige ehrenamtliche Engagement, welches erfolgreich zum heutigen Status Quo geführt hat, aus ihrer ganz persönlichen Sicht darzustellen.

Auch wenn manchem diese persönliche Note etwas zu vordergründig erscheinen mag, wird die Geschichte der Entstehung und die Entwicklung mit allen Höhen und Tiefen sehr umfassend beschrieben. Es gibt viele Details zu erinnern oder auch neu zu erfahren.

Wir danken den Autoren für diese Darstellung, wie durch ehrenamtliches Engagement aus einer Idee eine Sammlung und demnächst ein bedeutendes Museum werden konnte.

Der Vorstand von Hafenkultur e.V.



60 Jahre Wandel 1950 / 2010:

Der Wandel im Hafen bildlich ausgedrückt, Zeichnung von Wolfgang Peters:  
Veränderungsprozesse haben Auswirkungen. Im Hafenmuseum ist es gelungen, mit ehrenamtlicher Beteiligung vieler Menschen einen einmaligen Ausschnitt dieses Prozesses beispielhaft der Nachwelt zu erhalten

# Ehrenamtliches Engagement und das Hafenmuseum

von Achim Quaas

## Einführung

Es ist jetzt über zehn Jahre her, dass ich aus dem Hafenmuseum Hamburg altersbedingt ausgeschieden bin. Inzwischen wurde das Hafenmuseum in das Deutsche Hafenmuseum mit einem neuen Konzept, einem Gründungsdirektor und einem festen Mitarbeiterstamm überführt. Damit wird sich natürlich vieles, was das Hafenmuseum bisher darstellte und ausmachte, auch grundsätzlich verändern.

Das vorliegende Werk soll den Hintergrund der Entstehung des Hafenmuseums erhellen, zumal wir gerade einerseits in diesem besonderen Umbruch stehen, andererseits war und ist der Aufbau des Hafenmuseums ganz besonders mit ehrenamtlichem Engagement verbunden. Ehrenamtliches Engagement war und ist überhaupt das tragende Element des Hafenmuseums: Ohne diese breite ehrenamtliche Trägerschaft des Projektes hätte es kein Hafenmuseum gegeben.

Zeitweilig hatten sich zwischen 600 und 800 Personen zur Unterstützung des Projektes mit den unterschiedlichsten Fähigkeiten und Möglichkeiten engagiert, davon bestand ein harter Kern von 100 bis 150 Personen. Als Struktur gab und gibt es einerseits eingetragene Vereine, andererseits aber auch unmittelbare Verträge der Interessierten mit dem Museum über ihre ehrenamtliche Arbeit.

Für die Vereine standen 2023 Jubiläen an.

Der Freundeskreis und Unterstützerverein Hafenkultur e.V. und der Verein für ehemalige WS-Barkassen e.V. bestehen jeweils inzwischen über 30 Jahre.

Der Kaffeeklappenverein, mit richtigem Namen HansHafenMuseumsMarketing e.V.

konnte auf über 20 Jahre aktive Arbeit zurückschauen. Inzwischen wurde der Verein aber leider aufgelöst (2024).

Hafenkultur e.V. versteht sich als der Zusammenschluss aller Freunde und ehrenamtlich tätigen Menschen des Hafenmuseums. Hafenkultur e.V. setzt sich für die Würdigung und Beachtung des bürgerschaftlichen, demokratischen Ehrenamtes in unserer Gesellschaft ein, verbunden mit der Geschichte und Arbeit des Hamburger Hafens.

Der Verein vertritt das einmalige Konzept eines Museums des Hafens mit den inhaltlichen Bereichen Hafenarbeit, Hamburger Schiffbau, Schifffahrt auf der Elbe und Meereskunde/Wasser- und Hafenbau, der Veränderung von Technik und der Arbeit im Hafen, wie es gemeinsam mit dem Technikhistoriker und Museumswissenschaftler, heute Oberkustos i. R., Achim Quaas, seinerzeit als verantwortlicher Leiter des Hafenmuseums entwickelt worden ist. Der Verein Hafenkultur e.V. selbst bewahrt eine historische Hafenbarkasse sowie zwei Kastenschuten in Betrieb und ergänzt damit die Museumssammlung.

Der Verein für ehemalige WS-Barkassen e.V. kümmert sich um ehemalige Polizeiboote, die als Leihgaben vom Museum übernommen wurden und betrieben werden. Dieser Verein, deren Mitglieder meistens aus den Reihen der Polizei kommen, erhält und betreut ehrenamtlich die ALFRED WACHHOLZ und die ELBE 1 und hat bisher alle Kosten dafür erwirtschaftet und getragen. Auf den Ausfahrten der Boote wird die polizeiliche Arbeit auf dem Wasser den Fahrgästen vermittelt.

Mit der Nutzung des Kopfbaus des Schuppens 50A durch das Hafenmuseum und der

Einrichtung der historischen Kaffeeklappe wurde die Gründung des Vereins HansaHafenMuseumsMarketing e.V. erforderlich, um den steuerlichen Regeln gerecht zu werden. Aus diesem Verein heraus wurde die Kaffeeklappe« und der Museumsshop »Zampelbündel« sehr erfolgreich ehrenamtlich betrieben. Jedes Jahr übergab dieser Verein dem Museum einen beträchtlichen erwirtschafteten Geldbetrag.

Darüber hinaus gab und gibt es einen großen Kreis von Menschen, die ihre besonderen Fähigkeiten und Fachexpertise unentgeltlich in die Entwicklung des Museums eingebracht haben.

Da ist die Gruppe der sogenannten Hafensenioresen. Diese Hafensenioresen spielten bei der Umsetzung des Konzeptes eine besondere Rolle als eine Gruppe gestandener Hafenfachleute, die während der Jahre ihres aktiven Berufslebens das Hafengeschehen mitentwickelt, mitgeprägt und selbst miterlebt haben. Viele von ihnen waren als Betriebsräte oder Mitglieder der Tarifkommission des Hafens engagiert. Im Hafenmuseum wurden sie besonders für die Museumsbesucher in der personellen Vermittlung der Objekte und Geschichten im Schaudepot ein ganz besonderes Erlebnis und eine nachhaltige Erfahrung. Das war und ist unter anderem ein besonderes Alleinstellungsmerkmal des Hafenmuseums.

Neben einer persönlichen Vermittlung von Hafengeschichte und der Sammlung des Hafenmuseums werden viele Museumsobjekte durch die entsprechenden Fachleute ehrenamtlich gepflegt und vorgeführt. Zum Beispiel werden die sogenannten Großobjekte von Gruppen entsprechender Fachleute ehrenamtlich erhalten und den Besuchern und Besucherinnen vermittelt. Der Schwimm-Dampfkran SAATSEE und der Schutendampfsauger SAUGER IV werden zu besonderen Terminen unter Dampf gebracht und – in Europa, evtl. sogar weltweit – einmalig, für Besucher lebendig vorgeführt. Zum Betrieb dieser Anlagen gehört auch eine ständige Aus- und Fortbildung. Weitere spezielle Vorführungen durch diese Praxis-Experten erfolgen mit den Kaikranen,

den Van Carriern, den Zugmaschinen oder den Schuten.

Im Schaudepot im Schuppen 50A gibt es mehrere Gruppen, die sowohl die Vermittlung von Hafeninformationen übernommen haben als auch spezielle Bereiche inhaltlich und technisch betreuen, wie zum Beispiel den Hamburger Schiffbau, den Maschinenbau oder den nautischen Bereich mit den Leuchtfuern oder der Steuerungsmechanik eines Schiffes.

Weiterhin wird die gesamte Haus-Elektrik inklusive der vielen funktionsfähig erhaltenen mit Batterie oder mit Kraftstrom betriebenen Objekte des Hafenmuseums ebenso wie die verschiedenen Modelle ehrenamtlich gepflegt, abgesehen von der unerlässlichen Versorgung des leiblichen Wohls der aktiv tätigen Mitstreiter und der Besucherinnen und Besucher durch die ehrenamtliche Crew der Kaffeeklappe.

Auch bei dem oft nicht einfachen Aufbau und bei der Einrichtung des Museums haben viele Hände ehrenamtlich und begeistert mitgewirkt.

Viele dieser Unterstützer brachten zusätzlich wertvolle Kontakte zu einschlägigen Fachbetrieben und ihren entsprechenden Netzwerken mit. So wurden dem Museum neben der vielen »kostenfreien« Arbeitsleistung auch meist kostengünstige Hilfestellung, manchmal sogar großzügige Spenden von den Hafenbetrieben, Zulieferern und speziellen Fachbetrieben zuteil, die das eigentliche Budget des Museums beachtlich entlastet haben. Das Hafenmuseum ist von solchen Firmen und auch von Hamburger Dienststellen, Beschäftigungsträgern und weiteren engagierten Initiativen großartig unterstützt worden.

Als es wegen der Misere des Hamburger Kulturhaushaltes 2010 erforderlich war, haben die ehrenamtlichen Mitarbeiter sogar regelmäßige Aufsichtsdienst im Museum übernommen.

Insgesamt kann man feststellen, dass dieses breite ehrenamtliche Engagement im Hafenmuseum und diese ehrenamtliche Begeisterung die besondere Atmosphäre und Einmaligkeit des Museums ausmacht und von den Museumsbesuchern – inzwischen aus der ganzen Welt – immer wieder entsprechend

geschätzt und gewürdigt wird. Diese ehrenamtliche Arbeit im Hafenmuseum ist also kein nettes und beliebiges Anhängsel an eine würdige Einrichtung, sondern ist konstituierend und prägt das Hafenmuseum auf allen Ebenen.

Für erfolgreiche ehrenamtliche Arbeit bedarf es verschiedener Voraussetzungen.

Ehrenamtliche Tätigkeit muss den Aktivist:innen Freude bereiten, muss außerdem sinngebend und besonders in einem Museum wertschätzend und nachhaltig sein.

Wichtig ist eine gute Zusammenarbeit mit der Museumsleitung, den Fachwissenschaftler:innen und den hauptamtlich beschäftigten weiteren Mitarbeiter:innen. Dazu bedarf es der vertraulichen Einbeziehung in die Entscheidungsprozesse und deren Hintergründe, vor allem Transparenz in den Vorgaben und daraus folgend Verlässlichkeit.

Verschiedene Beteiligte haben als Mitautoren oder Berichtende ihre Erlebnisse, Erfahrungen und persönlichen Bewertungen in den einzelnen inhaltlichen Bereichen des Museums zusätzlich zur Vertiefung in eigenen Artikeln in das vorliegende Werk eingebracht.

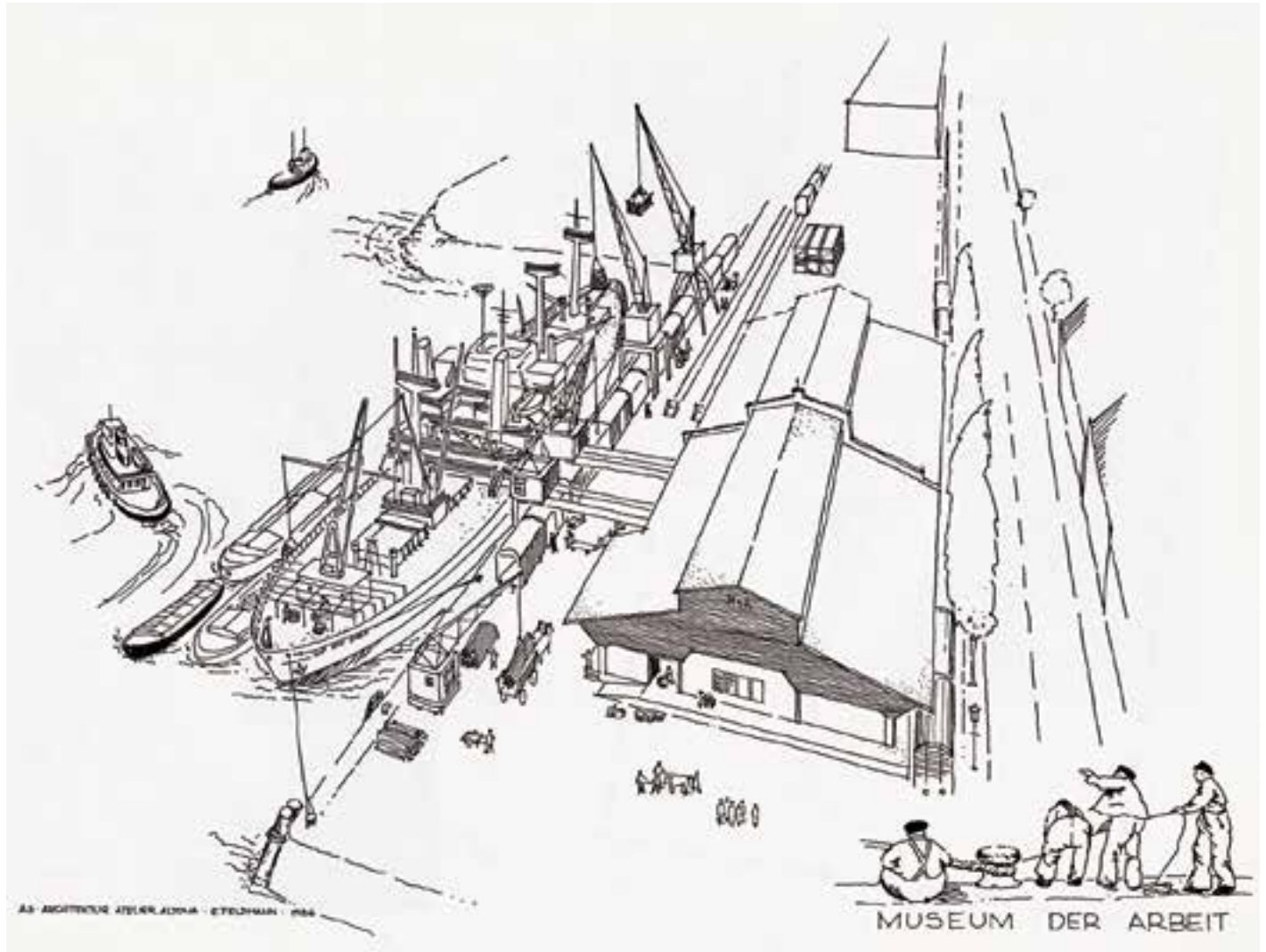
Jeder/Jede Interessierte kann bisher im Hafenmuseum, im Verein Hafenkultur e.V. und bei den Kolleginnen und Kollegen des Vereins für ehemalige WS-Barkassen mitmachen. Einzige Voraussetzung ist das Interesse an Museumsarbeit und die Bereitschaft, sich mit dem Aufgabenbereich auseinanderzusetzen und in den Betrieb und die Gemeinschaft einzufügen. In dem oben bereits dargestellten breiten Spektrum von Aufgaben findet sich für jede und jeden ein

passendes Betätigungsfeld, auf das man sich mit Freude und Spaß einlassen kann.

Im letzten Kapitel wird die Konzeptdiskussion auf dem Weg zum Deutschen Hafenmuseum skizziert und versucht, die verschiedenen Interessen und Beweggründe herauszuarbeiten. Dabei bleibt offen, wie das konstituierende ehrenamtliche Engagement auch weiterhin einen angemessenen Platz findet.

Während es vielerorts an den Küsten und in den Hafenstädten Schifffahrtsmuseen gibt, sind Hafenmuseen etwas Besonderes und selten. Inhaltlich ist ein eigenes Museum zur Hafengeschichte einmalig. Neben der ehrenamtlichen Komponente wird das Hafenmuseum in Hamburg als das besondere Museum der Hamburger Hafengeschichte geprägt und bildet eine hervorragende Ergänzung des touristischen Kulturangebots. Beide Komponenten dieses außergewöhnlichen Museumsprofils – der Hafengeschichte und der Ehrenamtlichkeit – können sich sogar auf die Präambel der Hamburger Verfassung beziehen. Es wäre zu wünschen, dass dieses besondere, einmalige Museumsprofil erhalten bleibt.

Gemeinsam mit dem Co-Autor Uwe Doleschel freuen wir uns, mit dieser Schrift den Hintergrund von der mühsamen Umsetzung einer Idee bis zur erfolgreichen Verwirklichung eines beachtlichen Ergebnisses eines Hafenmuseums in Hamburg und die Entstehungsgeschichte der angesprochenen Vereine und des ehrenamtlichen Engagements in einem würdigen Angedenken festzuhalten und der Nachwelt zu sichern.



Highlight für den 800. Hafengeburtstag 1989 und Nachnutzung als Hafen-Außenstelle des Museums der Arbeit: Ein Ensemble des überkommenen, in 120 Jahren entwickelten Hamburger Hafenumschlags mit Schuppen, Kai mit Kranen und einem konventionellen Stückgutfrachter sollte auf die Nordseite der Elbe transloziert werden



## Kapitel 1

# Zum Einstieg Daten und Hintergründe zur Entstehungsgeschichte des Hafenmuseums

von Uwe Doleschel und Achim Quaas

### Das Museum der Arbeit

Das Hafenmuseum ist ursprünglich aus dem Hamburger Museum der Arbeit hervorgegangen und wurde bis 2021 als eine Außenstelle geführt bis zur Neugliederung als Deutsches Hafenmuseum.

Dieses damals außergewöhnliche Museumsprojekt Museum der Arbeit selbst wurde 1978 von politisch engagierten Mitbürgern initiiert und ab 1980 von einem Verein angestoßen und dann als eine Außenstelle des Museums für Hamburgische Geschichte mit einem besonderen Konzept zur »Geschichte von Unten« und zur »Geschichte der Arbeit« aus der Sicht der abhängig Beschäftigten in den ehemaligen Fabrikgebäuden der New York Hamburger Gummiwaaren Compagnie in Hamburg Barmbek umgesetzt worden.

Bereits zu den fünf Tagen der offenen Tür 1985 der Initiative Museum der Arbeit in den

ehemaligen Fabrikräumen der New York Hamburger Gummiwaaren Compagnie in Barmbek hatten auch die Arbeitskreise Hafen und Schiffbau – neben den Aktivitäten des Grafischen Gewerbes, der Weberei und der Frauen usw. – einige erste Hafen- und Schiffbau-Objekte zusammengetragen.

Zum Januar 1990 wurde die Außenstelle Museum der Arbeit zu einem eigenständigen Museum verselbständigt, es dauerte aber noch lange Jahre bis zum Januar 1997, bis die erste Dauerausstellung des Museums der Arbeit in den Räumen in Barmbek eröffnet werden konnte.

### Der maritime Bereich im Museum der Arbeit

Seit Anfang 1986 übernahm Achim Quaas als Technikhistoriker und Schiffbauingenieur und als erster wissenschaftlicher Volontär am Museum der Arbeit den maritimen Bereich und entwickelte unter anderem ein erstes hafenbezogenes Konzept zur Vorbereitung für den 800. Hafengeburtstag 1989. Anschließend sollte diese »Hafenschau« als Hafen-Außenstelle des Barmbeker Museums fortgeführt werden.

Dieses Konzept wurde dann zwar im Senat abgelehnt, eines der dafür ausgewählten



1986 leitete das Gutachten »Museum der Arbeit« einen langwierigen Gründungsprozess ein mit intensiver Standortsuche, unter anderem auch an der Hafenkante, an der Großen Elbstraße oder am Kühlhaus Neumühlen. Mit der Broschüre »Das Museum der Arbeit in Hamburg« wurde 1993 eine erste Skizze der Umsetzung vorgelegt

Heute liegt die CAP SAN DIEGO als weltgrößtes Museumsschiff an der Überseebrücke, kann als letzter konventioneller Stückgutfrachter von der Brücke bis zum Wellentunnel besichtigt werden und wird zu besonderen Anlässen noch in Fahrt gesetzt



Großobjekte, die MS CAP SAN DIEGO, fand jedoch von verschiedenen Seiten Unterstützung und wurde noch 1986 als Museumsschiff für die Freie und Hansestadt Hamburg erworben<sup>1</sup>, dann aber von der Wirtschaftsbehörde übernommen – obwohl als zukünftiges Museumsschiff eigentlich in den Geschäftsbereich der Kulturbehörde gehörig – und in die dafür neu gegründete Stiftung Hamburger Admiralität überführt. Auch eine reduzierte Nutzung von Bereichen auf dem Frachter für eine Hafenpräsentation durch das Museum erhielt 1987 im Senat keine Finanzierung. Während des 800. Hafengeburtstages 1989 hatte man das Schiff nach Neumühlen ausquartiert, es fand keine Beachtung im Zusammenhang mit dem Ereignis.

## Außenstelle Hafen

Mit der Entscheidung der Freien und Hansestadt Hamburg von 1989 für den Standort des Museums der Arbeit in Barmbek war auch gleichzeitig eine Außenstelle am Hafen vorgesehen. Kultursenatorin Helga Schuchardt, Hamburger Senatorin 1983–1987: »Der Se-

*nat hat nämlich zugleich entschieden, dass das Museum der Arbeit mit einer umgehend aufzubauenden Abteilung Hafen einen wichtigen Beitrag zum Hafenjubiläum 1989 leisten soll. Zentrale Elemente dieser Abteilung werden die Ausstellungsbereiche auf der vor kurzem angekauften MS »Cap San Diego« sowie landseitig ein funktional gestaltetes Umfeld, das u. a. geeignet ist, Güterumschlag zu demonstrieren.<sup>2</sup>«*

Diese Herausstellung einer Abteilung Hafen war einerseits der Übernahme der CAP SAN DIEGO geschuldet und der darum herum entwickelten Konzeptüberlegungen, andererseits war es ein nicht unbedeutender Hinweis und Unterstützung, den eingeschlagenen Weg zu den Hafenaktivitäten des Museums trotz des Scheiterns der ersten Konzeptüberlegungen weiter zu verfolgen.

Die Basis für jedes Museum ist eine entsprechende Sammlung. Achim Quaas sammelte gezielt für diese Außenstelle Hafen zu den Themenbereichen Hafenarbeit, Schiffbau und Revierschifffahrt. Der weitere Sammlungsbe- reich Meereskunde/Hafen- und Wasserbau kam erst 2002 dazu, insbesondere angeregt durch die Diskussion um die weitere Elbver-

tiefung und Kontakt zum Wasser- und Schiffs-fahrtsamt sowie zur Leitstelle Deutsche For-schungsschiffe der Universität Hamburg.

Im Hafen erfolgte gerade der große Um-bruch. Der Container und der damit verbun-dene globale Industrialisierungsprozess ver-änderte grundlegend den überkommenen Ha-fenbetrieb des konventionellen Umschlags. Viele kleine Unternehmen wurden aufgege-ben, große Bereiche der Hafeninfrastruktur lagen brach, die bisher für den Hafen typi-schen Kaikrane wurden verschrottet. Die Si-cherung und Bewahrung ausgewählter Ob-jekte war von Museumsseite dringend gebo-ten. Aus dem Deutschen Schifffahrtsmuseum Bremerhaven und auch aus dem Denkmal-schutzamt Hamburg hatte es gerade jeweils ein Projekt zur Hafeninventarisierung gegeben, bis dahin war der Hamburger Hafen und sein Betrieb ein weißer Fleck sowohl im Denkmal-schutz als auch in der kulturwissenschaftli-chen Wahrnehmung.

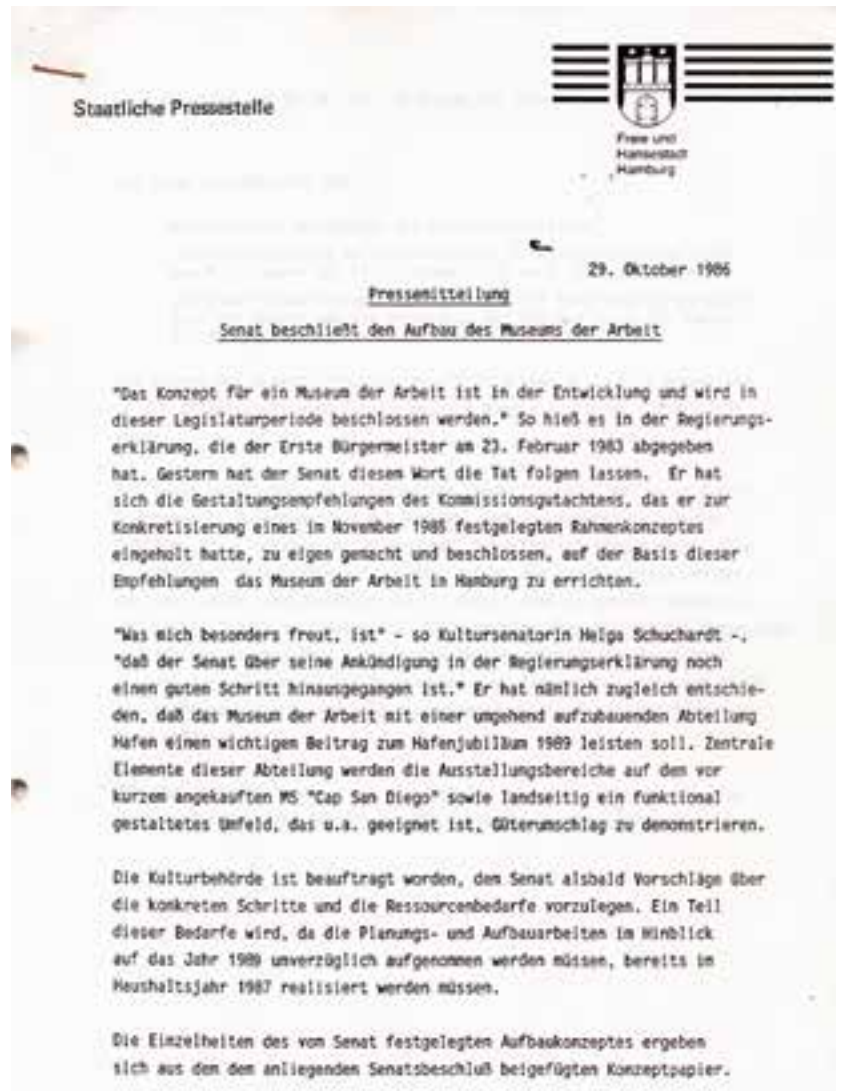
Es wurde eine Reihe sogenannter Großobjek-te in die Museumssammlung übernommen. Gleichzeitig wurden erste Aktivitäten um die-se Objekte herum entwickelt.

1988 wurde die Kastenschute H11347, Bau-jahr 1913, als Museumsobjekt übernommen und präsentationsfähig hergerichtet.

Anschließend wurde die Kastenschute im Nikolaifleet mit einer provisorischen Ausstel-lung im Laderaum an festgelegten Sommerwo-chenenden durch ehemalige Ewerführer den Besuchern gezeigt.

Es entstand mit Unterstützung aus ver-blichenen Ewerführerei-Betrieben und den letzten alten Schuten ab 1995 die erste

Die Kastenschute wurde nach einem Konzept als schwimmendes, betriebsfähiges Museumsobjekt erhalten und nach einem Werftaufenthalt noch im gleichen Jahr im Zusammenhang mit der Spei-cherstadt-Ausstellung des Museums der Arbeit im Wandrahmsfleet präsentiert







Jährliches »Wettpeeken« mit den alten Schuten des Hamburger Hafens zwischen Schaartor- und Rathauschleuse



»Schutenregatta auf dem Alsterfleet«. Diese Darbietungen entwickelten sich zu einem jährlich stattfindenden besonderen Spektakel, auf dem verschiedene Mannschaften mit ihren Schuten um die Wette peekten. Die Mannschaften bestanden aus den Ewerführer-Senioren, den Hafen-Azubis Ewerführer und Hafenschiffer, den

Museumsmitarbeitenden der Hafenabteilung, einer Frauenschute oder Mitgliedern des Museumshafen Oevelgönne, später auch aus Kollegen der Wasserschutzpolizei, von den Wasser und Schifffahrtsämtern oder des Norddeutschen Rundfunks (NDR). Dadurch erreichten wir in der einschlägigen Szene ziemliche Bekanntheit.

Die Schute wurde aber nicht nur schwimmend erhalten, sondern parallel auch in Vorführungen von Hand in traditioneller Art und Weise mit dem Peekhaken auf den Hamburger Fleeten fortbewegt







1996 erhielt die Schute eine professionelle Ausstellung im Laderaum, ebenfalls wie der Schwimmkran zuvor durch die Gestalter Marina von Jacobs und Wolfram Weese aus Stuttgart. Das Logis im Vorschiff wurde nach den Angaben der Ewerführer durch den Beschäftigungsträger Ökologische Technik e.V. rekonstruiert

Dr. Christina Weiss, Kultursenatorin von 1991 – 2001, hatte sich 1994 ausführlich über das Projekt eines zukünftigen Hafenmuseums informieren lassen und war fortan begeistert. Ebenfalls hat Dr. Karin von Welck, Kultursenatorin 2004 -2010, später das Hafenmuseum freundlich unterstützt. Und nicht zuletzt hatte Frank Horch als Präses der Handelskammer, 2008 – 2011, und als Wirtschaftssenator, 2011 – 2018, große Sympathien für das Projekt Hafenmuseum.

Im Spätherbst 1988 kam der Schwimm-Dampfkran SAATSEE von 1917 in die Sammlung des Museums. Mit der Übernahme und Aufbereitung des Schwimm-Dampfkran SAATSEE und dem äußerst erfolgreichen Betrieb desselben, war auch der wesentliche Schritt vollzogen, Museumsaktivitäten im Hafenbereich zu etablieren. Das war kein Selbstgänger. Die Unterstützung aus dem Haus und von der Direktion waren ambivalent, auch aus der Behörde gab es verschiedene Vorbehalte insbesondere wegen der Kosten. Während dieser Jahre war die Politik der Freien und Hansestadt Hamburg immer wieder bestrebt, überall Kosten und Ausgaben einzusparen. Davon war natürlich auch der Kultur- und Museumsbereich betroffen.

Insoweit standen diese neu entwickelten Museumsaktivitäten zum Hafenbereich unter mehrfacher Herausforderung, sowohl was den Umgang mit den Besuchern betraf, als auch in fachlicher, technischer und konservatorischer Hinsicht:

Der Zustand als Museumsobjekt bedeutet bei einer Wiederinbetriebnahme, gerade auch







Die SAATSEE wurde in Rendsburg übernommen und nach Hamburg überführt

Das Objekt wurde umfangreich instand gesetzt mit Wiederinbetriebnahme der Dampfanlage, ganz wesentlich auch mit Unterstützung durch den Beschäftigungsträger Ökologischer Technik e.V.



Daneben erfolgte die Erarbeitung einer entsprechenden musealen Präsentation gemeinsam mit den Stuttgarter Gestaltern Marina von Jacobs und Wolfram Weese



Im Rahmen des 100. Jubiläums des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) 1995 in Kiel Holtenau wurde SAATSEE feierlich durch die Kultursenatorin Christina Weiss als Museumsobjekt der Öffentlichkeit übergeben. Seitdem hatte SAATSEE im Sommer ihren Liegeplatz mit Öffnungszeiten und Besucherbetrieb im Hamburger Museumshafen Oevelgönne an der Elbe







Werbeblatt für den Schwimm-Dampfkran SAATSEE mit Regeln für die Gäste und ehrenamtlich interessierte Aktive

gesundheitliche Konstitution der Taucher berücksichtigt werden. Insoweit gingen die Ansprüche an ein Konzept für »Museumsobjekte in Bewegung« weit über die üblichen Lager- und Präsentationsbedingungen von Museumsobjekten allgemein hinaus, was sich auch im personellen Aufwand und in den entstehenden Kosten ausdrückt.

Alle technischen Objekte, die in Betrieb gehalten und sogar vorgeführt werden, verlangen regelmäßige Pflege, Wartung und oft auch eine Kontrolle/Prüfung auf Einhaltung entsprechender Regeln und Zulassungen. Darüber hinaus musste der Zugang von Besuchern auf diesen meist ehemaligen Arbeitsgeräten berücksichtigt und geregelt werden. Frei bewitterte Objekte, also die Wasserfahrzeuge, die Krane und die Fahrzeuge, benötigen permanent entsprechende Zuwendung und Schutz vor Hitze, Sonneneinstrahlung, Nässe, Frost oder der allgegenwärtigen Verschmutzung – zusätzlich zu den Herausforderungen, die sich aus dem musealen Bewahrungsauftrag ergeben.



Allen gemein war aber das Ziel und die Aufgabe, das einzelne Museumsobjekt zu betreiben oder das Vorhaben Hafenmuseum zu unterstützen

Insoweit wurde schnell deutlich, dass es vieler Hände Arbeit und Erfahrung bedurfte, um unser lebendiges, populäres Konzept zu realisieren. Und das war nur möglich durch ein vielfältiges ehrenamtliches Engagement.

Es wurden also Menschen benötigt und gesucht, die in dem entsprechenden Umfeld zu Hause waren und eine entsprechende Qualifikation für den technischen Betrieb vorweisen konnten. Diese Gruppe bestand im Wesentlichen aus Personen, die meist schon ihr aktives Arbeitsleben hinter sich hatten. Mit diesem Personenkreis wurden Prinzipien erarbeitet, die einen museums- und besuchergerechten, vertretbaren Umgang und von den zuständigen Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden akzeptierten Rahmen festlegten. Gleichzeitig gewährleistete dieser Personenkreis im täglichen Umgang die Beachtung der entsprechenden Regeln und Sicherheitsmaßnahmen.



Dann waren Personen erwünscht, die sich mit diesen Themen auseinandersetzen wollten, die ein Interesse an den einschlägigen Verfahren und Abläufen hatten, also im Wesentlichen Studierende der einschlägigen Fachrichtungen, aber auch einzelne Begeisterte, die durch das Anlernen, durch Fortbildungen und entsprechende Prüfungen, in die entsprechenden Aufgaben hineinwuchsen und die Bereiche verantwortlich übernehmen konnten.

Zusätzlich war immer Bedarf an einer großen Zahl von Händen, die reinigten, entrosteten, malten, kleine Reparaturen durchführten, die Besucher und Gäste betreuten, die Versorgung bei Arbeitseinsätzen und den Ausreisen sicherten usw. Kurz: jedermann oder jedefrau konnte bei den Aktivitäten des Hafenmuseums mittun, je nach ihren Fähig- und Möglichkeiten

Die Aufgabe als verantwortlicher Museumswissenschaftler bestand in diesen Zusammenhängen in der Einrichtung, Organisation und Anleitung dieser Gruppen. Ehrenamtliche Arbeit braucht klare Zielsetzungen, Transparenz und Verbindlichkeit. Es mussten die musealen Gesichtspunkte im Umgang mit dem Kulturgut eingebracht und auf die Einhaltung geachtet werden. Gerade ein museumsgerechter Umgang war für viele sehr gewohnungsbedürftig, unterschied sich doch das Arbeiten mit der Museumssammlung an vielen Stellen von der früher geübten betrieblichen Praxis in der gelebten Arbeitswelt und musste oft erinnert werden.

Schließlich war auch bei einer solchen Zusammenarbeit der unterschiedlichsten Individuen und der bunten Herkünfte auf ein angenehmes soziales Klima zu achten und manchmal waren auch Grenzen zu setzen.

Von Museumsseite wurden im Wesentlichen die bezahlten Kassen- und Aufsichtskräfte und die jeweils notwendigen Arbeits- und Betriebsmittel eingebracht.

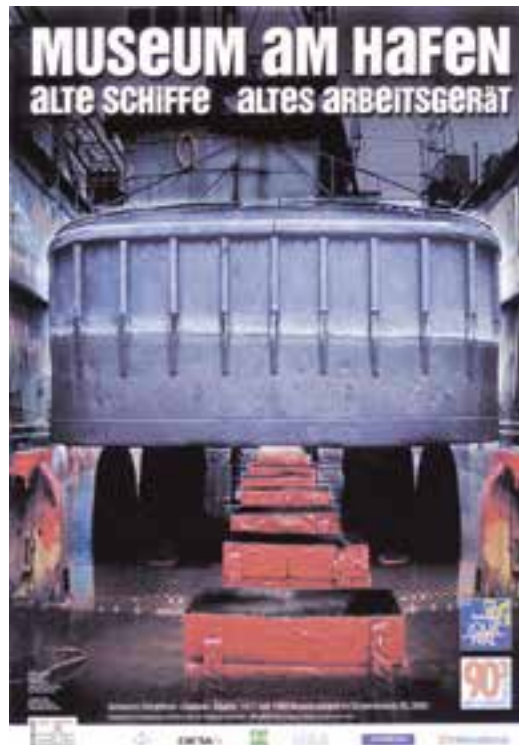
Eine weitere Komponente für eine Professionalisierung der entsprechenden Museumsarbeit bestand in der Ausbildung und Einbeziehung von Studierenden der Universität Hamburg bzw. der Technischen Universität in Harburg, die sich für Technikgeschichte interessierten oder von Studierenden der Hochschule für Wirtschaft



und Technik Berlin des Bereiches der Restaurierung von technischem Kulturgut.

Es gab für die Hafensammlung ständig weitere Angebote und neue Herausforderungen, wichtige Belegstücke vor dem endgültigen Verschwinden in dieser Umbruchphase des Hafengeschehens zu retten:

Für die Bergung der Slipanlage standen jedoch nur die Mittel für einen Abbruch zur Verfügung. Die Anlage konnte freundlicherweise direkt auf dem Gelände der Stackmeisterei eingelagert werden. Das gesamte Holzwerk wurde dann aber 2010 ohne Anlass und ohne Absprache vom Stiftungsvorstand Historischer Museen zur Vernichtung gegeben



Die maritimen Aktivitäten des Museums der Arbeit bekamen die Überschrift »Museum am Hafen«



SAUGER IV hat eine anspruchsvolle Dampftechnik mit einem Wasserrohrkessel und einer Dreifachexpansions-Dampfmaschine. Er konnte das Baggergut aus dem Hafen auf sogenannte Spülfelder pumpen. Seit 1999 ist er wieder betriebsfähig und für Besucher begehrbar hergerichtet



Anfänglich konnten erste Stellen auf SAUGER IV durch ABM-Maßnahmen mit Jens Hagemann und Helmut Redmann besetzt werden. Letzterer hat sich intensiv in der Dampftechnik fortgebildet und konnte den großen Kesselwärterschein erwerben. Später, mit Inbetriebnahme hat sich dann eine feste Mannschaft zusammengefunden mit Dietmar Rost, Helmut Hütten, Khalil Balbisi, Gunther Neufeldt, Harro Jensen, Gerd Rohlfshagen, Ernst Bagunk, Uwe Kranert, Peter Krohn, Klaus Eisenblätter, Michael Jakob, Horst Behr, Michael Nassauer, Ulrich Wegmann, Klaus Wülfgen, Jörg Wülfgen und Lutz Kuller



In Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt erfolgte 1990/91 die Demontage der kompletten zweischiffigen überdachten Slipanlage der Stackmeisterei Bunthaus von 1895 durch den Restaurator Bodo Vogel

1991 kam ein Van Carrier (VC) von 1971, ein Zwei-hoch-Gerät durch das Engagement von HHLA-Kollegen zur Sammlung. Die erste Generation dieser Portalstapelgeräte wurde gerade am Containerterminal Burchardkai, dem ersten Containerterminal der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft, der heutigen Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), ersetzt und die HHLA-Kollegen hatten den scheidenden Vorstandsvorsitzenden Helmut Kern um dieses Erinnerungsstück gebeten. Der VC wurde auf einem Miet-Stellplatz auf der Stadtseite der Nordereibe, an der St. Pauli Hafenstraße, gelagert. Während der Sommermonate ab 1992 wurden regelmäßig Erläuterungen und Vorführungen des Van Carriers durch einen Kreis von VC-Fahrern angeboten. Für die Unterbringung von Werkzeugen und Hilfsmitteln und zu Vorführungen wurden 40 Fuß-Container angeschafft. 2001 haben wir den VC zum Bremer Kai versetzt.

1992 wurde dem Museum das leichte Hafenstreifenboot ALFRED WACHHOLZ/ELBE 27 von 1959 angeboten, zuletzt als Ausbildungsboot der Wasserschutzpolizei (WSP) eingesetzt. Zum Betrieb und zur Erhaltung des Bootes gründete sich 1993 nach einem Misserfolg einer Vorgängereinrichtung, der Verein für ehemalige WS-Barkassen e.V.

1997 kam das ehemalige Flaggschiff der Hamburger Wasserschutzpolizei dazu, das Unterelbestreifenboot ELBE 1 von 1965. Die Mitglieder des Vereins für ehemalige WS-Barkassen e.V. erhalten und betreiben die Polizeiboote als Dauerleihgabe überaus erfolgreich, wie in dem eigenen Kapitel 7 ausführlich dargestellt.

1996 erweiterte der Schutendampfsauger SAUGER IV von 1909 als Geschenk von der Hafenbehörde Strom und Hafenbau (heute HPA) an das Museum der Arbeit die Sammlung. Für die Bewahrung des Objektes erhielten wir gro-



ße Unterstützung durch die Wasserbaufirma Möbius und durch die Beschäftigungsgesellschaft Ökologische Technik e.V., sowie durch VTH.

Werftmaschinerie der Deutschen Werft bzw. der Howaldtswerke-Deutsche Werft und von Blohm + Voss/Stülckenwerft, von Strom- und Hafenbau oder von Schipper & Goern aus Lauenburg, noch aus der Zeit des Nietschiffbaus, bilden den Kern der Sammlung zum Hamburger Großschiffbau. Bereits 1985 hatte das junge Museumsprojekt ein Segment des Seitenkastens und das Steuerhaus eines großen Schwimmdocks, Dock 7, von Blohm und Voss mit weiteren Einzelementen wie Poller, Pallen, Rollenklüsen und einem Spillkopf übernommen.

Oder 1988 wurde die Hydraulikpresse von der Stülckenwerft in die Sammlung aufgenommen, ein Geschenk an den damaligen Zweiten Bürgermeister und Kultursenator Ingo von Münch von der Werft Blohm + Voss. Nachdem die Presse jahrelang auf dem Hof in Barmbek gelagert hatte, musste sie dort entfernt werden.

Aus dem Nachlass der Hamburger Seefahrtsschule, die 2004 aufgelöst wurde, kamen diverse Modelle, Navigationsinstrumente und -geräte sowie Bücher dazu. Bereits vorher, 1987,

Van Carrier sind im Containerumschlag speziell auf den Hamburger Terminals wichtige Arbeitsgeräte

Zwei Rollkrane wurden unter der Überschrift »Kranpromenade« am Altonaer Holzhafen aufgestellt



Durch ein Restaurierungsprojekt mit der Beschäftigungsgesellschaft ABS Schwerin auf dem Gelände von Hydraulik Nord in Parchim wurde die Schiffbau-Hydraulikpresse wieder betriebsfähig hergerichtet und anschließend auf dem Freigelände des Schuppens 50A von dem Restaurierungsstudenten und gelernten Schmied John Dobronz wieder aufgebaut

wurde von uns der erste Radarsimulator funktionsfähig demontiert und zuerst in der ÖTV-Schiffahrtsschule eingelagert, später in das Museumsdepot auf der Peute umgelagert.

Bedauerlicherweise scheiterten aber auch manche Übernahmeaktionen, wie zum Beispiel das Geschenk der Getreidehebergesellschaft. Das Angebot, uns den letzten schwimmenden Getreideheber »Herbert« zu übergeben, wurde von der Wirtschaftsbehörde verhindert durch die Forderung so hoher Auflagen und Sicherheiten an die schenkende Firma für einen Verbleib im Hafenbereich, die beim besten Willen von der Getreidehebergesellschaft nicht zu erfüllen waren, sodass das Objekt schließlich leider zur Verschrottung abgegeben werden musste.

## Die weitere Objektsammlung

Gemeinsam mit dem Denkmalschutzamt wurde zur Erhaltung und Rettung von Beispielen der ehemaligen Kaikrane 1989 das Konzept »Kranpromenade« entwickelt, ursprünglich für eine Aufstellung am stadtseitigen Nordufer der Elbe.

Die beiden 3-Tonnen-Kampnagel-Rollkrane von 1939 des Regiebetriebes Lübecker Ufers wurden am 12. Februar 1990 im Beisein des Zweiten Bürgermeisters und Kultursenators Ingo von Münch und dem Wirtschaftssenator Wilhelm Rahlfs, beide von 1987 – 1991 im Amt, am Altonaer Holzhafen dem Museum übergeben.

Auch unser 25-Tonnen-Vollportalkran Peiner von 1969 vom ehemaligen Holzterminal Dradenau, war damals ebenfalls schon am Bremer Kai abgestellt worden und brauchte lediglich in unseren Kaibereich umgesetzt werden. 2002 folgte ein weiterer Kran, ein 12,5-Tonnen-Vollportalkran von Kampnagel von 1966, der vorher gegenüber am O'swaldkai stand.







Oben:

Am Bremer Kai waren durch die HHLA eine Reihe ausgemusterter Kai-krane zwischengelagert, die dann durch die Stiftung Hamburg Maritim und Jugend in Arbeit zur Stadtmöblierung in der Hafencity aufbereitet wurden

Links:

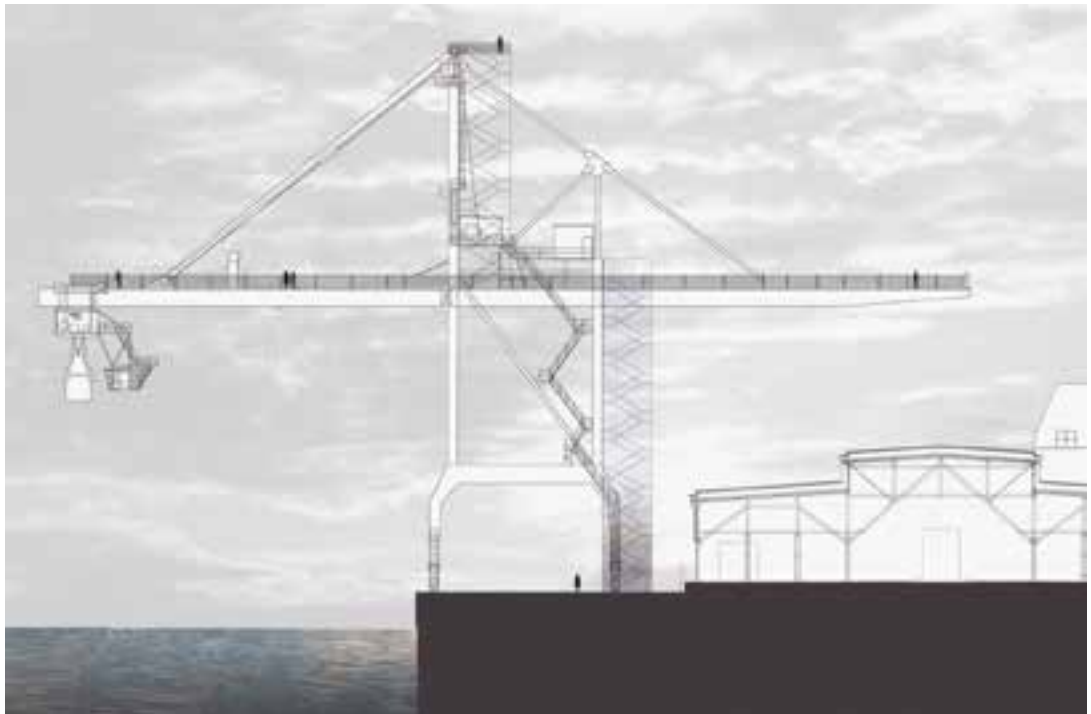
Den Beginn am Hansahafen machten 1987 zwei 3-Tonnen-Halbportalkrane der Hamburger Firma Kampnagel von 1928 von der Ross, die seitdem am Bremer Kai gelagert werden konnten und dort schließlich mehrfach umziehen mussten. Diese Lagerortwechsel und Vandalismus haben deutliche Spuren an den Objekten hinterlassen

Rechts:

Zuletzt kam ein 3-Tonnen-Vollportalkran von Krupp-Ardelt von 1961 zur Kransammlung des Hafenmuseums im Bild noch am Kranhaken des großen HHLA-Schwimmkrans



Das Angebot von der Firma Eurogate einer frühen Containerbrücke für das Hafenmuseum, wurde vom Stiftungsvorstand der Stiftung Historischer Museen Hamburg abgelehnt, obgleich von Seiten des Stadtbaudirektors für das Objekt als »Leuchtturm« im Rahmen der IBA großes Interesse bestand und auch die Finanzierung der Umsetzung und Herrichtung möglich gewesen wäre, Projektzeichnung Stefan Meincke



Dies waren nur einige der Highlights der Sammlungsübernahmen. Nach solchen Übernahmen stand dann immer die Herausforderung, entsprechende Lagerungen/Unterbringungen aufzutun, ebenso Unterstützung zu organisieren. Kleinere Objekte konnten in dem Depot des Museums der Arbeit auf der Peute in der Müggenburger Straße eingelagert werden. Für größere Einheiten mussten immer besondere Lösungen gefunden werden, häufig kostenfrei und schließlich im ganzen Hafengebiet verteilt. Manchmal standen dann auch immer wieder Umzüge an.

So gab es im Westen im Steendiekkkanal auf Finkenwerder Wasserliegeplätze im Winter für die Museumsschute und den Schwimm-Dampfkran vor den Werkstätten von Ökologischer Technik e.V., daneben ein Freigelände, das uns freundlicherweise die Sietaswerft überlassen hatte. Im Sommer befand sich der Schwimmkran im Museumshafen Oevelgönne und die Museumsschute im Nikolaifleet. Im Reiherstieg Süd im Betriebshafen der Wasserbaufirma Möbius war der Schutensauger untergebracht, auf dem KRAPAG-Parkplatz St. Pauli Hafenstraße stand, wie schon erwähnt, der Van Carrier VC 26 mit einigen Containern zur Miete, in der ÖTV-Schiffahrtsschule an der Großen Elbstraße war der

Radarsimulator eingelagert, die Boote der Wasserschutzpolizei hatten im Travehafen festgemacht und die demontierte überdachte Slipanlage war auf dem Gelände der Stackmeisterei Bunt- haus ganz im Osten Hamburgs untergebracht. Oder die demontierten Kampfnagel- Halbportal- kranen befanden sich anfänglich auf dem Höft des Hansahafens. Kontrolle und Sicherung, Pflege und Betreuung und insbesondere die zunehmende Präsentation waren immer zeitaufwendig und mit einer besonderen logistischen Herausforderung verbunden.

Im Laufe der Zeit legte Achim Quaas verschiedene neuerliche Konzepte für eine Umsetzung einer Hafenabteilung vor, die aber alle nicht entsprechend realisiert werden konnten.

Das Konzept von 1990 zum sogenannten Hafenwanderweg mit 20 bis 30 Informationsstationen – als Tafelstationen und Objektinseln – am Nordufer der Elbe mit Blickbeziehungen zum aktuellen Hafengeschehen wurde von einer Werbeagentur als Museumskai Hafen Hamburg vermarktet und als Stadtpräsent des Hamburger Abendblattes abgegeben. Es entstanden Informationstafeln, es gibt aber nicht einmal einen Hinweis auf die Urheberschaft.



Der Schwimmkran als Attraktion zum Tag der offenen Tür während der Feierlichkeiten »25 Jahre Störsperrwerk« in 2000

1995/96 folgte ein Konzept für einen Traditionsschiffhafen im Altonaer Holzhafen als zusätzlicher Museumshafen gemeinsam mit Ökologischer Technik e.V.- neben dem schon bestehenden Museumshafen in Oevelgönne.

Weiterhin gab es in der Folgezeit auch Vorschläge für eine Verortung der Hafenaktivitäten in Finkenwerder oder im Bereich City Sportboothafen/Vorsetzen, schließlich durch die Anregung des Hamburger Architekten Volkwin Marg, Überlegungen zur Nutzung des ältesten Hafenbeckens, des ersten modernen Hafens von 1866, des historischen Sandtorhafens als ein Ort für ein Hafenmuseum und Bindeglied zwischen der historischen Speicherstadt und der damals gerade neu skizzierten HafenCity.

Während der Phase von 1995 bis 1999 waren die Hafenaktivitäten geprägt von regelmäßigen Präsentationen der einzelnen Objekte mit Unterstützung von sehr engagierten ehrenamtlichen Mitstreitern. Der Fortbestand dieser immer umfangreicher werdenden Sammlung war in dieser allgemeinen Sparphase nur durch erfolgreiche Aktionen und Präsentationen zu rechtfertigen. Der Schwimm-Dampfkran wurde bald zu einer bekannten



Besuch des SK SAATSEE in Glückstadt anlässlich der »Matjeswochen« ab 1996



Teilnahme von SAUGER VI an den Feierlichkeiten zu »100 Jahre Leuchttürme« Gründeich, Wittenbergen und Tinsdal 1999



Treffen der Museumsschiffe an der Hamburger Überseebrücke 1997



»Ewertreffen im Nikolai-  
fleet« / Deichstraße ab  
1998, die Veranstaltung  
fand regelmäßig seit 1989  
statt

