

Denkmalpflege in Bremen

4

Schriftenreihe des Landesamtes für Denkmalpflege Bremen



REG

858.1

515-4

EDITION TEMMEN



Denkmalpflege in Bremen

Verlag: ...



Denkmalpflege in Bremen

Heft 4

Prof. Dr. Georg Skalecki (Hg.)

A
reg
858.1
515-4



VT 9515-4

EDITION TEMMEN

Herausgeber:
Prof. Dr. Georg Skalecki, Landeskonservator

Redaktionsteam:
Dr. Rolf Kirsch (Leitung)
Karin Geiss M.A.
Margarethe Haberecht
Dipl.-Ing. Gudrun Spengler

Landesamt für Denkmalpflege
Sandstraße 3
28195 Bremen
Tel. 0421-361-2502
www.bremen.de/denkmalpflege
office@denkmalpflege.bremen.de

© EDITION TEMMEN 2007
Hohenlohestr. 21
28209 Bremen
Tel. 0421-34843-0
Fax 0421-348094
www.edition-temmen.de
info@edition-temmen.de
ISBN 978-3-86108-567-6

Autorenverzeichnis

Dr. Hartmut Bickelmann
Stadtarchiv Bremerhaven
Stadthaus 5
Hinrich-Schmalfeldt-Straße 30
27576 Bremerhaven

Dr. Alexandra Kühte
im Auftrag von:
hanseWasser Bremen GmbH
Schiffbauerweg 2
28237 Bremen

Dr. Dirk J. Peters
Deutsches Schiffahrtsmuseum
Hans-Scharoun-Platz 1
27568 Bremerhaven

Landesamt für Denkmalpflege Bremen
- Dr. Rolf Kirsch
- Uwe Schwartz M.A.
- Prof. Dr. Georg Skalecki
- Dipl.-Ing. Ottmar Struwe

Abbildungsnachweis

Beitrag Skalecki:
Historisches Museum Bremerhaven: S. 9
Harry Gabcke, Bremerhaven in zwei Jahrhunderten,
Bd. III, 2. Auflage Bremerhaven 1995: S. 10

Beiträge Peters:
Alle Abbildungen: Dr. Dirk J. Peters,
Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven

Beitrag Kirsch, Deutsches Schiffahrtsmuseum:
Studio Andreas Heller GmbH, Architekten, Designer,
Hamburg: S. 30
Landesdenkmalamt Berlin: S. 32

Beitrag Kirsch, Kapelle Osterholz:
Butt Restaurierungen, Lübeck: S. 72

Beitrag Kirsch, Neue Unterschutzstellungen:
Hilmes Lamprecht Architekten BDA, Bremen: S. 85
Büro für Industriearchäologie, Rolf Höhmann, Darm-
stadt: S. 86

Beitrag Schwartz:
Hansestadt Bremisches Amt Bremerhaven: S. 36

Beitrag Bickelmann:
Stadtarchiv Bremerhaven: S. 61, 62, 65, 69
Stadtbildstelle Bremerhaven: S. 63
Sammlung Klaus Zisenis, Bremerhaven: S. 64
Bauordnungsamt Bremerhaven: S. 66, 68

Beitrag Kühte:
Stefan Limburg, Koblenz: S. 79
Tristan Vankann, Bremen: S. 80

Alle übrigen Abbildungen:
Landesamt für Denkmalpflege Bremen

Titelbild: Galionsfigur der Bark »Seute Deern«

Inhalt

Vorwort	7
Georg Skalecki Denkmalpflege an der Bürgermeister-Smidt-Gedächtniskirche in Bremerhaven	8
Dirk J. Peters Geschichte und Restaurierung der denkmalgeschützten Museumsbark SEUTE DEERN des Deutschen Schiffahrtsmuseums (DSM)	15
Ottmar Struwe Die Instandsetzung der Villa Rabien in Bremerhaven	25
Rolf Kirsch Deutsches Schiffahrtsmuseum und Museumsflotte unter Denkmalschutz	27
Uwe Schwartz Denkmalinventarisierung in Bremerhaven	36
Dirk J. Peters Vergangene Hafenwelten. Eine Bilanz der Verluste und Erfolge bei der Erhaltung schiffahrtsbezogener Bauten in Bremerhaven von 1983 bis 2006	42
Hartmut Bickelmann Baugestaltung im Umbruch. Mietwohnungsbau des späten 19. Jahrhunderts im Umkreis der Heinrichstraße in Bremerhaven-Lehe	60
Rolf Kirsch Die Restaurierung der Osterholzer Friedhofskapelle	71
Alexandra Kühne Altes Pumpwerk mit neuem Leben gefüllt. Von »Schieten-Alfes« bis zu den ersten Spülklosetts – das Alte Pumpwerk erzählt die Geschichte der Abwasserentsorgung Bremens	76
Rolf Kirsch Neu unter Schutz gestellte Kulturdenkmale in Bremen	81



Vorwort

Im vorliegenden vierten Heft unserer Reihe wird Bremerhaven, die kleinere Stadt des Zweistädte-Landes Bremen, in den Mittelpunkt gestellt. Dies geschieht nicht allein aus Proporzgründen, sondern auch, weil aktuell in Bremerhaven ein neues Projekt des Landesamtes für Denkmalpflege begonnen wird, das zum Ziel hat, die erhaltenswerte Bausubstanz der Stadt zu erfassen. Der dramatische Strukturwandel Bremerhavens hat die Denkmalpflege teilweise schlecht vorbereitet getroffen. Dass es dazu kam, ist das Ergebnis von inzwischen veralteter und nicht flächendeckender Denkmalerkenntnis. Der Denkmalpfleger muss die Möglichkeit haben, vor Veränderungen und ohne vorweggenommene Abwägung offensiv klare Positionen zu beziehen, was nach neuen wissenschaftlich-historischen Kriterien schutzwürdig ist. Dabei gilt selbstverständlich die Einsicht, dass eine wirtschaftliche Weiternutzung der Häfen gewährleistet bleiben muss, man natürlich nur exemplarisch und nur Herausragendes schützen kann und dass manches nur über die durchaus verändernde Umnutzung erhalten werden kann. Aber eventuelle defätistische Auffassungen, dass Denkmalpflege in industriell betriebenen Häfen ohnehin keine Chancen habe, dürfen keinesfalls um sich greifen. Man muss als verantwortungsvoller Denkmalpfleger sich den Versuchen widersetzen, Hafenobjekten die grundsätzliche Denkmalfähigkeit abzuspochen, sie als banale Nutzbauten ohne denkmalkundliche Qualitäten herabzusetzen und Bemühungen um Erhalt mit dem Stichwort maritimer Folklore zu diffamieren. Nur nach einer exakten überblickenden Erfassung und Bewertung können konkrete und fundierte Aussagen gemacht werden. Diese lange vernachlässigte Arbeit soll jetzt nach einer Generation unter neuen Vorzeichen wieder angegangen werden. Denn 30 Jahre ist es her, dass Wolfgang Brönner eine erste flächendeckende Denkmalinventarisierung für Bremerhaven durchgeführt hat, die für die damalige Zeit mutig und weitsichtig war und deutlich die maritimen Denkmäler als unverzichtbare Objekte der historischen Identität der Stadt herausstellte. Dennoch war aber entsprechend der bundesweiten

Kenntnisse und der noch geringen Erfahrungen im Bereich der »Industriedenkmalpflege« das Vorgehen aus heutiger Sicht noch von Zurückhaltung geprägt. Nach dem Weggang von Brönner konnte dieser Ansatz nicht ausreichend weiterverfolgt werden und nicht dem Erkenntnisgewinn und den Entwicklungen des Faches folgend fortgeschrieben werden.

Als Auftakt unseres neuen Projektes, über dessen Zielsetzung Uwe Schwartz berichtet, ist ein Bremerhaven-Heft angemessen. Darin zieht Dirk Peters auch eine »statistische« Bilanz aus der Sicht des Forschers beim Schiffahrtsmuseum, der in einer exakten Auflistung alle Abgänge aufzählt. Dabei wird deutlich, dass bereits eine Fülle historischer hafengeschichtlicher Identität verlorengegangen ist. Peters zählt in der ganzen Breite auch die Verluste der vielen kleinen Objekte auf, für die der Denkmalpfleger sich nicht verantwortlich zeigen kann, für die sich aber andere gesellschaftliche Kräfte engagieren könnten. Es muss dafür geworben werden, dass beim Blick nach vorne nicht unreflektiert die eigene Geschichte vergessen wird. Bremerhaven muss weiter als Nordsee-Handelshafen erkennbar bleiben. Dass diese neue Inventarisationskampagne des Landesamtes für Denkmalpflege auch einen Beitrag für die Zukunft Bremerhavens darstellt und Planungssicherheit und Erkenntnisgewinn über die Bedeutung der vorhandenen Bausubstanz bringt, haben viele Einrichtungen erkannt, die unser Projekt finanziell unterstützen. Unseren Sponsoren sei an dieser Stelle ganz herzlich gedankt. Das Landesamt für Denkmalpflege wird unterstützt von: BLG Logistics Group, Stiftung Wohnliche Stadt, BLB Immobilien – Bremer Landesbank, ÖVB Öffentliche Versicherungen Bremen, Gewoba AG, Bauindustrie Niedersachsen-Bremen, Gemeinnützige Wohnungsfürsorge GmbH, Städtische Wohnungsgesellschaft Bremerhaven mbH, Wohnungsgenossenschaft Bremerhaven eG, Vereinigte Bau- und Siedlungsgenossenschaft Bremerhaven-Wesermünde eG sowie Bremer Toto und Lotto GmbH.

Der Herausgeber

Georg Skalecki

Denkmalpflege an der Bürgermeister-Smidt-Gedächtniskirche in Bremerhaven

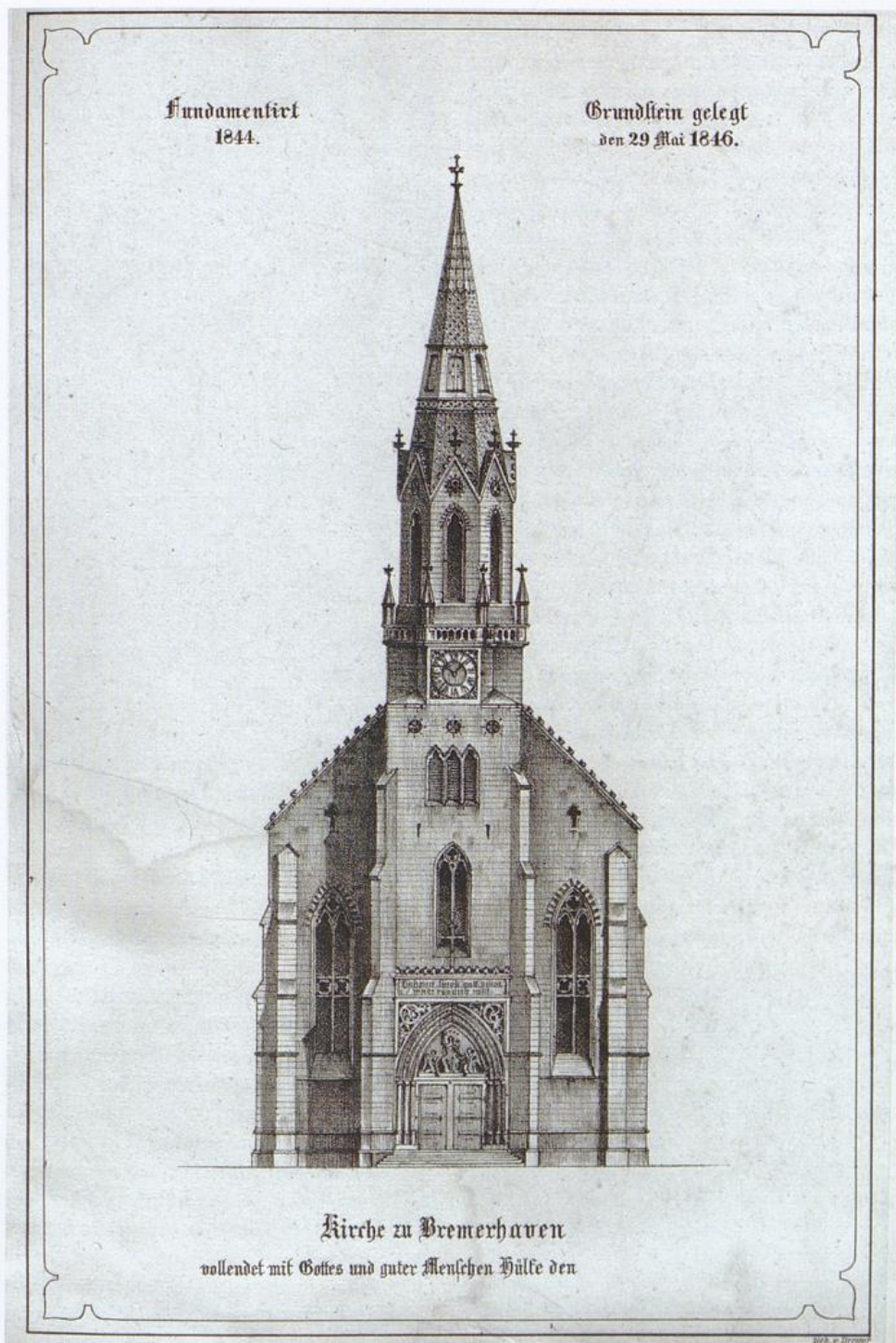
Die Bürgermeister-Smidt-Gedächtniskirche, die so genannte Große Kirche, wurde als weithin sichtbares Wahrzeichen der Seestadt Bremerhaven konzipiert und erfüllt, trotz mancher jüngerer Entwicklungen im Umfeld, diese Funktion unverändert. Der 86 Meter hohe, markante Turm, der mit seinem durchbrochenen Pyramiden-Helm auffällt, ist die prägnante Landmarke, die die historische Stadtmitte kennzeichnet. Der bestehende Kirchenbau stammt aus den Jahren 1853–1855. Erst 1869/1870 wurde die hohe Turmfassade dem Kirchenschiff vorgesetzt. Seit 1978 steht die Kirche unter Denkmalschutz und wird seitdem vom Landesamt für Denkmalpflege Bremen als wichtiges Kulturdenkmal denkmalpflegerisch betreut. Die Gründe für den Denkmalschutz liegen auf der Hand, auch wenn der Bau eine sehr bewegte und auch nicht immer glückliche Geschichte hatte und manche Veränderung über sich ergehen lassen musste. Die Vereinigte Protestantische Gemeinde zur Bürgermeister-Smidt-Gedächtniskirche ist die einzige Gemeinde in Bremerhaven, die zur Bremischen Evangelischen Kirche gehört. Auch dies ist eine Besonderheit dieser Kirche.

Wegen der voranschreitenden Versandung der Weser am Anfang des 19. Jahrhunderts, wodurch die immer größer werdenden Seeschiffe nicht mehr die bremischen Häfen in Bremen und Vegesack erreichen konnten, beschloss der weitsichtige Bremer Bürgermeister Johann Smidt, an der Unterweser, kurz vor dem offenen Meer, einen neuen Hafen zu gründen. Für Bremen war dies die einzige Möglichkeit, um sich als bedeutende, international aktive Seehandelsstadt in der Konkurrenz behaupten zu können. Nachdem die langwierigen Verhandlungen mit dem Königreich Hannover er-

folgreich beendet waren, erwarb man am 1. Mai 1827 ein etwa 90 ha großes Stück Land zwischen Außenweser und der Geestemündung. Ein erstes Hafenbecken, der heutige Alte Hafen, wurde parallel zur Weser gebaut. Wiederum parallel dazu legte man eine planmäßig ausgerichtete Siedlung an, die nach niederländischem Vorbild einen orthogonalen Straßengrundriss erhielt. Die Planung hierfür leitete der Holländer Johannes Jakob van Ronzelen.

Der Hafen und die Stadt entwickelten sich rasch, so dass man bald eine eigene Kirche benötigte. Ursprünglich war nämlich zwischen Bremen und Hannover vereinbart worden, dass die Bewohner der neuen Siedlung die Gottesdienste in der Dionysius-Kirche in Lehe besuchen könnten. Unter dem Eindruck der sich wohl schon abzeichnenden Notwendigkeit einer Erweiterung des Hafens aufgrund dessen enormer Entwicklung beschloss der Bremer Senat 1842 den Bau einer eigenen Kirche für Bremerhaven. 1847 schließlich erfolgte dann auch die erste Hafenvergrößerung durch Aushebung eines zweiten Hafenbeckens, des Neuen Hafens. Seitdem erweiterte sich Bremerhaven regelmäßig entlang der Weser nach Norden, wobei zunächst mehrere weitere Becken folgten, die durch Schleusen von der Tide unabhängig gemacht wurden, während man später Seekajen anlegte, von denen zurzeit mit dem Container-Terminal 4 der vorläufig letzte Erweiterungsschritt gemacht wird.

Nachdem 1842 schließlich eine unierte Gemeinde aller evangelischen Christen in Bremerhaven gegründet worden war, betrieb man mit Nachdruck auch den Bau einer eigenen Kirche. An exponierter, zentraler Stelle im Straßennetz begann man 1844 mit Fundamentierungsarbeiten und mit der Grundsteinlegung



Entwurf von Carl Poppe für den ersten Kirchenbau, 1844

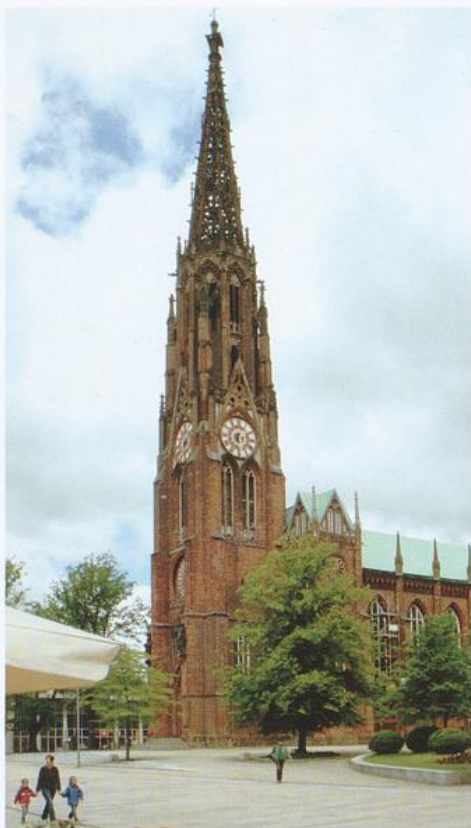
am 29. Mai 1846 den eigentlichen Kirchenbau. Die Pläne für diesen ersten Kirchenbau stammten von dem Bremer Architekten Carl Poppe. Nach seinen Vorstellungen sollte eine neogotische schlanke Hallenkirche mit einem vorgestellten Turm, der aus quadratischen Untergeschossen nach oben ins Achteck übergeht, entstehen. Abgetreppte Strebepfeiler und Maßwerkfenster fallen auf, vor allem aber auch ein recht aufwändiges Portal in einer Rechteckrahmung. Die Wandflächen besonders des quadratischen Turmunterbaus sollten sehr geschlossen bleiben. Oberhalb der Firsthöhe des Kirchenschiffs sollte der Turm dann ins Achteck übergehen, wobei nach einem Uhrengeschoss mit Brüstung und Fialen ein immer filigraner werdendes Glockengeschoss und zuletzt ein wohl durchbrochener Steinhelm folgen sollten. Der schlanke und noch geschlossenen und beruhigt wirkende Baukörper scheint sehr stark noch unter spätklassizistischem Einfluss zu stehen und von Werken der Schinkel-Schule oder den Bauten von Friedrich August Stüler beeinflusst zu sein. Die Arbeiten an dem gut proportionierten, schlicht-vornehmen Bau mussten jedoch schon bald eingestellt werden, da sich bedenkliche Risse und eine Absenkung des Turmuntergeschosses zeigten. Bis in die Höhe von etwa sieben Metern waren die Mauern hochgeführt worden, als sich die Schäden einstellten. Vor Beginn der Arbeiten waren unterschiedliche Auffassungen über die notwendige Fundamentierung vertreten worden. Van Ronzelen hielt eine Pfahlrostgründung, die bis auf den festen Sandgrund herabzubringen sei, für dringend erforderlich. Stattdessen wurde die kostengünstigere Methode mit einer Gründung auf Langschwelen gewählt, die sich aber als Fehler herausstellte. Der Bau wurde noch im Jahr der Grundsteinlegung 1846 eingestellt. Nach einer längeren Diskussion über die weitere Vorgehensweise, die unbenutzbare Ruine stand derweil im Stadtbild, wurde im Frühjahr 1853 der begonnene Bau abgerissen und am 6. August 1853 der Grundstein einer neuen Kirche gelegt. Es wurde nicht nur nach neuem Fundamentplan gearbeitet, sondern ein voll-



Innenraum vor der Zerstörung

kommen neuer Entwurf ausgeführt. Der Architekt des zweiten Kirchenbaues war der Bremer Simon Loschen, der im selben Jahr in Bremerhaven auch den Leuchtturm an der Einfahrt zum Neuen Hafen und in Lehe den so genannten Schwoon'schen Wasserturm erbaute. Zu Beginn der Arbeiten wurden zunächst rund 500 Pfähle mit einer Länge von bis zu 15 Metern in den moorigen Untergrund gerammt, um jetzt dem Neubau einen festen Stand zu verleihen. Am 22. April 1855 wurde die Kirche – jedoch noch ohne Turm – in Anwesenheit des inzwischen 82-jährigen Bürgermeisters Johann Smidt eingeweiht.

Nach nur zwei Jahren Bauzeit, aber immerhin sieben Jahren Vorlauf mit dem ersten Versuch, hatte nun Bremerhaven endlich seine eigene Kirche. Es war eine dreischiffige neogotische Hallenkirche entstanden, bestehend aus sechs querrechteckigen Mittelschiffjochen und jeweils sechs quadratischen Seitenschiffjochen. Der Bau mündete in einen eingezogenen Chor



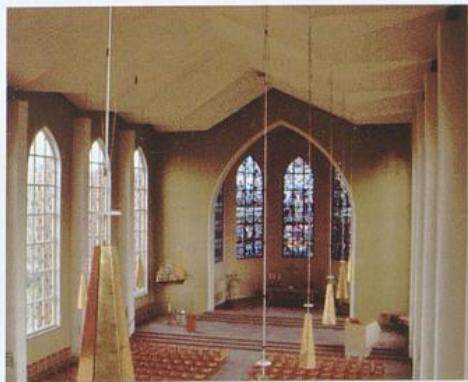
Gesamtansicht

mit polygonal endendem 5/8-Chorschluss. Große Fenster belichteten die weite Hallenkirche, die von Gewölben abgeschlossen wurde. Das Äußere ist reich gegliedert, wobei die Strebpfeiler von Fialen bekrönt sind und Fenster und Portale von Wimpergen überfasst werden. Auch sonst findet sich vielfach aus Backstein gebildete gotisierende Bauornamentik. Besonders durch seine vielfältigen Gliederungen und phantasievollen gotisierenden Details steht der ausgeführte Bau recht deutlich im Kontrast zum ersten Entwurf von Poppe. Poppes Plan war noch einem beruhigten Spätklassizismus verpflichtet, während Loschen einen durch und durch historisierenden Kirchenbau errichtete.

Über dem Hauptportal, das symbolhaft für die Union eine Christusfigur sowie die Reformatoren Martin Luther und Ulrich

Zwingli zeigt, befindet sich eine große Rose, darüber das Glockengeschoss mit zwei schlanken, je zweibahnigen Spitzbogenfenstern. In jeweils einem großen, alles überfassenden Wimpergen befindet sich an jeder der vier Seiten eine Uhr. An dieser Stelle geht der quadratische Turm ins Achteck über und löst sich immer weiter und immer filigraner auf. Diese noch in Backstein ausgeformten Turmgewölbe werden schließlich von einem hohen, vollkommen durchbrochenen, pyramidalen Turmhelm aus Sandstein bekrönt. Der imposante hohe Turmhelm zeigt sich von dem gotischen Turm des Freiburger Münsters beeinflusst. Erst 1869/70 wurde die Spitze des Westturms fertig gestellt, der als Krönung des Bauwerks mehrfach gestaffelt 86 Meter aufragt. Bis zum Glockengeschoss war der Turm ausgeführt. Darauf sollte nach der ursprünglichen Planung ein durchbrochener Eisenhelm aufgesetzt werden. 1869 entschloss man sich jedoch, eine filigrane Sandsteinturmspitze aufzusetzen. Nach den geschilderten Problemen war nun nach 28 Jahren der Kirchenbau 1870 endgültig vollendet.

Bereits im Jahr 1874 gab es die erste einschneidende Veränderung. In das südliche Seitenschiff wurde eine hölzerne Empore eingebaut, wodurch der Raumeindruck eine erheblich gewandelte Ausrichtung erfuhr. 1908 folgte ein weiterer Umbau. Zur Einrichtung eines Heizungskellers unter dem Chor wurde dieser um drei Stufen erhöht. Darüber hinaus



Innenraum heute



Zustand zu Beginn der Sanierung - Wimperg unterhalb des Turmhelms

wurde das gesamte Gestühl umgebaut und ein breiter Mittelgang im Hauptschiff angelegt. Auch die innere malerische Ausgestaltung wurde verändert.

In der Nacht des 18. September 1944 wurde die Kirche von Bomben schwer getroffen und das Innere vollständig zerstört. Der Turm und die Außenmauern überstanden jedoch den Krieg, und so konnte von 1958 bis 1960 der Bau gesichert und in den wesentlichen Teilen wiederhergestellt werden. Die Arbeiten leitete der Architekt Karl Franzius. Der Turm hatte sich geneigt und musste von innen ausgesteift werden, und die Außenmauern des Kirchenschiffs waren nicht mehr in der Lage, schwere Gewölbe zu tragen. Deshalb brachte Franzius Stahlbetonspanten ein, die seitdem den Raum stabilisieren und die neue Decke tragen. Dabei wurde der ehemals dreischiffig untergliederte Raum jetzt zu einem weiten Saal ohne Unterteilung umgestaltet. Statt der Gewölbe besitzt er nun eine Falthängendecke. Auch die zerstörten Fenster mussten vollständig erneuert werden.

So zeigt sich heute die Kirche im Inneren im Zeitgeschmack der 1950er Jahre. Das Äußere – besonders der Turm – wirkt weiterhin als Wahrzeichen weithin sichtbar, und die Kirche beeindruckt mit ihren neogotischen Formen der Erbauungszeit von 1853 bis 1870.

Die starken Zerstörungen der Bremerhavener Innenstadt lassen der Kirche zusätzlich eine besondere Bedeutung zukommen, nämlich als Pars pro Toto an die Gründungsgeschichte des 19. Jahrhunderts anschaulich erinnern zu können. Baukünstlerisch wie städtebaulich kommt der Bürgermeister-Smidt-Gedächtniskirche eine große, über die Grenzen des Bundeslandes Bremen hinausreichende Denkmalbedeutung zu. Leider zeigte aktuell dieses wichtige Wahrzeichen große witterungsbedingte Schäden, die die Denkmalpflege vor schwierige Probleme stellen. Wegen der außergewöhnlich filigranen Struktur des Turmes und seiner besonderen Höhe ist dieser unmittelbar dem rauen Nordseeklima mit seinen extremen Belastungen ausgesetzt. Die Meeresnähe führt dazu, dass nicht

nur Regennässe den Turm durchtränkt, sondern bei auflandigen Winden von der Nordsee auch Gischtfluten zu erheblichem Salzeintrag führen. Deshalb sind nach dem Krieg mehrfach Einzelmaßnahmen am Turm durchgeführt worden. Bei umfangreichen Arbeiten 1973 stellte man zunächst fest, dass die verwendeten Materialien – sowohl der Sandstein wie auch der Backstein – nicht frostbeständig sind. Zudem erkannte man die starke ständige Durchfeuchtung des gesamten Turms. Ein Eindringen der Feuchtigkeit in den Stein wollte man durch eine so genannte Hydrophobierung verhindern. Dazu wurde die Steinoberfläche mit einer Versiegelung versehen. An schadhafte Stellen und über nicht vorhersehbare Wege konnte dennoch Nässe hinter die Versiegelung kommen und richtete dadurch, dass sie dann auch bei trockener Wetterlage nicht mehr aus dem Stein diffundieren konnte, noch schlimmere Schäden an. Es kam zu zahlreichen Abplatzungen. Auch zementhaltige Mörtelplomben von Reparaturen der jüngeren Zeit veränderten erheblich den Feuchtehaushalt des Steins. Als Anfang der 1980er

Jahre wieder große Schäden auftraten, wurde eine erneute Hydrophobierung durchgeführt, und lose Steinteile wurden entfernt. Nach neuerlichen Problemen wurde 1987 schließlich in einem Gutachten festgestellt, dass gerade die hydrophobierten Flächen schalenartige Abplatzungen zeigten. Mauerwerk und Fugen wiesen zahlreiche Fehlstellen auf, die Wasserführung und Abtropfkanten funktionierten nicht, so dass wegen dieser vielen Fehlstellen die Nässe ungehindert hinter die Hydrophobierung gelangte und dort zu den dramatischen Schäden führte. Dennoch musste man sich 1987/1988 zunächst mit einer nur teilweisen Ausbesserung stark abgängiger Ziegel und großer Fugenfehlstellen begnügen.

Seit dem Jahr 2001 traten wieder größere Schäden auf. Wegen herabfallender Steine musste das Umfeld um den Turm schon gesichert werden. Deshalb entschlossen sich die Kirchengemeinde, die Bauabteilung der Bremischen Evangelischen Kirche und das Landesamt für Denkmalpflege, eine umfangreiche und fundiert vorbereitete Sanierung anzugehen. Die Materialprüfungsanstalt Bremen, die die bremische Denkmalpflege seit 2003 in naturwissenschaftlichen und materialkundlichen Fragen berät, wurde in die Planung einbezogen. Es galt zunächst einmal, die noch vorhandene Restwirksamkeit der alten Hydrophobierung zu testen. Darüber hinaus mussten die Kenndaten der verbauten Ziegel ermittelt werden, damit geeignetes Austauschmaterial gefunden werden konnte. Dabei wurde zunächst festgestellt, dass die Wirksamkeit der Hydrophobierung oberhalb des Glockenstuhls noch recht deutlich nachweisbar war, in den übrigen Bereichen noch partiell bestand. Die Ziegeluntersuchungen andererseits verdeutlichten, dass die sehr geringen Rohdichten (um $1,7 \text{ g/cm}^3$) für eine hohe Wasseraufnahmefähigkeit sprachen und damit das Ziegelmauerwerk stark frostgefährdet war. Bei den Untersuchungen hatten die Ziegel auch einen enorm hohen Feuchtegehalt, zwischen 48 und 76 Prozent des Kapillarporenraumes waren wassergefüllt. Der Zustand der Mauerwerksoberflächen mit abge-



Zustand nach der Sanierung –
Wimperg über der Turmuhr

platzen Steinen, defekten Fugen und Rissen, wodurch erhebliche Mengen an Feuchtigkeit ins Mauerwerk eindringen konnten, verhinderte in der Wechselwirkung mit der noch wirksamen Hydrophobierung eine Trocknung. Der permanent hohe Feuchtegehalt – es konnte mehr Feuchtigkeit eindringen, als abgegeben wurde – führte zu einem enormen Schadensfortschritt.

Für die notwendige umfassende Sanierung ergaben sich nach diesen Voruntersuchungen folgende materialkundliche Empfehlungen: Es sollten zum Austausch geschädigter Steine neue Ziegel ausgetauscht werden, die in Dichte und Kapillarität weitgehend den originalen entsprächen, aber frostbeständiger wären. Gleichzeitig sollte mit speziellen, gut wasserleitenden Mörteln das gesamte Fugennetz bearbeitet werden, damit auch im Bereich noch hydrophobierter Ziegel das Wasser über die Fuge an die Umgebung abgegeben werden könne. Die Idee, ein zweiteiliges System von Verfugmörtel und Fugendeckmörtel zu entwickeln, wurde von der Materialprüfungsanstalt eingebracht. Der Verfugmörtel soll die kapillare Entwässerung des Mauerziegels unterstützen und die Feuchte zur Oberfläche bringen. Es wurden zur Absicherung der theoretischen Ansätze Testflächen angelegt und einen Winter lang beobachtet. Seit Herbst 2005 wird nun in einzelnen Bauabschnitten die Turmsanierung durchgeführt. Unterstützt wird die Maßnahme von der Deutschen Stiftung Denkmalschutz (DSD) und der Stiftung zur Bewahrung kirchlicher Baudenkmäler in Deutschland (Stiftung KiBa).

Die zurzeit noch laufenden Arbeiten umfassen im Einzelnen zunächst eine Entfernung aller materialfremden Mörtelplomben. Partielle zementäre Ausbesserungen gab es reichlich am Turm. Fehlstellen sowie marode Ziegel werden durch neue Ziegel ersetzt, die in Rohdichte und Kapillarität zu den originalen Ziegeln passen. Das gesamte Fugennetz wird grundlegend überarbeitet. Dazu werden nicht nur lose, sondern auch tiefer liegende Fugengebiete ausgekratzt. Ein mit der Materialprüfungsanstalt abgestimmtes zweilagiges Mörtelsystem aus Luftkalkmörtel wird eingebracht,

wobei der Fugmörtel eine besondere kapillare Wasserleitfähigkeit hat. So soll die Feuchtigkeit des Mauerwerks über die Kapillaraktivität der Fugen nach außen geleitet werden. Parallel dazu werden alle Wasserführungen verbessert, wobei Teilbereiche wie Giebelschrägen mit Zinkblechen abgedeckt werden, um das Eindringen großer Wassermengen in den Stein zu verhindern. Korrodierte Stahlhalterungen der Maßwerkschallarkaden und der Wimperge werden gegen Rost behandelt oder erneuert beziehungsweise verstärkt.

In der beschriebenen Art und Weise wird so der gesamte Turm der Bürgermeister-Smidt-Gedächtniskirche instand gesetzt, in der Hoffnung, dass diese Maßnahmen dem Bauwerk im Großen und Ganzen eine längere Phase der Ruhe verschaffen. Dennoch werden bei den witterungsbedingten Belastungen kleinere Reparaturen in kürzeren Abständen nicht zu vermeiden sein. Der jetzt eingeschlagene Weg, mit historischen Materialien bauwerksgerecht zu arbeiten, wird aber sicherlich eine größere Nachhaltigkeit der laufenden Sanierung bewirken.

Literaturauswahl

Sachau, Theodor: Die Geschichte des Gotteshauses der Vereinigten evang.-lutherischen und reformierten Gemeinde zu Bremerhaven unter besonderer Berücksichtigung seiner baugeschichtlichen Entwicklung. Bremerhaven 1931.

Gedenkschrift zur Wiederherstellung der Bürgermeister-Smidt-Gedächtniskirche Bremerhaven. Bremerhaven 1960.

Stein, Rudolf: Klassizismus und Romantik in der Baukunst Bremens II. Bremen 1965 (= Forschungen zur Geschichte der Bau- und Kunstdenkmäler in Bremen, Bd. 5), S. 514–518.

Gabcke, Harry u.a.: Bremerhaven in zwei Jahrhunderten, 3 Bde. Bremerhaven, 1989 ff.

Dirk J. Peters

Geschichte und Restaurierung der denkmalgeschützten Museumsbark SEUTE DEERN des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM)¹

Einleitung

Die SEUTE DEERN ist der letzte erhaltene historische hölzerne Frachtsegler ihrer Größenordnung nicht nur in Deutschland, sondern sogar in Europa. Sie bildet das Flaggschiff und das herausragende Objekt des Museumshafens des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM) und ist zu einem Wahrzeichen von Bremerhaven geworden. Seit 1966 liegt der Windjammer als Museumsschiff im Alten Hafen von Bremerhaven, dem ältesten Hafenbecken (1827–30, 1860–62 erweitert) und der Keimzelle der Stadt. Die Bark SEUTE DEERN, die seit 2005 neben

dem Scharoun-Bau sowie der Museumsflotte (Nordische Jagt GRÖNLAND, Feuerschiff ELBE 3, Bergungsschlepper SEEFALKE, Binnenschlepper HELMUT, Haffkahn EMMA, Walfangboot RAU IX und Hochsee-Rennyacht DIVA) vom Landesamt für Denkmalpflege als Denkmal unter Schutz gestellt worden ist, steht am Beginn des Freilichtmuseums der Schifffahrt, aus dem sich das DSM entwickelt hat.

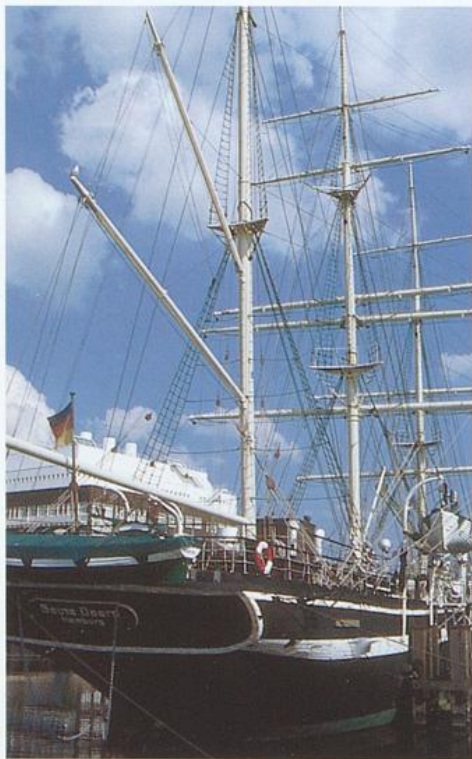
Die hölzerne Bark SEUTE DEERN steht ferner zeichenhaft für die Bremerhavener und Geestemünder Seeschiffbautradition, als hier



Museumshafen des DSM (2001)

auf den Werften an der Geeste, insbesondere bei Rickmers und Tecklenborg, über 250 hölzerne und später stählerne Tiefwassersegler gebaut wurden.²

Auch demonstriert die Museumsbark den internationalen Charakter des Segelschiffbaus und der Segelschiffahrt. Der Viermastschoner wurde 1919 im nordamerikanischen Gulfport nahe der Mündung des Mississippi als ELIZABETH BANDI für den Holztransport fertig gestellt und fuhr seit 1931 unter finnischer Flagge, bevor der Hamburger Reeder John T. Essberger den Schoner 1938 erwarb und ihn bei der Hamburger Werft Blohm & Voss als frachtfahrendes Schulschiff für die nautische Ausbildung des Offiziersnachwuchses zur Bark mit einem kupfernen Rumpfbeschlag, einem stählernen Decks- haus auf dem Vorschiff und drei Masten aus Stahl nach dem Vorbild der hier entwickelten rahgetakelten Großsegler umbauen ließ.³



SEUTE DEERN an ihrem Liegeplatz (2001)

Trotz der baulichen Veränderungen im Laufe ihrer Geschichte kann die SEUTE DEERN als ein wichtiges Zeugnis und kulturelles Erbe deutscher, europäischer sowie amerikanischer Holz- und Segelschiffbaugeschichte gelten, das unbedingt bewahrt werden muss.

Als ELIZABETH BANDI unter amerikanischer Flagge (1919–1931)

Der hölzerne Viermastgaffelschoner ELIZABETH BANDI entstand 1919 auf der Werft Gulfport Shipbuilding Company für die Reederei Marine Coal Company aus New Orleans.⁴ Die ELIZABETH BANDI wurde in Kraweel-Bauweise aus Pitchpine-Kiefernholz mit einem platten Achtersteven hergestellt. Das Schiff war mit 767 Bruttoregister-tonnen (BRT)⁵ vermessen und konnte etwa 900 Tonnen laden. Die Abmessungen betragen 61,45 m Länge über alles, 11,03 m Breite sowie 4,57 m Tiefgang (Raumtiefe). Die gesamte Segelfläche belief sich auf 1.107 m². Für die Segelmanöver, Anker- und Ladewinden sowie die Pumpen standen Hilfsmaschinen (zwei Dieselmotoren) zur Verfügung. Die Besatzung hatte eine Stärke von zehn Personen.⁶ Außerdem besaß der Schoner Ladepforten am Bug, um Langholz als Ladung an Bord nehmen zu können.⁷

Wegen des zu frischen, weichen und nicht abgelagerten Baumaterials verzogen sich die Planken des Seglers. Außerdem machte sich von Anfang an ein starker Holzwurmbefall bemerkbar. Auch ein Werftaufenthalt konnte auf Dauer nicht die Undichtigkeit des hölzernen Schoners, die durch den starken Wurmfraß ausgelöst worden war, beheben. Nach mehreren Fahrten wurde das Schiff 1925 wegen der häufigen Reparaturen an der undichten Außenhaut an den Reeder Walter E. Reid aus Bath im nordamerikanischen Maine verkauft.⁸

Als ELIZABETH BANDI und BANDI unter finnischer Flagge (1931–1938)

William Uskanen aus dem finnischen Sotkamo kaufte 1931 die ELIZABETH BANDI. In der Folgezeit segelte die BANDI, wie der Viermast-schoner jetzt hieß, mit einer nur siebenköpfigen Besatzung regelmäßig von Finnland aus mit einer Holzfracht an Bord in den englischen Hafen Hartlepool. Wegen der gemäßigten Temperaturen in der Nord- und Ostsee im Vergleich zu den wärmeren amerikanischen Küstengewässern bereitete der Holzwurmbefall dem Schiff keine Probleme mehr. Nachdem der Schoner 1935/36 in den Besitz von Lavia O. Y. Bandi aus Rauma übergegangen war, wurde er als Holztransporter in der Ostseefahrt, insbesondere zwischen finnischen und dänischen Häfen, von dem finnischen Schiffsmakler Arvo Yrjänä (Yrjänä & Kumpp) bereedert. Am 7. November 1938 erwarb der Hamburger Tankreeder John T. Essberger die BANDI.⁹

Als Schulschiff SEUTE DEERN unter deutscher Flagge (1939–1945)

Nach der Überführung aus Finnland wurde der Viermastschoner nach Hamburg geschleppt, wo der Umbau zu einem Segelschiff für den eigenen Reedereinachwuchs am 16. Dezember 1938 bei der renommierten Werft Blohm & Voss begann. In einem halben Jahr gelang es, den hölzernen Viermastschoner BANDI ex ELIZABETH BANDI in die schnittige Bark SEUTE DEERN zu verwandeln.¹⁰ Am 15. Juni 1939 konnte die Reederei Essberger ihr neues Segelschulschiff in Empfang nehmen. Anschließend wurde das fertig gestellte Segelschulschiff durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel verholt, wo der Windjammer anlässlich der Kieler Woche im Mittelpunkt dieser internationalen Sportgroßveranstaltung stand. Die Ostsee wurde wegen des Ausbruchs des Zweiten Weltkrieges für das hölzerne Segelschulschiff das bevorzugte Revier. Die ersten Auslandsreisen führten nach Ko-

penhagen und Hankö Sund in den Oslofjord.¹¹ Erst 1947 sollte der Windjammer als schwimmendes Hotel und Restaurant schließlich nach Hamburg zurückkehren (s. u.).

Die technischen Abmessungen des Tiefwasserseglers betragen 75,70 m Länge über alles, 11,08 m Breite, 4,56 m Tiefgang (Raumtiefe) sowie 813,57 BRT. Das Schiff konnte 955 Tonnen laden und besaß 1.418,60 Quadratmeter Segelfläche.¹²

Die Außenhaut wurde mit einem Metallbeschlag aus Kupfer und Zinn verstärkt, um den Bewuchs des Schiffskörpers zu verhindern sowie die Sicherheit zu verbessern. Ferner erhielt der Segler ein neues Deck aus Oregonpine. Außerdem wurden die Aufbauten auf dem Achterdeck erweitert und mit einem Kartenhaus versehen. Das vordere Deckshaus wurde durch neue, größere und stählerne Aufbauten ersetzt. Die wesentlichste Veränderung machte aber die Takelung als Bark mit drei Masten aus, die aus Stahl hergestellt worden waren.¹³ Die Bark erhielt einen schwarzen Anstrich mit einem weißen Portenband am Bug und einer bunten Galionsfigur am Vorsteven.¹⁴

Das Schiff wies eine Besatzung von 28 Mann auf. Für die Crew gab es zwei Rettungsboote. Drei weitere Rettungskutter befanden sich ebenfalls an Bord. Da auf dem Schulschiff die seemannische Ausbildung im Vordergrund stand, gab es keinen Hilfsmotor. Alles musste mit der Hand erledigt werden. Für den Transport der Ladung und von schweren Gütern standen ein Ladebaum und eine Winde zur Verfügung.¹⁵

Die neuen Aufbauten aus Stahl im Bereich des Vordecks enthielten die Kammern für zwei Offiziere, zwei Vollmatrosen, den Segelmacher, Zimmermann, Koch und Steward sowie den großen Wohn- und Aufenthaltsraum mit den entsprechenden sanitären Einrichtungen für die etwa maximal zwanzig Auszubildenden. Eine kleine Messe, die Küche sowie die Zentrale mit einem Dieselmotor, dem Generator und dem Batterieraum befanden sich ebenfalls hier. In den hölzernen Aufbauten im hinteren Schiffsbereich auf dem Poopdeck waren die Kammern für den Eigner, Kapitän und Ersten Offizier so-

wie der Salon, die Waschräume, die Toiletten und die Funkstation untergebracht. Die Provierträume sowie die Werkstätten für den Segelmacher und den Zimmermann befanden sich unter dem hinteren Deckshaus. Die Wohnbereiche waren mit einer Warmwasserheizung ausgestattet. Eine Petroleumbeleuchtung sorgte an Bord für das Licht.¹⁶

Seit Ende September 1944 lag die SEUTE DEERN in Lübeck. Die Stengen und Rahen lagen zur Reparatur auf dem Oberdeck.¹⁷

Nach einem Umbau in Travemünde (1946–1947) als Hotelschiff SEUTE DEERN in Hamburg (1947–1954)

Am 10. Juli 1946 wurde der Segler von Lübeck nach Travemünde zur Schlichting-Werft verholt, um hier zum Hotel- und Restaurantschiff umgebaut und aufgetakelt zu werden. Wegen der Nutzung als schwimmendes Hotel verlor die SEUTE DEERN ihre Raumstützen und damit ihre Seetüchtigkeit. Nach über achtjähriger Abwesenheit kehrte das einstige Segelschulschiff der Reederei Essberger wieder in seinen Heimathafen Hamburg zurück, wo es seit Anfang August 1947 an der alten Fähre VII bei den St.-Pauli-Landungsbrücken als schwimmendes Hotel und Restaurant festmachte.¹⁸ In dem ehemaligen Frachtraum befanden sich jetzt unter dem Hauptdeck 17 Zweibettzimmer, drei Einzelkabinen sowie drei Kammern für die Besatzung mit einem großen Frühstücksraum. In dem hinteren Decksaufbau (Poopdeck) waren in den ehemaligen Eigner-, Kapitäns- und Offizierskammern Gesellschaftsräume und eine Bar eingerichtet worden. Die Heizungsanlage für diese Räumlichkeiten befand sich im Achterschiff. In dem einstigen Kadettenraum auf dem Vorschiff war jetzt das Restaurant mit der Küche untergebracht. Auch die Heizungs- und Belüftungseinrichtungen sowie die Frisch- und Schmutzwassertanks befanden sich im Vorschiffsbereich. Alle Räume besaßen elektrisches Licht.¹⁹

Im zerstörten Hamburg wurde die SEUTE DEERN schnell zu einem romantischen Wahr-

zeichen der Freien und Hansestadt und entwickelte sich zu einem internationalen Treffpunkt. Die Reederei Essberger (Deutsche Afrika-Linien) konnte das schwimmende Hotel jedoch nicht mehr rentabel betreiben und war froh, als man den Tiefwassersegler im Frühjahr 1954 an die Pieter Albert Koerts Stiftung in Delfzijl verkaufen konnte. Der schiffbauliche Zustand des Segelfahrzeuges wurde als gut beurteilt. Am Ostermontag, dem 19. April 1954, verließ der letzte Rahsegler Hamburgs am Haken eines Schleppers die Elbe und wurde damit nicht mehr im Hamburger Seeschiffsregister geführt. Damit hatte Hamburg ein bedeutendes maritimes Kulturdenkmal seiner reichen Schifffahrtstradition verloren.²⁰

Als Jugendherbergsschiff PIETER A. KOERTS unter niederländischer Flagge in Delfzijl (1954–1964)

Die Mittel für den Erwerb des Segelschiffes SEUTE DEERN kamen von dem in Delfzijl geborenen amerikanischen Staatsbürger Jan Albert Koerts, der damit seinen aus Delfzijl stammenden und nach Nordamerika ausgewanderten Vater Pieter Albert Koerts ehren wollte, nach dem der hölzerne Segler auch benannt wurde. Am 17. Juni 1955 fand die offizielle Einweihung der schwimmenden Jugendherberge statt, die 80 Personen aufnehmen konnte. Auch in dem kleinen Hafen Delfzijl entwickelte sich die hübsche Bark rasch zu einer Sehenswürdigkeit. Allerdings gab es seit Ende der 1950er Jahre Probleme mit der Unterhaltung des Schiffes. Die Pieter Albert Koerts Stiftung und der Rat der Stadt Delfzijl konnten sich nicht über die weitere Verwendung und vor allem Dingen über die laufenden Unterhaltungsbeziehungsweise über die anstehenden teuren Reparaturkosten des hölzernen Seglers einigen. So akzeptierte die Stiftung schweren Herzens ein Kaufangebot der Emdener Gastronomin Erna Hardisty, die das Schiff am 1. Dezember 1964 erwarb. Der Segler erhielt den Namen SEUTE DEERN zurück.²¹

Als SEUTE DEERN unter deutscher Flagge in Emden (1964–1966)

Hinter dem Erwerb des Segelschiffes stand die Absicht, die SEUTE DEERN im Emdener Stadtzentrum am Ratsdelft als schwimmende Gaststätte einzurichten. Allerdings konnte die Besitzerin ihre Pläne nicht verwirklichen. So lag der hölzerne Segler 1965 abseits der Stadtmitte an der Werftpier der Gebrüder Schröder im Emdener Binnenhafen auf. Der allgemeine Zustand des Schiffes wurde als recht ordentlich bezeichnet, obwohl kleinere Schäden an Deck und an der Außenhaut festgestellt worden waren.²²

Am 11. Juni 1965 schlug die SEUTE DEERN an der Werftpier des III. Hafeneinschnittes leck und sank auf Grund. Das Schiff hatte etwa 20 Grad Schlagseite und stand bis zum Oberdeck unter Wasser. Nach mehreren erfolglosen Versuchen gelang es, das Leck abzudichten und die Bark am 23. Juni 1965 wieder zu heben. Damit war der Traum der Emdener Gastwirtin von einer schwimmenden Gaststätte im Stadtzentrum endgültig geplatzt. Die SEUTE DEERN stand wieder zum Verkauf.²³

Der Leiter des Bremerhavener Morgenstern-Museums und spätere Direktor des DSM, Gert Schleichtrien, hatte von dem Schicksal des Schiffes in seiner ostfriesischen Heimat erfahren und gründete in Bremerhaven einen Initiativkreis von Schifffahrtsfreunden mit dem Ziel, die SEUTE DEERN als Museumsschiff nach Bremerhaven zu holen und sie in das alte Trockendock von Wencke an der Geeste zu legen. Am 19. Juli 1965 lud der »Vorbereitende Ausschuss zur Gründung der Gemeinschaft Bremerhavener Dreimaster« in die Aula der damaligen Seefahrtsschule ein. Gert Schleichtrien verstand es in seiner unnachahmlichen Art, seine Begeisterung für die SEUTE DEERN auf die Politiker sowie auf maßgebliche Leute aus der Bremerhavener Wirtschaft zu übertragen.²⁴

Der Helgoländer Hotelier und Kaufmann Hans Richartz hatte ebenfalls von der zum Verkauf stehenden Bark erfahren und handelte kurz entschlossen, indem er am 19. Juli 1965 kurz vor Mitternacht das Schiff von der Gastwirtin Erna

Hardisty aus Emden erwarb. In Bremerhaven war man verständlicherweise enttäuscht. Die Enttäuschung hielt aber nicht lange an, da der neue Eigentümer für das Schiff einen Liegeplatz suchte, um es als schwimmendes Restaurant und Gaststätte zu betreiben. Richartz wurde sich mit dem Magistrat von Bremerhaven einig, dass sich dieser Liegeplatz an der südlichen Stadtseite des Alten Hafens, der gerade in Teilen zugeschüttet wurde, befinden sollte. Damit hatten die Bemühungen von Gert Schleichtrien doch noch Erfolg. Allerdings sollte der Segler, der sich in privater Hand befand, in erster Linie kommerziell genutzt werden. Die alleinige Verwendung als Museumsschiff trat in den Hintergrund. In der Folgezeit wurde der Segler in Emden mit beträchtlichen Mitteln umgebaut und weitgehend in den Zustand von 1938 versetzt. Insbesondere kam der Laderaum wieder zur Geltung, der jetzt Platz für 260 Personen bot. Nachdem der hölzerne Segler auch in seinem äußeren Erscheinungsbild restauriert worden war, konnte der Windjammer am 22. Juni 1966 von Emden nach Bremerhaven überführt werden, wo das Schiff am 23. Juni 1966 festmachte.²⁵ Die SEUTE DEERN erwies sich an ihrem neuen Liegeplatz im Alten Hafen von Bremerhaven rasch als eine Attraktion, die zum Ausgangspunkt für weitere museale Bestrebungen wie die Errichtung eines Freilichtmuseums von historischen Schiffen und schließlich zur Gründung des DSM in der Unterweserstadt an der Geestemündung werden sollte.

Die SEUTE DEERN als Restaurant- und Museumsschiff im Alten Hafen von Bremerhaven seit 1966

Um die SEUTE DEERN als Sehenswürdigkeit für immer in Bremerhaven zu behalten, beteiligte sich die Stadt Bremerhaven 1968 an dem Schiff und wurde Miteigentümerin. 1970 erwarb der Magistrat der Stadt Bremerhaven auch die restlichen Anteile von dem bisherigen Eigentümer Hans Richartz, der den Segler weiter als Gaststätte im Rahmen eines langjährigen Pachtvertrages nutzen konnte. Mit der Gründung des

DSM hatte das Museum die Verantwortung für die Instandsetzung des Schiffes übernommen. Seit 1973 war klar, dass die Bark einer generellen Grundüberholung bedurfte. 1974 wurde das laufende und stehende Gut ausgetauscht. Außerdem wurden die Decksplanken und die Außenhaut abschnittsweise erneuert. 1976 wurde in einem Gutachten festgestellt, dass der Rumpf zwischen dem Hauptdeck und der Wasserlinie verrottet war. Auch das Heck und das Vorschiff befanden sich in einem morschen Zustand. Die Restaurierungskosten beliefen sich auf etwa drei Millionen DM. Währenddessen hatte die SEUTE DEERN 1977 bereits ein neues Hauptdeck erhalten.²⁶

Nachdem die Mittel durch den Verwaltungsrat des DSM im September 1977 bereitgestellt werden konnten, erhielt die Arbeitsgemeinschaft der Bremerhavener Schiffbaubetriebe Seebeckwerft und Sieghold-Werft den Auftrag für die Restaurierung der Bark, die 1978 erfolgte. Für die Erneuerung der Spanten, Decks- und Außenhautbeplankung verwendete man Hölzer aus österreichischer Lärche und amerikanischer Oregonpine. Die vermoderten hölzernen Spanten und andere wichtige hölzerne Konstruktionselemente wurden teilweise durch Stahlsektionen ersetzt. Der Vorschiffsbereich erhielt als Stütze einen Stahlschuh. Der besonders gefährdete Bereich des Rumpfes, der durch Wellenschlag und Sonneneinwirkung ständig belastet wird, bekam einen Schutz aus Kupferplatten. Die Außenhaut und alle hölzernen Teile des Tiefwasserseglers wurden sorgfältig konserviert. Neben der Restaurierung des Schiffskörpers sowie der Verbesserung der Aufenthaltsräume und sanitären Anlagen erfolgte der Einbau einer Belüftungseinrichtung. Der hölzerne Kiel blieb jedoch unangetastet. Am 20. Dezember 1978 kehrte das Schiff von seinem Werftaufenthalt im Fischereihafen wieder an den Liegeplatz im Museumshafen zurück und erstrahlte in neuem Glanz.²⁷

Im Herbst 1981 endete der langjährige Pachtvertrag mit dem früheren Besitzer des Seglers. Die Frage stellte sich nun, ob das DSM das Kulturdenkmal überwiegend als museales Objekt



Zur Reparatur im Dock (2001)

wie die anderen Museumsfahrzeuge oder gastronomisch nutzen wollte. Die Verantwortlichen entschieden sich für ein verkleinertes Restaurant mit 75 Sitzplätzen. Die originale hölzerne Galfionsfigur schmückte jetzt den einstigen Laderaum, während der Bug durch eine Nachbildung aus wetterfestem Kunststoff verziert wurde. Der Laderaum erhielt einen neuen Fußboden aus Kiefernbohlen. Den einstigen Kadettenraum auf dem Vorschiff konnte das DSM zukünftig für museumspädagogische Aktionen nutzen. Außerdem wurde hier ein Verkaufsstand für maritime Souvenirs eingerichtet. Die Kosten für die Umbau- und Verschönerungsarbeiten beliefen sich auf 250.000 DM.²⁸

Die aufwändigen Konservierungsmaßnahmen an den stählernen Masten, der Takelage sowie dem hölzernen Rumpf und dem Deck erfolgten durch die Mitarbeiter des DSM. Bei der 1982 erfolgten Dockung im Schwimmdock der Motorenwerke Bremerhaven (MWB) bekam der Rumpf einen neuen, schützenden Unterwas-



Zur Instandsetzung eingerüstet im Dock (2001)

seranstrich, der 1989 bei der nächsten anstehenden Routineinspektion im Schwimmdock erneut aufgetragen wurde. Außerdem wurden die Planken des Überwasserschiffes wegen der witterungsbedingten Öffnungsstellen der Fugen nachkalfatert.²⁹

Ein Hamburger Schiffbausachverständiger stellte in einem Gutachten vom 24. Januar 1994 erhebliche altersbedingte Schäden an dem hölzernen Tiefwassersegler fest. Wenn bei Holz-



Nach erfolgter Restaurierung zurück im Museumshafen (2002)

schiffen die Längsverbände mit dem Kiel als Stütze im Laufe der Jahrzehnte ihre normale Festigkeit verlieren, tritt eine Verformung auf. Der Kiel wird weich und wölbt sich auf. Das Schiff macht einen Buckel, so dass das Heck und der Bug tiefer eintauchen und die Gefahr des Auseinanderbrechens des Schiffskörpers besteht. Die Aufwölbung des Kiels betrug bei dem Flaggschiff des DSM etwa 75 Zentimeter und hatte erhebliche Schäden im Decksbereich verursacht. Als sofortige Gegenmaßnahme erhielt die SEUTE DEERN im Sommer 1994 je zwei schwimmbare Auftriebskörper aus Kunststoff im Vorschiffs- und Heckbereich des Rumpfes, die die Schiffsenden von dem Druck entlasten sollten. Die endgültige Sanierung des altersschwachen Kiels erfolgte im Herbst 1995 im Schwimmdock. Zur Stabilisierung des Schiffskörpers erhielt der schwimmende Oldtimer einen neuen 46 Meter langen Holzkiel. Zusätzlich wurde der neue Kiel noch durch stählerne Verbindungen an den Enden verstärkt. Die beträchtlichen Kosten beliefen sich auf etwa 250.000 DM.³⁰



Bauschild der Werft und Plakette der Deutschen Stiftung Denkmalschutz (2004)

Wegen der besorgniserregenden Aufwölbung des Rumpfes und der fehlenden Festigkeit des Schiffskörpers mit dem Eindringen von Wasser und einem fortschreitenden Fäulnisprozess des Holzes war Eile bei der Restaurierung der Bark geboten, um ein Auseinanderbrechen des Schiffskörpers zu verhindern. Nachdem der Verwaltungsrat des DSM am 25. Juni 2001 seine Zustimmung gegeben hatte und eine Spendenaktion zur Rettung des Schiffes in Angriff genommen werden konnte, lag der hölzerne Segler vom 11. Oktober 2001 bis zum 26. Februar 2002 im Schwimmdock der Motorenwerke Bremerhaven (MWB), um die gravierenden Schäden am Hauptdeck und am Rumpf zu beheben. Nachdem die morschen Deckshölzer, die schadhafte Außenbeplankung mit den Relingstützen sowie die schlechten Spanten entfernt worden waren, erhielt der Schiffsrumpf ein stählernes Stützkorsett, damit das Vor- und Achterschiff mit der Deckskonstruktion zur Aufnahme der Zug-

und Druckkräfte wieder eine stabile Verbindung bilden konnten, um eine erneute Durchbiegung des Kiels zu verhindern. Anschließend bekam die SEUTE DEERN ein neues Deck aus Eichenholz. Auch die Außenbeplankung wurde erneuert, wobei die hölzernen Bohlen unter Anwendung eines Glühofens auf 120 Grad erhitzt, in die entsprechende Form gebogen und am Rumpf befestigt wurden. Die Holzarbeiten wurden mit der Kalfaterung abgeschlossen. Die Beschläge für das stehende und laufende Gut wurden ebenfalls überholt. Zusätzlich erhielt die Museumsbark eine moderne Be- und Entlüftungseinrichtung. Außerdem erfolgten in der Gastronomie sowie bei den Sanitäreinrichtungen entscheidende Verbesserungen. Neben den beauftragten Spezialfirmen haben die Mitarbeiter des Technischen Dienstes des DSM erheblich zum raschen Fortgang und zum Erfolg der Arbeiten beigetragen. Als sich nach der Ausdockung das Unterwasserschiff als dicht erwiesen hatte, konnte die SEUTE DEERN am 28. Februar 2002 wieder in den Museumshafen zurückkehren.³¹

Die Restaurierungskosten beliefen sich auf etwa drei Millionen Euro. Die dafür bereitgestellten Haushaltsmittel aus dem Museums- etat reichten bei weitem nicht aus. Das fehlende Geld konnte überwiegend durch Spenden eingeworben werden. Viele Bürger, Unternehmen und Institutionen wie die Deutsche Stiftung Denkmalschutz, die Stiftung Wohnliche Stadt, die Sparkasse Bremerhaven, der Förderverein des DSM und das Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER beteiligten sich an der Rettungsaktion für die SEUTE DEERN. Trotz der aufwändigen Instandsetzung im Schwimmdock der Motorenwerke wird das Schiff auch in der Zukunft immer wieder erhebliche Mittel für die Restaurierung benötigen.³²

Wegen der Bedeutung des Schiffes als Wahrzeichen für Bremerhaven und als einer der letzten in Europa existierenden hölzernen Tiefwasserfrachtsegler unternimmt das DSM als Nationalmuseum alle Anstrengungen, die zum maritimen kulturellen Erbe Deutschlands gehörende Bark für die Nachwelt zu erhalten.

Anmerkungen

- 1 Dieser Bericht stellt eine verkürzte und aktualisierte Fassung der Aufsätze des Verfassers dar: Vom amerikanischen Viermastgaffelschoner ELIZABETH BANDI zur deutschen Bark SEUTE DEERN, in: Deutsches Schiffsarchiv 23 (2000), S. 7–50 und Van de Amerikaanse viermastgaffelschoner »Elizabeth Bandi« tot de Duitse bark »Seute Deern«, in: Rinze K. Mast, Wim Bos, e. a.: Pieter Albert Koerts. De familie, de bark en de stichting, Delfzijl 2004, S. 238–269.
- 2 Gert Schlechtriem: Über 250 Großsegler auf Bremerhavener Werften gebaut, in: Sail Bremerhaven '86, Bremerhaven 1986, S. 15–21; Dirk J. Peters: Bremerhavener Werften genossen im Großseglerbau einstmals Weltruf, in: Hans Petersen und Wolfhard Scheer, Sail '86, Bremerhaven 1986, S. 14–24; Rolf Kirsch: Gutachten des Landesamtes für Denkmalpflege Bremen vom 17.5.2005.
- 3 Gert Schlechtriem: Bark »Seute Deern«, in: Schwimmende Oldtimer der Seefahrt, Bremerhaven 1977 (Führer des Deutschen Schiffsarchivmuseums, Nr. 3), S. 30–37, hier S. 32.
- 4 Günther Schumann: Die SEUTE DEERN, Hamburg 1966, S. 13.
- 5 In einigen Quellen wird die Größe des Seglers mit 721 BRT angegeben.
- 6 Schumann (wie Anm. 4), S. 13 und 23.
- 7 Schlechtriem: Bark »Seute Deern« (wie Anm. 3), S. 32.
- 8 Schumann (wie Anm. 4), S. 11–12 und Hans-Jürgen Müller: Bark SEUTE DEERN, in: Die Seekiste, 17. Jg. (1966), Heft 11, S. 698–703, S. 699.
- 9 Schumann (wie Anm. 4), S. 16–17 und 19; Müller (wie Anm. 8), S. 699–700 und Schlechtriem: Bark »Seute Deern« (wie Anm. 3), S. 32.
- 10 Jürgen Meyer: Hamburgs Segelschiffe 1795–1945, Hamburg 1999, S. 245 und Schumann (wie Anm. 4), S. 20–22.
- 11 Schumann (wie Anm. 4), S. 22–23 und Meyer (wie Anm. 10), S. 245–246.
- 12 Schumann (wie Anm. 4), S. 23.
- 13 H. H. Rolle: Dreimastbark »Seute Deern«, in: Marine-Rundschau, 44. Jg. (1939), S. 954–957, hier S. 955–956 und Schumann (wie Anm. 4), S. 22–23.
- 14 Schlechtriem: Bark »Seute Deern« (wie Anm. 3), S. 33 und Meyer (wie Anm. 8), S. 245–246.
- 15 Rolle (wie Anm. 13), S. 956–957; Schumann (wie Anm. 4), S. 22–23 und Müller (wie Anm. 8), S. 701.
- 16 Rolle (wie Anm. 13), S. 956–957; Schumann (wie Anm. 4), S. 22–23 und Müller (wie Anm. 8), S. 701.
- 17 Schumann (wie Anm. 4), S. 22 und 28–31; Müller (wie Anm. 8), S. 702; Meyer (wie Anm. 10), S. 247; E. Steinmeyer: De Pieter A. Koerts. Veertig jaar onder vier vlaggen, in: Jeugdherberg-bark Pieter A. Koerts te Delfzijl, Delfzijl 1961, S. 5–18, hier S. 14. »Ein Moses steht nicht rum, ein Moses arbeitet!«, in: Flaggenpost (1994), Nr. 4, S. 8.
- 18 Schumann (wie Anm. 4), S. 32–33; Müller (wie Anm. 8), S. 702; Meyer (wie Anm. 10), S. 247; Steinmeyer (wie Anm. 17), S. 15–16.
- 19 Archiv der Pieter Albert Koerts Stichting (PAKS), Schreiben der Hamburger Schiffsmaklerfirma Behrens & Schellen vom 4. November 1953.
- 20 Schumann (wie Anm. 4), S. 32–33; Müller (wie Anm. 8), S. 702; Meyer (wie Anm. 10), S. 247; Steinmeyer (wie Anm. 17), S. 16–18; Hamburger Abendblatt vom 13. und 20.4.1954 und vom 3.3.1963 und Archiv der PAKS, Schreiben der Schiffsmaklerfirma Behrens & Schellen vom 9.11.1953; Bescheinigung des Germanischen Lloyd vom 23.11.1953 und Verkaufsbestätigung vom 19.3.1954.
- 21 Archiv der PAKS, Manuskript von Kees Moorlag über die Geschichte des Windjammers, um 1975; Schreiben von Erna Hardisty an den Bürgermeister der Stadt Delfzijl, Dr. Goldberg, vom 25.12.1963 und Kaufvertrag vom 1.12.1964; Schumann (wie Anm. 4), S. 33 und Müller (wie Anm. 8), S. 702–703.
- 22 Archiv der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft Bremerhaven (SGG), Gutachten des Ingenieurs Adolf Jürgensen für Frau Erna Hardisty vom 31.3.1965; Schumann (wie Anm. 4), S. 33 und Müller (wie Anm. 8), S. 703.
- 23 Ostfriesen-Zeitung vom 12., 18. und 24.6.1965; Schumann (wie Anm. 4), S. 33 und Müller (wie Anm. 8), S. 703.
- 24 Herbert Körtge: Die »Seute Deern« und die Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft, in: Harry Gabcke u. a.: Bremerhaven in zwei Jahrhunderten, Bd. 3, Bremerhaven 1992, S. 92; Helmut Oetjen: Aus einer Idee entstand eine Gemeinschaft, in: Nordsee-Zeitung vom 10.10.1991.
- 25 Schumann (wie Anm. 4), S. 34–35; Müller (wie Anm. 8), S. 703; Körtge (wie Anm. 24), S. 92; Helmut Oetjen: Mit der »Seuten Deern« keimte Wunsch nach Freilichtmuseum, in: Nordsee-Zei-

- tung vom 11.10.1991; Georg Alexander Rogge: »Seute Deern«, Bremerhaven 1966; Nordsee-Zeitung vom 21.6.1965, 12.10.1965, 4., 22. und 25. Juni 1966; Dirk J. Peters: Die SEUTE DEERN in Emden (1964–1966), in: Deutsche Schifffahrt, 25. Jg. (2003), Nr. 2, S. 14–15.
- 26 Nordsee-Zeitung vom 10.11.1973, 29.3.1974, 22.6.1974, 25.10.1974, 6. und 11.11.1976 und 16.3.1977.
- 27 Bericht über die Restaurierung der Bark SEUTE DEERN durch die Arge Seebeckwerft – Sieghold-Werft, Bremerhaven 1978; Nordsee-Zeitung vom 31.1., 1.2., 31.3., 12.8., 8. und 21.12.1978; Gutachten über die Sanierung der Bark SEUTE DEERN des Ingenieurbüros Weselmann aus Hamburg vom 24.1.1994.
- 28 Nordsee-Zeitung vom 8.4.1983.
- 29 Nordsee-Zeitung vom 26.9.1980, 19.8.1982, 12.10.1988 und 4., 8. und 10.8.1989.
- 30 Gutachten über die Sanierung der Bark SEUTE DEERN des Ingenieurbüros Weselmann aus Hamburg vom 24.1.1994; Nordsee-Zeitung vom 9.7.1994 und DSM-Informationsdienst vom 24.10.1995.
- 31 Alte Dame geht ins Dock, in: Sonntagsjournal der Nordsee-Zeitung vom 7.10.2001, S. 6; Christoph Barth: Ein Korsett aus Stahl für das süße Mädchen, in: Nordsee-Zeitung vom 21.11.2001, S. 11; Ein neues Kleid aus deutscher Eiche, in: Sonntagsjournal der Nordsee-Zeitung vom 27.1.2002, S. 8; Die »Seute Deern« hat's mit dem Klabautermann, in: Monumente, 12. Jg. (2002), Nr. 7/8, S. 34–36; Jörg Geier: Die Restaurierung der SEUTE DEERN, in: Deutsche Schifffahrt, 24. Jg. (2002), Nr. 2, S. 13–17; Thomas Ammermann: Geschichte der »Seute Deern«. Seminararbeit Berlin 2005 (Maschinenschriftliches Manuskript).
- 32 Viele Spender retten die »Seute Deern«, in: Nordsee-Zeitung vom 28./29.3.2002, S. 9; Der »Imageträger« ist zurück, in: Sonntagsjournal der Nordsee-Zeitung vom 31.3.2002; Hans-Walter Keweloh: Hilfe für ein »Süßes Mädchen«, in: Deutsche Schifffahrt, 24. Jg. (2002), S. 18; Stiftung soll »Seute Deern« unterstützen, in: Nordsee-Zeitung vom 7.10.2003, S. 12.

Ottmar Struwe

Die Instandsetzung der Villa Rabien in Bremerhaven

Dem aufmerksamen Beobachter ist es in den letzten Monaten sicher nicht entgangen, dass an der Villa Rabien (An der Allee 10) Sanierungsarbeiten an den Fassaden und am Dach vorgenommen wurden. Die Eigentümerin setzt mit diesen Erhaltungsmaßnahmen die Arbeit des vorherigen Besitzers fort, der sich über Jahre der Erhaltung des Hauses gewidmet hatte. Dies ist auch der Grund dafür, dass sich noch sehr viele originale Details im und am Haus befinden. Dieser selbst für ein Baudenkmal eher seltene Reichtum an authentischen Bauelementen bedeutet für die Eigentümerin aber auch, dass Reparaturen mit mehr Sorgfalt und Bedacht ausgeführt werden müssen, als dies an einem »normalen« Haus der Fall wäre. Es bedarf daher schon einer besonderen Hingabe und Begeisterung für das Kulturdenkmal, um bei den Baumaßnahmen immer wieder nach der jeweils besten und somit auch denkmalgerechten Lösung für ein Problem zu suchen.

Dies allein wäre schon Grund genug, um an dieser Stelle einmal über die Villa Rabien zu berichten; es ist zudem aber auch ein ausgezeichnetes Beispiel privaten Engagements für die Allgemeinheit. Denn mit den durchgeführten Baumaßnahmen wurde nicht nur der Wert des seit 1979 als Denkmal eingetragenen Hauses erhalten, sondern auch ein besonderes Zeugnis der Baukultur in Bremerhaven.

Dass aus der Villa Rabien einmal ein Baudenkmal werden würde, haben beim Baubeginn 1902 vermutlich weder der Bauunternehmer W. Rogge noch der Bauherr, der Obersteward August Rabien, geahnt, auch wenn das villenartige Wohnhaus schon zur Erbauungszeit etwas Besonderes gewesen sein dürfte. Oberstewards waren gut verdienende Spitzenkräfte an Bord der Oceanliner des Norddeutschen Lloyd. Für die



Villa Rabien mit bauzeitlicher Einfriedung

Finanzierung eines derart aufwändigen Hauses mag aber zusätzlich eine Rolle gespielt haben, dass der Bauherr aus einer wohlhabenden Familie, die eine Schiffsausrüsterfirma in Geestemünde betrieb, stammte.

Im Jahre 1903 wurde das Wohnhaus mit seiner ausgeprägten Dachlandschaft und den sehr unterschiedlichen Fassaden fertig gestellt. An einer der beiden Schauseiten bestimmt ein erkerartiger Vorbau zusammen mit einem überdachten Balkon und einem Dachausbau in Fachwerk die Szenerie, an der anderen der barockisierende Schweifgiebel vor dem Treppenhaus. Beide Fassaden werden in sehr gelungener Form durch einen Eckturm verbunden. Seine besondere Wirkung erhält das Haus durch seine Lage an der Straßenecke An der Allee und Kurfürstenstra-



Schäden an der Dachkonstruktion

ße, denn erst hierdurch ist es dem Betrachter möglich, die sehr unterschiedlichen Fassaden gemeinsam zu betrachten. Er kann dabei feststellen, dass zwar Elemente des Späthistorismus und des Heimatstils vorhanden sind, der Duktus des Hauses aber insgesamt dem Jugendstil zuzuordnen ist. Unterstrichen wird dies auch durch die Jugendstil motive des Gartenzaunes, der Holzschnitzereien im Inneren des Hauses und der farbigen Bleiverglasungen der Fenster.

Leider weisen ebendiese Verglasungen Schäden auf und müssten dringend repariert werden; zunächst aber waren wichtigere Maßnahmen am Dach und an den Fassaden erforderlich. So zum Beispiel am schadhafte Wintergarten an der Nordseite des Hauses, an dem fast die komplette Holzkonstruktion und Verglasung ersetzt werden musste. Gleiches traf auch auf die Dachkonstruktion an der Nord- und Ostseite des Hauses zu. Hier war durch das undichte Dach Wasser eingedrungen und hatte, lange Zeit unbemerkt, starke Schäden an den Fußpfetten und Dachsparren verursacht. Allen Beteiligten war klar, dass bei dem vorliegenden Schadensbild erneute partielle Reparaturen an den einzelnen Bauteilen keine dauerhafte Lösung darstellen würden. So wurde beschlossen, die betroffenen Dachflächen abzutragen und alle maroden Teile auszutauschen beziehungsweise zu ergänzen. Lediglich einige der Sparrenenden, die als stilisierte Fische ausgebildet sind, konnten dabei erhalten werden. Mit Fertigstellung der



Sparrenende in Form eines stilisierten Fisches - nach Instandsetzung

beschriebenen Maßnahmen sind die Dach- und Fassadensanierungen nahezu abgeschlossen. Die nächsten Aufgaben stehen jedoch – wie bereits erwähnt – an: Die bleiverglaste Fenster müssen überarbeitet werden, die Einfriedung muss saniert werden, und leider ist auch der Keller nicht dauerhaft trocken. Wenn auch diese Arbeiten erledigt sind, bestehen gute Aussichten, dass die Villa Rabien noch lange das Bremerhavener Stadtbild bereichern wird.



Holzterapie in der Villa Rabien

Rolf Kirsch

Deutsches Schiffahrtsmuseum und Museumsflotte unter Denkmalschutz

Ende 2005 wurde das 1969 als Institution gegründete Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) in Bremerhaven mitsamt seiner Museumsflotte unter Denkmalschutz gestellt.

Es zählt als eines von sechs gemeinsam von Bund und Ländern finanzierten Forschungsmuseen zu den national bedeutenden Museen. Mit seiner Thematik und mit seinen im Stadtbild wirksamen Museumsschiffen im Außenbereich reflektiert und prägt es die maritime Identität Bremerhavens. Es bildet einen wesentlichen Faktor der Stadtentwicklung und Stadtgeschichte Bremerhavens in den vergangenen Jahrzehnten. Das Museumsgebäude selbst hat als bekannter Entwurf des prominenten Architekten Hans Scharoun, des Baumeisters der Berliner Philharmonie, überregionalen Denkmalarang.

Ausgangspunkt aller Bestrebungen zur Gründung eines Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven war die Dreimastbark »Seute Deern« (vgl. Beitrag von D. J. Peters in diesem Heft). Sie ist der letzte hölzerne Großsegler unter deutscher Flagge und mit 814 Bruttoregister-tonnen (BRT) einer der größten erhaltenen historischen hölzernen Frachtsegler weltweit. Gebaut 1919 unter dem Namen »Elizabeth Bandi« als Viermast-Gaffelschoner für den Holztransport in Gulfport/Mississippi, wurde das Schiff 1938 bei Blohm & Voss in Hamburg zur Dreimastbark umgeriggert und zum Segelschulschiff für die Seemannsausbildung der Hamburger Reederei Essberger umgebaut. 1966 gelangte die »Seute Deern« als schwimmendes Restaurant in zunächst noch privatem Besitz nach Bremerhaven und machte im Alten Hafen fest. In dem Relikt des ältesten Bremerhavener Hafenbeckens entwickelte sich das Schiff schnell

zu einer Attraktion mit dem Charakter eines Wahrzeichens, das an die hölzernen Seeschiffe aus der Zeit der Gründung Bremerhavens erinnerte.

Die Anwesenheit der »Seute Deern« beflügelte die Pläne zu einem Ausbau des Alten Hafens zu einem Museumshafen, dem ersten seiner Art in Deutschland. Schon im Mai 1967 kam das Feuerschiff »Elbe 3« als zweites Oldtimerschiff hinzu. Die Idee zur Gründung eines Schiffahrtsmuseums auf dem Gelände zwischen Altem Hafen und Weser stammte ursprünglich von dem Kölner Rechtsanwalt Dr. Bernartz, dessen umfangreiche schiffahrtsgeschichtliche Sammlung neben der städtischen Bremerhavener Schiffahrtssammlung zu einem wichtigen Standbein des neuen Museums werden sollte. Der Bund bewilligte einen dringend benötigten Zuschuss zu dem geplanten Forschungsmuseum, nachdem Bremen als Forschungsgegenstand die 1962–65 am Rablinghauser Weserufer geborgene Hansekogge von 1380, einen der bislang bedeutendsten mittelalterlichen Schiffsfunde, in das Projekt eingebracht hatte. Das eindrucksvolle Koggenwrack konnte nach langer Konservierungsphase schließlich im Jahr 2000 in der eigens für das Schiff konzipierten Koggenhalle des Museums der Öffentlichkeit in montiertem Zustand präsentiert werden.

Das Gebäude des Deutschen Schiffahrtsmuseums wurde 1971–75 nach 1969 entworfenen Plänen des bedeutenden Architekten Hans Scharoun (1893–1972) erbaut. Im Oeuvre von Scharoun spielt es eine wichtige Rolle als dessen letztes noch zu seinen Lebzeiten begonnenes Bauwerk; die Fertigstellung bis 1975 leitete Peter Fromlowitz.



Deutsches Schifffahrtsmuseum, Gesamtansicht von Südost (2006)

Scharoun wurde in Bremen geboren und ist in Bremerhaven aufgewachsen; beiden Städten, vor allem Bremerhaven, verdankte er nach eigenem Bekunden prägende Einflüsse. In einer Rede vor der Wittheit in Bremen betonte er 1967 die »Kraft des Eindrucks«, die »das Erlebnis Bremerhavens« auf ihn ausübte:

»Ich wurde Zeuge der letzten Jahre einer stürmischen wirtschaftlichen Entwicklung. Die Weserkorrektur war noch nicht abgeschlossen, der Hafen war der bedeutende Umschlagplatz, die Personenschifffahrt funktionierte noch ohne Luft-Konkurrenz – für uns Jungen machte alles das aus Bremerhaven und New York eine Einheit. Ich erlebte so die Geburt und das Werden eines echten Satelliten. (...) Es war die ständig erlebte Relation zwischen Wohnen und Arbeiten, zwischen Hafen und Stadt – also zwischen dem Wirtschaftsbaue und dem Lebensbau (zwei Kategorien Martin Wagners, der die Architekturphilosophie Scharouns stark beeinflusste, Red.) –

welche Bremerhaven ausmachte, von großer und nachhaltiger Wirkung auf den Knaben, der schon auf der Schulbank seine ersten Bauentwürfe herstellte.«

Mit dem Schifffahrtsmuseum schließt sich glücklich der Kreis der eindrucksvollen Architektenbiographie Scharouns: Es steht in Sichtweite des Hauses, in dem Scharoun aufwuchs und von dem aus er die Faszination des Hafens entdeckte.

Scharoun vertrat, auf Mendelsohn und insbesondere auf Häring fußend, die organische (präziser eigentlich: organhafte) Architektur innerhalb der Bewegung des »neuen Bauens« der 20er Jahre. Damit nahm er gegenüber dem vorherrschenden Rationalismus der deutschen Architekturmoderne eine Randposition ein. Zum – gleichwohl prominenten und respektierten – »Außenseiter der Moderne« (Syring) stempelte ihn vollends die Tatsache, dass er die meisten seiner aufsehenerregenden Wettbewerbsbeiträge



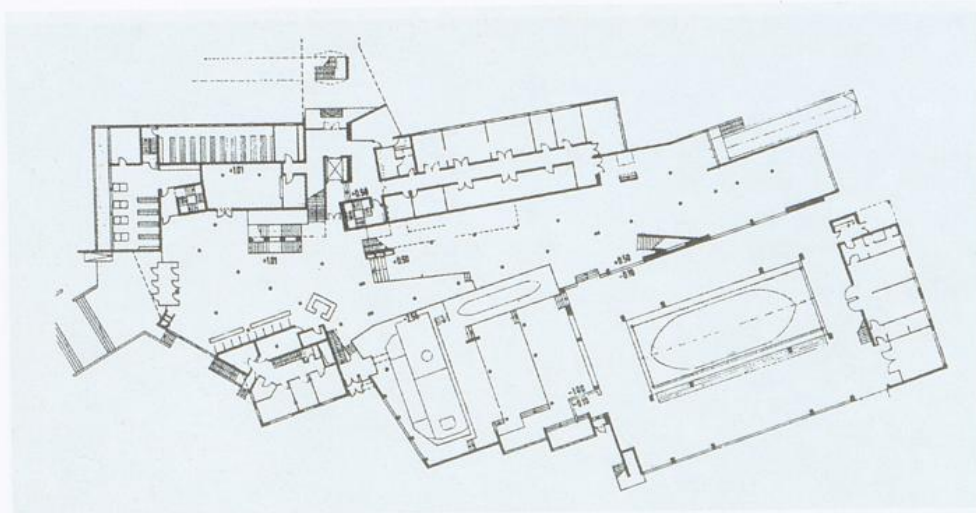
Deutsches Schifffahrtsmuseum, Nordwestseite (2006)

nicht verwirklichen konnte und ihm erst nach dem Zweiten Weltkrieg 1956 als mittlerweile 63-Jährigem mit der weltberühmten Berliner Philharmonie der erste realisierte Wettbewerbserfolg glückte (Fertigstellung bis 1963). Scharoun gehört zu den Architekten, die ihr Tun stets ausgiebig reflektiert haben. Manche seiner Entwurfsscharakteristika finden sich schon in den frühen Architekturzeichnungen des 17-jährigen Schülers, so die Vorliebe für unregelmäßige Grundrissstrukturen und dynamische Silhouetten; andere Gedanken und Einflüsse kamen im Laufe der Zeit hinzu und modifizierten und ergänzten seine Entwurfsmethode. In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg gehörte Scharoun zu den expressionistischen Visionären der »Gläsernen Kette« um Bruno Taut, und ein Visionär mit sozial-utopischem Antrieb ist er immer geblieben. Eine expressive Geste ist seinen Bauten und Projekten bis zum Schluss zu eigen geblieben, auch wenn Scharoun sich selbst später nicht mehr als

Expressionist sah und eine ausschließliche Klassifizierung seines Werkes als »Expressionismus« ihm nicht gerecht wird.

Das Wesentliche seiner Architektur ist vielmehr ihr organischer, präziser: organhafter Charakter. Organische Architektur im Sinne Scharouns versteht sich nicht als biomorpher Formalismus, sondern als organhafter Funktionalismus. Aus dem Wesen der Bauaufgabe, aus den Bewegungen des Menschen im Raum sollte sich nach Scharouns Vorstellung das Bauwerk wie ein Organ der jeweiligen speziellen Bedürfnisse der Nutzer quasi von selbst herausbilden; die gültige Form sollte weniger erfunden als am konkreten Ort gefunden werden; das Äußere eines Gebäudes sah er als Manifestation der inneren funktionalen Notwendigkeiten und Bewegungsströme an.

Von dem Schweizer Kulturphilosophen Jean Gebser hatte Scharoun um 1950 den Begriff und die Theorie des »Aperspektivischen« über-



Deutsches Schifffahrtsmuseum, Grundriss des Erdgeschosses

nommen. Das Konzept des Aperspektivischen löste nach Gebser, ausgehend von den neuen Darstellungsformen der Kubisten, die seit der Renaissance bis in die Gegenwart andauernde Epoche des Perspektivischen auch in der Architektur ab: »Die Zeit, sofern sie sich architektonisch ausdrücken lässt, hat den geschlossenen dreidimensionalen architektonischen Raum in bewegte, offene Raum-Zeit verwandelt.« Den Zeitfaktor als vierte Dimension versuchte Scharoun bei seinem Entwurf für eine Volksschule in Darmstadt (1951) erstmals bewusst baulich darzustellen, als »Nebeneinander der Zeit«, als »neue Zeitkonkretisierung«. Die unregelmäßigen und verwinkelten Grundrisse Scharouns, die er bereits in den frühen Wohnhausentwürfen der 30er Jahre verwandte, sorgen für unerwartete räumliche Erfahrungen, die sich erst durch die Bewegung des Betrachters im Raum ergeben. An der Philharmonie ist der Eindruck des »Labyrinthischen« (Max Frisch) wahrgenommen worden. Von bestimmten Betrachterpositionen ins Auge gefasst, sperren sich die Räume in der Philharmonie, aber auch in der Berliner Nationalbibliothek oder im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven, gegen die gewohnte perspektivische Wahrnehmung; das schnelle Erfassen des Raumes wird durch ein vordergrün-

dig chaotisches Gefüge von Linien, Richtungen und Durchblicken absichtlich erschwert, erst in der Bewegung des Betrachters konkretisieren sich die Räume in einem überraschenden und anregenden Erleben. Dieser mit dem Konzept des »Aperspektivischen« zusammenhängende Effekt wird beim Deutschen Schifffahrtsmuseum vor allem am Treppenhaus bei der Koggenhalle wirksam.

Der Bau des Schifffahrtsmuseums weist Bezüge zur Schiffsästhetik auf (einige »Bullaugen«-Fenster, gestreckte Silhouette, gestaffelte Flachdach-»Decks«, kommandobrückenartiger Radarraum-Aufbau, an Relings gemahnende Geländer im Inneren), die mit seiner inhaltlichen Zweckbestimmung korrelieren, jedoch keine einfache Dampfer-Symbolik wie das wesentlich jüngere, in Sichtweite gelegene Alfred-Wegener-Institut für Meeres- und Polarforschung von O. M. Ungers erzeugen. Formen aus dem Schiffsbau kommen bei Scharoun, so bei seinem Wohnhausentwurf für die Stuttgarter Weißenhofsiedlung, häufiger vor und hängen nicht nur mit seiner Prägung durch die Jugendzeit in Bremerhaven zusammen, sondern waren als Ausdruck technischer Rationalität und Modernität ein beliebtes Motiv der Klassischen Moderne (Le Corbusier und andere).



Deutsches Schifffahrtsmuseum, »Aperspektivische« Raumfolge (2006)



Berlin, Philharmonie

Das Gebäude korrespondiert mit der Topographie seines Bauplatzes. Es nimmt die niedrige, gestreckte Silhouette des Weserdeichs auf. Parallel zur Deichlinie ist der schmale langgestreckte Verwaltungstrakt ausgerichtet, während die Uferkante des Alten Hafens der dominanten, dem Herzstück der Ausstellung gewidmeten Koggenhalle die Richtung vorgibt. Dazwischen fächert sich der Grundriss des Baukomplexes auf. Aus der Öffnung des Fächers ist die diagonal gestellte Haupteingangssituation mit ihrer vorgelagerten, flach ansteigenden, großzügigen Freitreppe logisch entwickelt. Mit nochmals polygonal abknickender Front vermittelt der eingeschobene Quader des zweigeschossigen Vortragsaalkomplexes zur hafensparallelen verglasten Fassade der Koggenhalle und der in gleicher Ausrichtung vor ihr gestaffelten weiteren Ausstellungsbereiche. Flache Dächer wechseln mit Pultdächern, große, zum Teil schräg gestellte Glasflächen mit blockhaft geschlossenen Partien. Grundriss und Silhouette sind stark bewegt, dabei wurden jedoch gekurvte Linien streng vermieden und (mit Ausnahme weni-

ger Rundfenster) alle Effekte mit geraden Linien unterschiedlicher Richtung erzeugt. Die scheinbar divergenten Elemente summieren sich zu einem dynamischen Ganzen, das den Besucher sowohl in der Außen- wie der Innenbetrachtung immer wieder überraschende Körper- und Raumbildungen erleben lässt. Ein spannungsgeladenes Motiv bilden die dreifach gestaffelten, schräg gestellten Glasflächen im Nordwesten des Baukomplexes. Das Innere des Ausstellungsbereiches formiert eine für Scharoun charakteristische Innenraumlandschaft mit terrassierten, höhenversetzten Ebenen. Unmerklich wird der Besucher zu einer spiralförmigen Route angeregt, die aber durch kurzschließende gerade Treppenläufe immer wieder spontan verändert werden kann. Peter Fromlowitz verdeutlichte die Konzeption des von Scharoun intendierten Raumerlebnisses:

»Die Ausstellungsflächen fließen kontinuierlich ineinander. Sie bieten wechselnde Raumeindrücke. Geborgenheit und Öffnung, und Verbindung mit der Außenwelt durch Blickbezug sind gegensätzliche Reize, die zum Durch-



Museumshafen des Deutschen Schiffahrtsmuseums mit (von vorn): Binnenschlepper »Helmut«, Walfangboot »Rau IX« und Bergungsschlepper »Seefalke« (2006)

wandern des Hauses auffordern. Von außen kommend sollen die vielen Öffnungen Einblick in das Haus gewähren und die Distanz zur Institution Museum verringern.«

Scharoun selbst notierte in seinem Erläuterungsbericht zum Museumsbau:

»Die dem Entwurf innewohnende Vielfältigkeit, welche sich in Struktur und Gestalt dieses Bauwerks ausdrückt, spiegelt zugleich das Charakteristische seiner natürlichen und kulturellen Umwelt wider. Es ist das Wesen der Hafenstadt und der in ihr tätigen Menschen – Abbild jener besonderen Aktivität, welche immer wieder dem Menschen abverlangt wird zwecks Erreichung und Sicherung der sich stets wandelnden Ziele (...).

Die Kraft des Intuitiven begleitete mich seit früher Jugend bei meiner Arbeit am Gestaltswerk. So ist es mir eine besondere Freude, das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven planen zu dürfen – am Ursprungsort eben jener gestalterischen Absichten, die mich ein Leben lang bewegt haben. Die vielfältigen struktu-

rellen und formalen Probleme begegnen beim Bau des Schiffahrtsmuseums einer gleichen Vielfältigkeit der funktionellen Forderungen sowohl im Gebäude selbst als auch in der Anordnung der Objekte im Freilichtmuseum im Bereich der Grünflächen und des Alten Hafens. Intimität wechselt mit den Sichtbezügen, mit Ein- und Ausblicken. Die multimedialen Tendenzen in den Bezirken der Forschung und der Schausammlungen lassen einen bedeutenden Teil der Geschichte und der Welt des Schiffes Leben gewinnen (...).

Aufgabenteilung und Schwerpunktbildungen werden das gesamte Bauwerk und dessen Umwelt – in seiner einmaligen Lage zwischen Ost und West – gliedern und dem Betrachter einen exakten Umriss der den Inhalt hüllenden Form vermitteln.«

1995–2000 wurde der Scharoun-Bau im Süden um einen großzügigen, gestalterisch anspruchsvollen Erweiterungsbau nach Entwürfen des Berliner Architekten Dietrich Bangert ergänzt. Der Neubau versucht gar nicht erst,

die Architektursprache Scharouns fortzuführen, sondern ist konsequenterweise eigenständig konzipiert, ohne dem Altbau Gewalt anzutun, ihn zu konterkarieren oder zu dominieren. Durch ruhige klare Großformen kontrastiert der großflächige, niedrige Anbau als ein Gebilde aus eigenem Recht mit dem Altbau und lenkt die Aufmerksamkeit eher auf dessen Eigentümlichkeiten hin als von ihnen ab. Sein auffälligstes Merkmal ist das steil aufgegabelte, schmale und langgestreckte, strahlend weiße Zeldach über dem Haupterschließungsgang. Das Bauwerk ermöglicht erstmals einen geschlossenen Rundgang durch alle Abteilungen des Museums und ersetzt das unattraktive Provisorium der vorherigen Bootshalle; es wurde trotz seines jugendlichen Alters in den Ensembleschutz einbezogen.

Ein wichtiger Bestandteil des Konzeptes des Deutschen Schiffahrtsmuseums ist die Museumsflotte im Museumshafen. Sie ist daher gemeinsam mit dem auch als Einzeldenkmal bewerteten Museumsbau und den landgebundenen Freiluftexponaten des DSM unter Ensembleschutz gestellt worden. Ihr gehören derzeit folgende Schiffe an:

- Dreimastbark »Seute Deern« von 1919/1938, eingangs beschrieben und gewürdigt
- Nordische Jagt »Grönland«, erbaut 1867 in Norwegen, Expeditionsschiff der ersten deutschen Polarexpedition von 1868, zweitältestes noch segelndes Seeschiff unter deutscher Flagge, schiffahrts- und polarforschungsgeschichtlich national bedeutendes Schiff
- Walfangboot »Rau IX«, erbaut 1939 auf der Seebeckwerft in Wesermünde (heute Bremerhaven) für die Fangflotte des Walfang-Mutterschiffes »Walter Rau«, Zeugnis des hohen Standes des hiesigen Spezialschiffbaus vor dem Zweiten Weltkrieg, schiffahrtsgeschichtlich bedeutsames Objekt als Bestandteil der letzten deutschen Walfangflotte
- Bergungsschlepper »Seefalke«, erbaut 1924 auf der Tecklenborg-Werft in Wesermünde,

nach Kriegsverwendung und Versenkung im Kieler Hafen gegen Kriegsende später wieder in Fahrt gebracht und noch bis 1970 als Bergungsschlepper im weltweiten abenteuerlichen Einsatz

- Feuerschiff »Elbe 3«, erbaut 1909 in Tönning als Stationsschiff für die Position vor der Eidermündung, zuletzt auf Position Elbe 3 bis 1966 in Dienst, Zeugnis der 1731 in England begonnenen, in deutschen Gewässern 1988 zu Ende gegangenen Periode der bemannten Feuerschiffe
- Haffkahn »Emma«, erbaut 1928/29 in Pölitz bei Stettin, letzter erhaltener Vertreter des Schiffstyps Pommerscher Haffkahn, früher sowohl besegelt als Küstensegler als auch mit Schubboot-Assistenz als Kanalfahrzeug in Betrieb
- Binnenschlepper »Helmut«, erbaut 1923 auf der Schiffswerft Caesar Wollheim in Breslau, bis 1985 im Arbeitseinsatz
- Hochsee-Rennyacht »Diva«, erbaut 1985 in Ulm unter Verwendung von Kohlefaserwaben und Glasfaserschäum für die Fertigung des Rumpfes. Das Boot holte 1985 gemeinsam mit der »Rubin« und der »Outsider« den Admiral's Cup, die inoffizielle Mannschafts-Weltmeisterschafts-Trophäe der Hochseesegler, nach Deutschland; aufgestellt vor dem Erweiterungsbau

Zur Museumsflotte gehört zurzeit noch die »Kranich«, ein Schnellboot des Typs S 55 (beziehungsweise der Klasse 140/41) der Bundeswehr, erbaut 1958 bei Friedrich Lürssen in Vegesack, ein Vertreter der ersten nach dem Krieg neu entworfenen deutschen Schnellbootgeneration in Holz/Leichtmetall-Kompositbauweise. Aufgrund seiner Bauweise und der damit verbundenen speziellen Unterhaltungsproblematik ist das DSM gezwungen, sich in naher Zukunft von dem Boot zu trennen. Es ist daher vom Denkmalschutz ausgenommen worden; ebenso die »Wilhelm Bauer«, ein 1944/45 in Dienst gestelltes deutsches U-Boot der Baureihe »XXI«, das nicht dem DSM, sondern einem privaten Förderverein gehört.

Ausgewählte Literatur

- J. Christoph Bürkle, Hans Scharoun, Zürich: Artemis, 1993.
- Christine Hoh-Slodczyk, Norbert Huse, Günter Kühne u. Andreas Tönnemann, Hans Scharoun. Architekt in Deutschland 1893–1972, München: C. H. Beck, 1992.
- Jörg C. Kirschenmann u. Eberhard Syring, Hans Scharoun: die Forderung des Unvollendeten, Stuttgart: DVA, 1993.
- Peter Pfankuch (Hg.), Hans Scharoun. Bauten, Entwürfe, Texte, Berlin: Gebr. Mann Verlag, 1974 (= Schriftenreihe der Akademie der Künste Berlin. 10.).
- Hans Scharoun. Katalog zur Ausstellung in der Akademie der Künste Berlin v. 5.3.–30.4.1967, Berlin 1967.
- Hans Scharoun. Bauten und Entwürfe für Bremerhaven und Bremen, Red.: Eberhard Syring, Bremen: Senator f. Kultur u. Ausländerintegration, 1993.
- Hans Scharoun. Visionen und Modelle. Eine Ausstellung zum 100. Geburtstag des Architekten im Kunstverein Bremerhaven von 1886 e.V., konzipiert v. Eberhard Syring u. Jürgen Wesseler, Katalog, Bremerhaven: Kunstverein, 1993.
- Eberhard Syring (Hg. u. Mitarb.), Hans Scharoun. Außenseiter der Moderne, Köln: Taschen, 2004.
- Dirk J. Peters, Vom amerikanischen Viermastgaffelschoner »Elizabeth Bandi« zur deutschen Bark »Seute Deern«, in: Deutsches Schiffahrtsarchiv, Zeitschrift des Deutschen Schiffahrtsmuseums. 23. (2000), S. 7–50.
- Dirk J. Peters u. Siegfried Stöltzing, Führer durch das Freigelände des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bremerhaven: nwd, 1997.
- Schiffahrt erleben. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum, 2., verb. Aufl. Bremerhaven: Deutsches Schiffahrtsmuseum, 2003.

Uwe Schwartz

Denkmalinventarisierung in Bremerhaven

Die Denkmalliste zählt für Bremerhaven bis zum heutigen Tag 144 Denkmalpositionen. Gesetzlich geschützt sind Bauwerke vom frühen Mittelalter bis in die siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts. In der vergleichsweise jungen Stadt Bremerhaven sind nur wenige der Denkmale schutzwürdig aufgrund ihres besonderen Wahrzeichencharakters, ihres hohen Alters oder Kunstwertes – Eigenschaften, die traditionell einem Kunstdenkmal zugesprochen werden. Es handelt sich überwiegend um Kulturdenkmale der Heimatbeziehungswise Stadtgeschichte oder der Technikgeschichte, die es zu bewahren gilt, damit die Bürger und Besucher der Stadt die Geschichte Bremerhavens anschaulich erleben können. Das jüngste Denkmal ist das 1971–1975 errichtete

Schiffahrtsmuseum des Architekten Hans Scharoun. Obwohl dieses Bauwerk erst gerade dreißig Jahre alt war, rechtfertigten 2005 besonders seine baukünstlerische Qualität und das internationale Ansehen des in Bremerhaven geborenen Hans Scharoun diese Unterschutzstellung (vgl. Beitrag in diesem Heft).

Mit 81 Positionen befinden sich mehr als die Hälfte aller Denkmale im Stadtteil Lehe. Dieser hohe Anteil erklärt sich daraus, dass allein 42 Häuser dieses Teilbestands zu einem Wohnhausensemble von seltener Geschlossenheit aus der Zeit zwischen 1880 und 1914 im Ortsteil Goethestraße gehören. Im Unterschied zu den benachbarten großen Stadtteilen Mitte und Geestemünde hatte sich in Lehe nach den starken



Der Alte Hafen im Wandel der Zeiten: 1927 ...



... und 2006

Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg dieses Wohngebiet ohne schwerwiegende Störungen im Erscheinungsbild erhalten und ist heute ein wichtiges Zeugnis der Stadtgeschichte Bremerhavens.

Bereinigt um dieses große Ensemble stellen die Stadtteile Mitte und Lehe mit etwa 40 Positionen die meisten Denkmale. Dabei sind jedoch die Prämissen bei der Denkmalausweisung ganz unterschiedlich gewesen. Die eingetragenen Denkmale im Stadtteil Lehe sind vornehmlich Gebäude traditionell städtischer Funktionen: Kirchen als Orte geistigen Lebens, Bauwerke der Administration als Zeugnisse städtischer Selbstdarstellung und hoheitlicher Zugehörigkeit oder Geschäftshäuser und private Wohnhäuser von außergewöhnlicher künstlerischer oder ortsgeschichtlicher Bedeutung.

Im Stadtteil Mitte dagegen, also im Bereich von Alt-Bremerhaven, waren bei der Inventarisierung 1974–1976 durch Wolfgang Brönner insbesondere der Hafen und seine funktionale wie städtebauliche Beziehung zur Stadt von vorrangigem Interesse.¹ Es war damals an der deutschen Nordseeküste der erste Versuch, Hafen und Stadt als Einheit zu begreifen und denkmalpflegerisch zu inventarisieren.² Brönner hat-

te die singuläre Bedeutung der Hafenstadt Bremerhaven mit ihrer Aneinanderreihung von Dockhäfen und der parallel zur Entwicklung der Häfen verlaufenden Stadtentwicklung im Vergleich zu den übrigen deutschen Hafenstädten erkannt und immer wieder auf das Vorbild der Liverpools Dockhäfen verwiesen. In verschiedenen Publikationen hatte er die alten Dockhäfen Bremerhavens als »historisches Ensemble mit viel erhaltener Substanz und beachtlicher Vollständigkeit«³ beschrieben, aber darauf hingewiesen, dass der Erhalt insbesondere der Wasserbauwerke nur schwer zu vermitteln sein werde. Tatsächlich sind dann vor 1984 mit dem Unterfeuer Neuer Hafen, dem Wasserstandsanzeiger am Strandbad und dem Wencke-Dock an der Geeste auch nur wenige Baulichkeiten im Hafenbereich als Denkmale ausgewiesen worden. Erst 1984 folgte mit dem Leuchtturm Neuer Hafen, dem Schleusenwärterhaus des Alten Hafens, mit den repräsentativen Zeugen des Kaiserhafens II – Kraftwerk und Glockenturm – und den Dienstgebäuden der Hafenadministration Seemannsamt und Hafenamts die Unterschutzstellung markanter und teilweise eben auch wieder künstlerisch bedeutender Solitäre der Hafengeschichte.

Nachdem Wolfgang Brönner die Ausnahme-stellung Bremerhavens eindrucksvoll dargestellt hatte, war es für ihn umso schmerzlicher zu erleben, wie wesentliche Charakteristika der Hafencity durch städtebauliche Großprojekte Ende der siebziger Jahre ignoriert wurden. Insbesondere die Stadtsilhouette einer hinter den Dockhäfen »niedrig geduckten Stadt mit einer alles beherrschenden neugotischen Kirche«⁴ war durch den Bau des Columbus-Centers (Baubeginn 1975) nachhaltig verändert worden. Brönner selbst beurteilte 1989 in der Rückschau die wesentlichen Intentionen seiner Arbeit in Bremerhaven als gescheitert. Angesichts des Alten Hafens, der durch den Bau des Columbus-Centers und den Neubau des Schiffahrtsmuseums alle Kajen aus der Zeit um 1860 verloren hatte, stellte er enttäuscht fest:

»Das Geschichtszeugnis Hafendenkmal wurde bis auf einen ganz gering zu veranschlagenden, sich in der Wasserfläche spiegelnden Erinnerungswert ruiniert – und gleichzeitig mit ihm die ganze Stadtsilhouette.«⁵

Die konsequente Überformung der ältesten Hafenanlagen Bremerhavens hat sich seitdem noch weiter fortgesetzt, wie der aktuelle Blick vom Radarrichtfunkturm über das Hafengebiet verdeutlicht. Mit dem Schuppen II wurde der letzte große Funktionsbau des Alten Hafens abgeräumt, um den Großprojekten Hotel (»Sail City«), dem Klimahaus »8 Grad Ost« und einem Einkaufszentrum mit mediterranem Flair (»Mediterraneo«) Platz zu schaffen, für deren Errichtung jüngst der Grundstein gelegt wurde. Die Stadt Bremerhaven verfolgt mit diesen Projekten weiter den Weg der Urbanisierung des Alten und Neuen Hafens durch touristische Angebote und neuerdings auch Wohnbebauung. Dieser Weg wurde bereits mit dem Neubau des Schiffahrtsmuseums begonnen und dann mit dem Umbau der Seebäderkaje und dem Neubau des Auswandererhauses entschieden weiterverfolgt.

Die ausgewiesenen Denkmale im Bereich des Alten und Neuen Hafens blieben substanziiell von dieser Entwicklung nahezu unberührt. Lediglich das Unterfeuer an der Einfahrt zum Neuen Hafen musste versetzt und im Sockelbereich



Der Leuchtturm am Neuen Hafen – Wahrzeichen Alt-Bremerhavens

um einige Meter erhöht werden, um an der erweiterten Seebäderkaje weiterhin in seiner ursprünglichen Funktion genutzt zu werden.⁶ Aus denkmalpflegerischer Sicht ist jedoch bedauerlich, dass das historische Umfeld der Denkmale so stark verändert wurde, dass die historische Aussage zumeist auf den historischen Baukörper reduziert wird und eine Zusammenschau vieler Elemente des alltäglichen Hafenbetriebs mit seinem besonderen Zeugniswert an keiner Stelle mehr möglich ist. Es ist aber auch zu konstatieren, dass in der Vergangenheit von Seiten der Denkmalpflege nicht der Versuch gemacht wurde, solche Zusammenhänge im Hafen durch Ensemble-Ausweisungen zu sichern.

Aufgaben der Inventarisierung heute

Die Denkmalinventarisierung in Bremerhaven ist im Wesentlichen noch auf dem Stand von 1975. Die von Wolfgang Brönner in einer kleinen Amtspublikation⁷ zum 125-jährigen Jubiläum der Stadtgründung Bremerhavens beschriebenen Denkmale wurden nacheinander bis 1984 im gesetzlich vorgeschriebenen, langwierigen konstitutiven Eintragungsverfahren unter Schutz gestellt und bilden etwa 80 Prozent des heutigen Bestands. Die jüngeren Eintragungen kamen aus unterschiedlichen aktuellen Gründen zustande. Sie waren jedoch nicht das Ergebnis einer systematischen Neubewertung des gesamten Gebäudebestands durch den zuständigen Inventarator. Besonders die Bauwerke der Zeit nach 1920, die 1975, aus der Sicht Wolfgang Brönners durchaus nachvollziehbar, noch keinen Denkmalswert beanspruchen konnten, müssen heute als Beispiele abgeschlossener Bauepochen untersucht werden, um ausgewählte Denkmale möglichst authentisch für die Nachwelt zu erhalten.

In den letzten Jahrzehnten sind wichtige Beiträge zur Stadtgeschichtsforschung in Bremerhaven publiziert worden. Eine vorläufige Sichtung hat ergeben, dass in einer Fülle einzelner Aufsätze, besonders im Jahrbuch der Männer vom Morgenstern und in den Schriften des Bremerhavener Stadtarchivs, historisch-topographische Zusammenhänge ebenso wie einzelne Bauwerke auf wissenschaftlichem Niveau dargestellt worden sind. Stadtarchivar Hartmut Bickelmann hat in zahlreichen Studien die Architekturgeschichte Bremerhavens im 19. und 20. Jahrhundert untersucht und damit für die Arbeit der Denkmalinventarisierung wichtige Grundlagenarbeit geleistet. Gleiches gilt für den Schifffahrtshistoriker Dirk J. Peters und dessen Studien zur Schifffahrts- und Industriegeschichte Bremerhavens.

Die bisherige Inventarisierung Bremerhavens lässt eine Fokussierung des denkmalpflegerischen Interesses auf die Ortsteile Mitte und Lehe erkennen. Im Vergleich dazu scheinen nach aktuellen Maßstäben der Stadtteil Geestemünde mit dreizehn Denkmälern und die ehemaligen

Bauerndörfer Wulsdorf und Weddewarden mit zusammen lediglich sieben Denkmälern unterrepräsentiert zu sein. Nicht nur dort, sondern insgesamt besteht nach einer ersten Einschätzung noch einiger Nachholbedarf. Natürlich wird es auch zukünftig keine Denkmalausweisungen nach dem »Gießkannenprinzip« geben. Aber die teilweise jahrhundertealte Ortsgeschichte der verschiedenen Stadtteile Bremerhavens soll sich in Zukunft angemessen in der Denkmalausweisung abbilden.

Projekt zur Erfassung erhaltenswerter Bausubstanz in Bremerhaven

Als Fortsetzung der nun bereits dreißig Jahre zurückliegenden Inventarisierung der Baudenkmale Bremerhavens kommt ein im Sommer 2006 begonnenes Projekt der Erfassung erhaltenswerter Bausubstanz zum richtigen Zeitpunkt. Dabei verbinden sich die Interessen des Landesamts für Denkmalpflege Bremen mit denen der städtischen Baubehörden Bremerhavens, die für eine solide Perspektivplanung in der Stadtentwicklung eine Bewertung der Altbausubstanz benötigen.

Die Arbeit wird sich über einen Zeitraum von zwei Jahren erstrecken. Bremerhaven wird dabei zwischen Wulsdorf und Weddewarden in allen neun Stadtteilen flächendeckend untersucht werden. Die Grundlage für diese Untersuchung sind historische Karten, Bebauungspläne und Fotos, die systematisch in den Beständen des Stadtarchivs und der Baubehörden aufgefunden und gesichtet werden müssen. Neben einer Auswertung der Archivalien werden aber besonders auch die Begehung der Stadt und ihre fotografische Erfassung im Mittelpunkt stehen. Erst eine Gegenüberstellung des historischen Zustands mit dem Gegenwärtigen ermöglicht die Bewertung der zurückliegenden Stadtentwicklung. Im Ergebnis sollen dann die Kulturdenkmale ebenso benannt werden wie einfach erhaltenswerte historische Bausubstanz, auch wenn sie nicht den Wert eines Kulturdenkmals erreicht.



Die ehemalige Marine-Standortverwaltung am Leher Tor

Das Ergebnis der zweijährigen Arbeit wird zum Abschluss in eine Veröffentlichung münden. Darin werden enthalten sein:

- Ein geschichtlicher Abriss der Stadtentwicklung bereichert mit historischen Karten, Plänen und Fotos
- Die Vorstellung der in die Gegenwart überlieferten und für die städtebauliche Entwicklung bedeutsamen Einzelbauten und Ensembles in Wort und Bild
- Eine Kartierung der rechtskräftig geschützten Kulturdenkmale, jener Gebäude, für die eine Unterschutzstellung angestrebt wird, sowie der erhaltenswerten Altbauten ohne Denkmaleigenschaft
- Eine ausführliche Literatur- und Quellenrecherche zur Stadtentwicklung Bremerhavens

Die Baubehörden Bremerhavens werden diese Publikation als Entscheidungshilfe für die zukünftige Entwicklung ihrer Stadt nutzen können. Denn der bereits in den 1960er Jahren einsetzende wirtschaftliche Strukturwandel der Stadt Bremerhaven bringt Veränderungen mit sich, die für den städtischen Organismus ver-

träglich gestaltet werden müssen. Ebenso wird das Buch interessierten Bürgern ein tieferes Verständnis der Geschichte und Gegenwart ihrer gebauten Umwelt ermöglichen.

Dieses Vorhaben ist nach dem Aufbau der Denkmaldatenbank in den Jahren 2004–2006 ein weiteres Beispiel für zusätzliche, neuartige Dienstleistungs- und Informationsangebote des Landesamtes für Denkmalpflege, die nur durch großzügige Förderung durch Sponsoren und Stiftungen im Rahmen einer Public-Private-Partnership möglich wurden. Unser Dank gilt folgenden Firmen und Institutionen: BLG Logistics Group, Stiftung Wohnliche Stadt, BLB Immobilien - Bremer Landesbank, ÖVB Öffentliche Versicherungen Bremen, Gewoba AG, Bauindustrie Niedersachsen-Bremen, Gemeinnützige Wohnungsfürsorge GmbH, Städtische Wohnungsgesellschaft Bremerhaven mbH, Wohnungsgenossenschaft Bremerhaven eG, Vereinigte Bau- und Siedlungsgenossenschaft Bremerhaven-Wesermünde eG sowie Bremer Toto und Lotto GmbH.

Anmerkungen

- 1 Zur Hafendenkmalpflege in Bremerhaven vgl. (in chronologischer Reihenfolge): Brönner, Wolfgang: Baudenkmäler einer Hafenstadt, Bremen 1976, S. 13–18; Brönner, Wolfgang: Technische Zeugen Bremischer Hafengeschichte, in: Deutsche Kunst und Denkmalpflege 39 (1981), S. 51–68; Hahn, Peter: Wasserbau und Hafentechnik – Schutzgut und Schutzmöglichkeiten, in: Fachgespräch Denkmalschutz an Bauten der Schiffahrtsgeschichte – öffentliche Aufgabe und privates Anliegen – Vorträge am 9. u. 10. Mai 1986 im Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven, maschschr. Mskr. Bremerhaven 1987, S. 13–19; Brönner, Wolfgang: Denkmalort Hafen – Bedeutungsaspekte und konservatorische Anforderungen, in: Aspekte und Perspektiven der Hafendenkmalpflege (Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bd. 40), 1989, S. 39–46; Hahn, Peter: Wasserkanten und Wasserkammern. Beispiele aus Bremen und Bremerhaven, in: Aspekte und Perspektiven der Hafendenkmalpflege (Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bd. 40), 1989, S. 30–34; Hahn, Peter: Zwischen Hafenbetrieb und maritimer Folklore. Zwanzig Jahre Denkmalschutz in den Häfen Bremens, in: Peters/Bickelmann (Hrsg.): Hafenlandschaft im Wandel, Bremerhaven 2000, S. 17–26.
- 2 Brönner 1989: 39 (siehe Anm. 1).
- 3 Brönner 1981: 52 (siehe Anm. 1).
- 4 Brönner 1989: 40 (siehe Anm. 1).
- 5 Brönner 1989: 43, 45 (siehe Anm. 1).
- 6 Peters, Dirk J.: Bauten der Schiffahrtsgeschichte in Bremerhaven. Ein Leuchtturm wurde versetzt und veränderte sein Gesicht, in: Niederdeutsches Heimatblatt Nr. 527 (1993).
- 7 Brönner 1976 (siehe Anm. 1).



Public-Private-Partnership für Bremerhaven: Die Partner des Landesamtes für Denkmalpflege bei der Erfassung erhaltenswerter Bausubstanz

Dirk J. Peters

Vergangene Hafenwelten. Eine Bilanz der Verluste und Erfolge bei der Erhaltung schifffahrtsbezogener Bauten in Bremerhaven von 1983 bis 2006

Einleitung

Nach wie vor verschwinden viele erhaltenswerte materielle Zeugnisse unserer maritimen Industriekultur und Arbeitswelt in Norddeutschland, durch die die Küstenregion mit den hier wohnenden Menschen geprägt worden ist. Will man die historisch gewachsene Hafenstruktur und ihre Arbeitswelt verdeutlichen, so sollte man zunächst immer versuchen, das Ensemble zu bewahren, also zum Beispiel das Hafenbecken mit Kaimauern, Schuppen, Kranen, Schienen und dem Energie- und Versorgungs-

system. Oft kann es sich jedoch nur um die Erhaltung von ganz wenigen, wirklich herausragenden maritimen Denkmälern handeln. Wenn es um Arbeitsplätze oder um die wirtschaftliche Existenz einer ganzen Region geht, fällt es natürlich schwer, auch nur für die Rettung von einzelnen bedeutenden materiellen Zeugnissen unserer Schifffahrtsgeschichte zu plädieren.¹

Gerade die Erfahrungen aus Großbritannien zeigen deutlich die Gefahren für die Authentizität der erhalten gebliebenen Zeugnisse der



Neue Kraftzentrale (1983)



ABC-Schuppen mit Halbportalkranen (1985)

Schiffahrtsgeschichte und Hafenarchitektur, wenn es zur Umwidmung und Sanierung historischer Hafenstrukturen zu Freizeiteinrichtungen (Disneyland) oder zu neuen Geschäftszentren (Docklands) kommt. Werden Baumwollschuppen, Fischauktionshallen oder Getreidespeicher zu Restaurants und Galerien umfunktioniert, bleibt oft das maritime historische Ambiente auf der Strecke.²



Demontage der Erzumschlagsanlage (1994)

Die Schiffahrts- und Hafendenkmale des Industriezeitalters sind nicht nur in Deutschland durch den rapiden Strukturwandel im Hafenumschlags- und Werftbereich in ihrem Bestand gefährdet. Die Erfahrungen der 1990er Jahre haben gezeigt, dass nicht mehr benötigte historische Hafenreviere oder Werftareale wegen ihrer attraktiven Lage häufig für Wirtschaftsansiedlungen, Freizeitprojekte oder Wohnanlagen umgenutzt worden sind. Dabei ist allerdings in vielen Fällen wenig Rücksicht auf die vorhandene historische Hafenarchitektur genommen worden. Nur vereinzelt war es möglich, Speicher, Schuppen, Maschinenhallen, Krane, Hafenbecken oder technische Wasserbauwerke in ihrem historischen Kontext bestehen zu lassen.³

Verluste

Von den seeschiffahrtsbezogenen Bauten an der deutschen Küste, die im Rahmen des Feld-

forschungsprojektes »Maritime Industriekultur und Arbeitswelt an der Wasserkante« am Deutschen Schiffahrtsmuseum (DSM) von 1983 bis 2003 durch die Abteilung »Industriearchäologie« inventarisiert wurden, sind etwa dreißig bis vierzig Prozent der dokumentierten Objekte heute nicht mehr vorhanden. Am Beispiel Bremerhavens, das durchaus als vergleichbarer Maßstab für andere Hafenorte zutreffen dürfte, muss man leider schmerzliche Verluste wie die 1984 erfolgte Demontage der Neuen Kraftzentrale (1909–10)⁴ an der Westseite des Kaiserhafens I, den 1985 durchgeführten Abriss des Hupe-Schuppens, den Abbruch der von 1946 bis 1948 von der Spedition Johann Kriete wiederaufgebauten ehemaligen Halle I (1862) an der nördlichen Westseite des Alten Hafens⁵ sowie die 1986 ausgeführte Verschrottung des Schwimmkrans (1908) der damaligen Seebeckwerft⁶ konstatieren. Auch der 1989 erfolgte Abbruch der ABC-Baumwollschuppen (1906–09) mit den klassischen bremischen Halbportalcränen in den Kaiserhäfen II und III für den Autoumschlag, dem 1993 die Abräumung des



Bananenumschlagsanlage (1986)

letzten Schuppens D folgte⁷, hat empfindliche Lücken in die Hafentopographie gerissen. 1990 wurde die Schiffbauhalle der einstigen Rickmers-Werft (1940–41 mutmaßlich von Egon Eiermann erbaut)⁸ für das neue Arbeitsamt abgebrochen. Die 1991 geschehene Beseitigung des Hafenkühlhauses Frigus mit den Dampfmaschinen aus den 1920er Jahren im Kaiserhafen für den Bau eines Reifezentrums für Bananen, die 1992 veranlasste Verschrottung der Bananenumschlagsanlage (1926)⁹ mit den Ele-



Slipanlage der ehemaligen Schiffbauergesellschaft Unterweser im Fischereihafen (1983)



Fischversandbahnhof (1990)

vatoren an der Westkaje des Kaiserhafens III sowie die 1994/95 durchgeführte Demontage der Schiffsentlader, Förderbänder und Waggonbeladeeinrichtung (1964) des Erzhafens Weserport¹⁰, dessen Umschlag nach Bremen verlagert wurde, sind als weitere schmerzliche Verluste festzuhalten.

Im Fischereihafen wurden die Bahnhofsanlagen mit der Fischversandhalle, den Rampen und Schienen Stück für Stück demontiert. Die Ver-

steigerungshalle XI (1935/36), die 1960/61 als erste Halle im Fischereihafen drei Kühlräume erhalten hatte, wurde 1983 wegen des Neubaus der Auktionshalle X, deren Dachkonstruktion 1979 aufgrund einer extrem hohen Schneebelastung eingestürzt war, abgebrochen. Das markante Gebäudeensemble der Klippfischwerke wurde Anfang der 1990er Jahre abgeräumt. Die Slipanlage der ehemaligen Schiffbaugesellschaft Unterweser (1918, erweitert 1936/37) wurde 1998 vollständig beseitigt.¹¹ Die Auktionshalle XV (1949/50)¹² wurde 1999 niedergelegt. Bei der Vergrößerung der Fischereihafen-Doppelschleuse (1921–25) wurden die charakteristischen eingeschossigen Doppelwohnhäuser aus Backstein für die Schleusenbediensteten abgerissen. Der Steuerstand und die Maschinenhäuser wurden 1999/2000 demontiert sowie die interessante Antriebstechnik für die Schleusentore verschrottet.¹³

Die originalen Dockpumpen und Dampfmaschinen des Kaiserdocks I (1899) der Lloyd Werft wurden 2000 aus Gründen der Wirtschaft-



Abbruch des Verwaltungsgebäudes der einstigen Schiffbaugesellschaft Unterweser (2001)



Eisenbahndrehbrücke über die Verbindungsschleuse zwischen dem Neuen Hafen und Kaiserhafen I (1992)

lichkeit durch elektrisch angetriebene Pumpen ersetzt.¹⁴ Das Verwaltungsgebäude (1914, erweitert 1920), die dreiteilige Schiffbauhalle (1920) und die Kupferschmiede (1923) der ehemaligen Schiffbaugesellschaft Unterweser (später Schichau-Unterweser und Geeste-Metallbau) an der Geeste wurden 2001 abgerissen.¹⁵ Die interessanten Eisenbahn- und Straßendrehbrücken über die Verbindungsschleuse zwischen dem Neuen Hafen und Kaiserhafen I (1876) wurden 2002 verschrottet und durch eine moderne Klappbrücke ersetzt.¹⁶ Die historischen Relikte der ehemaligen Dockschleuse zum Neuen Hafen in Bremerhaven, eines einzigartigen Denkmals der Wasserbautechnik von europäischem Rang, wurden wegen des Neubaus einer Kammerschleuse und mit der Begründung des nicht ausreichenden Hochwasserschutzes 2003/04 beseitigt.¹⁷ Die 1885 zwischen Weserdeich und Westseite des Neuen Hafens als markante Industriearchitektur entstandene ehemalige Ma-

schinenfabrik des Technischen Betriebes des Norddeutschen Lloyd (NDL) sowie das zugehörige Magazin, zuletzt von dem Wasserbauunternehmen Gustav W. Rogge genutzt («Rogge-Hallen»), fielen 2003 und 2004 der Abrissbirne zum Opfer¹⁸, weil sie der Bebauung durch eine Marina mit einem Wassersportzentrum im Wege standen. Von den Gebäuden der ehemaligen Tecklenborg-Werft auf dem Areal der heutigen Marineoperationsschule an der Elbestraße steht nur noch die Tischlerei (Gebäude 20). Das Ausrüstungsgebäude mit dem Schnürboden von 1916 (Gebäude 18) wurde 2000 für ein modernes Lehr- und Unterrichtszentrum abgerissen; das einstige Kessel- und Maschinenhaus im Jahr 2004.¹⁹

Das Neue Lunesiel (1923–25), das im Zuge der Erweiterung des Fischereihafens II entstanden war, wurde 2004/05 wegen der Erhöhung und Verstärkung des Weserdeiches überbaut.²⁰ Abgebrochen wurde 2005 auch das 1917 in



Wasserstandsanzeiger (2003)

Betrieb genommene Flusslotsenhaus der Weserlotsen an der nördlichen Kaje des Vorhafens zum Alten Hafen. Das nach Kriegsschäden in vereinfachter Form wiederaufgebaute Lotsenhaus stand zwar nicht unter Denkmalschutz, hatte aber eine ortsprägende Wirkung, insbesondere von der Wasserseite aus. Im Jahre 2006 konnte ein moderner dreigeschossiger Zweckbau mit einer Klinkerfassade und Fenstergalerien, der auf einer flutsicheren Betonkonstruktion ruht, für die Fluss- und Seelotsen, den Lotsenbetriebsverein und die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger mit Büros, Wohnungen und Werkstätten an gleicher Stelle bezogen werden.²¹ Die 1941 von der damaligen Kriegsmarine errichtete Signalstelle am Vorhafen der Nordschleuse, die nach der Kapitulation von den amerikanischen Streitkräften, deutschen Dienststellen, vom Schiffsmeldedienst, bis 1981/82 wieder von der Bundesmarine als Signalstation genutzt wurde und zuletzt bis

Ende 2005 von der Festma Vertäugesellschaft als Dienstgebäude Verwendung fand, wurde Anfang 2006 für die südliche Erweiterung des Container-Terminals abgerissen.²² Außerdem hat man in den letzten Jahren die nicht mehr benötigten alten Gleisanlagen in den Häfen beseitigt, die noch als historischer Wegweiser für die Hafen- und Stadtentwicklung hätten dienen können.

Schon 1981 machte Wolfgang Brönner, seit 1973 als Denkmalpfleger für Bremerhaven zuständig, auf die Wichtigkeit der schiffahrts- und hafenbezogenen Objekte aufmerksam:

»Wenn einmal die Bedeutung dieser Wasserbauten für die Geschichte Bremens und Bremerhavens anerkannt ist, wird man auf ihre verbleibenden Reste nicht mehr verzichten können. Ohne sie läßt sich die historische Kontinuität einer Hafenstadt keinesfalls darstellen. In diesem Sinne sind sie echte Denkmäler von großer Aussagekraft.«²³

Resignierend stellte Brönner dann aber bereits 1989 in Bezug auf Bremerhaven fest:

»Vereinzelte pittoreske oder technikgeschichtlich herausragende Objekte werden im Wesentlichen durch Privatinitiative aus der Konkursmasse der Geschichte herausgelöst und ein paar Jahre weiter über die Zeit gebracht. Der Hafen als Denkmalort löst sich unaufhaltsam auf und verwandelt sich in eine Wüste. ... Das Geschichtszeugnis Hafendenkmal wurde bis auf einen ganz gering zu veranschlagenden, sich in der Wasserfläche spiegelnden Erinnerungswert ruiniert – und gleichzeitig mit ihm die ganze Stadtsilhouette.«²⁴

Als Fazit bleibt, dass viele historische Relikte der Werft- und Hafentopographie Bremerhavens hätten bewahrt werden können, wenn die Stadtplanungs- und Hafentwicklungsgesellschaften bei der notwendigen Sanierung der Industriebrachen mit den Schuppen-, Schleusen- und Schienenüberresten mehr Fingerspitzengefühl für die maritime Geschichte gezeigt und ein sinnvolles Nutzungskonzept in Kooperation mit Denkmalpflegern, Historikern und Fördervereinen für nicht mehr gebrauchte Hafendenkmale ausgearbeitet hätten.



Geöffnete Klappbrücke über den Verbindungskanal zwischen dem Alten und Neuen Hafen (2002)

Erfolge

Der 1903 in Betrieb genommene Wasserstandsanzeiger am Weserdeich in Bremerhaven ist eines der letzten noch vorhandenen Zeugnisse alter optischer Signaleinrichtungen für die Schifffahrt. Er zeigte bis 1973 tagsüber den vorbeifahrenden Schiffen den aktuellen Wasserstand der Weser im Bereich der Geestemündung durch Bälle und Kegel sowie auflaufendes oder ablaufendes Wasser durch einen Signalarm am Mast an. Nachts wurde der Wasserstand durch Lichtsignale sichtbar gemacht. Heute wird der aktuelle Wasserstand durch automatische Pegel festgestellt und durch Funksignale übertragen. Schon 1973 gab es Überlegungen, den Wasserstandsanzeiger zu demontieren. Nachdem das technische Wahrzeichen seit 1996 nicht mehr vom Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven unterhalten wurde, konnte durch eine gemeinsame Initiative von interessierten Bürgern, Vereinen, Institutionen und durch viele Spenden der Wasserstandsanzeiger restauriert, dem DSM übertragen und so gerettet werden. Seit 2003 werden der aktuelle Wasserstand sowie die Gezeitenströmung wieder für museale und touristische Zwecke am Mast und durch eine Schautafel signalisiert.²⁵

Die Bark SEUTE DEERN, die als Viermastgaffelschoner ELIZABETH BANDI im amerikanischen Gulfport 1919 gebaut wurde und das Flaggschiff und das herausragende Objekt im Museumshafen des DSM darstellt, avancierte zum Wahrzeichen Bremerhavens und ist einer der letzten hölzernen Tiefwasserfrachtsegler in Europa. Dieses zum maritimen kulturellen Erbe Deutschlands gehörende Schiff konnte 2001/02 durch Spenden der Deutschen Stiftung Denkmalschutz, verschiedener Stiftungen, Fördervereine und Sponsoren grundlegend restauriert und an seinem Liegeplatz im Alten Hafen, dem ältesten Hafenbecken Bremerhavens, der Nachwelt erhalten werden.²⁶

Das Landesamt für Denkmalpflege Bremen konnte 1984 den geplanten Abriss der ehemaligen Eisenbahn-Rollklappbrücke als Teil der Klappbrücken über den Verbindungskanal zwi-



*Druckwasserdrehkran
am Kaiserhafen I (1997)*

schen Altem und Neuem Hafen in Bremerhaven verhindern.²⁷ Ferner gelang es, die den Alten Leuchtturm Bremerhaven gefährdenden gravierenden Feuchtigkeits- und Mauerwerksmängel 1985/1986 zu beseitigen.²⁸ Außerdem wurde die in mehreren Teilschritten erfolgte Sanierung des ehemaligen Alten Kraftwerks (Hydraulikgebäude) an der Westseite des Kaiserhafens I, das bis in die 1980er Jahre noch als Werkstatt des damaligen Hansestadt Bremischen Amtes genutzt wurde, in Angriff genommen. Das Gebäude dient heute als Ausstellungshalle und Veranstaltungsort.²⁹ Ebenso gelang es dem Landesamt für Denkmalpflege Bremen, den einstigen Druckwasserdrehkran von 1899 mit einer Tragkraft von 30 Tonnen, der seit vielen Jahren vor sich hin rostete und zum Hafenensemble der Kaiserschleuse mit dem Alten Kraftwerk gehört, 1996/97 mit Unterstützung einer Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaft sowie mit Mitteln der



Portal der ehemaligen Rickmers-Werft und Arbeitsamt Bremerhaven (1993)

Stiftung Wohnliche Stadt wieder instand zu setzen. Dabei konnte die Funktionstüchtigkeit des Schwergutkrans teilweise wieder hergestellt werden.³⁰ Der Helgenkran der ehemaligen Rickmers-Werft an der Geeste, ein Vollportal-Turmdrehkran von 1956 und eines der letzten Zeugnisse des einst florierenden Seeschiffbaus in Bremerhaven, wurde 2003 von der Stadt Bremerhaven mit Hilfe von Stiftungsgeldern grundlegend saniert.³¹

Umnutzung

Wenn eine Werft ihre Tore für immer schließt und hier keine Schiffe mehr gebaut werden, wenn ein Stückguthafen keine Funktion mehr hat und hier keine Frachter mehr abgefertigt werden, wenn die letzten Beschäftigten den Werft- oder Hafenbetrieb mit den Werkstätten und Büros für immer verlassen haben, bleiben die leeren Industriehallen und Schuppen mit den Maschinen und Werkzeugen, die verwaisten Verwaltungsgebäude, Helgen, Docks, Krane, Kraft-

zentralen, Kaimauern, Schienen und Pflasterrelikte zurück. Anschließend werden die noch verwertbaren Anlagen und Einrichtungen versteigert und demontiert und vielleicht an anderer Stelle wieder aufgebaut. Was passiert mit den von ihrer ursprünglichen Nutzung losgelösten Werft- und Hafensarealen, mit den noch vorhandenen Gebäuden und technischen Anlagen? Welche Hilfestellungen können Industriedenkmalpfleger, Technikhistoriker, Architekten, Ingenieure, Sozialwissenschaftler und Ökonomen geben, um mit Hilfe der öffentlichen Hand oder privater Investoren das ehemalige Industrieensemble vor einer Demontage und Zerstörung zu bewahren? Sinnvolle und behutsame Um- und Neunutzungen können auch dazu beitragen, der Nachwelt die einstige Bedeutung des industriellen Erbes ihrer heimischen Region mit der Arbeitswelt »Werft und Hafen« zu erklären und in ihrem Gedächtnis zu speichern. Natürlich ist die Aussagekraft von stillgelegten historischen Industriekomplexen und Hafengebieten ohne ihre einstigen Produktionsprozesse und ohne die arbeitenden und hier lebenden

Menschen immer eingeschränkt, einerlei, ob sie museal, als Büro- und Wohngebäude, für Freizeitaktivitäten genutzt werden oder ob sie nur als Rudiment in Form einer Landmarke oder eines Wahrzeichens erhalten bleiben. Auch haben die Erfahrungen von dreißig Jahren Industriedenkmalpflege gezeigt, dass man nur einzelne Objekte eines Hafen- und Werftenensembles bewahren kann und bei der Umnutzung eines Speichers, Kraftwerks, Leuchtturms, Marinelazarets oder einer Fischauktionshalle erhebliche Kompromisse eingehen muss.³²

Man sollte dennoch die Mahnung von Wolfgang Brönner, betreffend den Identifikationsverlust eines technischen Denkmals bei einer zu schnellen und radikalen Um- und Neunutzung, beachten:

»Die Vernichtung des Zeugniswertes durch Isolierung und Umnutzung droht den Zeugnissen der Hafengeschichte in besonderem Maße. Das Hauptproblem scheint mir zu sein, daß man sich allzusehr durch Zwang der Neu- und Umnutzung ausgesetzt sieht und sich unterwirft. Es ist manchmal schwerer und mutiger, einstweilen von jeder Nutzung abzusehen, das Denkmal quasi »einzumotten« und auf bessere Tage, Ideen und Interessenten zu hoffen, sich allzu flotten Lösungen zu verweigern und auf die Chance von morgen zu hoffen, die es immer wieder gibt. (...) Und was haben wir für die Denkmalpflege denn mit einer wunderbaren, modernen Stadtregion gewonnen, von der man nur noch weiß, der man es aber, trotz der vorhandenen alten Bausubstanz, nicht mehr ansieht, daß hier einmal ein Hafen war.«³³

Nachdem das Areal des Alten Hafens seit den 1960er und 1970er Jahren mit der Teilzuschüttung des Hafenbeckens und der Abräumung der verbliebenen Industriegebäude sowie mit dem Ausbau zum Museumshafen, mit der Errichtung des DSM als touristischer Attraktion und schließlich mit der Fertigstellung des Columbus-Centers, eines überdimensionierten Geschäfts- und Wohnzentrums, bereits gründlich umgestaltet worden war, sind seit den 1980er Jahren bis heute die letzten historischen Relikte der einstigen Hafentopographie hier trotz vieler

Bedenken und Mahnungen konsequent beseitigt worden. Ähnlich ist die Entwicklung im Gebiet des Neuen Hafens verlaufen. Auch hier sind die an diesem Standort verbliebenen hafen- und schiffahrtsbezogenen Gewerbebetriebe umgesiedelt und die Schuppen, Hallen und Schienen in den vergangenen fünfzehn Jahren abgerissen worden. Sowohl der Alte als auch der Neue Hafen dienen heute überwiegend als Freizeit-, Geschäfts- und Wohnquartiere, nachdem die alten Industriebrachen und Kajen saniert worden sind. Diese Tendenz wird sich in den nächsten Jahren mit den im Bau befindlichen, aufwändigen touristischen Großprojekten »Hafenwelten« (Kongresshotel »Sail-City-Hotel«, Erlebnismuseum »Klimahaus« und Einkaufszentrum »Mediterraneo«) und dem Yachtsportzentrum »Lloyd-Marina« noch verstärken, nachdem 2000 der Erweiterungsbau des DSM fertig gestellt, 2004 der Zoo am Meer umgebaut worden ist und 2005 eine neue Schleuse für die Öffnung des Neuen Hafens zur Weser und das Deutsche Auswandererhaus als wichtigste Projekte verwirklicht werden konnten. Es bleibt festzuhalten, dass sich damit die jahrzehntelangen Großplanungen mit unzähligen Wettbewerben und Masterplänen im Zuge der Umgestaltung des Alten und Neuen Hafens (Weser-Park, Ocean Park) zu Beginn des 21. Jahrhunderts in Form von gebündelten Einzelprojekten doch noch gegen den Widerstand von Historikern, Denkmalpflegern, Architekten und einer Bürgerinitiative durchgesetzt haben.³⁴

Mit dem Konkurs der Rickmers-Werft, der ältesten und traditionsreichen Bremerhavener Seeschiffbaufirma, die 1986 ihre Werfttore für immer schloss, und der anschließenden Demontage der Hallen und Schiffbaueinrichtungen konnte dieses stadtnah gelegene und weitläufige Industriegelände auf der Geesthelle am rechten Unterlauf der Geeste nach der Sanierung der Flächen für eine Wohnbebauung mit einer Freizeitgestaltung genutzt werden. Teile des riesigen Schiffbauareals, auf dem viele berühmte Schiffe vom Stapel liefen und auf dem in Spitzenzeiten über tausend Mitarbeiter beschäftigt waren, werden seit 1993 durch den langgestreckten, fünf-

geschossigen und repräsentativen Neubau des Bremerhavener Arbeitsamtes ausgefüllt. Leider bezieht dieses moderne Bürogebäude nicht das Flussufer und das maritime Ambiente in die Architektur mit ein. Die Nutzung symbolisiert vielleicht auch den tiefgreifenden und schmerzhaften Strukturwandel der norddeutschen Küstenregion. Nach der Altlastensanierung wird seit 2001 das verbliebene einstige Werftareal durch die Errichtung von Reihenhäusern und Eigentumswohnungen (Kapitänsviertel) mit einem Promenadenweg am Geesteufer genutzt. Im Gegensatz zum geesteaufwärts liegenden Schiffbauareal der ehemaligen Schiffbaugesellschaft Unterweser (später Schichau-Unterweser und Geeste-Metallbau) an der Werftstraße konnten von den Werftanlagen der Firma Rickmers wenigstens das historische Werfttor, ein Helgenportalkran und Relikte der ehemaligen Slipenrichtung mit der Ausrüstungskaje erhalten bleiben.³⁵

Seit Anfang der 1990er Jahre wurde das Kopfende des Fischereihafens I, der für den Fischumschlag und die Fischindustrie im Bremerhavener Fischereihafen seine Bedeutung längst verloren hatte und zu einer Industriebrache verkommen war, zu einer touristischen Attraktion als »Schaufenster Fischereihafen« mit dem Abbruch etlicher historischer Gebäude und mit großem finanziellen und werbemäßigen Aufwand umgestaltet. Kernstück der Umgestaltung ist die 1991/92 aufwändig sanierte Halle IV, die älteste Packhalle (1906/07) im Fischereihafen, in der sich jetzt Fischverarbeitungsbetriebe, Restaurants und Läden befinden. Ein ehemaliger Seitentrawler aus Rostock, die GERA, die als schwimmendes Museumsschiff der Hochseefischereigeschichte des Historischen Museums (Morgenstern-Museum) Bremerhaven an der westlichen Kaje hier vor Anker gegangen ist, sowie ein neuzeitlich und mit viel Glas gestaltetes Tagungshotel (Comfort-Hotel) mit Fitness-Studio, Sauna und Solarium an der einstigen Kohlenkaje ergänzen das maritime Touristikzentrum. Als weiterer Bauabschnitt entstand 1996 das »Forum Fischbahnhof«, ein modernes Mehrzweckgebäude mit der umgesetzten Eisen-

konstruktion der historischen Fischversandhalle. Es steht für Veranstaltungen, Kongresse und ständige Theater- und Musikaufführungen zur Verfügung. Das Seefisch-Kochstudio, ein Meerwasser-Aquarium (»Atlanticum«), das Theater im Fischereihafen (»TiF«) sowie ein Bistro und Geschäfte sind in dieser neuen Halle vertreten. Alle Gebäude gruppieren sich vor dem Hafenbecken in einem Halbkreis um einen »Marktplatz«, auf dem Freiluftveranstaltungen und Konzerte stattfinden. Traditionsfahrzeuge wie das einstige Lotsenversetzboot BREMERLOTSE der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft Bremerhaven und Restaurantschiffe wie der Salondampfer HANSA haben hier ihren festen Liegeplatz gefunden und tragen zur Belebung des Schaufensters Fischereihafen bei, das sich in den letzten Jahren zu einem Freizeitzentrum und Publikumsmagneten entwickelt hat.³⁶

Als Beispiele für einzelne umgenutzte ehemalige maritime Objekte lassen sich das als bremisches Zollhaus an der 1926 geschlossenen und 1933 zugeschütteten Schleuse zum Alten Hafen 1897 errichtete kleine Gebäude am Richtfunkturm des Wasser- und Schiffahrtsamtes Bremerhaven, das nach verschiedenen Nutzungen seit 1977 eine maritime Gaststätte mit dem Namen »Wasserschout« beherbergt³⁷ sowie das 1897 fertig gestellte Alte Kraftwerk (Hydraulikgebäude) an der Kaiserschleuse anführen, das heute vom Förderverein Maritimer Denkmalschutz für Ausstellungen und Veranstaltungen genutzt wird.³⁸

Im Fischereihafen stand das 1913 als Seemannsheim entstandene Gebäude zunächst seit 1980 leer. Es wird inzwischen als Wohnraum verwendet. Der einstige Sozialtrakt des Fischversandbahnhofs wird seit vielen Jahren von dem bekannten Fischereihafenrestaurant »Natusch« als Domizil genutzt. Das einstige Verwaltungsgebäude des Fischversandbahnhofs wurde 1994 umgebaut und dient für Büro Zwecke.³⁹

Die 1879 errichtete ehemalige Seefahrtsschule an der Bussestraße, die noch bis 1998 als Dienstgebäude der Hochschule Bremerhaven Verwendung fand, wird seit 1999 nach einer Grundinstandsetzung vom Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung genutzt.⁴⁰ Das See-

mannsamt in der Schifferstraße mit dem Baujahr 1900 hatte schon 1993 seine Funktion als Dienstgebäude verloren und gewährt heute anderen Behörden Unterkunft.⁴¹ Das ehemalige Zoll- und Eisenbahnverwaltungsgebäude in der Barkhausenstraße, das von 1976 bis 1992 von der Elektrobetriebswerkstatt des einstigen Hansestadt Bremischen Amtes Bremerhaven (heute *bremenports*) genutzt wurde, gehört heute einem Mineralölunternehmen.⁴² Der einstige Mühlen- und Getreidespeicher von Segelken & Zachar von 1962 mit der Getreidehebeanlage am Alten Hafen wurde nach einem Umbau von 1994 bis 2005 als Erlebnisbrauerei (»Koggen-Bräu«) für gastronomische Zwecke verwendet.⁴³ Das Marinelazarett Wesermünde mit Arztvilla, Schwesternhaus, Bedienstetenwohnungen und Heizwerk wurde 1937 bis 1939 für die Kriegsmarine im Stadtteil Lehe errichtet. Von 1945 bis 1994 wurden die Liegenschaften von den amerikanischen Streitkräften als Hospital genutzt. Heute dient der Gebäudekomplex als Arzt-, Sanitäts- und Einkaufszentrum.⁴⁴ Das einstige Fährhaus der Weserfähre von 1912 am Geestevorhafen wird nach einem Umbau seit Ende 2002 von dem Design-Labor als Verwaltungs- und Labor-domizil verwendet.⁴⁵ Das in den 1880er Jahren als Proviantlagerhaus des NDL am südlichen Kopfbau des Neuen Hafens errichtete Backsteingebäude, das von 1922 bis 1970 Sitz der nicht mehr existierenden Deutschen Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie (DEBEG) war, dient nach wechselnden Nutzungen und einer grundlegenden Sanierung mit einem Anbau seit 2003 als Tourismuszentrum, Restaurant und Gaststätte.⁴⁶ Das 1907/08 errichtete ehemalige Hauptzollamt an der Klußmann/Kaistraße im Stadtteil Geestemünde, das unter Denkmalschutz steht, wurde 2005 verkauft und wird zurzeit für Eigentumswohnungen umgebaut. Der Zoll nutzte das Gebäude bis 2002.⁴⁷

Fazit

Die ernüchternde Bilanz von gut zwanzig Jahren maritimer Industriedenkmalpflege in Bremerhaven mit den vielen Verlusten, den bescheidenen Erfolgen und einigen gelungenen Umnutzungsbeispielen zeigt die Möglichkeiten und Perspektiven, aber auch besonders die Defizite bei der Erhaltung von schiffahrtsbezogenen Bauten in einer strukturschwachen Region auf, die durch die Krise der Schiffbauindustrie und Hochseefischerei in Verbindung mit einem radikalen Wandel der Hafenlandschaft erhebliche Probleme hat. Nur eine enge Zusammenarbeit der Denkmalpflege mit den Behörden, Firmen, Fachleuten und Fördervereinen vor Ort gewährleistet vorzeigbare Ergebnisse, die auf einer intensiven Inventarisierung und Dokumentation der noch vorhandenen maritimen Bauwerke beruhen.

Anmerkungen

- 1 Dirk J. Peters: *Hafenlandschaft im Wandel. Zeugnisse der Seeschifffahrt an der Wasserkante*, in: *Industriekultur* (2000), Heft 1, S. 2–3, hier S. 3.
- 2 Dirk J. Peters: *Industriekultur und Arbeitswelt an der Wasserkante*, in: *Deutsche Schifffahrt*, 11. Jg. (1989), S. 33–36, hier S. 35.
- 3 Dirk J. Peters, Hartmut Bickelmann: *Vorwort der Herausgeber*, in: *Hafenlandschaft im Wandel* (= Veröffentlichung des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 14), Bremerhaven 2000, S. 7–11, hier S. 8.
- 4 Wolfgang Brönner: *Druckwasserkrän und zentrale Maschinenanlage für Hydraulik*, in: *Bremerhaven. Ein hafengeschichtlicher Führer*, im Auftrag des Deutschen Schifffahrtsmuseums hrsg. von Lars U. Scholl, 2. Aufl., Bremerhaven 1984, S. 135–136, hier S. 136; Horst Wolters: *Central-Maschinenanlage*, in: *Vom Hydraulikgebäude zum Auswanderermuseum*, hrsg. vom Förderverein Deutsches Auswanderermuseum, Bremerhaven 1987, S. 6–18, hier S. 18; Peter Hahn: *Zwischen Hafenbetrieb und maritimer Folklore. Zwanzig Jahre Denkmalschutz in den Häfen Bremerhavens*, in: *Hafenlandschaft im Wandel* (wie Anm. 3), S. 17–26, hier S. 18.
- 5 Dirk J. Peters: *Zum Stand der Inventarisierung und Dokumentation der schiffahrtsbezogenen Bauten an der deutschen Nordseeküste*,

- in: Deutsche Kunst und Denkmalpflege, 45. Jg. (1987), Heft 1, S. 75–85, hier S. 77; Hahn: Zwischen Hafenbetrieb und maritimer Folklore (wie Anm. 3), S. 19; Wolfgang Schmidt: Geschichte der Spedition Johann Kriete. Ein Unternehmen am Alten Hafen in Bremerhaven, Bremerhaven 2002, S. 9–12, 39 und 58–67.
- 6 Seit 1908 bei der Seebeckwerft, in: Nordsee-Zeitung vom 22.1.1986.
 - 7 Dirk J. Peters: Zum Umgang mit Bauten der maritimen Arbeitswelt und Industriekultur und deren Bedeutung für die Geschichte der Stadt und ihrer Bürger, in: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 69 (1990), S. 315–319, hier S. 317; Statt Baumwolle Stellplatz für Autos. ABC-Insel: Der letzte Schuppen wird abgerissen, in: Nordsee-Zeitung vom 25.11.1993, S. 14; Hahn: Zwischen Hafenbetrieb und maritimer Folklore (wie Anm. 3), S. 19.
 - 8 Bürgerinitiative will Gebäude vor drohendem Abriß bewahren, in: Nordsee-Zeitung vom 4.1.1989, S. 13; Die Schiffbauhalle von Rickmers neben neuem Arbeitsamt erhalten, in: Nordsee-Zeitung vom 22.7.1989, S. 15; Lutz G. Wetzel: Mit großem Hammer. In Bremerhaven droht einer alten Schiffbauhalle der Abriß, in: DIE ZEIT vom 18.8.1989, S. 14; Rainer Slotta: Gutachten zum Denkmalwert der Schiffbauhalle auf der Rickmers-Werft in Bremerhaven vom Mai 1990; Immo Boyken: Die Schiffbauhalle der Bremerhavener Rickmerswerft von Egon Eiermann, in: Festschrift für Kurt Asche, Worpswede 1990, S. 25–33; Immo Boyken: Zum Wert oder Unwert einer Industriehalle von Egon Eiermann, in: Bauwelt, 81. Jg. (1990), Nr. 11, S. 472–474; Proteste der Bevölkerung hatten keinen Erfolg. Mit dem Abriß der Rickmers-Schiffbauhalle wurde jetzt begonnen, in: Weser-Kurier vom 14.11.1990, S. 22; Arbeitsamt Bremerhaven. Ein Wettbewerb auf dem Gelände der Schiffbauhalle von Egon Eiermann, in: Bauwelt, 81. Jg. (1990), Nr. 5, S. 190; Peter Hahn: Zur Denkmalwürdigkeit der Rickmers-Halle in Bremerhaven, in: Die Denkmalpflege in der Freien Hansestadt Bremen 1989 bis 1991, in: Bremisches Jahrbuch 71 (1992), S. 233–236; Günter Beyer: La Paloma adé. Von Bremerhaven zum Containerhafen, in: Frankfurter Rundschau vom 12.9.1992; Nils Aschenbeck: Arbeitsamt Bremerhaven, in: Bauwelt, 84. Jg. (1993), Nr. 25, S. 1385; Dirk J. Peters: Bewegliche Brücken in Bremerhaven, in: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 74 (1995), S. 177–214, hier S. 199.
 - 9 Alte Dampfmaschine hält Dornröschenschlaf, in: Nordsee-Zeitung vom 23.8.1985, S. 9; Aus der Kälte in die Hitze: Kork-Platten werden nun verbrannt, in: Nordsee-Zeitung vom 17.8.1991, S. 15; Dirk J. Peters: Sichtbare Schiffahrtsgeschichte in Bremerhaven, in: Deutsche Schifffahrt, 14. Jg. (1992), Heft 1, S. 23–26, hier S. 24.
 - 10 Dirk J. Peters: Der Erzhafen Weserport in Bremerhaven (1964–1993), in: Niederdeutsches Heimatblatt (1995), Nr. 547; Erinnerung an Weserport in Bremerhaven, in: Bremerhavener Sonntagsjournal vom 30.7.1995, S. 18; Dirk J. Peters: Der Erzhafen Weserport in Bremerhaven (1964–1993), in: Archiv der deutschen Schifffahrt, Braunschweig 2000.
 - 11 Dirk J. Peters: Technische Bauten des Fischereihafens in Bremerhaven, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 6 (1983), S. 243–263, hier S. 249, 256 und 260; Dirk J. Peters: Pack- und Auktionshallen im Fischereihafen, in: Bremerhaven Ein hafengeschichtlicher Führer (wie Anm. 4), S. 102–104; Dirk J. Peters: 100 Jahre Fischereihafen Bremerhaven, in: Niederdeutsches Heimatblatt (1996), Nr. 556; Dirk J. Peters: Der wichtige Schritt zum Spezialhafen, in: 100 Jahre Fischereihafen. Rückblick–Einblick–Ausblick, Bremerhaven 1996, S. 9–44, hier S. 22–23; Dirk J. Peters: Von der Delphin-Werft zu Geeste-Metallbau. Die wechselvolle Geschichte der Schiffbaugesellschaft Unterweser in Lehe, in: Niederdeutsches Heimatblatt (1998), Nr. 587; Dirk J. Peters: Dockanlagen in Bremerhaven, in: Hafenlandschaft im Wandel (wie Anm. 3), S. 37–55, hier S. 51–52.
 - 12 Nils Aschenbeck, Rüdiger Lubricht, Dirk J. Peters: ZEIT-RÄUME. Industriekultur zwischen Elbe und Weser 1840–1970. Hrsg. Landschaftsverband der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden, Stade 1997, S. 136–137; Auktionshalle wird abgerissen, in: Nordsee-Zeitung vom 16.2.1999.
 - 13 Dirk J. Peters: Ein Jahrhundertbauwerk im Wandel. 75 Jahre Fischereihafen-Doppelschleuse Bremerhaven (1995–2000), in: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 80 (2000), S. 139–158, hier S. 144.
 - 14 Dirk J. Peters: Kaiserdock I mit Maschinenhaus 1899–1999. 100 Jahre in Betrieb, in: 100 Jahre Kaiserdock I 1899–1999. Hrsg. Lloyd Werft Bremerhaven GmbH, Bremerhaven 1999, S. 6–13, hier S. 11; Peters: Dockanlagen in Bremerhaven (wie Anm. 11), S. 50–51.

- 15 Hartmut Bickelmann: Zwischen Wohnen und Arbeiten. Eines der ältesten stadtnahen Industriegebiete in Bremerhaven-Lehe im Umbruch, in: Niederdeutsches Heimatblatt (1998), Nr. 587; Peters: Von der Delphin-Werft zu Geeste-Metallbau (wie Anm. 11); Rainer Donsbach: Stadt schickt Abrissbagger. Kupferschmiede und Direktorenhaus der SUAG-Werft ohne Vorwarnung platt gemacht, in: Nordsee-Zeitung vom 19.9.2001.
- 16 Peters: Bewegliche Brücken in Bremerhaven (wie Anm. 8), S. 190; Dirk J. Peters: Technische Bauten der Schifffahrtsgeschichte in Bremerhaven, in: 100 Jahre VDI-Unterweser Bezirksverein 1903–2003, Bremerhaven 2003, S. 35–37, hier S. 36.
- 17 Dirk J. Peters: Die ehemalige Dockschleuse zum Neuen Hafen in Bremerhaven verschwindet endgültig, in: Niederdeutsches Heimatblatt (2003), Nr. 639.
- 18 Nur ein paar Steine bleiben. Abbruch der alten Maschinenfabrik des Norddeutschen Lloyd, in: Nordsee-Zeitung vom 23.8.2003, S. 15; Dirk J. Peters: Neuer Hafen verändert sein Gesicht, in: Niederdeutsches Heimatblatt (2003), Nr. 645; SPD im Schulterschluss mit Schulz. Abriss der kleinen Rogge-Halle, in: Nordsee-Zeitung vom 29.4.2004, S. 11.
- 19 Vom Schnürboden zur Elektronikwerkstatt, in: Marineforum, 62. Jg. (1987), Nr. 10, S. 368; Dirk J. Peters: Der Seeschiffbau in Bremerhaven von der Stadtgründung bis zum Ersten Weltkrieg (= Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 7), 2. Aufl., Bremerhaven 1992, S. 142; Klaas Hartmann: Jagd nach virtuellen U-Booten. In Gebäude 18 der Marineoperationsschule spielen Simulatoren große Rolle, in: Nordsee-Zeitung vom 6.12.2003, S. 17; Schiffe von höchster Qualität. Tecklenborg Werft genoss hervorragenden Ruf, in: Sonntagsjournal der Nordsee-Zeitung vom 4.4.2004, S. 12; Verseuchte Altlasten im Kesselhaus, in: Nordsee-Zeitung vom 17.8.2004, S. 9.
- 20 Dirk J. Peters: Wieder ist ein Baudenkmal verschwunden. Das neue Lunesiel musste der Deicherhöhung weichen (1926–2005), in: Niederdeutsches Heimatblatt (2005), Nr. 667.
- 21 Günther Spelde: Geschichte der Lotsenbrüderschaften an der Außenweser und an der Jade, 3. Aufl., Bremen 1996, S. 123; Hahn: Zwischen Hafenbetrieb und maritimer Folklore (wie Anm. 3), S. 22–23; Das Ende der Lotsenstation, in: Nordsee-Zeitung vom 13.5.2005, S. 11; Lotsen bekommen Zimmer mit Meerblick, in: Windrose (2006), Nr. 3, S. 20 und 22.
- 22 Schlüsselpunkt des Schiffsverkehrs, in: Nordsee-Zeitung vom 11.8.1950; Hennig Goes: Dauerwache am Tor zur Weser, in: Nordsee-Zeitung vom 12.2.1970; Optischer Kontakt zur Schifffahrt. Neue Marinesignalstation in Weddewarden, in: Nordsee-Zeitung vom 27.10.1981, S. 12; Festmacher belegen die Signalstation, in: Nordsee-Zeitung vom 17.9.1982, S. 11; Arnold Kludas: Bremer Schiffsmeldedienst, in: Bremerhaven Ein hafengeschichtlicher Führer (wie Anm. 4), S. 148–149; Detlev Kolze: Beobachter mit Fax, Funk und Telex, in: Weser-Kurier vom 21.5.1997, S. 26; Hans D. Ebertz: Die Bundesmarine, in: Marine an der Unterweser, 2. Aufl., Bremerhaven 2004, S. 143–154, hier S. 144–145; Ein Neubau für Festmacher, in: Nordsee-Zeitung vom 22.10.2005, S. 17.
- 23 Wolfgang Brönner: Technische Zeugen bremischer Hafengeschichte, in: Deutsche Kunst und Denkmalpflege, 39. Jg. (1981), Heft 1, S. 51–68, hier S. 61.
- 24 Wolfgang Brönner: Denkmalort Hafen – Bedeutungsaspekte und konservatorische Aufgaben, in: Aufgaben und Perspektiven der Hafendenkmalpflege (= Schriftenreihe des Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bd. 40), Bonn 1992, S. 39–46, hier S. 43 und 45.
- 25 Dieter Golücke: Außergewöhnliche Seezeichen im Elbe-Weser-Raum, in: Zwischen Elbe und Weser, Jg. 2 (1983), Nr. 1, S. 5–6; Dirk J. Peters: Die Reaktivierung des ehemaligen Wasserstandsanzeigers in Bremerhaven, in: Deutsche Schifffahrt, 23. Jg. (2001), Nr. 1, S. 23–25; Dirk J. Peters: Kegel und Bälle informieren die Schifffahrt. 100 Jahre alter Wasserstandsanzeiger ist wieder in Betrieb, in: Niederdeutsches Heimatblatt (2003), Nr. 648.
- 26 Dirk J. Peters: Vom amerikanischen Viermastgaffelschoner »ELIZABETH BANDI« zur deutschen Bark »SEUTE DEERN«, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 23 (2000), S. 7–50; Die »Seute Deern« hat's mit dem Klabautermann, in: Monumente, 12. Jg. (2002), Nr. 7/8, S. 34–36; Hans-Walter Keweloh: Hilfe für ein »Süßes Mädchen«. Zur Finanzierung der Kosten für die Restaurierung der hölzernen Bark SEUTE DEERN, in: Deutsche Schifffahrt, 24. Jg. (2002), Nr. 2, S. 18; Dirk J. Peters: Van Amerikaanse viermastgaffelschoener »Elizabeth Bandi« tot Duitse bark »Seute Deern«, in: Rinze K. Mast, Wim Bos, e. a.: Pieter Albert Koerts. De familie, de bark en de stichting, Delfzijl 2004, S. 238–269.

- 27 Peters: Bewegliche Brücken in Bremerhaven (wie Anm. 8), S. 201–203; Hahn: Zwischen Hafenbetrieb und maritimer Folklore (wie Anm. 3), S. 23; Rolf Kirsch: Industrie- und Technikdenkmalpflege in Bremen, in: 30 Jahre Industriedenkmalpflege in Deutschland, in: Denkmalschutz-Informationen, 26. Jg. (2002), S. 40–44, hier S. 42.
- 28 Am neugotischen Turm nagt der Zahn der Zeit, in: Nordsee-Zeitung vom 15.8.1985, S. 13; Exotisches Beiwerk am neugotischen Leuchtturm, in: Nordsee-Zeitung vom 20.6.1986, S. 13; Hahn: Zwischen Hafenbetrieb und maritimer Folklore (wie Anm. 3), S. 23; Kirsch: Industrie- und Technikdenkmalpflege in Bremen (wie Anm. 27), S. 42.
- 29 Jugendliche renovieren altes Hydraulikgebäude, in: Nordsee-Zeitung vom 7.5.1986, S. 15; 150 000 Mark für die Sanierung des alten Hydraulikgebäudes, in: Nordsee-Zeitung vom 8.6.1988, S. 13; Jürgen Rudloff: Die »Alte Centrale« an der Bremerhavener Kaiserschleuse (Hydraulikgebäude) als Haus für ein Deutsches Auswanderermuseum, in: Maritimer Denkmalschutz in Europa – im Widerstreit zwischen privaten Initiativen und öffentlichen Interessen, Bremerhaven 1995, S. 53–58; Das Alte Kraftwerk an der Kaiserschleuse. Hrsg. Förderverein »Maritimer Denkmalschutz e.V.«, Bremerhaven 1999; Hahn: Zwischen Hafenbetrieb und maritimer Folklore (wie Anm. 3), S. 23; Kirsch: Industrie- und Technikdenkmalpflege in Bremen (wie Anm. 27), S. 42; Kraftwerk droht der Abriss, in: Nordsee-Zeitung vom 30.4.2005, S. 11; Rainer Donsbach: Letztes Zeugnis einer großen Ära, in: Nordsee-Zeitung vom 12.5.2005, S. 10; Altes Kraftwerk und Leuchtturm Kaiserschleuse Ost, in: Maritimer Denkmalschutz, 10. Jg. (2006), Nr. 1, S. 4–5.
- 30 Volker Kölling: Stahl-Ungetüm soll sich wieder drehen, in: Weser-Kurier vom 30.6.1993, S. 21; Dirk J. Peters: Symbole eines großen technischen Fortschritts. Krane in Bremerhaven – Wahrzeichen einer Hafen- und Werftmetropole, in: Niederdeutsches Heimatblatt (1994), Nr. 536; Druckwasserdrehkran soll nicht weiterrosten, in: Sonntagsjournal vom 10.12.1995, S. 15; Aschenbeck, Lubricht, Peters (wie Anm. 12), S. 148–149; Alter Hafenkran glänzt wie neu, in: Weser-Kurier vom 18.4.1998, S. 13; Oldtimer dreht sich wieder, in: Nordsee-Zeitung vom 18.4.1998, S. 16; Hahn: Zwischen Hafenbetrieb und maritimer Folklore (wie Anm. 3), S. 23; Kirsch: Industrie- und Technikdenkmalpflege in Bremen (wie Anm. 27), S. 42.
- 31 Peters: Symbole eines großen technischen Fortschritts (wie Anm. 30); Dirk J. Peters: Rickmers Werft in Bremerhaven–Helgenkran. Gutachten vom 19.4.2003; Sponsor für Kran gesucht, in: Nordsee-Zeitung vom 6.5.2003, S. 13; Gerüstbau verschlingt die Hälfte des Etats. Turmdrehkran vor dem Arbeitsamt wird für 276 000 Euro rundumsaniert, in: Nordsee-Zeitung vom 22.7.2003, S. 9; Werftkran geht nachts wieder »in Betrieb«, in: Nordsee-Zeitung vom 20.12.2003, S. 13.
- 32 Michael Mende: Industriearchäologie–Gegenstand und Methoden, in: Industriearchäologische Erkundungen. Beispiele aus der Landwirtschaft in Niedersachsen (= NLI-Berichte, 13). Hrsg. Niedersächsisches Landesinstitut für Lehrerfortbildung, Lehrerweiterbildung und Unterrichtsforschung, Hildesheim 1983, S. 5–11, hier S. 10–11; Dietmar Vonend: Kurzberichte und Mitteilungen. Jahrestagung der Landesdenkmalpfleger 1990, in: Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen, 10. Jg. (1990), Heft 3, S. 130–131; Rainer Slotta: Technische Denkmäler und die Probleme ihrer Erhaltung, in: Paul-Georg Custodis: Technische Denkmäler in Rheinland-Pfalz. Spuren der Industrie- und Technikgeschichte. Hrsg. Landesbildstelle Rheinland-Pfalz, Koblenz, Koblenz 1990, S. 13–17, hier S. 15–17; Axel Föhl: Bauten der Industrie und Technik (= Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bd. 47), Bonn 1994, S. 132–134; Alexander Kierdorf, Ute Hassler: Denkmale des Industriezeitalters. Von der Geschichte des Umgangs mit Industriekultur. Hrsg. Lehrstuhl für Denkmalpflege und Bauforschung der Universität Dortmund, Tübingen, Berlin 2000, S. 217–245; Axel Föhl: Bauten der Industrie und Technik in Nordrhein-Westfalen, hrsg. von der Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur, Berlin 2000, S. 37–44; Kirsch: Wahrzeichenerhaltung als realistisches Minimalprogramm des Hafendenkmalschutzes (wie Anm. 27), S. 30–36; Michael Mende: Die Weser – Verkehrsweg und Denkmalandschaft, in: Hafenlandschaft im Wandel (wie Anm. 3), S. 135–147, hier S. 144–147; Georg Skalecki: Anmerkungen zu Theorien, Strategien und Perspektiven der Denkmalpflege, in: Denkmalpflege in Bremen (= Schriftenreihe des Landesamtes für Denkmalpflege Bremen, Heft 1), Bremen 2004, S. 12–31, hier S. 23–25.

- 33 Bröner: Denkmalort Hafen (wie Anm. 24), S. 46.
- 34 Gert Schlechtriem: Alter Hafen, in: Schwimmende Oldtimer der Seefahrt (= Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Nr. 3), Bremerhaven 1977, S. 6–11; Detlev Ellmers: Hafentechnik, in: Ebenda, S. 12–14; Uwe Schnall: Alter Hafen, Klappbrücke, Columbus-Denkmal, in: Bremerhaven Ein hafengeschichtlicher Führer (wie Anm. 4), S. 14–17; Werfthallen weichen dem Ausbau für Tourismus, in: Nordsee-Zeitung vom 9.8.1988, S. 10; Andrea Richter: Eine Stadt wird verkauft, in: Bauwelt, 22. Jg. (1989), Heft 48, S. 2320–2321; Karl Willms: Weser-Park Bremerhaven, in: Ebenda, S. 2322–2323; Peters: Zum Umgang mit Bauten der maritimen Arbeitswelt (wie Anm. 7), S. 317–319; Christian Fahrenholtz, Baumgart, Pahl-Weber: Bremerhaven. Sanierung Alter Hafen/Neuer Hafen. Vorbereitende Untersuchungen, Bremerhaven 1991; Bremerhaven. Sanierung Alter Hafen/Neuer Hafen Ozean-Park. Hrsg. Seestadt Bremerhaven, Bremerhaven 1991; Dirk J. Peters, Siegfried Stölting: Führer durch das Freigelände des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bremerhaven 1997; Eberhard Syring: Stadtvisionen im Wandel. Bremerhavens neue Mitte am Alten Hafen. Entwürfe 1940–1995, Bremerhaven 1998; Ocean-Park-Planung ist jetzt abgeschlossen, in: Nordsee-Zeitung vom 7.7.1999, S. 11; Bagger graben ein Stück Geschichte aus. Hafenkaje von 1862 wird freigelegt, in: Nordsee-Zeitung vom 27.8.1999, S. 15; Peters: Vom amerikanischen Viermastgaffelschoner »ELIZABETH BANDI« zur deutschen Bark »SEUTE DEERN« (wie Anm. 26), S. 7 und 26–31; Kirsch: Industrie- und Technikdenkmalpflege in Bremen (wie Anm. 27), S. 41–42; Hahn: Zwischen Hafenbetrieb und maritimer Folklore (wie Anm. 3), S. 21–26; Hartmut Bickelmann: Stadtbezogene Hafenfunktionen in Bremerhaven, in: Hafenlandschaft im Wandel (wie Anm. 3), S. 57–73, hier S. 69 und 71–73; Christoph Barth: Nur Reste erinnern an Lloyddock, in: Nordsee-Zeitung vom 19.7.2001, S. 11; Kritiker kontra Abrissbagger, in: Nordsee-Zeitung vom 18.7.2000, S. 13; André Uzulis: Vom Blauen Planeten zum Klimahaus, in: Nordsee-Zeitung vom 10.4.2001, S. 13; Abrissbagger fahren am Alten Hafen vor, in: Nordsee-Zeitung vom 29.9.2001, S. 16; Sanierung mit der Baggerschaufel, in: Nordsee-Zeitung vom 5.4.2002, S. 18; Ein »sportlicher« Kajenbau. Kaimauer am Neuen Hafen saniert, in: Nordsee-Zeitung vom 24.7.2002, S. 15; Warnung vor weiteren Kahlschlägen. Alter und Neuer Hafen: Industriearchäologe fordert Umdenken, in: Sonntagsjournal der Nordsee-Zeitung vom 9.2.2003, S. 6; Den Neubauten weicht alter Dreck, in: Nordsee-Zeitung vom 27.3.2003, S. 11; 25 Jahre Columbus-Center 1978 bis 2003. Sonderbeilage der Nordsee-Zeitung vom 26.4.2003; Pfähle wie ein Hochhaus stützen Kaje, in: Nordsee-Zeitung vom 15.8.2003; Baubetrieb am Alten/Neuen Hafen, in: Nordsee-Zeitung vom 16.8.2003, S. 25; Schifffahrt erleben. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum, 2. Aufl., Bremerhaven 2003, S. 3–9 und 25–27; Peters: Die ehemalige Dockschleuse zum Neuen Hafen (wie Anm. 17); Peters: Neuer Hafen verändert sein Gesicht (wie Anm. 18); Akustische Rückblende in bessere Zeiten, in: Nordsee-Zeitung vom 26.9.2003, S. 15; Klaas Hartmann: Im Fokus sind Klimahaus und Hotelbau. Zentrale Projekte in 2004 am Alten/Neuen Hafen, in: Nordsee-Zeitung vom 3.1.2004, S. 25; Detlef Kolze: »Ungeheuerliche Geschichte«. Scharfe Kritik an Subventionspraktiken der Stadt am Alten/Neuen Hafen, in: Sonntagsjournal der Nordsee-Zeitung vom 28.3.2004, S. 3; Viele Pläne und ein Ziel. Langer Weg von den Tiergrotten zum modernen »Zoo am Meer«, in: Sonntagsjournal der Nordsee-Zeitung vom 28.3.2004, S. 9; Büros am Neuen Hafen, in: Nordsee-Zeitung vom 6.3.2004, S. 15; 100 Bootsliegeplätze am Neuen Hafen, in: Nordsee-Zeitung vom 14.5.2004, S. 7; Die Projekte am Alten und Neuen Hafen, in: Nordsee-Zeitung vom 20.4.2005, S. 14; Park-Etage als Plattform für Hafenmeile, in: Nordsee-Zeitung vom 21.4.2005, S. 11; Premiere für die neue Schleuse, in: Nordsee-Zeitung vom 8.7.2005, S. 9; Schleuse Neuer Hafen, in: Nordsee-Zeitung vom 16.7.2005, S. 55; Deutsches Auswandererhaus Bremerhaven, in: Nordsee-Zeitung vom 6.8.2005, S. 20; 200 Meter Steganlage für neue Marina, in: Nordsee-Zeitung vom 26.8.2005, S. 12; Schleusentore öffnen sich für 828 Schiffe, in: Nordsee-Zeitung vom 5.1.2006, S. 12; t.i.m.e. Port Bremerhaven. Innovation am Neuen Hafen, in: Nordsee-Zeitung vom 4.3.2006; Die schwimmende Ferienwelt im Visier. Baubeginn für Marina am Neuen Hafen, in: Nordsee-Zeitung vom 8.3.2006, S. 9; Pontons eiskalt in den Neuen Hafen bugsiert, in: Nordsee-Zeitung vom 15.3.2006, S. 11; Die »Hafenwelten« erwachen, in: Sonntagsjournal der Nordsee-Zeitung vom 27.8.2006, S. 3; Die schöne neue »Ha-

- venwelt« nimmt jetzt Gestalt an, in: Nordsee-Zeitung vom 29.8.2006, S. 7.
- 35 Um zwölf Uhr mittags war auf Traditionswerft endgültig Feierabend, in: Nordsee-Zeitung vom 1.7.1986, S. 11; Abrissbagger machen auf früherem Rickmers-Gelände fast alles platt, in: Nordsee-Zeitung vom 1.12.1988, S. 15; »Denkmalpapst« Slotta begutachtet Baureste der Rickmers Werft, in: Nordsee-Zeitung vom 31.3.1990, S. 17; Proteste der Bevölkerung hatten keinen Erfolg (wie Anm. 8); Aschenbeck: Arbeitsamt Bremerhaven (wie Anm. 8); Abrissbirne beerdigt Traum, in: Nordsee-Zeitung vom 11.7.1990, S. 13; Zwischen Rickmers-Tor und Drehkran entsteht 45-Millionen-Mark-Bau, in: Nordsee-Zeitung vom 25.4.1991, S. 13; Peters: Bewegliche Brücken in Bremerhaven (wie Anm. 8), S. 198–199; Peters: Von der Delphin-Werft zu Geeste-Metallbau (wie Anm. 11); Geeste-Promenade fast fertig, in: Nordsee-Zeitung vom 16.2.1999, S. 11; Wohnen auf alter Brache, in: Nordsee-Zeitung vom 6.7.1999, S. 11; Schönes Wohnen auf der Werftbrache, in: Nordsee-Zeitung vom 29.2.2000, S. 11; Anker und alter Waggon im Boden, in: Nordsee-Zeitung vom 7.11.2000; Bagger reißen alte Werfthallen nieder, in: Nordsee-Zeitung vom 19.7.2000, S. 16; Donsbach: Stadt schickt Abrissbagger (wie Anm. 15); Stadtvillen für das Kapitänsviertel, in: Nordsee-Zeitung vom 3.11.2001, S. 13; »Das ist kein sozialer Wohnungsbau«, in: Nordsee-Zeitung vom 19.4.2003, S. 16; »Einmalige Fluss-Promenade«, in: Nordsee-Zeitung vom 23.1.2004, S. 15; 85 Linden säumen Geestepromenade, in: Nordsee-Zeitung vom 2.6.2004, S. 9; Geestebogen nimmt Gestalt an, in: Nordsee-Zeitung vom 26.6.2004, S. 11.
- 36 Peters: Technische Bauten des Fischereihafens in Bremerhaven (wie Anm. 11), S. 260–261; Dirk J. Peters: Von der Industriebrache zum Yuppie-Schau-fenster? Quo vadis Fischereihafen Bremerhaven? In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 72 (1994), S. 171–182; Komfort statt Kohle im Fischereihafen, in: Nordsee-Zeitung vom 25.3.1995, S. 17; Altes Gerippe mit Anziehungskraft, in: Nordsee-Zeitung vom 24.6.1995, S. 15; Anja Benscheidt, Alfred Kube: Der letzte deutsche Seitentrawler. Hochseefischereigeschichte auf dem Museums-schiff GERA, Bremerhaven 1995, S. 45–50; Dirk J. Peters: 100 Jahre Fischereihafen Bremerhaven, in: Niederdeutsches Heimatblatt (1996), Nr. 556; Peters: Der wichtige Schritt zum Spezialhafen (wie Anm. 11), S. 42; Peters, Stölting (wie Anm. 34), S. 87; Detlef Kolze: Das Schaufenster in Bremerhaven wächst, in: Weser-Kurier vom 7.10.1998, S. 32; Thorsten Brockmann: Bier und Wein in alter Packhalle IV, in: Nordsee-Zeitung vom 6.7.2002, S. 16; Dampfer »Hansa« tischt Kartoffeln auf, in: Nordsee-Zeitung vom 10.6.2004, S. 13.
- 37 Ergänzung zum Museum. Im »Wasserschout« sollen maritime Kostbarkeiten verkauft werden, in: Nordsee-Zeitung vom 2.6.1977; Peters, Stölting (wie Anm. 34), S. 61; Der Wasserschout maritimes Bierlokal, Bremerhaven um 2000; Seestadt Bremerhaven: Historische Bauwerke einer Hafenstadt. Hrsg. Magistrat der Seestadt Bremerhaven, Denkmalschutzbehörde Werner Kirschstein, Bremerhaven 2001, S. 21; Der Wasserschout Maritimes Gasthaus, in: Nordsee-Zeitung vom 24.9.2005, S. 21.
- 38 Brönnner: Druckwasserkran und zentrale Maschinenanlage für Hydraulik (wie Anm. 4); Jürgen Rudloff: Die »Alte Centrale« an der Bremerha- vener Kaiserschleuse als Haus für ein Deutsches Auswandereremuseum, in: Maritimer Denkmal- schutz in Europa – im Widerstreit zwischen pri- vaten Initiativen und öffentlichen Interessen, Bre- merhaven 1995, S. 53–58; Das Alte Kraftwerk an der Kaiserschleuse. Hrsg. Förderverein »Mariti- mer Denkmalschutz e. V.«, Bremerhaven 1999; Altes Kraftwerk und Leuchtturm Kaiserschleuse Ost (wie Anm. 29).
- 39 Alte Seemannsmission erleidet Schiffbruch, in: Nordsee-Zeitung vom 7.9.1982, S. 9; Peters: Tech- nische Bauten des Fischereihafens in Bremerhaven (wie Anm. 11), S. 249; Benthin Aktiengesellschaft in neuen Geschäftsräumen im Fischereihafen, in: Nordsee-Zeitung vom 26.11.1994, S. 61; Peters: Der wichtige Schritt zum Spezialhafen (wie Anm. 11), S. 22–23.
- 40 Festschrift zum 100jährigen Jubiläum der See- fahrtsausbildung in Bremerhaven. Hrsg. Hoch- schule Bremerhaven, Bremerhaven 1979, S. 28–51; Frerich van Dieken: Hochschule Bremerhaven, in: Bremerhaven. Ein hafengeschichtlicher Führer (wie Anm. 4), S. 77–78; Ursel Kikker: Über 100 Jahre Tradition in der Lehre, in: Nordsee-Zeitung vom 23.8.1999, S. 16; Klimakundler jetzt in der er- sten Reihe. AWI bezieht grundsaniertes Gebäude, in: Nordsee-Zeitung vom 7.12.1999, S. 15; »Kom- passexamen« an der Geeste, in: Nordsee-Zeitung vom 19.10.2004, S. 13.
- 41 Boye Meyer-Friese: Seemannsamt, in: Bremerha- ven. Ein hafengeschichtlicher Führer (wie Anm. 4), S. 31–34; Seemänner machen Platz für Frauen, in: Nordsee-Zeitung vom 21.7.1993, S. 16; Seestadt

- Bremerhaven: Historische Bauwerke einer Hafenstadt (wie Anm. 37), S. 50.
- 42 Boye Meyer-Friese: HBA-Elektrowerkstatt, in: Bremerhaven. Ein hafengeschichtlicher Führer (wie Anm. 4), S. 124–125; Energie aus dem Hafen-Schloß, in: Nordsee-Zeitung vom 15.12.1993, S. 15.
- 43 Peters, Stölting (wie Anm. 34), S. 29; Bickelmann: Stadtbezogene Hafenfunktionen in Bremerhaven (wie Anm. 34), S. 70–71; Stadt bald auch noch Brauereibesitzer? In: Nordsee-Zeitung vom 21.2.2004, S. 14; Betrieb angesiedelt, Kneipe verkauft, in: Nordsee-Zeitung vom 18.3.2004, S. 15; Bierhahn schäumt nicht mehr, in: Nordsee-Zeitung vom 6.10.2005, S. 11.
- 44 Jeden Tag ein Kind im Hospital der Army, in: Nordsee-Zeitung vom 22.3.1989, S. 15; Domizil für Kliniken und Firmen. Hospital gehört Achimer Investoren, in: Nordsee-Zeitung vom 8.12.1995, S. 9; Helmut Krummel: Reichsmarine und Kriegsmarine, in: Marine an der Unterweser (wie Anm. 22), S. 83–102, hier S. 91; Krieg und Frieden. Programm zum Tag des offenen Denkmals am 11. September 2005 in Bremen, Bremen 2005.
- 45 Schuhkarton bekommt Charakter. Das alte Fährhaus wird nach historischen Vorgaben saniert – Neues Domizil für das Design-Labor, in: Nordsee-Zeitung vom 15.9.2001, S. 16; Baustelle gleicht einer Wundertüte. Fährhaus birgt einige Überraschungen, in: Nordsee-Zeitung vom 21.6.2002, S. 12; Design-Labor setzt ins Fährhaus über, in: Nordsee-Zeitung vom 7.12.2002, S. 13.
- 46 Maritimes Zentrum im Debeg-Haus, in: Nordsee-Zeitung vom 23.7.2002, S. 13; Gläserner Kontrapunkt zur Historie, in: Nordsee-Zeitung vom 24.1.2003, S. 11; Hafensinsel vom Baubetrieb umbrandet, in: Nordsee-Zeitung vom 11.9.2003, S. 14; Peters: Neuer Hafen verändert sein Gesicht (wie Anm. 18).
- 47 Wilhelm Beneke: Hauptzollamtsgebäude wurde 75 Jahre alt, in: Niederdeutsches Heimatblatt (1983), Nr. 403; Klaus-Peter Kiedel, Wolfgang Brönner: Hauptzollamt in Geestemünde, in: Bremerhaven. Ein hafengeschichtlicher Führer (wie Anm. 4), S. 110–111; Hauptzollamt wird Heimat für Senioren, in: Nordsee-Zeitung vom 19.1.2006, S. 13; Dietmar Rose: Neues Leben im alten Gemäuer, in: Sonntagsjournal der Nordsee-Zeitung vom 27.8.2006, S. 4.

Hartmut Bickelmann

Baugestaltung im Umbruch. Mietwohnungsbau des späten 19. Jahrhunderts im Umkreis der Heinrichstraße in Bremerhaven-Lehe

Wer das spätgründerzeitliche Wohnquartier »Goethestraße« westlich der Hafensstraße in Bremerhaven-Lehe durchstreift, stößt in einer der Seitenstraßen, der Heinrichstraße, auf ein Konglomerat unterschiedlicher Baustile und Hausformen, aus dem mehrere große Giebelhäuser hervorragen. Ihre opulent ausgestalteten Fassaden hat 1976 der damals für Bremerhaven zuständige Denkmalpfleger Wolfgang Brönnner mit Patrizierhäusern der Renaissance verglichen. In ihnen, aber auch in dem gesamten Ensemble, das gerade wegen der Reichhaltigkeit und



Abb. 1: Heinrichstraße 31 mit wiederhergestelltem Neorenaissance-Giebel, 2005

Unterschiedlichkeit seiner Gestaltungsformen heute unter Denkmalschutz steht, spiegeln sich Erscheinungen, die sich als Höhepunkt örtlicher Bautraditionen und zugleich als Umbruch zu neuartigen, von überregionalen Entwicklungen beeinflussten Architekturmustern begreifen lassen. Was in der Heinrichstraße und ihrem unmittelbaren Umfeld zu beobachten ist, kann somit prototypischen Charakter für das gesamte Quartier »Goethestraße« beanspruchen. Dieses ist von 1977 bis 1992 Gegenstand einer umfangreichen Stadtsanierung gewesen, zeigt aber inzwischen wieder erhebliche Spuren von Vernachlässigung.

Die Entstehung dieses Areals geht in die Zeit zurück, als sich der hannoversche Marktflecken Lehe zum Wohnvorort für die kleinräumige bremische Stadt- und Hafengründung Bremerhaven zu entwickeln begann. Zur verbindenden Verkehrsachse wurde die Hafensstraße, die 1829 als Chaussee zwischen beiden Orten angelegt worden war. Seit den 1840er Jahren entstand entlang dieser Trasse eine Wohnbebauung, die sich in deren südlichem Abschnitt, um den es hier geht, an zwei Stellen verdichtete, nämlich im Umkreis der Ziegeleien von Joh. Hinrich Sonntag (direkt nördlich der Heinrichstraße) und Johann Krüger (bei der Kistnerstraße). Beide Unternehmer, die durch Bau auf eigene Rechnung und späteren Verkauf der Häuser ihre Produktionskapazitäten auslasten konnten, schufen auf diese Weise zwei benachbarte Siedlungskerne, die sich bald in die Fläche hinein ausdehnten, so dass sich in den 1860er und 1870er Jahren östlich der Hafensstraße ein von Aue und Geestedeich um-

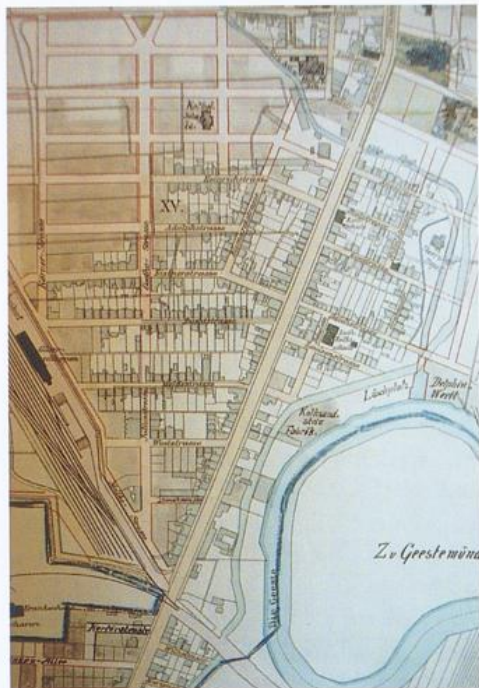


Abb. 2: Südliche Hafenstraße mit Ausdehnung des »Aueviertels« (rechts) und des Quartiers »Goethestraße« (links) um 1900

schlossenes kleines Wohnquartier (»Aueviertel«) bildete und westlich der Hafenstraße in der so genannten Meide eine weitere Siedlungsverdichtung entstand, die sich entlang der Buchtstraße (heute Zollinlandstraße) und der Meidestraße auf die Bremerhavener Häfen zu bewegte. Letztere war der Ausgangspunkt für das heutige Wohnquartier »Goethestraße«, das in seiner räumlichen Ausdehnung weitgehend identisch ist mit dem ehemals als Meide bezeichneten Areal (vgl. Abb. 2).

Dessen weitere bauliche Erschließung wurde nun durch zwei Entwicklungen vorangetrieben. Einerseits führte die Prosperität der bremischen Häfen in Bremerhaven zu einem starken Bevölkerungswachstum, das von der engräumigen Hafencity nicht aufgefangen werden konnte und für das daher jenseits der Grenzen und in der Nähe der sich nach Norden ausdehnenden Hafenanlagen preiswerter

Wohnraum benötigt wurde. Und andererseits entwickelte sich die südliche Hafenstraße, unter anderem auch wegen der zusätzlichen Verkehrsanbindung über die Geeste, zunehmend zur Bauwerkstatt Bremerhavens und Lehes. Zu den Ziegeleien gesellten sich bald weitere größere Unternehmen der Bauwirtschaft wie Rogge, Kistner und Wilms, die später durch Stuckateurbetriebe wie Brüggemann und Seedorff oder italienische Terrazzohersteller ergänzt wurden, sowie eine Reihe kleinerer örtlicher Meisterbetriebe des Maurer- und Zimmererhandwerks. Die günstige Verkehrserschließung über die Hafenstraße, die seit 1881 von der Pferdebahn bedient wurde, unterstützte diesen Prozess. Der Umkreis der südlichen Hafenstraße, und hierunter insbesondere das Gebiet der Meide, avancierte in diesem Zusammenhang zu einem bevorzugten Wohngebiet, das in der Phase des spekulativen Mietwohnungsbaus vor dem Ersten Weltkrieg Unternehmern und Bauherren lukrative Gewinne versprach und den in Bremerhaven überwiegend im Bereich der Schifffahrt und Hafenwirtschaft tätigen Menschen Wohnraum für unterschiedliche Wohnbedürfnisse bot.

In architektonischer Hinsicht verbindet sich die bauliche Erschließung dieses Wohngebiets bis Ende der 1880er Jahre mit dem traditionellen so genannten »Leher Haus«, einer aus dem Bauernhaus hervorgegangenen Gebäudeform kleinstädtischen Charakters, wie sie für den alten Ortskern Lehes, aber auch für die frühe Bebauung Bremerhavens und für die Neubaugebiete der älteren Unterweserorte um die Mitte des 19. Jahrhunderts typisch war. Es handelt sich um ein frei stehendes, eineinhalb- bis zweieinhalbstöckiges Gebäude mit vorgesetzter, das Dach überragender Giebelscheibe, die individuelle Ausformungen der Fassade ermöglicht, überwiegend aber eine Schulterung im Traufenbereich und eine Kröpfung an der Giebelspitze aufweist. Die Gebäudebreite variiert üblicherweise zwischen drei und fünf Fensterachsen, wobei im ersten Fall der Eingang rechts oder links an der Giebelseite und im letzteren Fall in der Mitte angeordnet ist. Gelegentlich finden sich, als



Abb. 3: Grundriss, Querschnitt und Ansicht eines typischen »Leher Hauses«, 1874

breitere Varianten der dreiachsigen Form, auch vierachsige Häuser.

Die Grundrissgestaltung besteht in einer Flucht von drei Räumen: Stube, Kammer und Küche, wobei Stube als heizbarer Wohnraum und Kammer als unbeheizbares Zimmer, das üblicherweise zum Schlafen dient, definiert sind. Stube und Küche sind durch einen bis zum Hof durchlaufenden Flur erschlossen, der verschiedentlich in einen Werkstattanbau mündet, während die Kammer ein Durchgangszimmer bildet. Bei einem fünfachsigen Leher Haus ist zu beiden Seiten des Flures die gleiche Raumfolge zu finden. Der Treppenaufgang zu den oberen, in gleicher Weise aufgeteilten Geschossen befindet sich gewöhnlich etwa in der Mitte des Flures. Im Falle der eineinhalbgeschossigen Variante, wie sie in Abb. 3 zu sehen ist, steht der oberen Wohnung zur Straßenseite hin noch eine zweite kleine Kammer zur Verfügung. Hier ist in der Regel der Wohnbereich des Eigentümers, der dort nicht nur über

eine größere Wohnfläche, sondern auch über einen nur ihm zugänglichen Bereich verfügt, während die Wohnqualität im Parterre wegen der unruhigen Durchgangszone ohne Wohnungsabschluss sehr viel geringer ist. Bei den fünfachsigen »Leher Häusern« trifft Letzteres auch auf die oberen Wohnungen zu; bei diesen wird der hinter dem mittleren Fenster liegende Raum als Teil des Flures üblicherweise nicht zu Wohnzwecken genutzt.

Gebäude dieser Struktur prägen, entsprechend ihrer Entstehungszeit, bis heute das Bild im mittleren Bereich der südlichen Hafenstraße, im Aueviertel, wo sie in der Gorch-Fock-Straße noch ein fast geschlossenes Ensemble bilden (vgl. Abb. 4), sowie in der Zollinlandstraße und der Meidestraße, obwohl dort durch Abriss und Modernisierung inzwischen einige Veränderungen eingetreten sind.

Zu Beginn der 1890er Jahre wurde das »Leher Haus« jedoch durch eine neue Bauweise abgelöst: die geschlossene Straßenrandbebauung. Vorreiter dieser Entwicklung war das an der Hafenstraße ansässige Bauunternehmen H. F. Kistner, dessen Inhaber 1868 das Gelände der ehemaligen Krüger'schen Ziegelei erworben hatte, das er nun, in der durch den Hafenausbau der 1890er Jahre ausgelösten erneuten Boomphase, auf seine Weise für den Wohnungsbau erschloss. Grundprinzip war die möglichst vollständige Ausnutzung des Grundstücks in der Breite, in der Höhe und später auch in der Tiefe. Hierfür bot das traufständige, aneinander gereihete Wohnhaus mit dem charakteristischen, nur geringe Dachschrägen an der Straßenseite erfordernden Pultdach bessere Voraussetzungen als das freistehende Giebelhaus mit den Durchgängen zwischen den einzelnen Gebäuden und den sich über die ganze Tiefe des Hauses erstreckenden Dachschrägen. Optisch trat die neue Bauform auch durch den Einsatz anderer, dem Zeitgeschmack, aber auch der Kostenersparnis geschuldeter Materialien in Erscheinung: Statt der früher üblichen roten Dachziegel wurden jetzt grauer Schiefer, meist zur Straßenseite, und geteerte Dachpappe eingesetzt; ein-



Abb. 4: »Leher Häuser« in der Gorch-Fock-Straße, ca. 1965

fachere Bauten verfügen ausschließlich über Pappdeckungen.

Mit der neuen Bauweise gingen auch eine Neugestaltung der Grundrisse und eine Verbesserung der Wohnqualität einher. Der lange Flur wurde ersetzt durch ein in der Mitte des Hauses liegendes Treppenhaus, um das herum sich die Wohnräume gruppierten. Dadurch wurde nicht nur Wohnfläche gewonnen, sondern es war auch möglich, die Wohnungen vom Treppenhaus zu separieren, die einzelnen Zimmer durch einen eigenen Flurbereich zu erschließen und somit einen Zuwachs an Intimität zu erzielen.

Für diese Bauweise neuen Typs gab es schon seit längerem Vorbilder in Bremerhaven, das in der Entwicklung der Architekturformen schon weiter war, aber auch in Lehe selbst. Kistner hatte bereits 1878 mit einem Ensemble von fünf Reihenhäusern im Freigebiet (Hafenstraße 16–24) das neue Prinzip von Bremerhaven übernommen und 1888 in kleinerem Maßstab – diesmal waren es vier Häuser »unter

einem Dach« – im Aueviertel (Thorner Straße 14–20) erneut erprobt. Und sogar im Quartier »Goethestraße« gab es schon 1879 einen ersten Versuch in diese Richtung, nämlich durch die Firma W. Rogge; die drei von ihr in der Zollinlandstraße (Nr. 26–30) errichteten Reihenhäuser waren aber hinsichtlich der Grundrissgestaltung noch nicht ausgereift. Das Verdienst Kistners ist es, in der dann nach ihm benannten Straße den neuen Bautypus durchgängig angewendet und ihm damit zum Durchbruch verholfen zu haben (vgl. Abb. 5 u. 6).

Was dessen Wohnungszuschnitt anbetrifft, so ist – bei gleich bleibendem Grundmuster – eine Entwicklung zu beobachten, die auf eine Erweiterung des Raumangebots und eine Optimierung der Flächenausnutzung hinauslief (vgl. Abb. 7). Stand am Beginn der Entwicklung der so genannte Einspänner, ein schmales Gebäude mit drei Fensterachsen und einer Wohnung pro Etage, so setzte sich zunehmend der Zweispänner durch, bei dem jeweils zwei Wohnungen durch ein gemeinsames Treppenhaus



Abb. 5: Blick von der Hafensstraße in die Kistnerstraße mit der Wohnbebauung neuen Typs, ca. 1914

erschlossen werden. Als Übergangserscheinung finden sich verschiedentlich Doppelhäuser, in denen der Bauherr zwei spiegelbildlich angeordnete Einspanner unter einheitlicher Fassadengestaltung zusammengefasst hat; dabei wird jedoch wegen des doppelten Treppenhauses Platz verschenkt. Ein Musterbeispiel hierfür ist das 1893 erbaute Haus Kistnerstraße 5/7; im Vergleich zu dem ein Jahr später entstandenen Bau Kistnerstraße 21 wird erkennbar, dass der Zweispänner bei nur geringfügig größeren Abmessungen über deutlich mehr Wohnfläche verfügt als der doppelte Einspanner.

Generell führte das innen liegende Treppenhaus in Verbindung mit dem Wohnungsabschluss zu größerer Wohnqualität. Zur Straßenseite hin setzte sich das Prinzip zweier miteinander verbundener Wohnräume durch, während an der Rückseite eine Kammer und die Küche angeordnet sind. Für die Belichtung und Belüftung der Kammer, die beim frei stehenden Giebelhaus ja von der Seite aus erfolgt, war es nunmehr erforderlich, den rückwärtigen

Teil des Gebäudes an den Seiten einzuziehen, so dass der Küchentrakt in Form eines Mittelflügels in das Grundstück ragt. Die wegen der Geruchsbelästigung außen gelegenen Toiletten befinden sich wie beim Giebelhaus auf einem Balkon, der über die Küche oder bei großzügigerem Wohnungszuschnitt über den Flur zu erreichen ist.

Aus Abb. 7 ist erkennbar, dass im Laufe der Entwicklung und insbesondere bei Wohnungen bürgerlichen Zuschnitts, wie sie etwa in der Hafensstraße oder der Goethestraße zu finden sind, das Raumangebot sich deutlich verbessert: So erhalten nicht nur die beiden Wohnstuben nahezu gleiche Größe und eine repräsentative Verbindung durch breite Schiebe- oder Flügeltüren, sondern es entsteht auch Platz für eine weitere rückwärtige Kammer, während zugleich der Komfort der Räume durch zusätzliche Kamine erhöht wird. Parallel dazu entwickelten sich die Gebäudegrößen. Verfügt die Häuser in der Thorner Straße noch über zwei Stockwerke und die ersten Ein-

heiten in der Kistnerstraße über drei Etagen, so waren gegen Ende der 1890er Jahre vierstöckige Bauten der Normalfall (jeweils plus Dachgeschoss), und bei tendenziell zunehmender Gebäudebreite wuchs auch die Zahl der Fensterachsen von drei auf vier pro Wohnung. Das so beschriebene Raumangebot gilt für alle oberen Etagen des neuen Typs einschließlich des Dachgeschosses; lediglich die Parterrewohnungen haben wegen des Eingangsflures Raumeinbußen zu verzeichnen, die in der Regel zu Lasten der zweiten Stube gehen.

Im Anschluss an die beiden beschriebenen Grundtypen, das »Leher Haus« und das traufständige Reihenhaus, entstand nun Anfang der 1890er Jahre eine Reihe von Übergangslösungen, die nahelegen, dass der Umbruch in der Baugestaltung eines gewissen Reifungsprozesses bedurfte. Dieser lässt sich in der Heinrichstraße und in ihrer unmittelbaren Umgebung, der Adolfstraße und der Gnesener Straße, anschaulich verfolgen. Denn dort erlebte zur selben Zeit, als in der Kistnerstraße durchgängig Ge-

bäude des neuen Typs emporwuchsen, das Giebelhaus noch einmal eine späte Blüte, während gleichzeitig aber auch die neuen Bauformen in verschiedenen Variationen zum Tragen kamen. Als baugestalterisches Experimentierfeld kann dieser Bereich, der damals das Ende des expandierenden Siedlungsraums bildete (vgl. Abb. 2), daher große Aufmerksamkeit beanspruchen.

Die Giebelhäuser der Heinrichstraße (Nr. 21, 22, 23, 25, 26, 31, ähnlich auch Adolfstraße 6) fallen zunächst dadurch auf, dass ihre Fassaden gegenüber dem schlicht gehaltenen »Leher Haus« sehr reichhaltig ausgestaltet sind: die Gliederung der Fläche durch breite Gesimsbänder und Pilaster, Stuckaturen und Zierrat wie Obeliskens auf den Giebelabsätzen sowie der auch für die Häuser neuen Typs übliche Quaderputz im Erdgeschoss und die Verblendung der Dachschrägen, die ein vollwertiges Obergeschoss simuliert, zeugen von den vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten der Giebelscheibe, wie man sie mehrfach auch in der nördlichen Hafenstraße findet, wo zur gleichen Zeit die



Abb. 6: Ensemble Thorner Straße 14–20, ein frühes Beispiel für die neue Bauform, 2003

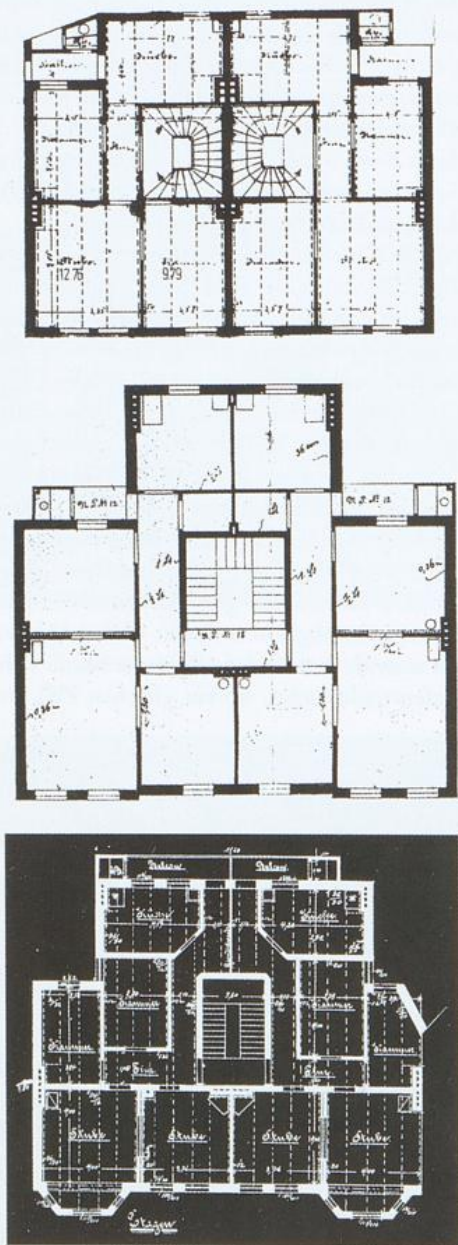


Abb. 7: Die Grundrissentwicklung der Wohnungen neuen Typs vom doppelten Einzspanner zum Zweispanner bürgerlichen Zuschnitts. Oben: Kistnerstraße 5/7 (1893), Mitte: Kistnerstraße 21 (1894), unten: Hafensstraße 74 (1894)

Fassaden älterer »Leher Häuser« im Neorenaissancestil überbaut wurden. Die im Laufe der Jahre verloren gegangenen oder absichtlich entfernten Gestaltungselemente sind im Rahmen der Stadtsanierung mit Hilfe der Denkmalpflege wiederhergestellt worden (vgl. Abb. 8). Nun vermitteln insbesondere die beiden ein Stockwerk höheren Häuser Nr. 26 und 31 (vgl. Abb. 1) mit ihren mehrfach gestuften Neorenaissance-Giebeln durch den besonders verschwenderischen Einsatz der genannten Elemente sowie durch Eckkrustizierungen und das die Fläche füllende Ziegelmauerwerk den Eindruck, als habe der Bauherr hier dem Giebelhaus noch einmal ein Denkmal setzen wollen. Beide Gebäude, die im übrigen baugleich sind und sich nur durch die Farbe der Ziegel unterscheiden (gelb in Nr. 31 und rot in Nr. 26) wurden 1894 bzw. 1895 nach Plänen des Architekten Wilhelm Pabst für den Zimmermeister G. Joost fertig gestellt.

Die ungewöhnliche Beauftragung eines Architekten führte, mit Ausnahme der Fassade, allerdings nicht zu überzeugenderen Lösungen als bei den von Maurermeistern errichteten Gebäuden. Denn all diesen Giebelhäusern der Endstufe liegt eine einheitliche Grundrissform zugrunde, die darauf zielt, die bisherigen Unzulänglichkeiten des »Leher Hauses« zu beheben (vgl. Abb. 9). Wichtigstes Element ist die Platzierung des Treppenhauses an der Vorderseite, wodurch der lange Flur entfällt. Die Raumfolge Stube, Kammer, Küche auf jeder Seite bleibt im Prinzip erhalten, aber die etwas schmaler gehaltenen Mittelkammern, die wie bisher Licht und Luft von der Seite erhalten, ermöglichen jetzt einen Wohnungsabschluss mit eigenen Vorfluren, die dann in die zur Mitte gerückten Küchen münden. Dadurch entsteht neben den Küchen Platz für eine kleine zweite Kammer. An der Rückfront sind dann die üblichen, von der Küche aus zugänglichen Balkone mit den Toiletten zu finden. Der rückwärtige Teil ist insgesamt etwas breiter gehalten als der Hauptteil des Gebäudes, weil er an einer Seite bis an die Grundstücksgrenze geführt werden kann; während sich an der anderen Seite wegen der Durchfahrt zum Hof eine

solche Verbreiterung verbietet; diese Anordnung verursacht im Innern eine leichte Verschiebung der Mittelachse. Bei Nr. 26 und 31 liegt allerdings das breitere Vorderhaus an der Grundstücksgrenze, so dass auf der betreffenden rückwärtigen Seite ein Lichtschlitz für die mittlere Kammer erforderlich ist. In beiden Fällen ist also der Versuch zu erkennen, die Grundstücksbreite bei im Prinzip frei stehendem Gebäude so weit wie möglich auszunutzen.

Trotz dieses Gewinns an Intimität und Wohnfläche kann der Grundriss keineswegs als optimal gelten. So ist die rückwärtige Kammer als gefangener Raum nur über die mittlere Kammer zu erreichen; und diese wiederum bedarf einer Anchrägung der inneren Wand, um den direkten Zugang vom Flur zur Stube zu gestatten. Zusätzliche Unzulänglichkeiten birgt das vorn liegende Treppenhaus. Denn dadurch, dass alle Fenster aus optischen Gründen auf einer Ebene liegen, entsteht im Treppenhaus-

bereich, also in der mittleren Fensterachse, die Situation, dass die zwischen den Stockwerken erforderlichen Treppenabsätze auf halber Fensterhöhe beziehungsweise im Erdgeschoss unterhalb des Oberlichts der Eingangstür zu stehen kommen; um im Eingangsflur überhaupt Durchgangshöhe zu erreichen, ist eine Verlängerung des ersten Treppenlaufes um mehrere Stufen erforderlich, was wiederum Platz kostet. Optisch wird die niedrige Eingangstür dadurch kaschiert, dass die Maueröffnung des Eingangs Fensterhöhe erreicht, während das Oberlicht mit dem Treppenpodest kastenförmig vorgezogen ist. Die Großzügigkeit, wie sie die opulente Fassade verspricht und wie man sie von Reihenhäusern neuen Typs mit ihren hohen Eingangsfluren kennt, wird beim Betreten dieser Gebäude daher sogleich zurückgenommen.

Erstaunlicherweise hat diese Raumanordnung auch in einige Gebäude neuen Typs Einzug gehalten, mit teilweise noch gravierenderen Nachteilen als beim frei stehenden Giebelhaus, namentlich für die mittleren Kammern, die meist auf jegliches Tageslicht verzichten müssen (so u.a. in den Einspännern Adolfstraße 8/10, Kistnerstraße 16/18 u. 25/27 sowie den Zweispännern Adolfstraße 12, Gnesener Straße 1-3, 11, 18, Heinrichstraße 14). Hinsichtlich der Treppenhausfenster ist hingegen vereinzelt schon früh die nahe liegende Konsequenz gezogen worden, sie auf halbe Geschosshöhe zu setzen, so in der Gnesener Straße 2, einem Kistner-Bau von 1892. Später findet man solche Lösungen auch in der Uhlandstraße (Nr. 12-14 u. 21-23), wo die sehr niedrigen Hauseingänge auffallen; bei diesen Gebäuden fehlt allerdings die mittlere Kammer, so dass dort ein Belichtungsdefizit nicht entsteht; die enge Eingangssituation bleibt aber auch bei ihnen erhalten. Im Grunde eignet sich das vorn liegende Treppenhaus, dessen Vorteil es ist, dass der Wohnungszuschnitt in allen Etagen gleich ist, nur für Gebäude von geringer Tiefe und mit Hochparterre, wie man sie seit den 1920er Jahren häufig antrifft.

Aus all dem lässt sich erkennen, dass das späte Giebelhaus im Umkreis der Heinrichstra-

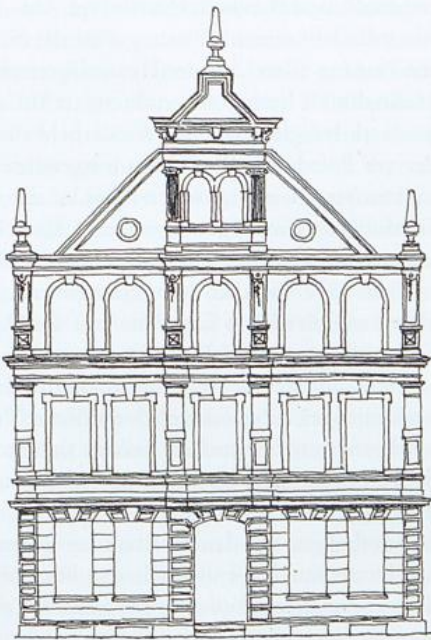


Abb. 8: Rekonstruktionszeichnung der Fassade des Hauses Heinrichstraße 23, Landesamt für Denkmalpflege, ca. 1975

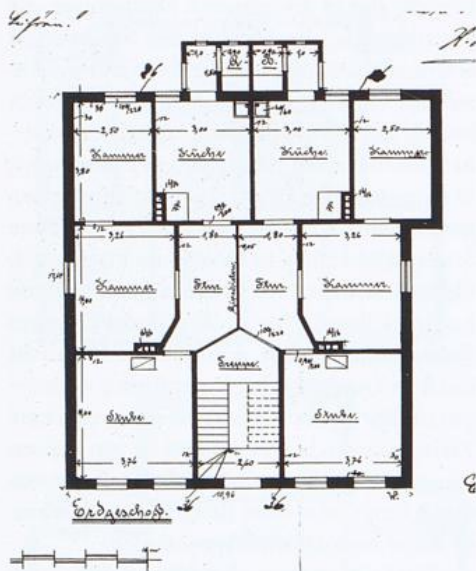


Abb. 9: Grundriss eines Giebelhauses der Spätform, Heinrichstraße 25

ße dem Baugeschehen keine neuen Impulse zu geben vermochte, sondern lediglich kurzzeitig der Optimierung eines auslaufenden Bautyps diente. Im Gegensatz zur Bürgerlichkeit suggerierenden Fassadengestaltung blieben die Wohnbedingungen trotz aller Verbesserungen der Raumaufteilung eher schlicht, was auch durch den sozialen Befund untermauert wird. Während sich die Hafensstraße mit ihren immer großzügiger werdenden Wohn- und Geschäftsbauten sowie mehreren Untermervillen zu einer repräsentativen Hauptverkehrsachse entwickelte und auch die von Baumreihen und Vorgärten gesäumte Goethestraße teilweise in diese Richtung tendierte, wurden die Seitenstraßen des Viertels zum Standort kleinerer und mittlerer Handwerksbetriebe sowie zum Wohnquartier für die in Handel, Gewerbe, Verwaltung, Wertindustrie, Schifffahrt und Hafengewirtschaft tätigen Menschen der Arbeiter- und Meisterschicht. Hinsichtlich des sozialen Status der Mieter gab es im Prinzip keine Unterschiede zwischen den Bauten alten und neuen

Typs, eher zwischen Wohnungen unterschiedlicher Größe und Ausstattung, aber auch dies in Grenzen. Die Tatsache, dass die Eigentümer mancher Gebäude dort selbst wohnten, vor allem wenn sie dort beruflich verortet waren, widerspricht dem nicht. Sie bietet aber eine gewisse Erklärung für die Wahl des frei stehenden Giebelhauses, denn dieses gestattete die Durchfahrt zu den Innenhöfen, wo die Inhaber von Handwerksbetrieben Werkstatt- und Lagergebäude errichteten (so Heinrichstraße 19, 21, 23, 26 und 31, Adolfstraße 6); diese sind inzwischen der Sanierung zum Opfer gefallen. Für Gebäude neuen Typs kamen andere Möglichkeiten der Durchfahrt in Frage: etwa durch eine überbaute Einfahrt, durch Freihaltung von Grundstücksteilen oder durch Nutzung von Baulücken.

Wie äußerlich die Fassadengestaltung im Grunde war, zeigt auch das Beispiel eines kleinen, wegen seiner ungewöhnlichen Form ins Auge fallenden Ensembles an der Ecke Heinrichstraße und Potsdamer Straße (vgl. Abb. 10). Als anlässlich seiner Sanierung 1981 die Nordsee-Zeitung über die denkmalpflegerischen Maßnahmen berichtete, richtete sie ihr Augenmerk lediglich auf die Wiederherstellung der zur Potsdamer Straße hin ausgerichteten schmucken Neorenaissance-Fassade, die das Gebäude als Giebelhaus erscheinen lässt. Dabei entging dem Berichtersterter jedoch, dass sich das 1892 von dem Maurermeister August Hartmann errichtete Ensemble von der Heinrichstraße aus optisch als ein neunachsiges traufenständiges Wohnhaus mit Satteldach und mittigem Zwerchgiebel darbietet, hinter dessen vereinheitlichter Fassade sich außer dem Eckhaus zwei einspännige Reihenhäuser neuen Typs mit innen liegenden Treppenhäusern verbergen. Die damit verbundene kleinteilige Raumsituation entspricht also keineswegs dem großzügigen Äußeren, das zunächst eher an eine Gemeinschaftseinrichtung als an ein Wohnhaus denken lässt.

Außer diesem doppelgesichtigen Ensemble und den späten Giebelhäusern lassen sich bei einem Rundgang im Umkreis der Heinrichstra-



Abb. 10: Das Ensemble Heinrichstraße 18-20/Potsdamer Straße 1 im heutigen Zustand, 2006

ße weitere Varianten der oben beschriebenen Grundformen entdecken: Doppelseinspanner mit vorn liegendem Treppenhaus (Adolfstraße 8/10, Heinrichstraße 15/17 u. 27/29, die Letzteren mit seitlichem Durchgang zum Hof und Seitenfenstern), Zweispänner mit innen liegendem Treppenhaus (Adolfstraße 3-9), Zweispänner mit Durchfahrt im Erdgeschoss (Heinrichstraße 14) sowie traditionelle »Leher Häuser« mit leichten Abwandlungen wie etwa der Verlängerung der Zimmerflucht um einen weiteren Raum (Gnesener Straße 6, Heinrichstraße 19), der Anordnung von Blindfenstern in der Mittelachse, die im Obergeschoss unter Verzicht auf die Flurbelichtung eine Verbreiterung der Stuben ermöglicht (Gnesener Straße 6) oder der wenig geglückten, wohl durch die geringe Grundstücksbreite bedingten Zusammenfügung zweier baugleicher Giebelhäuser, die eine Belichtung der an den Innenseiten gelegenen mittleren Kammern verhindert (Adolfstraße 2-4).

Diese Vielgestaltigkeit ist das Ergebnis eines Prozesses, in dem zahlreiche Bauherren und Bauträger in einer Zeit des Umbruchs ihre unterschiedlichen Architekturvorstellungen einbrachten und sich dabei vermutlich gegenseitig beeinflussten. Was die Entscheidung für die eine oder andere Form bewirkte, waren sicherlich nicht nur sachliche Gründe, sondern auch Fragen des Geschmacks, der Tradition und der Selbstdarstellung; so sind beispielsweise zwischen einem frei stehenden Giebelhaus der Spätform und einem faktisch frei stehenden

Doppelseinspanner neuen Typs mit vorn liegenden Treppenhäusern und seitlichen Fenstern (Heinrichstraße 15/17 u. 27/29) substantielle Unterschiede kaum zu erkennen. Demgegenüber hatte es H. F. Kistner als Großunternehmer und Eigentümer eines ganzen Straßenareals leichter, eine einheitliche Gestaltungsform umzusetzen. Dass sich der von ihm schon früh favorisierte Bautypus im Gegensatz zu anderen Lösungen als entwicklungsfähig erwies, war die entscheidende Grundlage dafür, dass dieser zum Muster für die künftige Bebauung des Viertels werden konnte. So tragen schon die Goethestraße und die dann nach der Jahrhundertwende westlich von ihr entstehenden Verlängerungen der Querstraßen durchgängig die Handschrift der durch große Einheitlichkeit, aber auch durch eine gewisse Monotonie gekennzeichneten neuen Bauweise. Das Experimentierfeld Heinrichstraße hat diesen Prozess möglicherweise ein wenig verzögert, aber auch zu seiner Klärung beigetragen.

Literatur und Quellen

- 15 Jahre Stadtsanierung in Lehe, Bremerhaven 1993.
- Bartel, Horst: Der Mietwohnungsbau der Stadt Bremerhaven. Ein Vergleich seiner Entwicklung in den Siedlungskernen Lehe, Bremerhaven, Geestemünde und Wulsdorf bis zum II. Weltkrieg, Staatsex.arb. Geogr. Univ. Göttingen 1978 (1 Ex. im StadtA Bremerhaven).
- Brönner, Wolfgang: Bremerhaven. Baudenkmäler einer Hafenstadt. Hrsg. vom Landesamt für Denkmalpflege der Freien Hansestadt Bremen, Bremen 1976.
- Bickelmann, Hartmut: Zwischen Gewerbeansiedlung und Wohnungsbau. Die südliche Hafenstraße bis zum Ersten Weltkrieg, in: Bremerhavener Beiträge zur Stadtgeschichte II (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 11), Bremerhaven 1996, S. 97-200.
- Bickelmann, Hartmut: Von der Chaussee zur Hauptgeschäftsstraße. Die Hafenstraße in Bremerhaven im Wandel der Zeit, in: Heimat Nordseeküste 2004, S. 36-40.
- Bickelmann, Hartmut: Stadtbezogene Hafenfunktionen in Bremerhaven, in: Hafenlandschaft im Wandel (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 14), Bremerhaven 2000, S. 57-73.
- Seestadt Bremerhaven. Historische Bauwerke einer Hafenstadt. Bremerhaven 2001.
- Stein, Rudolf: Klassizismus und Romantik in der Baukunst Bremens, Bd. 2, Bremen 1965.
- Stadtarchiv Bremerhaven: Adressbücher Lehe 1895-1910: Heinrichstraße, Adolfstraße, Gnesener Straße; Häuserliste Lehe IV; Bestand Bauordnungsamt, Hausakte Heinrichstraße 19; Bestand Stadtplanungsamt, Stadtsanierung Lehe, Akten Adolfstraße 4-6, Heinrichstraße 21-31, Kistnerstraße 5-7, Potsdamer Straße 1.
- Bauordnungsamt der Stadt Bremerhaven: Hausakten Adolfstraße 2-12, Heinrichstraße 18-31, Kistnerstraße 12-22, Potsdamer Straße 1, Gnesener Straße 2-6, Umlandstraße 7-9, Hafenstraße 16-24, Thorner Straße 14-20, Zollinlandstraße 26-30.

Rolf Kirsch

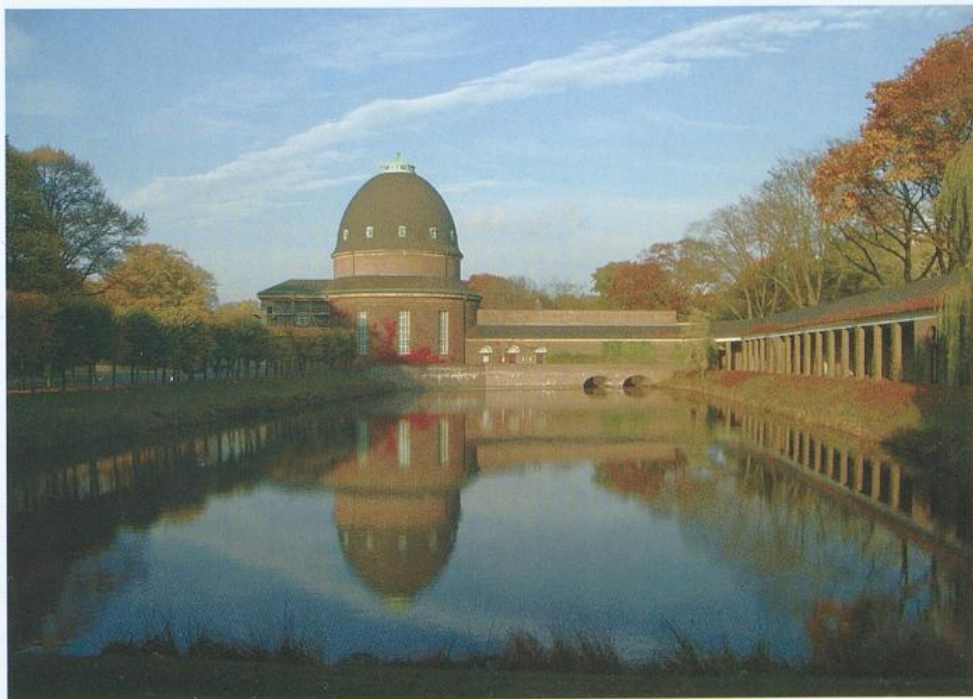
Die Restaurierung der Osterholzer Friedhofskapelle

Im Frühjahr 2006 konnte die 2003 begonnene Restaurierung des Inneren der Hauptkapelle auf dem Osterholzer Friedhof in Bremen abgeschlossen werden, die im Rahmen einer umfassenden baulichen Instandsetzung der Kapelle stattfand.

Der Osterholzer Friedhof war 1910–20 nach Plänen von Paul Freye (Gartenanlage) und Franz Seeck (Architekturen) in einer wiederbelebten streng formalen Gestaltung entstanden, wie sie in Überwindung des lange dominierenden Landschaftsgartens den gartenarchitektonisch aktuellen Tendenzen ihrer Entstehungszeit entsprach. Der Entwurf wurde richtungweisend für die deutsche Friedhofs-

gestaltung des frühen 20. Jahrhunderts und stellte nach dem Ohlsdorfer Friedhof in Hamburg und dem Münchner Waldfriedhof eine wichtige Etappe in der Entwicklungsgeschichte der deutschen Friedhofskunst dar. Aufgrund seiner besonderen künstlerischen Qualitäten, sowohl im Bereich der Gartengestaltung wie der Architektur, wurde der Osterholzer Friedhof 1981 unter Denkmalschutz gestellt.

Paul Freye (1869–1958) und Franz Seeck, beide damals in Berlin beheimatet, hatten mit ihrem gemeinsamen Entwurf 1910 den zweiten Preis bei einem 1909 reichsweit ausgeschriebenen Wettbewerb gewonnen, zu dem 96 Beiträge eingegangen waren. Die Träger des ersten



Friedhof Osterholz, Hauptkapelle (2005)



Inneres der Kapelle, Gesamtansicht nach Restaurierung (2006)

Preises, Hermann Grage und Kurt Winkelhausen, kamen mit ihrem Entwurf bei der Ausführung nicht zum Zuge, stattdessen wurde die Planung von Freye und Seeck mit einigen Abwandlungen realisiert. Für Paul Freye erwies sich das Projekt als entscheidend für den weiteren Verlauf seiner Karriere, denn er wurde 1916 technischer Leiter der bremischen Gartenbauinspektion, 1919 deren Leiter, ab 1921 mit dem Titel eines Gartenbaudirektors.

Im Zentrum des Friedhofs befindet sich auf einer Landbrücke zwischen zwei architektonisch gerahmten rechteckigen Wasserbecken am Knickpunkt der Hauptallee die 1920 eingeweihte Hauptkapelle nach Entwürfen von F. Seeck, ein überkuppelter Zentralbau mit vorgelegtem Portikus in geistreicher Abwandlung des Pantheon-Motivs. Die Hauptkapelle stellt mit ihrem aufwändig gestalteten gärtnerischen Umfeld den Höhepunkt der Gesamtanlage dar. Ihre eigentümlich überhöhte äußere Kuppelschale mit dem aparten parabelförmigen Querschnitt und der flachen kupferverkleideten Laterne beherrscht als Blickpunkt vier Wegeachsen.

Die ursprüngliche, differenzierte farbige Fassung des runden Hauptraumes der Kapelle nach Entwürfen von Prof. Max Kutschmann, Berlin, war bis auf die Buntglasfenster in Schwarzlottechnik, ausgeführt von dem renommierten Bremer Glasmaler Georg Carl Rohde, durch unsensible Renovierungen der Nachkriegszeit mit dem Ergebnis einer monochrom hellen, pseudo-neoklassizistischen Fassung teils verloren, teils verborgen.

Hinter einer unansehnlichen Akustikplatten-Verkleidung wurden an der Ringwand bei einer restauratorischen Voruntersuchung 2003 die originalen Leimfarben- bzw. Öltempera-Malereien mit hell apfelgrüner Grundfarbigkeit in einem restaurierbaren Originalzustand gefunden. Die Akustik-Dämmplatten waren auf einem Lattengerüst angebracht worden, das man mit rostenden Stahlnägeln ohne Rücksicht auf die Originalmalereien recht rüde an der Wand befestigt hatte. Dieser Akustikeinbau musste behutsam komplett entfernt werden, wobei der Ausbesserung der durch die Nagelung entstan-



*Wandmalerei, Detail,
unrestaurierter Zustand (2005)*

denen Putzschäden besondere Aufmerksamkeit zu widmen war. Die geschädigten monochromen flächigen Anteile der Wandmalerei und eine sie begrenzende einfache Schablonenmalerei in Form eines Wellenbandes wurden nach Reinigung und Festigung der stark pudreren Oberflächen als Neufassung in Leimfarbentechnik wiederhergestellt. Die rahmenden, aufwändigeren übrigen Schablonenmalereien und die freihändig aufgetragenen Partien, insbesondere die illusionistisch gemalten, schlanken grauen Wandsäulen und die delikaten figürlichen Verzierungen, wurden vorsichtig gereinigt, gefestigt und retuschiert. Die Farbgebung der neugefassten Wandflächenanteile musste dabei, um ein »Auseinanderrestaurieren« zu vermeiden, dem Alterston der Originalmalereien angepasst werden, so dass der apfelgrüne Farbton heute weniger hell und kräftig erscheint, als dies 1920 der Fall war.

Die übrige Farbfassung des Inneren, betreffend die hell ockrigen, frei stehenden dorischen Säulen mit ihren ornamentierten Kapitellen,



Restaurierte Gebälkzone, Neufassung mit Befundfenster (2005)

das mit Friesen und Bändern reich gegliederte Gebälk und die schwarzgraue Kuppel mit vergoldeten Sternen, ließ sich durch ausführliche restauratorische Untersuchungen im Rahmen einer Musterachse (2004) so weit rekonstruieren, dass eine Neufassung dieser durch Farbabwaschungen, Neuverputzungen und Dispersionsanstrich-Übermalungen gekennzeichneten Partien nach Befund gewagt werden konnte.

Zur Wiederherstellung der ursprünglichen Dekoration der Kuppel mussten die nachträglich aus Gründen der Schallbrechung in den 70er Jahren aufgetragenen plastischen Strahlen, die sich vom Auge der Kuppel radial zu ihrem Fuß erstreckten und die ursprüngliche Gestaltungsidee missachteten, ohne etwas gestalterisch Gleichwertiges an ihre Stelle zu setzen, entfernt werden. Die regelmäßig angebrachten Sterne der Kuppel waren ursprünglich plastische, aufgestückte und vergoldete Gebilde, die aber allesamt abgeschlagen und planiert worden waren,

so dass sich zwar ihre Verortung und Größe, aber nicht ihre ursprüngliche Ausformung präzise feststellen ließ. Sie wurden daher durch flach aufgetragene Blattgoldsterne ersetzt.

Im Fortgang der Restaurierungsarbeiten stellte sich durch unerwartete Funde heraus, dass auch die Malereien der Ringhallendecke zwischen Säulenstellung und Wand wieder erwarten rekonstruierbar waren, wenn auch lediglich in einer offenbar versuchsweise angebrachten Erstfassung, die später, wie ein schummeriges kleines bauzeitliches Foto erahnen lässt, durch eine geringfügig abweichende Endfassung ersetzt werden war, die sich nicht mehr präzise genug ermitteln ließ. Hier war anfangs ein monochromer Neuanstrich geplant worden, da die ersten Befunde aufgrund weitgehenden Putzaustausches keine Klarheit brachten.

Bei der deutlich geschädigten, übermalten Dekoration des Aussegnungsportals lohnte sich eine – allerdings stark ergänzungs- und retu-

schierungsbedürftige – Freilegung der Originalfassung, bei der auch Spuren einer offenkundig während der Ausführung verworfenen Alternativfassung zutage traten, die im Restaurierungsbericht dokumentiert wurden. Alle rekonstruierten Neufassungen wurden in Mineralfarbentechnik mit Quarzsandanteil (zur Verbesserung der akustischen Eigenschaften des stark nachhallenden Raumes) ausgeführt.

Der relativ große Anteil an Neufassungs-Partien erschien denkmalpflegerisch legitim, zum einen, da die Letztfassung keine eigenständige künstlerische Qualität aufwies, vor allem aber, weil so ein bis auf die Malereien an Decke, Säulen und Gebälk gut erhaltenes, wertvolles Gesamtkunstwerk der Zeit um den Ersten Weltkrieg wieder komplettiert werden konnte: Die Kapelle ist äußerlich kaum verändert; im Inneren sind noch der Terrazzoboden, das Gestühl, die Kanzel, die Heizkörperverkleidungen und große Teile der Buntverglasung im Original vorhanden.

Neben den Restaurierungsarbeiten an der Farbfassung wurden diverse weitere wichtige Maßnahmen durchgeführt, die der Wiederherstellung des Raumes, seiner langfristigen Erhaltung und seiner angemessenen Nutzbarkeit dienen. Die durch Vandalismus beschädigten Buntglasscheiben wurden von einem Kunstglaserbetrieb in originaler Technik ergänzt. Zur Sicherung der Buntglasfenster gegen zukünftige Attacken und nachteilige Witterungseinflüsse wurde eine Schutzverglasung angebracht, die optisch kaum ins Gewicht fällt. Der recht gut erhaltene Terrazzoboden wurde von einem spezialisierten Fachbetrieb sorgfältig und schonend gereinigt und ausgebessert; auf ein nivellierendes und substanzreduzierendes Abschleifen sowie auf einen unangebrachten Glanzgrad wurde dabei bewusst verzichtet, nur gravierende Risse wurden aufgefüllt. Der Raum erhielt eine von einer Spezialfirma gelieferte und abgestimmte, akustisch optimierte neue Beschallungsanlage zum Ausgleich der sehr langen Nachhallzeit. Letztere hatte in den 50er Jahren zu den radikalen Akustikeinbauten geführt. Die Rednerkanzel aus der Erbauungszeit wurde gründlich in-

stand gesetzt und erhielt ein neues, nicht mehr störend in Erscheinung tretendes Leselicht. Das nachträglich in den 50er Jahren in den Raum gebrachte große Hängekreuz, das den Raumeindruck verunklärte und das wiederhergestellte Aussegnungsportal überdeckte, wurde in ein transportables Standkreuz umgearbeitet. So wurde auch der ursprünglichen überkonfessionellen Raumidee wieder mehr Geltung verschafft. Eine Modernisierung der Heizungsanlage sowie eine Wärmeisolierung der Kuppel zur Verringerung der staubauftriebfördernden Luftzirkulation dienen der Vermeidung einer schnellen Wiederverschmutzung der Raumfassung. Ein neues Beleuchtungskonzept mit zurückhaltenden Pendelleuchten und einer dimmbaren indirekten Beleuchtung der Sternenkuppel sorgt für eine feierliche und zugleich freundliche Atmosphäre, bringt die wieder gewonnene Raumqualität zur Geltung und ermöglicht eine gleichmäßige Aufhellung des zuvor schlecht ausgeleuchteten Kapellenraumes. Die Vorhalle der Kapelle wurde ebenfalls überarbeitet. Hier ließen die Befunde jedoch keine Rekonstruktion einer ebenfalls zu vermutenden bauzeitlichen Dekorationsmalerei zu. Es wurde daher lediglich die Grundfarbigkeit wiederhergestellt. Ein dort befindliches großes Wandgemälde der 50er Jahre im kubistischen Stil mit dem Thema »Auferstehung« wurde als spätere künstlerische Zutat respektiert und vorsichtig restauratorisch behandelt.

Der jahrzehntelang vernachlässigte, zuletzt den Trauergästen in seinem stark verschmutzten, heruntergekommenen Zustand kaum noch zumutbare Kapellenraum erfreut sich jetzt wieder großer Wertschätzung. Dank eines namhaften, vom Landesamt für Denkmalpflege vermittelten Zuschusses der Stiftung Wohnliche Stadt, großzügiger Spenden des Bürgerparkvereins (aus dem Erlös der Bürgerparktombola), der Karin und Uwe Hollweg Stiftung und der Waldemar-Koch-Stiftung sowie weiterer Spenden infolge des mit Hilfe der Bremer Medien von Stadtgrün initiierten Spendenaufrufs konnten die Arbeiten glücklich vollendet werden.

Alexandra Kühte

Altes Pumpwerk mit neuem Leben gefüllt. Von »Schieten-Alfes« bis zu den ersten Spülklosetts – das Alte Pumpwerk erzählt die Geschichte der Abwasserentsorgung Bremens

Das heutige Alte Pumpwerk in Bremen-Findorff wurde 1916 als Abwasser-Hauptpumpwerk I erstmals in Betrieb genommen und war bis 1996 das Kernstück der Bremer Abwasserentsorgung. Insgesamt 80 Jahre waren die Pumpen ohne größere Reparaturen im Einsatz – eine bemerkenswerte technische Leistung. Im Jahr 1996 wurde das Alte Pumpwerk funktionell durch das nebenan errichtete neue Pumpwerk ersetzt und verlor seine ursprüngliche Aufgabe.

Das Alte Pumpwerk war bereits 1994 als Kulturdenkmal unter Denkmalschutz gestellt worden, was insbesondere der Initiative des damaligen Betriebsleiters der ehemaligen Bremer Entsorgungsbetriebe, Dieter Voigt, zu verdanken ist. »Wir wollten ein Stück Bremer Kulturgeschichte für die Nachwelt erhalten und erlebbar machen«, so Voigt rückblickend. Die Zusammenarbeit mit dem Bremer Landesamt für Denkmalpflege gestaltete sich intensiv und kooperativ. Heute fungiert das Alte Pumpwerk als historisches Museum, in dem interessierte Besuchergruppen und Schulklassen die Geschichte der Bremer Stadtentwässerung hautnah erleben können. Darüber hinaus dient das stillgelegte Pumpwerk beispielsweise als exklusiver Veranstaltungsort für den Bremer Abwasserentsorger hanseWasser oder als Tagungsstätte für Fachverbände. Bis zu 160 Führungen und Veranstaltungen finden im Alten Pumpwerk jährlich statt – zunehmend auch klassische Konzerte.

Ein Blick mehr als hundert Jahre zurück

In Bremen, wie auch in anderen Städten, wurden bis ins 19. Jahrhundert hinein menschliche Ausscheidungen einfach auf den Straßen entsorgt oder in eine der Balgen – die kleinen Seitenarme der Weser – bzw. auch direkt in die Weser geleitet. Bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts gab es dann die »Eimerprivets«, kleine Verschläge oder Räume mit einfachen speziellen Sammelbehältern für Fäkalien. Diese Eimer wurden, wenn sie dann gefüllt waren, an den Straßenrand gestellt und vom Fuhrunternehmer Alfes, genannt »Schieten-Alfes«, mit Pferdewagen abgeholt. Die Exkremate wurden dann in Gruben oder in die Weser entsorgt oder als Poudrette, also Dünger, weiterverarbeitet und an die Bauern verkauft. Die Einwohnerzahl Bremens nahm stark zu und damit auch der Gestank und die desolaten hygienischen Verhältnisse. Um 1880 wurden in Bremen dann die ersten gemauerten Abwasserkanäle angelegt. Der Bremer Senat erließ schließlich im Jahr 1903 ein Gesetz, das Spülklosetts und den Anschluss aller Bremer Häuser an das neue Kanalnetz vorschrieb.

Die Geburtsstunde der gusseisernen Riesen

1910 wurde vom Senat die Tiefbauinspektion III gegründet, eine eigenständige Dienst-



Altes Pumpwerk, Maschinenhalle

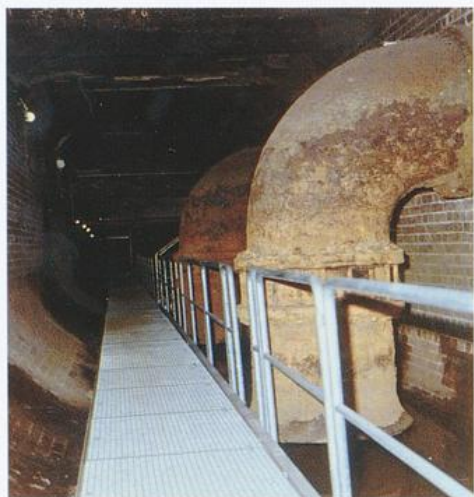
stelle mit ausgebildetem Personal für die Abwasserbeseitigung. Ein Jahr später stellten die Ingenieure dann bereits das »Projekt 1911« vor, das den Grundstein der Bremer Abwasserentsorgung legte. Regenwasser und das häusliche Schmutzwasser wurden in einem gemeinsamen Kanalnetz abgeführt und an drei zentralen Tiefpunkten in Bremen gesammelt, an denen Hauptpumpwerke mit elektrischen Pumpen errichtet wurden. Das leistungsstärkste dieser Pumpwerke ging 1916 im Stadtteil Findorff in Betrieb – das heutige Alte Pumpwerk. Die drei Hauptpumpwerke hatten die Aufgabe, das Abwasser nach vorheriger mechanischer Grobreinigung über kilometerlange Stahldruckrohrleitungen weit weg von Bremen in die Weser zu pumpen. 1966 wurde dann die Kläranlage in Seehausen in Betrieb genommen. Seitdem wurde das Abwasser vor der Einleitung in die Weser zunächst in der Kläranlage gereinigt.

Anfänglich konnten im Alten Pumpwerk bei Bedarf bis zu fünf elektrisch angetriebene Pumpensätze eingesetzt werden, die Tag und Nacht von jeweils zwei Maschinisten bedient wurden. Hinzu kam eine Notpumpe, die als Motor einen kleinen Schiffsdiesel besaß. 1916 gehörten die

gusseisernen Riesen zum Modernsten und Besten, was die damalige Technik zu bieten hatte. Die Pumpen konnten je nach Wassermenge bedarfsorientiert geschaltet werden – der Trockenwittersatz für den Normalbetrieb, die Regenwittersätze bestimmungsgemäß. Die stärkste Pumpe verfügte über beachtliche 1250 PS und konnte pro Sekunde 1400 Liter Abwasser fördern. Die Maschinenhalle samt Ausstattung ist vom Bremer Landesamt für Denkmalpflege als Einzelbaudenkmal und aufgrund des Seltenheitsgrades des Maschinenparks auch als technisches Denkmal eingestuft worden. Die übrigen Altbauten auf dem Gelände wurden gemeinsam mit der Maschinenhalle als Ensemble unter Denkmalschutz gestellt.

Das Schmuckstück ist die Maschinenhalle mit »handwerklich liebevoll gestalteten Details«

Das Alte Pumpwerk gilt heute mit seiner 14 Meter breiten und 40 Meter langen Maschinenhalle als wertvolles Beispiel einer gelungenen Industriearchitektur der Zeit vor dem I. Welt-



Begehbarer Pumpensumpf

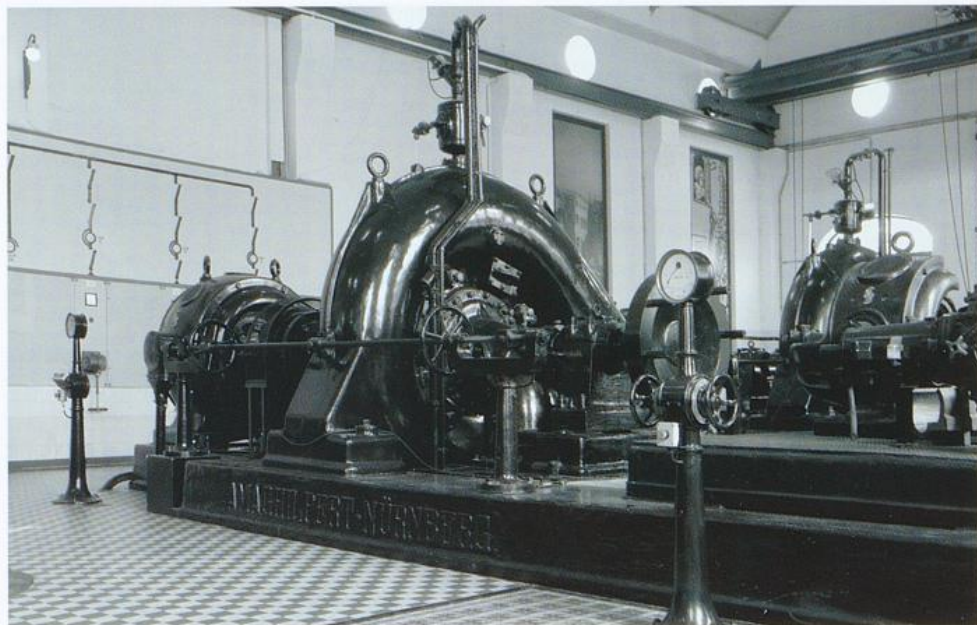
krieg. In der fachgutachterlichen Feststellung der Denkmaleigenschaft durch das Bremer Landesamt für Denkmalpflege aus dem Jahr 1994 heißt es dazu: »Die Maschinen- und Reinigungshallen der Bremer Hauptpumpwerke sind charakteristische Beispiele für das Bestreben der Heimatschutzbewegung, selbst »banale« Zweckbauten mit ansprechenden, regional geprägten, gut proportionierten und gut gegliederten Baukörpern sowie mit handwerklich liebevoll gestalteten Details (hier: Türen, Jugendstil-Wandleuchten) zu versehen. Die Gebäude wirken jeweils durch ihre Stadtrandlage, durch die Gestaltung der umgebenden Freiflächen mit Obstbaumpflanzungen und Heckeneinfassungen sowie durch die anheimelnden Walmdächer mit dekorativen Gauben und Lüfter-Dachreitern nahezu ländlich; sie lassen jedenfalls ihre Zweckbestimmung nicht ohne weiteres erkennen.«

Unter Denkmalschutz stehen neben der Maschinenhalle auch die ehemalige so genannte Reinigungshalle und zwei Dienst-Doppelwohnhäuser. Die Maschinenhalle ist allerdings das Schmuckstück dieses Ensembles. Die Halle ist ein auf Pfahlgründung errichteter einschiffiger Mauerwerksbau mit aussteifenden Wandpfeilern. Der offene Dachstuhl wird von

eisernen Polonceaubindern sowie hölzernen Pfetten und Sparren gebildet. Im Inneren der alten Pumpenhalle ruht auf den Konsolen der Mauerwerkspfeiler eine Kranbahn für die mechanisch betriebene Kranbrücke, die über sechs Tonnen Tragkraft verfügt. Bei der Betrachtung der Fassaden fallen die großen vertikalen Sprossenfenster ins Auge, über denen jeweils kleine Rundfenster mit einer zierlichen rhombischen Sprossengliederung angebracht sind. An der östlichen Langseite wird das Maschinenhaus durch einen niedrigen erdgeschossigen und fünfachsigen Anbau ergänzt. Das tief herabgezogene Walmdach wird von einem mittigen Ladeluken-Zwerggiebel unterbrochen und ist im oberen Bereich an das Dach des Hauptgebäudes angeschifft. Als das Alte Pumpwerk noch in Betrieb war, waren hier die Sozialräume untergebracht. Heute befindet sich hier ein Seminarraum, der direkt an die Maschinenhalle angrenzt und durch eine modern gestaltete Glaswand, die die Architektursprache des Pumpwerksgebäudes aufgreift, mit ihr verbunden ist.

Großes ehrenamtliches Engagement ehemaliger Mitarbeiter im Verein »Altes Pumpwerk e.V.«

Mittlerweile ist das Alte Pumpwerk zu einem eindrucksvollen kleinen Museum historischer Abwasserentsorgungstechnik geworden. Im Jahr 1997, also drei Jahre nachdem das Alte Pumpwerk unter Denkmalschutz gestellt worden war, gründete sich der gemeinnützige Verein »Altes Pumpwerk e.V.«. Die Hauptinitiative ging sowohl von der Betriebsleitung als auch vom Personalrat der damaligen Bremer Entsorgungsbetriebe aus. Die Beweggründe erklärt Dieter Voigt heute so: »Einerseits wollten wir die imposanten, alten Maschinen und das Pumpwerk erhalten. Andererseits sollte Mitarbeitern über die Tätigkeit im Verein eine Identifikationsmöglichkeit mit dem Unternehmen gegeben werden, das besonders in den letzten Jahren mehrfach Namen und Organisations-



Maschinenhalle, Inneres

struktur geändert hatte.« Der damalige Personalratsvorsitzende Harry Bauer ist heute eines der aktivsten Mitglieder im Verein. 1997 wurde also der Verein »Altes Pumpwerk e.V.« ins Leben gerufen – mit damals 26 und heute bereits 70 ehemaligen, aber auch aktiven Mitarbeitern aus dem ganzen Unternehmen. Das stillgelegte Alte Pumpwerk wird nun mit finanzieller Unterstützung der hanseWasser vom Verein erhalten und mit Leben gefüllt. In der Satzung heißt es: »Der Verein hat den Zweck, das Pumpwerk (...) als Denkmal der Technik für die Öffentlichkeit zu erhalten, zu betreuen und zu schützen (...), eine ständige Ausstellung über die Abwasserentsorgung zu unterhalten und die Geschichte der städtischen Abwasserentsorgung zu dokumentieren und durch Öffentlichkeitsarbeit zu fördern.« Dieter Voigt – seit 2003 pensioniert – ist seit Anfang 2006 erster Vorsitzender des Vereins, an dem er besonders die »kumpelhafte Atmosphäre« schätzt. Seit 1997 treffen sich jeden Montagmorgen 15–20 Vereinsmitglieder, um ehrenamtlich und in zahllosen Arbeitsstunden »ihr« Altes Pumpwerk

samt Gebäude und Anlagen liebevoll zu pflegen. Die aktive Truppe ist bunt gemischt – von ehemaligen Maurern, Schlossern, Bauingenieuren bis zum ehemaligen Geschäftsführer packen alle mit an. Hans-Jürgen Steinkamp, früherer langjähriger erster Vorsitzender des Vereins, erklärt die große Motivation der Vereinsmitglieder: »Wir bleiben mit den ehemaligen Kollegen in Kontakt und haben großen Spaß an der Arbeit. Außerdem kommt auch die Geselligkeit nicht zu kurz: Jeden Montag wird vor Arbeitsbeginn in unserem Vereinshaus direkt neben dem Alten Pumpwerk ausgiebig gefrühstückt und geschnackt.« Und das, was der Verein bislang alles vollbracht hat, kann sich sehen lassen. Die eifrigen Vereinsmitglieder haben die Maschinenhalle herausgeputzt und die Pumpen frisch gestrichen. Darüber hinaus wurde auf dem Gelände des Alten Pumpwerks ein alter »Hauptsammler« – ein drei mal drei Meter großer gemauerter Kanal – begehbar und für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Im Moment wird ein alter Spülwagen restauriert, für den vom Verein bereits ein Unterstand gebaut



Vereinsmitglieder in der Maschinenhalle

worden ist. Außerdem soll der Keller unter dem Pumpwerk zu einem didaktisch aufbereiteten Medien- und Ausstellungsraum ausgestaltet werden. Auch die Ausstellung in der Pumpenhalle soll erweitert werden. Auf die unermüdllichen Vereinsmitglieder warten also noch viele Aufgaben. Dieter Hasloop, nicht nur in der Öffentlichkeitsarbeit bei hanseWasser tätig, sondern auch zweiter Vorsitzender des Vereins »Altes Pumpwerk e.V.«, bekennt stolz: »Der Verein und hanseWasser betreiben erfolgreich aktiven Denkmalschutz.«

**Kontaktadresse für weitere
Informationen und zur Vereinbarung
von Führungen:**

hanseWasser Bremen GmbH
Kommunikation
Dieter Hasloop
Schiffbauerweg 2
28237 Bremen
Tel.: (0421) 988-1236

Rolf Kirsch

Neu unter Schutz gestellte Kulturdenkmale in Bremen

Ehemalige U-Boot-Bunkerwerft »Valentin«, Farge, Rekumer Siel

1943–45 wurde unter dem Decknamen »Valentin« in Farge an der Unterweser ein Großbunker für die serienmäßige, in zeitsparender Sektionsbauweise von der Vegesacker Großwerft »Bremer Vulkan« auszuführende Montage von U-Booten des Typs XXI errichtet. Der monströse Bunker war ein Kernstück der wahnhaften Strategie der Marineführung, mit einer schnellen und massenhaften Produktion von modernen U-Booten das Kriegsglück noch einmal zu wenden. Die bis Kriegsende zu etwa 90 Prozent fertig gestellte Bunkerwerft wuchs in einer aberwitzigen Kraftanstrengung unter enormem Einsatz von Menschen und Material in sehr kurzer Zeit heran. Bei dem kleinen Ort Farge entstand eine Großbaustelle mit etwa 50 beteiligten Firmen, auf der zeitweise mehr als 10.000 Menschen arbeiteten. Die weitaus meisten von ihnen waren Arbeitssklaven des Nazisystems aus zahlreichen Nationen, darunter KZ-Häftlinge aus Neuengamme, Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter in großer Zahl sowie Insassen eines Gestapo-»Arbeitserziehungslagers«. Sie waren in mehreren Lagern in der Umgebung in bis zu acht Kilometern Entfernung untergebracht und mussten härteste Fronarbeit unter menschenunwürdigen Bedingungen auf der gefährlichen Großbaustelle leisten. Mehrere Tausend von ihnen fanden den Tod durch Entkräftung, Hunger, Krankheiten, Arbeitsunfälle, Misshandlungen und Erschießungen.

Im März 1945 zerstörten zwei alliierte Bombenangriffe die Bunkerbaustelle und veranlassten die Oberbauleitung endgültig zur Einstellung der längst sinnlos gewordenen Bauarbeiten. Der Bunker selbst blieb bis auf drei Bombentreffer weitgehend unversehrt. Nach

dem Krieg diente er noch bis 1949 als Zielobjekt für alliierte Bombenabwurfübungen. Die später von den Briten geplante Sprengung wurde nicht durchgeführt, weil eine Beschädigung der umliegenden Wohngebiete befürchtet wurde. Planungen der frühen Nachkriegszeit von Bremer Seite, den Bunkerkoloss unter einem Hügel aus Trümmerschutt aus dem zerstörten Bremer Westen zu begraben und so die schreckliche Vergangenheit des Ortes zu verdrängen, kamen ebenfalls nicht zur Ausführung. In der Lokalpresse wurde der Bunker in den 50er Jahren noch hin und wieder rezipiert, vor allem in fehlgeleiteter Akzentuierung als technisches Faszinosum (»achtes Weltwunder«). Nach langem Leerstand baute das Bundesverteidigungsministerium den hinteren, nicht gravierend beschädigten Teil des Bunkers zur Nutzung als Marinematerialdepot aus, das 1966 in Betrieb ging. Dem Bunker hatte man zu diesem Zweck ein neues Mannschafts-Dienstgebäude zur Seite gestellt.

Der Bunker »Valentin« geriet auch ohne Verschüttung in eine angesichts seiner Unübersehbarkeit seltsam unwirkliche, fast völlige Vergessenheit. Erst in den 1980er Jahren setzte man sich sowohl auf bremischer wie auf niedersächsischer Seite zunehmend mit der Geschichte des Bunkerbaus und der Lager auseinander. 1983 wurde ein von dem Bremer Künstler Friedrich Stein geschaffenes Mahnmal zu Erinnerung an die Opfer des Bunkerbaus errichtet. In jüngster Zeit diente das Innere des ruinösen Bunkerteils dem Bremer Theater als Kulisse für das Anti-Kriegs-Drama »Die letzten Tage der Menschheit« von Karl Kraus. Eine von mehreren erhaltenen Baracken des ehemaligen so ge-



Bremen-Farge, U-Boot-Bunker »Valentin« (2005)

nannten Marine-Gemeinschaftslagers bei Neuenkirchen auf dem Gelände der aufzulösenden heutigen Weser-Geest-Kaserne (Baracke »Wilhelmine«) wurde 2004 der Gemeinde Schwanebude zur Nutzung als Ort des Gedächtnisses und der Dokumentation übertragen. Der Verein »Dokumentations- und Gedenkstätte Geschichtslehrpfad Lagerstraße/U-Boot-Bunker Valentin« hat eine andere erhaltene Baracke, die »Baracke 27« erworben, um dort Gedenkstättenarbeit mit der Zielsetzung eines »Ortes der Reflexion und Aktion« zu betreiben. Die Marine wird voraussichtlich 2010 ihr Materialdepot in Farge schließen. Das Ringen um geeignete Konzeptionen, wie in Zukunft mit dem Erinnerungsort »Bunker Valentin« sinnvoll umgegangen und die Finanzierung seiner Bauunterhaltung gesichert werden kann, hat eingesetzt. Mit der Unterschutzstellung zum jetzigen Zeitpunkt wird bezweckt, die Sensibilität für die Bedeutung des Erinnerungsortes zu schärfen, die weitgehend unveränderte Erhaltung des Bun-

kers zu gewährleisten und der Denkmalpflege eine Einflussnahme auf alle Nutzungskonzepte zu ermöglichen. Dass es hier zu Gefährdungen kommen kann, zeigen Nutzungsphantasien, die beispielsweise die Einrichtung eines Cafés mit Aussicht auf dem Bunkerdach zum Inhalt haben.

Der Bunker »Valentin« ist ein national bedeutendes Baudenkmal aus geschichtlichen und technikgeschichtlichen Gründen. Die technikgeschichtliche Bedeutung besteht darin, dass hier erstmals der Bau von U-Booten in der zeitsparenden Sektionsbauweise konzipiert worden war, und zwar in der größten gebunkerten U-Boot-Bauwerft des Zweiten Weltkrieges und unter Einführung konstruktiver Neuerungen, sowie darin, dass sich der Bunker »Valentin« als einziger U-Boot-Bunker auf deutschem Boden und einziger U-Boot-Bunkerwerft – bis auf den nicht mehr fertig gestellten bzw. nach Kriegsende demontierten Innenausbau – nahezu vollständig erhalten hat. Allgemeine ge-

schichtliche Bedeutung hat der Bunker nicht nur als einzigartiges bauliches Relikt der nationalsozialistischen Seekriegsplanung im Zeichen des »Totalen Krieges«, sondern in einem weiteren Sinne auch als symbolkräftiges und bedrückendes Zeugnis des nationalistisch-militärischen Größenwahns und der Menschenverachtung des nationalsozialistischen Terror-systems: Begonnen zu einem Zeitpunkt, als der Krieg strategisch bereits verloren war, forderte der Bunkerbau bis Kriegsende noch mehrere tausend Todesopfer.

Speicher I (Konsul-Smidt-Straße) und Schuppen 2 (Hoerneckestraße), Europahafen

Die Wiederherstellung der Funktionstüchtigkeit des Hafens war nach dem Krieg für Bremen ein Projekt von existenzieller Bedeutung, dem der bremische Staat Priorität vor allen anderen öffentlichen Bauaufgaben einräumte. Ein wichtiger Punkt war dabei auch die Wiedergewinnung der durch Kriegszerstörung verloren gegangenen Speicherkapazitäten. In diesem Zusammenhang kommt dem 1948–50 errichteten Speicher I große Bedeutung zu als dem ersten Speicher-Neubau nach dem Krieg; zuvor waren lediglich die teilzerstörten Speicher XI und XIII am Überseehafen instand gesetzt und zum heutigen Speicher XI zusammengefasst worden. Bei der 1946/47 erarbeiteten Konzeption des Speichers beschränkt man, aufbauend auf dem System der Vorkriegsspeicher, in konstruktiver und logistischer Hinsicht teilweise neue Wege, der Bau sollte Vorbild für die späteren Speicher II und III werden, die seine Konzeption fortsetzten und nach ersten Betriebserfahrungen mit Speicher I noch verbesserten.

Die Modernität des Gebäudes drückte sich auch in seiner Außenarchitektur aus. Es zeigte kein schmückendes Beiwerk wie die beiden Generationen der Vorkriegsspeicher aus dem späten 19. und frühen 20. Jahrhundert, son-

dern gewann seinen Reiz aus der Monumentalität der Baumasse und dem Rhythmus des Rasters. Die Funktionalität wurde also nicht mehr durch Dekor verborgen, sondern selbst zum Thema der Architektur: Der riesige Bau (226 Meter Länge, 30 Meter Breite, 38.000 Kubikmeter Lagerfläche auf einem Kellergeschoss und sechs Vollgeschossen) verkörpert eindrucksvoll die Rationalisierung und Schnelligkeit des modernen Hafenumschlags- und Speditionswesens. Das Gestaltungsmuster des mit Backstein ausgefachten sichtbaren Stahlbetonrasters wurde später stilbildend für viele weitere Hochbauten im Hafenbereich (Speicher II und III, Tabakbörse, Weinhandlung Reidemester & Ulrichs etc.). Die abweichend vom dominanten Raster vollständig mit breiten vertikalen Backsteinverkleidungen betonten Ecken steigern noch die schon durch die schiere Baumasse angelegte Monumentalität und führen zur Ausbildung von »Schaugiebeln«. Das zwischen diese wuchtigen »Eckpylonen« eingespannte gleichmäßige helle Betonskelettraster wird belebt durch variierte Gefache (teils vollständig ausgemauert, teils mit hoch ange-setzten horizontalen Lüftungsfenstern versehen) und die die Abteilungen voneinander scheidenden und das Bauwerk rhythmisierenden stählernen Feuerleitern.

Der qualitätvolle Entwurf kam von den aus Berlin stammenden Architekten Max Säume (1901–65) und Günther Hafemann (1902–60), die sich nach dem Krieg in Bremen niedergelassen hatten und hier zu den konsequentesten lokalen Vertretern einer an die Errungenschaften des »Neuen Bauens« der Vorkriegszeit anknüpfenden rationalen Moderne wurden. Als »Hausarchitekten« der Gewoba prägten Säume & Hafemann wesentliche Bereiche des Nachkriegs-Wohnsiedlungsbaus in Bremen mit: Bremer Westen, Neue Vahr, Gartenstadt Vahr etc. Bei der Konzeption und Ausführung des Speichers arbeiteten Säume & Hafemann eng mit dem Hafenbauamt (namentlich Dipl.-Ing. H. Jung) zusammen.

Der neue Speicher I entstand auf den verstärkten Fundamenten seines 1888 errichte-



Speicher I am Europahafen, vor dem Umbau (2005)

ten gleichnamigen kriegszerstörten Vorgängers und behielt demzufolge dessen Lage und Grundfläche bei. Auch der alte Speicher hatte bereits vier bis sechs Geschosse und ein Kellergeschoss besessen, war also ähnlich dimensioniert. Die oberen Geschosse waren jedoch aufgrund der Dachschrägen schlecht nutzbar gewesen. Lage und Anzahl der Aufzüge waren beim Neubau optimiert und die Ausgestaltung der Laderampen sowie der Geschossflure verbessert worden, um rationellere Betriebsabläufe zu gewährleisten. Breite durchlaufende Laderampen an der Straßen- und an der Eisenbahnseite ersetzen die früheren Einzelrampen und Ladeplattformen. Je zwei Abteilungen erhielten ein gemeinsames Treppenhaus und zwei gemeinsame Aufzüge; es wurden jeweils Vorkehrungen für einen späteren schnellen Einbau eines dritten Aufzuges getroffen. Nach den Ausschreibungen stellte sich ein Stahlbetonskelett als billiger gegenüber einem Stahlskelett heraus, so dass man sich für Ersteres entschied. Dabei kam als noch relativ junge Technologie

der Einbau von vorgespannten Stahlbetonelementen zum Einsatz. Aufgrund dieser Fertigteilbauweise ließ sich der Bau so konzipieren, dass er abschnittsweise in Betrieb genommen werden konnte, um so dem dringenden Bedarf nach Speicherkapazitäten schon während der Bauphase entsprechen zu können. Die erste Speicherhälfte mit acht Abteilungen wurde bereits Ende 1949 in Betrieb genommen, das dritte Viertel im September 1950 und das letzte Viertel schließlich im Dezember 1950. Bezeichnend für die Situation nach Kriegsende war außerdem, dass man nicht auf die für Hafenspeicher an sich bewährte und optimale Lösung mit selbsttragenden Holzböden zurückgreifen konnte, sondern wegen Holz Mangels Betonböden mit Holzauflage verwenden musste. Ebenso bezeichnend: Der Verzicht auf Sozial- und Aufenthaltsräume, abgesehen von denen für die Betriebsgesellschaft, »um in der Notzeit keinen wertvollen Speicherraum zu verlieren« (Baurat Müller 1953). Es wurden konstruktive Vorkehrungen getroffen, um auf dem extrem

flach geneigten Dach des Speichers an der Straßenseite gegebenenfalls eine Kranbahn installieren zu können. Ein dort montierter Kran hätte dann dem Personal bei Bedarf die Möglichkeit gewährt, Lasten direkt vom Lkw oder von der Rampe zu den Ladepodesten der oberen Geschosse zu hieven, ohne die Lastenaufzüge im Inneren benutzen zu müssen.

Im Zuge des Strukturwandels in den stadtbremischen Häfen, der schon in den 1990er Jahren zur Verfüllung des nicht mehr genutzten Überseehafens und zur weitgehenden Funktionslosigkeit des Europahafens geführt hat, verlor auch der Speicher I seine angestammte Rolle. Er wurde 2005 unter Beteiligung der Denkmalpflege von einem Investor zur Nutzung als Bürogebäude umgebaut. Dabei war für Belichtungszwecke eine partielle Öffnung der geschlossenen Gefache notwendig, die zwar einen deutlichen Eingriff darstellte, aber den Gesamtcharakter des Bauwerks nicht gefährdete. Der erfolgreich vermarktete Speicher I hat sich neben den übrigen bereits umgenutzten ehemaligen Hafenbauten Speicher XI,

ehemaliges Maschinenhaus des Überseehafens sowie Feuerwache und ehemalige Bachmann-Lagerhäuser am Holz- und Fabrikenhafen zu einem weiteren wichtigen Baustein der Wiederbelebung der alten Hafenreviere entwickelt. Es stimmt zuversichtlich für die Zukunft weiterer aus der Nutzung gefallener historischer Hafengebäude, dass offenbar die umgenutzten Altbauten mit Hafenflair sich momentan als attraktiver für Investoren und Mieter erweisen als Neubauprojekte in dem langfristig angelegten städtebaulichen Entwicklungsprozess »Überseestadt« auf den Industriebrachen von Übersee- und Europahafen.

Ein weiteres Beispiel für diese Entwicklung ist der 2006 ebenfalls unter Denkmalschutz gestellte, demnächst von einem privaten Investor gewerblich umgenutzte Schuppen 2 am Europahafen. Dieses 1951/52 errichtete Bauwerk ist der älteste noch erhaltene stadtbremische Hafenumschlagsschuppen und wie der Speicher I ein Zeugnis des energischen Wiederaufbaus der bremischen Hafenumschlagskapazitäten nach dem Krieg.



Speicher I, Inneres nach dem Umbau (2006)



Schuppen 2 am Europahafen

Getreideverkehrsanlage, Getreidestraße

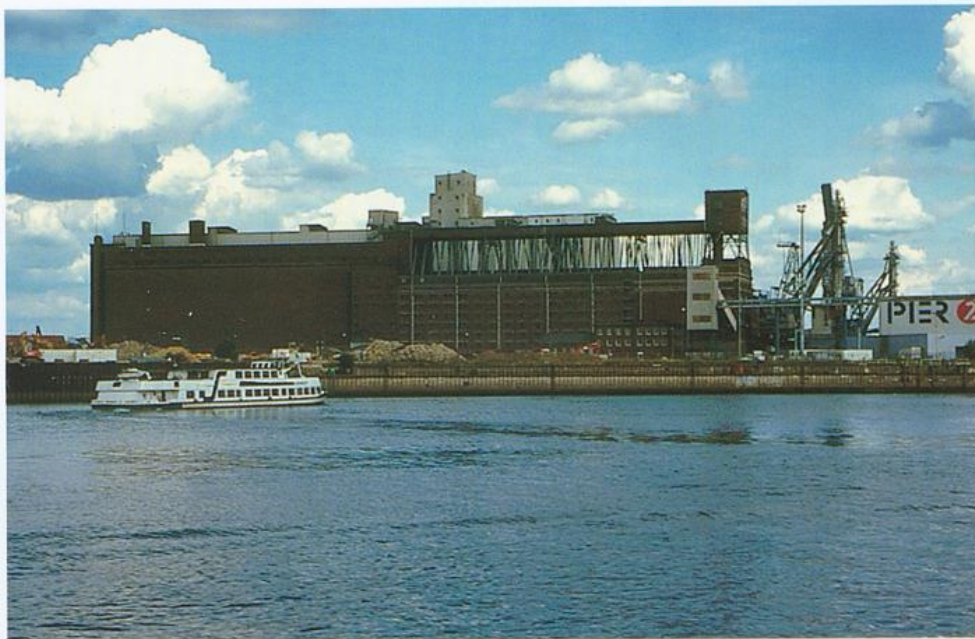
Die ab 1914 in mehreren Phasen entstandene Getreideverkehrsanlage ist eines der imposantesten Bauwerke in den stadtbremischen Häfen und mit ihren wahrhaft kolossalen Dimensionen und ihrem charakteristischen Dachaufsatz, gebildet aus Transportbändergehäuse und Getreidefallrohren, die wichtigste Landmarke im Hafengebiet, dominanter noch als der Speicher XI und der Turm der Rolandmühle. In ihr manifestiert sich allgemein die ehemalige Bedeutung des Umschlags in den alten Hafenrevieren und speziell die einstmals führende Stellung Bremens im deutschen Übersee-Getreideimport (in den Nachkriegsjahren zeitweise 40 Prozent Anteil). Zudem ist sie wichtiges Identifikationsobjekt des Stadtteils Gröpelingen. Dies gilt erst recht nach dem Untergang der Werft »AG Weser«, deren Helgen und Kräne früher gemeinsam mit ihr dem Ortsteil seine »Skyline« verliehen und die Arbeitswelt im Hafen, die das Leben des Bremer

Westens prägte, symbolisierten. Gern wird auch ihre Sonderposition als ungewöhnlich groß dimensionierter Backsteinbau betont, etwa mit dem gängigen, aber schwer überprüfbar Superlativ »Größtes Backsteingebäude Europas«. In jedem Fall hat sie für die Bremer Hafenszenerie unverkennbar Wahrzeichencharakter. Sie stellt außerdem generell eine der wichtigsten industriellen Großanlagen Bremens mit in verschiedenen Zeitepochen jeweils überregional herausgehobenem Rang dar: Sie galt in der Vielfalt ihrer Umschlagsmöglichkeiten in ihrer ursprünglichen Form als einzig dastehend, ja in ihrer Art und Vollkommenheit nicht nur europaweit, sondern weltweit einzigartig, und sie erreichte in ihrer Nachkriegsausbaustufe der 50er Jahre durch gesteigerte Leistungsfähigkeit eine Sonderstellung als modernste Getreideumschlagsanlage Europas. Vor dem Zweiten Weltkrieg wurde sie sogar vorübergehend als größte Anlage ihrer Art weltweit eingestuft.

Auch in baukünstlerischer Hinsicht ist sie bemerkenswert als besonders ambitionierte und gelungene sowie auch zeittypische Industrie-

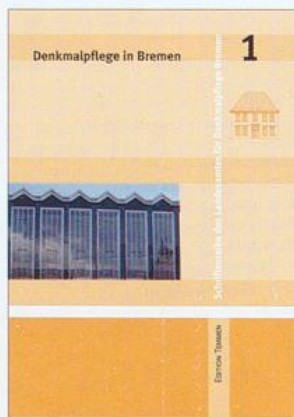
architektur. Verkörperte der älteste Bauteil (1914–1916/19) mit seinen teilweise dem Wohnhausbau entlehnten Elementen wie Steildach, Lisenengliederung und Lochfassade und der Wahl heimischen Klinkers die Zeitströmungen von Reformarchitektur und Heimatstil unter Abkehr von historistischen Schmuckformen, vergleichbar mit Kaffee-HAG-Fabrik und Hansa-Mühle, lässt der monumentale, konsequent weitgehend fensterlose Erweiterungsbau des Silos II (1926–1929) den Einfluss von neuer Sachlichkeit und reduziertem Expressionismus erkennen. Die von den prominenten Bremer Architekten Säume & Hafemann geplante Instandsetzung und Modernisierung (1947–1950) der kriegsgeschädigten Anlage in der frühen Nachkriegszeit, insbesondere der 1981 zugunsten eines erweiterten Schiffsfliegeplatzes beseitigte Elevatorturm und die über das Dach des Silos I geführte Förderbandanlage, repräsentierten ihrerseits qualitätvolle und charakteristische Industriearchitektur ihrer Zeit.

All dies weist der Getreideanlage den Rang eines Denkmals aus technikgeschichtlichen, heimat- und wirtschaftsgeschichtlichen (stadt-, hafen- und handlungsgeschichtlichen) und auch künstlerischen Gründen zu. Für Bremen ist die Getreideverkehrsanlage als Landmarke und maritimer Symbolbau kaum verzichtbar. Die starke Verlagerung des Getreideumschlags an der Weser nach Brake führte schon vor Jahren zur Aufgabe des Betriebes der Anlage durch die Bremer Lagerhausgesellschaft. Sie wird gegenwärtig noch von einem privaten Pächter, unter anderem zur langfristigen Einlagerung von Getreide im Auftrag des Bundes, genutzt. Ihre Zukunft ist zurzeit, gerade auch angesichts der Unwägbarkeiten der weiteren Entwicklung auf dem benachbarten ehemaligen Werftareal der AG »Weser« nach dem Scheitern des »Space-Park«-Projektes, noch ungewiss. Umso wichtiger ist es, dass es jetzt trotz anfänglicher Bedenken aus dem politischen Raum gelang, dieses identitätsstiftende Bauwerk unter Denkmalschutz zu stellen.



Getreideverkehrsanlage vom Rablinghauser Weserufer aus (1999)

In der Reihe sind bisher erschienen:



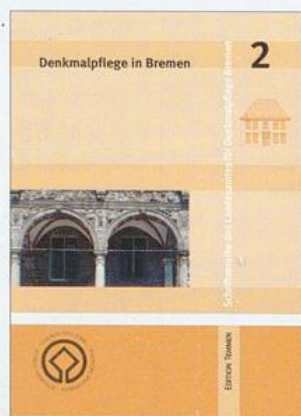
Georg Skalecki (Hg.)

Denkmalpflege in Bremen

Schriftenreihe des Landesamtes
für Denkmalpflege Bremen,
Heft 1 (2004) [vergriffen]

72 S., 46 Abb.,
23,5x16,5 cm, kart.
ISBN 3-86108-697-2
5,90 €

Einzigartig und erhaltungswürdig –
Kulturdenkmäler in Bremen und die Arbeit des
Landesamtes für Denkmalpflege



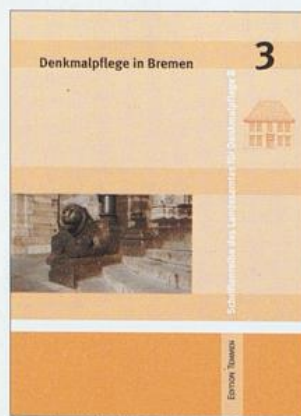
Georg Skalecki (Hg.)

Denkmalpflege in Bremen

Schriftenreihe des Landesamtes
für Denkmalpflege Bremen,
Heft 2 (2005)

76 S., 46 Abb.,
23,5x16,5 cm, kart.
ISBN 3-86108-552-6
5,90 €

Vom Weltkulturerbe bis zum
industriekulturellen Erbe



Georg Skalecki (Hg.)

Denkmalpflege in Bremen

Schriftenreihe des Landesamtes
für Denkmalpflege Bremen,
Heft 3 (2006)

84 S., 65 Abb.,
23,5x16,5 cm, kart.
ISBN 978-3-86108-567-6
5,90 €

Die Restaurierung des Bremer Doms im
19. Jahrhundert – Haus des Reichs –
Focke-Windkanal

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Staats- und Uni.-Bibliothek Bremen
46\$0 00 893 470 3



ISBN 978-3-86108-586-7

ISBN 978-3-86108-586-7



9 783861 085867