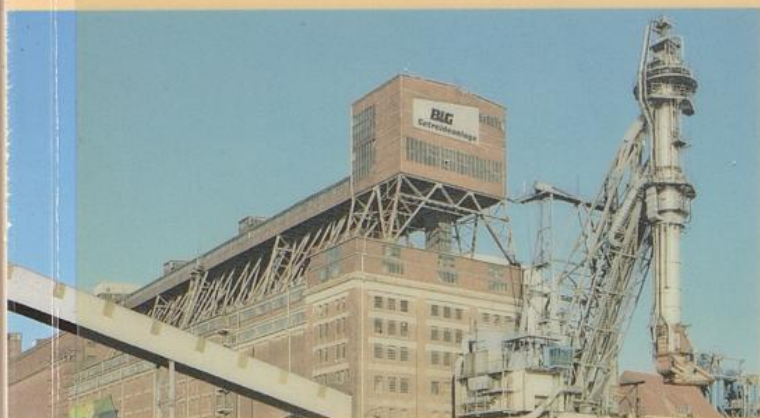


Denkmalpflege in Bremen

7

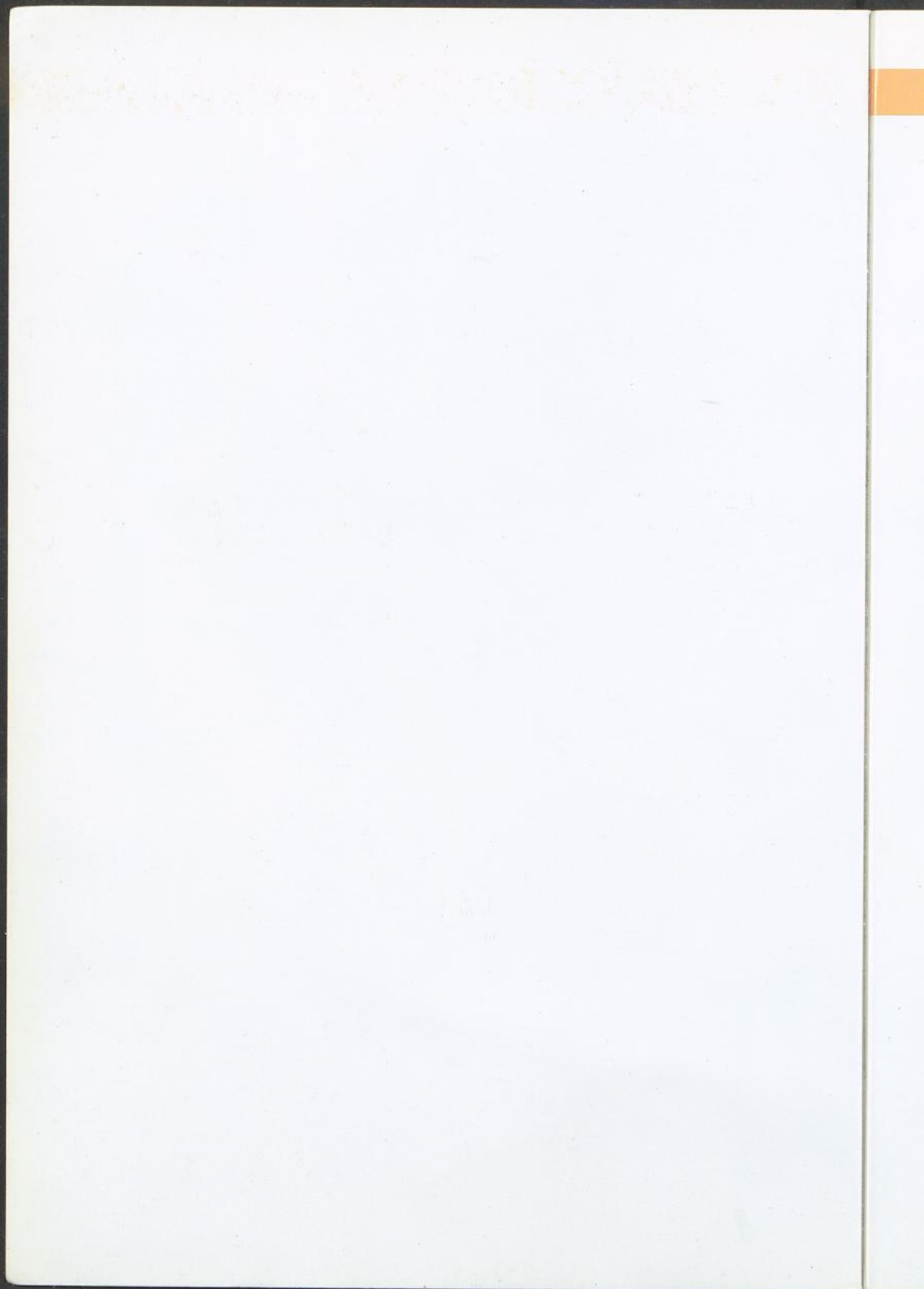
2010



Schriftenreihe des Landesamtes für Denkmalpflege Bremen

A
REG
858.1
515
-7

EDITION TEMMEN



Schriftenreihe des Landesamtes für
Denkmalpflege Bremen

Herausgegeben von Prof. Dr. Georg Skalecki

Heft 7

2010

Denkmalpflege in Bremen

Heft 7

Prof. Dr. Georg Skalecki (Hg.)

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
www.denkmalpflege.bremen.de
office@denkmalpflege.bremen.de

© EDITION TEMMEN 2010
Hohenlohestr. 21
28209 Bremen
Tel. 0421-34843-0
Fax 0421-348094
www.edition-temmen.de
info@edition-temmen.de
ISBN 978-3-8378-1016-5

Autorenverzeichnis

Axel Föhl
Birkenstraße 21
40233 Düsseldorf

Landesamt für Denkmalpflege Bremen

- Dr. Rolf Kirsch
- Susanne Schöß M.A.
- Uwe Schwartz M.A.
- Prof. Dr. Georg Skalecki
- Dipl.-Ing. Ottmar Struwe

Abbildungsnachweis

Bauordnungsamt Bremerhaven: S. 32 u.
Bremer Wollkämmerei: S. 73 u., 74
Deutscher Schulschiff-Verein: S. 61
Focke Museum: S. 9
Axel Föhl, Düsseldorf: S. 40-50, 52-54
Geo-Information Bremerhaven: S. 23
Hansestadt Bremisches Hafenamt: S. 10, 11 o.
Heimatverein Blumenthal, Bildsammlung:
S. 73 o.
Dietram Köster, Bremen: S. 83
Charly Plinke, Bremen: S. 79, 80
Rolf Schöllkopf, Bremen: S. 84 u.
Stadtarchiv Bremerhaven: S. 26, 30 u., 34, 37,
89 u.
Renate Wolter-Seevers, Bremen: S. 84 o.

Alle übrigen Abbildungen: Landesamt für
Denkmalpflege Bremen

Titelbild: Getreideverkehrsanlage Bremen

Abb. S. 6: Kaffee-HAG-Turm



Vf 9515-7

Inhalt

Vorwort	7
Georg Skalecki	
Revitalisierung großflächiger historischer Hafenareale –	8
die Bremer Überseestadt	
Uwe Schwartz	
Denkmale im Fischereihafen Bremerhaven	22
Axel Föhl	
Watchin' the River Flow – Hafenentwicklung und	39
Hafendenkmalpflege am Beispiel Nordrhein-Westfalens	
Rolf Kirsch	
Die »Schulschiff Deutschland« – ein schwimmendes Denkmal	56
Ottmar Struwe	
Der Lange-Speicher in Vegesack – Revitalisierung und Brandschutz.....	62
Susanne Schöß	
Geschichte und Bedeutung der Bremer Wollkämmerei (BWK)	67
in Bremen-Blumenthal	
Rolf Kirsch	
Zur Rettung des historischen Sendesaals von Radio Bremen	77
Uwe Schwartz	
Neue Unterschutzstellungen in Bremerhaven	86



Vorwort

Bremen und Bremerhaven stehen für eine lange Tradition der unterschiedlichsten Industriezweige sowie der Seefahrt und des Handels. Insofern ist es unerlässlich, dass man sich zur Dokumentation der Geschichte beider Städte auch mit diesen Hinterlassenschaften auseinandersetzt. Historische Zeugnisse des Hafenbetriebes und der Industrie sind immer einem immensen Veränderungsdruck ausgesetzt. Um ein ganzheitliches Bild unserer Vergangenheit in exemplarischen und authentischen Objekten zu erhalten, muss sich die Denkmalpflege auch um die Dokumente der Industrie- und Handelsgeschichte kümmern. Bewertung und Auswahl der aussagekräftigen Objekte bilden den ersten, Erhalt durch Weiter- beziehungsweise Umnutzung den zweiten denkmalpflegerischen Schritt.

In den letzten Jahren wurde – sicherlich auch dank der vielfältigen Aktivitäten des Landesamtes für Denkmalpflege – in diesem Bereich sehr viel erreicht. Gemeinsam mit Stadtplanung und Wirtschaftsförderung sind erfolgreiche Projekte auf den Weg gebracht worden. Insofern ist es an der Zeit, dieses für Bremen so wichtige Thema in den Mittelpunkt eines unserer Hefte zu stellen. Eine kleine Zwischenbilanz soll gezogen werden über das, was sich im Bereich des Stadtentwicklungsgebietes Überseestadt aus denkmalpflegerischer Sicht getan hat. Einige Objekte, die akut vom Abriss bedroht waren, sind inzwischen denkmalgeschützt und auch erfolgreich umgenutzt. Einige dieser Projekte waren sogar geradezu Motor der positiven

wirtschaftlichen Entwicklung im Bereich der Überseestadt.

Bereits in früheren Heften dieser Reihe sind Themen der Hafen- und Industriegeschichte angesprochen worden, so besonders im vierten Heft, das sich ganz Bremerhaven widmete. Überaus interessant ist der Vergleich zum Beitrag von Rolf Höhmann im zweiten Heft 2005 über die von ihm im Auftrag der Denkmalpflege 2003/2004 angefertigte Hafendokumentation, die Auftakt zur Beschäftigung mit den alten Hafenrevieren war. Dieses Mal kommt wieder ein externer Autor zu Wort. Axel Föhl vom Rheinischen Landesamt für Denkmalpflege, Kenner der Materie und Sprecher der Arbeitsgruppe Industriedenkmalpflege, gibt einen wertvollen Überblick über die Häfen in Nordrhein-Westfalen.

Das nächste und damit achte Heft der Reihe »Denkmalpflege in Bremen« wird auf ein Großereignis Bezug nehmen, das im Sommer 2011 in Bremen stattfindet: Das Landesamt für Denkmalpflege wird dann die Jahrestagung der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland ausrichten, die sich inhaltlich mit großflächigen Denkmälern beschäftigen wird. Dabei werden Fragen der Gartendenkmalpflege, der städtebaulichen Denkmalpflege und der Pflege von Kulturlandschaften in einem mehrtägigen Fachkongress diskutiert. Unser achtes Heft wird thematisch auf diese Tagung vorbereiten.

Der Herausgeber

Georg Skalecki

Revitalisierung großflächiger historischer Hafenareale – die Bremer Überseestadt

Besonders große Sorge überkommt den Denkmalpfleger immer dann, wenn nicht nur ein einzelnes Denkmal, sondern gar ein ganzes großflächiges Areal beziehungsweise Ensemble vollständig seiner originalen, angestammten Nutzung beraubt wird und womöglich, dadurch bedingt, für entbehrlich erklärt wird. Gerade zahlreiche historische Industriebrachen haben danach zerstörerische Umstrukturierungen oder Neunutzungen erfahren. Wenn Planer und Verwerter aufgrund der Attraktivität der Flächen Interesse gefunden haben und städtebauliche Großprojekte definiert werden, so wird nicht selten ein Konflikt zwischen vermeintlich innovativer zukunftsorientierter Stadtplanung und rückwärtsgewandter behindernder Denkmalpflege inszeniert. Dass es dazu nicht kommen muss beziehungsweise was sich im Diskussionsfeld dazwischen ereignen kann, zeigt das Beispiel der sogenannten »Überseestadt« in Bremen, die trotz der enormen Größe von über 300 Hektar ein überregional noch weitestgehend unbekanntes Entwicklungsprojekt im Spannungsfeld zwischen Stadtplanung und Denkmalpflege ist.

Betrachtet man die unterschiedlichsten Entwicklungen der Häfen in Deutschland – die der Binnenhäfen wie des Frankfurter Westhafens, des Medienhafens in Düsseldorf, des Innenhafens in Duisburg oder großer Seehafenprojekte wie die Hafen-City in Hamburg – so kann man den Eindruck bekommen, der Appell aus der Schlussklärung des Internationalen Hafensymposiums von 1989 habe grundsätzlich nichts bewirkt. Dort hieß es damals: »Die Hafenareale der europäischen Hafenstädte sind ein unveräußerliches Kapitel der Kulturgeschichte. ... Der historische Hafen des Industriezeitalters ist ein unverwechselbarer Ort der Identifikation. ... Die

Teilnehmer warnen ... vor falschen Planungsleitbildern der Hafensanierung, die in den legendären Londoner Docklands eine geschichts- und gesichtslose Kulisse zurückgelassen hat.« (Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz (Hg.): Aspekte und Perspektiven der Hafen-denkmalpflege. Pressefahrt Hamburg 1989. DNK Heft 40, S. 97).

Mit spektakulären Neubauten trumpfen fast alle Revitalisierungsprojekte von Hafenarealen auf und kämpfen deshalb alle mit dem gleichen Problem: Sie geben in hohem Maße ihre regionale Identität auf für oft globalisierte Formenspielerien, mit denen man eine neue Art moderner Urbanität begründen will und natürlich Spielwiesen für Planer und Städtebauer schafft.

Wie die Gratwanderung zwischen Identitätsbewahrung und Innovation in Bremen abläuft und noch abläuft und mit welchen Ergebnissen, soll im vorliegenden Beitrag aus Sicht der Denkmalpflege beschrieben werden: Die Hafen-City in Hamburg ist in aller Munde und relativ bekannt, ist jedoch mit der Aufgabenstellung der Revitalisierung der stadtbremischen Häfen nicht vergleichbar. In Hamburg grenzt die Speicherstadt als ein kompakter, hoch bedeutender Denkmalbestand an ein zirka 150 Hektar großes Areal an, das für Neubebauungen vorgesehen ist: also im Wesentlichen ein Nebeneinander von Alt und Neu. In Bremen handelt es sich dagegen um ein über 300 Hektar großes Städtebauprojekt, das im Gegensatz zu Hamburg extrem heterogen und nur vereinzelt mit historischer Bausubstanz durchsetzt ist.

Das heute unter dem Begriff »Überseestadt« firmierende Areal von ehemals drei großen Hafenbecken entstand ab zirka 1880. Es handelt sich um einen Seehafen, der weserabwärts unmittelbar an die Altstadt von Bremen



Stadtplan von Braun und Hogenberg, vor 1598

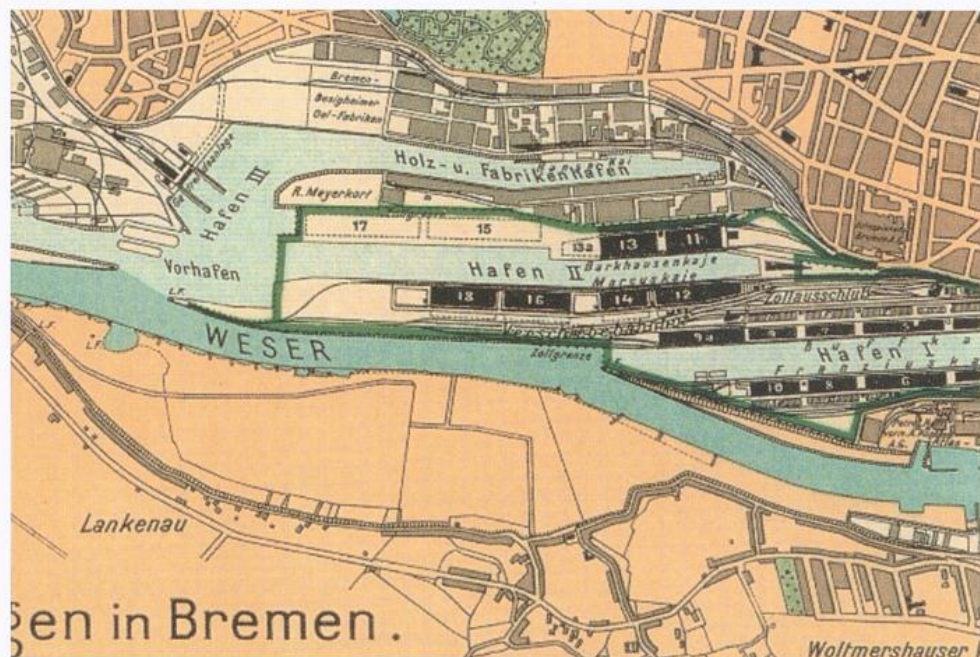
angrenzt, die noch heute von dem 1802 zur Grünanlage umgestalteten Befestigungsring eingefasst wird. Damit liegt die Überseestadt nur einen Steinwurf von der Bremer Innenstadt entfernt. Der Bau dieses Hafens ist den wesentlichen Faktoren geschuldet, die die Entwicklung Bremens als Seehandelsstandort seit dem Mittelalter ständig begleiten: das stetige Anwachsen der Schiffgröße und das Problem der Versandung der Unterweser.

Die altsächsische Siedlung Brema, die 787 Karl der Große zum Bischofssitz erkor, der sich dann zum Missionszentrum für den europäischen Norden entwickelte, hatte schon in dieser Zeit Anlegestellen für Frachtschiffe, damals noch an einem geschützten Nebenarm der Weser, der Balge, eingebettet in die Ansiedlung. Mehrere spektakuläre Schiffsfunde in der Bremer Altstadt, so zum Beispiel 1989 die Entdeckung eines etwa 20 Meter langen und 2,4 Me-

ter breiten Frachtkahns, der mit C-14-Methode und Dendrochronologie auf das Jahr 808 datiert werden konnte, belegen den Schiffsanlegeplatz im Zentrum der Siedlung.

Ab dem 13. Jahrhundert wurde die Balge zu eng und zu klein, und so wuchs allmählich die sogenannte Schlachte als zweiter mittelalterlicher Hafen, jetzt am Weserufer gelegen, heran. Ein neuer, größerer Schiffstypus hatte sich zwischenzeitlich durchgesetzt, die Kogge. Koggen waren seetüchtige Segelschiffe, die mit 100 bis 200 Tonnen Fracht weite Strecken zurücklegen konnten. Auch hierfür gibt es sensationelle Funde, so die heute im Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven ausgestellte Hansekogge von 1380, die 1962 am Bremer Weserufer beim Ortsteil Rablinghausen gefunden wurde.

Mit dem im Jahr 1619 angelegten künstlichen Hafenbecken in Bremen-Vegesack machte man in der hafengeschichtlichen Entwicklung



Hafenplan 1926

Bremens einen weiteren Schritt, diesmal westerwärts, Richtung offenes Meer, wo ein zusätzlicher Hafen- und Werftplatz entstand, der aufgrund seiner Meeresnähe in der Regel eisfrei blieb und deshalb als Winterhafen diente.

1827 schließlich wagte Bremen den Sprung ans offene Meer, indem man Bremerhaven als planmäßige Hafenstadt gründete und seitdem stetig ausbaute: Alter Hafen 1827, Neuer Hafen 1847, Kaiserhafen ab 1872, Dockhafen 1896 und Nordhafen ab 1908 beziehungsweise der Bau der damals weltweit größten Schleuse von 400 Metern Länge, der Nordschleuse, ab 1928, waren die wichtigsten Entwicklungsschritte von Bremerhaven. Diese Anlagen waren noch als tideunabhängige Verladehäfen gedacht, weshalb man große Schleusenbauwerke für die Einfahrt in die Hafenbecken benötigte. Ab 1968 entwickelte sich dann der Containerumschlag, jetzt direkt an der Stromkaje, nachdem 1966 der erste Container in Deutschland – in Bremen – umgeschlagen worden war. Die Entladung mit großen Containerbrücken kann bei Ebbe und

Flut durchgeführt werden. Mit der derzeitigen Ausbaustufe, dem Containerterminal 4, ist jetzt nicht nur die Landesgrenze Bremens zu Niedersachsen erreicht, sondern mit 4,7 Kilometer Stromkajenlänge und mit rund 14 Kilometer Süd-Nord-Hafenerstreckung vom Fischereihafen über Autoverladung bis zum Containerhafen auch ein vorläufiger Endausbauzustand.

Diese knappe Beschreibung lässt die grundsätzliche Bedeutung der Hafenwirtschaft für Bremen erahnen: Wenn etwas für das Land Bremen, also für Bremen und Bremerhaven, identitätsstiftend ist, dann ist es die Hafengeschichte. Und wenn die Denkmalpflege die wichtigen Aspekte der Stadtgeschichte im Auge behalten will, dann muss sie sich um die Zeugnisse der Hafengeschichte kümmern, die dem drängenden Wettbewerb industriell betriebener Häfen radikal ausgesetzt sind.

Nach dieser Einführung kehren wir zurück zum Überseehafengebiet in Bremen. Obwohl 1827 Bremerhaven gegründet worden war, unternahm man ab 1887 einen Versuch, auch die

Stadt Bremen weiterhin als Seehafen zu erhalten. Hierzu wurde eine Korrektur der Weser und eine Vertiefung für Schiffe bis etwa fünf Meter Tiefgang durchgeführt und dazu in mehreren Ausbauphasen zwischen 1888 und 1917 ein großer neuer Handelshafen angelegt. Die drei dabei gebauten Hafenbecken, Hafen I, II und III, die später in Europahafen, Überseehafen und Holz- und Fabrikenhafen umbenannt wurden, waren bis zur Aufgabe der Nutzung im Jahre 2000 Freihafen- und Freihandelszone und damit Zollausland.

Die Hafenplaner, unter der Leitung des Wasserbauingenieurs Ludwig Franzius, entwickelten Ende des 19. Jahrhunderts eine neue Art der Hafenlogistik, die schon in den 1920er Jahren als »klassisches Bremer System« gewürdigt wurde und in zahlreichen Welthäfen Nachahmung fand. Beim Bremer System finden Kaje, Hebekräne, Sortierschuppen, Bahn und Straße sowie Speicher eine festgelegte Abfolge.

Stückgutfrachten werden mit Kränen entladen, und in eingeschossigen großzügigen Schuppen wird eine Vorsortierung der Waren vorgenommen. Hinter den Schuppen können Teile der Ladung direkt auf Bahn oder Lkw zum Weitertransport verladen werden. Diese gute und schnelle Bahnanbindung hat das System im Wettbewerb überlegen gemacht. Hinter den Gleisanlagen reihten sich riesige mehrgeschossige Speicher auf, in denen die Waren für längerfristige Lagerung untergebracht werden konnten.



Überseehafen vor der Verfüllung



Überseehafen in den 1960er Jahren

ten. Neben diesem bestens funktionierenden Stückguthafen entstand an Hafen III ab 1913 ein großer Getreideumschlagsplatz, dem sich bald verarbeitendes Gewerbe – wie Mühlen, Kaffee- oder Kakaoindustrie – anschloss.

In dieser Form florierte der Hafen bis zum Zweiten Weltkrieg, als er natürlich für die Alliierten ein kriegsentscheidendes Ziel wurde. 80 Prozent der Schuppen und rund 20 Prozent der Speicher wurden damals zerstört. Nach Kriegsende wurde der Hafen für die Amerikaner, die Bremen als Enklave im Britischen Sektor hielten, wichtigster Umschlagplatz für ihre Nachschubgüter. So kam es nach dem Krieg zu einem schnellen Neu- und Wiederaufbau, wobei das bewährte »Bremer System« teilweise durch verbesserte moderne Bauten fortgeschrieben wurde. Ab 1948 begann man mit innovativen Neubauten die Wiederinbetriebnahme des Hafens. Dabei wurden Architekturen errichtet, die ihre Funktionalität auch gestalterisch demonstrativ zur Schau stellen. Dem rationellen modernen Bauen verpflichtet, entstanden neue stilbildende Speicher- und Schuppenbauten, die als Stahlbetonskelettbauten mit Backsteinausfachungen einfache, aber subtile gestalterische Qualität besitzen. Relativ rasch darauf erfolgte der Aufschwung, allerdings nur für kurze Zeit. Mit dem Siegeszug des Containers verlor der Stückguthafen an Bedeutung, und in den 1990er Jahren kam der endgültige Niedergang, der 1998/99 mit der Verfüllung des Überseehafen-

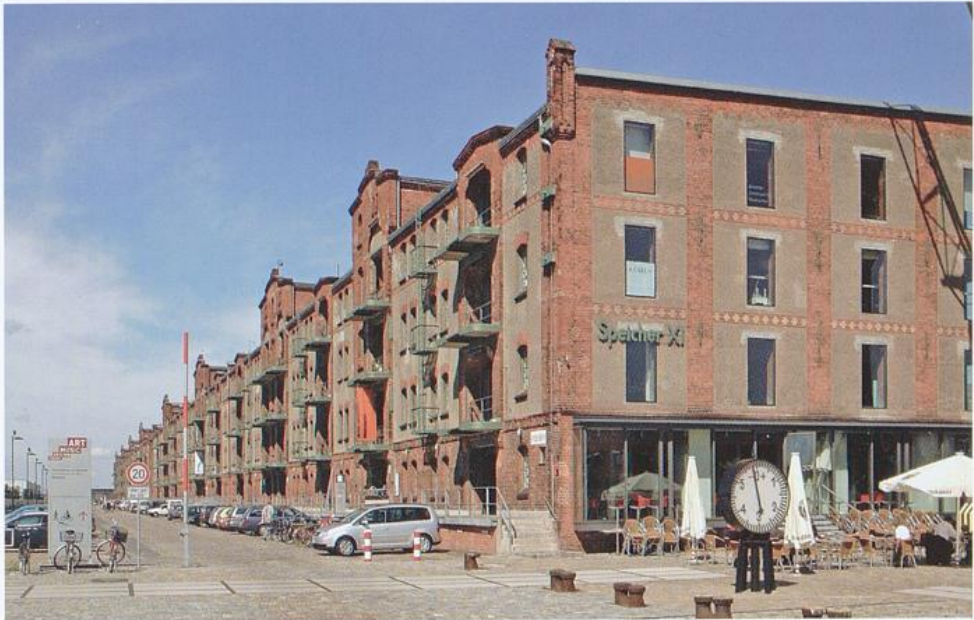
beckens und 2000 mit der Aufhebung der Freihafenzone endete.

Was passiert seitdem? Dass ein brachgefallenes, innenstadtnahes Areal von 300 Hektar einer städtebaulichen Neuordnung und einer koordinierten Nachnutzung bedarf, liegt auf der Hand. Welche Kräfte dabei zwingend zu beteiligen seien, war jedoch schon nicht mehr konsensfähig: Es wurde zunächst zu einseitig gedacht. Die Bremische Denkmalpflege traf diese wichtige Entscheidungsphase in einer sehr unglücklichen Zeit, als das Landesamt für Denkmalpflege über drei Jahre mit vakanter Leitungssposition und so ohne konzeptionelle Führung, zudem auch personell geschwächt, sich nicht in der Lage sah, denkmalpflegerische Positionen selbstbewusst einzubringen. Da die Denkmalpflege nicht selbst eine Berücksichtigung ihrer Interessen erzwang, beschloss der Senat eine städtebauliche Neuordnung und einen Masterplan, der gänzlich ohne denkmalpflegerische Stellungnahme beziehungsweise Positionsbestimmung der Denkmalpflege entwickelt wurde. So wundert es auch nicht, dass der gesamte Bereich sozusagen als vermeintlich denkmalfreie Zone sehr stark mit Neubauprojekten überplant wurde. Im Masterplan waren viele bestehende Bauten – mit Ausnahme einiger durch langfristige Nutzungsverträge gebundener Objekte – einfach weggeplant. Dies ist aus der Sicht der Planer verständlich, und für manch einen Wirtschaftsförderer bleibt immer noch zu viel Altbestand. Nach historischer Bedeutung oder identitätsstiftender Qualität zu fragen, ist nicht die Aufgabe von Verwertern, diese sollen Zukunftsvisionen entwickeln. Diese Herangehensweise kam wohl auch aus der Überzeugung, dass man Planern und Investoren uneingeschränkte Freiheiten lassen müsse, um ein solch schwieriges städtebauliches Projekt überhaupt in Gang zu bringen.

So jedenfalls entstand der Masterplan. Es gründete sich eine Vermarktungsgesellschaft, und es wurde ein zukunftsorientiertes Projekt »Überseestadt« formuliert, das auf private Investoren hoffte. »Die Zukunft hat begonnen«, so warb der Prospekt, natürlich hauptsächlich

mit der Aussicht auf moderne Bauten, Hochhäuser und andere spektakuläre Projekte. Durchblättert man die erste Begleitbroschüre, die Emotion und Begeisterung für den Aufbruch wecken sollte, so findet man Verweise auf architektonische Leitbilder, die eben dadurch, dass sie aus ihren Zusammenhängen gelöst und auch als für Bremen geeignet aufgefasst wurden, ihre Austauschbarkeit und Beliebigkeit belegen. So tauchen Hinweise auf holländische oder andere internationale Projekte sowie auf Projekte in Hamburg, Berlin, Frankfurt und Duisburg auf. Die Rückverankerung in die eigene bremische Hafengeschichte schien weniger Gegenstand der Überlegungen, der Blick sollte nach vorne und globalisiert ausgerichtet sein.

Die Stadt begann zunächst damit, durch Straßen- und Straßenbahnprojekte und neue Zugänge zu dem ehemals geschlossenen Freihafenbereich die notwendigen Anpassungen der Infrastruktur vorzunehmen, und sie wollte mit der Verlagerung des Fruchtmarktes und dem Neubau einer Markthalle Fahrt in das Projekt bringen. Trotz dieser ersten öffentlichen Investition blieben jedoch private Investoren zunächst aus. Erst im Jahr 2001 wagte sich der erste Privatinvestor an ein Vorhaben. Er wählte den Speicher XI aus, den ersten Bau, der im Hafengebiet unter Denkmalschutz gestellt worden war. Der Bau war aus ursprünglich zwei Speichern, die erst später miteinander verbunden wurden, zusammengewachsen. 1910–1912 wurden diese – heute zusammen 400 Meter langen – viergeschossigen Speicher erbaut, die mit insgesamt fast 40.000 Quadratmetern Lagerfläche ein unglaubliches Volumen darstellen. Die massive Eisenbetonskelettkonstruktion besitzt insgesamt acht Vertikalerschließungen, in denen Treppenhäuser, Lastenaufzüge und vorkragende Ladeplattformen als Beschickungsbereich für je zwei Segmente des Speichers dienen. Die ungeteilten großen Speicherböden mit Holzdielen eigneten sich für eine Neunutzung. Als Hilfe der öffentlichen Hand sind die langfristigen Mietverträge zu begreifen, die der private Investor mit der Hochschule für Künste schließen konnte, die eine mittelfristige finanzielle



Speicher XI, ehemaliger Überseehafen

und wirtschaftliche Absicherung für den Investor bedeuteten. Danach wurde eine auf größtmögliche Einfachheit und Sparsamkeit ausgerichtete Umnutzung entwickelt. Ein denkmalpflegerischer Rahmenvertrag, 2001 geschlossen, schrieb diese Art der zurückhaltenden Sanierung fest. Behutsame Aufarbeitung der Situationen und weitestgehende Wahrung der vorgefundenen Zustände prägten das Umnutzungskonzept. Zurückhaltender und dadurch kostengünstiger Umbau reduziert nicht nur das finanzielle Risiko des Investors, sondern ist das denkmalpflegerische Credo schlechthin. So war es möglich – mit Ausnahme der notwendigen Belichtung durch das Einschneiden neuer Fenster in der Brandwand der Rückseite – die Veränderungen am Denkmal sehr zurückhaltend zu gestalten und zugleich ein historisches Hafenflair zu erhalten, das sich auch bald als entscheidender Impulsgeber für die Zukunft bewies. Kreative Köpfe versammeln sich inzwischen hier – Hochschule, Kulturforum, Hafenmuseum, Zentrum für Baukultur –, und diese hauchen dem Ort das Image des innovativen

Aufbruchs auf historischer Grundlage ein. Der Erfolg der 2001 bis 2004 durchgeführten Umnutzung ist der erste Beleg dafür, dass die historischen Bestandsbauten nicht unbedingt die Behinderer eines Revitalisierungsprozesses des Areals sein müssen. Dies waren der glückliche Einstieg und die Wende in dem Projekt Überseestadt.

Mit dem 2001 erfolgten Dienstantritt des Verfassers konnte die wieder erstarkte Bremer Denkmalpflege neuen Mut fassen und einen neuen Anlauf nehmen. Umgehend wurden offensive Gespräche mit der Vermarktungsgesellschaft begonnen, mit dem Ergebnis, dass der Masterplan, was die Beurteilung der Bestandsbauten anging, überdacht werden sollte. Mit externer Unterstützung durch ein Büro für Industriearchäologie wurde zunächst 2002 bis 2004 eine umfangreiche denkmalpflegerische Dokumentation und Inventarisierung des Areals durchgeführt, zusammen mit neuen Bewertungen und Beurteilungen der Bauten. Es war eine wichtige Strategie, sich des neutralen externen Gutachters zu bedienen, um den Eindruck zu



Speicher I, Europahafen

vermeiden, dass hier eine willkürliche Revision der früheren Beurteilung erfolgte, und um zu verdeutlichen, dass die notwendige erweiterte denkmalkundliche Bewertung von Hafenbauten nach aktualisierten nationalen und internationalen Maßstäben zu geschehen habe. Es



Speicher I, Inneres nach dem Umbau

gelang sogar, die Vermarktungsgesellschaft zu gewinnen, sich bei der Finanzierung dieser denkmalflegerischen gutachterlichen Untersuchung zu beteiligen, obwohl diese doch um das Jahr 2000 davon ausgegangen war, eine weitestgehend denkmalfreie Zone zur Revitalisierung zur Verfügung zu haben. Die Planer und die Überseestadt GmbH wurden jedoch von der Denkmalpflege auch davon überzeugt, dass es vielleicht doch gerade die historischen Bauten sein könnten, deren Umnutzung dem Areal guttun würde und deren Wiederbelebung die Stagnation des Revitalisierungsprozesses aufbrechen könnte. 2004 wurde das Gutachten den Planern zusammen mit einer Umsetzungsstrategie präsentiert und seitdem auch schrittweise umgesetzt. Nun kam vielfältige Bewegung in die Entwicklung.

Inzwischen sind insgesamt 16 Objekte als denkmalwürdig und erhaltenswert erkannt und der größere Teil, nämlich 13, auch nach kon-

stitutivem bremischen Denkmalschutzgesetz förmlich unter Schutz gestellt beziehungsweise im Unterschutzstellungsverfahren. Dies war möglich, da sich parallel dazu unter intensiver Beteiligung der Denkmalpflege auch für alle betroffenen Bauten Nutzungsperspektiven auftraten und einige bereits erfolgreich umgenutzt werden konnten.

Wie ging es weiter? Nach der erfolgreichen Rettung von Speicher XI und der Verbreitung des Wunsches der Denkmalpflege, weitere Objekte unter Schutz zu stellen, kam es 2005 zur ersten Umnutzung eines Speichers, die mit größerem wirtschaftlichen Privatrisko geschah. Dies war Speicher I, der älteste Nachkriegsspeicher. War Speicher XI erst durch den langfristigen Vertrag mit der Hochschule als öffentlicher Mieter abgesichert in Gang gekommen, fasste jetzt ein Investor den Mut, ohne feste Mietzusagen und vor allem ohne Unterstützung aus öffentlichen Mitteln einen Speicher zu übernehmen. Die Unterschutzstellung und darauf folgend eine abgestimmte Sanierung, die natürlich dem Investor den Vorteil der steuerlichen Abschreibung brachte, erfolgten als erster Schritt. Aber schon während der laufenden Sanierung stellte sich zur Überraschung aller Beteiligten eine unglaubliche Nachfrage nach den zu vermietenden Flächen ein. Innerhalb kürzester Zeit waren alle Speicherböden vermietet, wobei die auch hier wieder praktizierte sparsame und rustikale Ausstattung kein Hinderungsgrund für eine Anmietung war, sondern im Gegenteil von den Mietern geradezu gesucht wurde. Sanitäreinrichtungen und Teeküchen wurden als Containerboxen in die großen Speicherböden eingestellt, zur besseren Belichtung der tiefen Räume wurden einige neue Fenster eingesetzt, die jedoch der architektonischen Struktur des Bauwerks folgten. Ansonsten gab es lediglich eine behutsame Aufbereitung der Dielenböden und der Wände. Rampen, Korridore, Lastaufzüge und Treppenhäuser wurden weitestgehend original belassen. Vieles erinnert unverändert an die historische Speicheratmosphäre, und alle Nutzer leben gerne mit diesen Eigenheiten, ob Büronutzer,

Weinhändler, Möbelverkäufer oder Gastronom. Der Anteil an sogenanntem Kreativgewerbe – Designer, Grafiker, Künstler, Planer und Ähnliches – ist zwar relativ hoch, aber es ist dennoch eine sehr gesunde und normale Mischung an Gewerbe bis hin zu Bekleidungs- und Lebensmittelhandel anzutreffen. Der Speicher I, der 1947/48 als Prototyp für die neuen Nachkriegsspeicher entstand, ist 226 Meter lang, siebengeschossig und mit 36.000 Quadratmetern Ge-



Schuppen 2, Europahafen

schoßfläche von enormer Größe. Die Nachfrage nach Lofts im Hafen war jedoch so immens, dass trotz dieser gewaltigen Nutzfläche weitere Projekte folgen konnten.

Zum »Bremer System« der Hafenlogistik gehören selbstverständlich auch die Sortierschuppen. Kein Vorkriegsschuppen hat sich erhalten, sodass man auf den ältesten Nachkriegsschuppen angewiesen ist, um dieses System des Hafenumschlags zu dokumentieren und erinnern zu halten. Gerade die simple Schuppenarchitektur ist dem Veränderungsdruck stark ausgesetzt. Man muss Sorge haben, dass solch ein Objekt im Wettbewerb gegen Neubauten keine Chance hat. Derselbe Investor, der Speicher I so erfolgreich vermarktet hatte, wagte sich auch an den ältesten Sortierschuppen, den wir ihm als denkmalwürdig ans Herz gelegt hatten. Es handelt sich um Schuppen 2 von 1951, an der Kaje des Europahafens gelegen. Diesmal war aber schon vorher klar,

dass auch hier die Nachfrage bestehen würde, denn schon vor Ankauf und Sanierungsbeginn war ein großer Teil des Schuppens vermietet. Das Zugeständnis, das die Denkmalpflege machen musste, war, dass die großen Flächen für die Warensortierung nicht komplett ohne Unterteilung vermietet werden konnten, sondern dass durch reversible Trennwände unterschiedlich große teilvermietete Segmente entstanden. Manche Einheiten sind aber so groß, dass eine Ahnung der früheren Weite gewahrt bleibt. Auch hier kam ein bunter Mix an Gewerbe zusammen, der die Lebendigkeit dieses neuen Stadtviertels »Überseestadt« weiter befördert.

Plötzlich nahm das Projekt Überseestadt, das über Jahre stagniert hatte, enorme Fahrt auf. Dass dies geschah, ist natürlich unbestritten auch die Folge der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung, dies soll auf keinen Fall übersehen werden. Dennoch ist die Nachfrage bei neuen Gewerbeansiedlungen zunächst stark auf historische Bauten gerichtet. Der allgemei-

ne positive wirtschaftliche Aufschwung, der Gründer und Ansiedlungswillige brachte, ging eben nicht an den Denkmälern vorbei, sondern diese profitierten stark davon. Die Mietwilligen suchten das historische Hafenflair. Seit 2004 arbeitet die Bremische Denkmalpflege so nach und nach die Liste der schutzwürdigen Bauten ab, dies in der Regel sofort Hand in Hand und in Abstimmung mit den Investoren, die die Umnutzung und Sanierung betreiben. Aufgrund unseres schwerfälligen konstitutiven Unterschutzstellungsverfahrens mit umfangreichen Gutachten und Anhörungen und wegen der notwendigen Abstimmung kommt das Landesamt für Denkmalpflege manchmal mit den Entwicklungen kaum mit.

Umgenutzt und erhalten sind inzwischen das Hafenpolizeihaus von 1923, grundsaniert und für Büronutzung sorgsam angepasst. Eine blendend laufende Gastronomie und ebenfalls Büronutzung sind inzwischen in der Feuerwache von 1904 am Kopf des Fabrikenhafens un-



Hafenpolizeihaus, ehemaliger Überseehafen



Ehemalige Feuerwache und Zollamt, Holz- und Fabrikenhafen

tergekommen. Eine Kulturveranstaltungshalle hat sich in der Maschinenzentrale von 1906 eingerichtet. Die Bachmann-Speicher, eine Reihe von ehemaligen Baumwoll- und Tabaklagerhäusern aus der Zeit ab 1903 zeigen das Spektrum der Speicherarchitektur auf. Da wegen Kriegszerstörungen zwei Bauten in dieser Reihe durch Nachkriegsbauten ersetzt wurden, ergibt sich ein Ensemble, das geradezu wie ein Kaleidoskop die Geschichte historischer Hafenspeicher aufzeigt. Auch hier sind einige bereits umgenutzt, wobei die notwendigen Eingriffe meist die Belichtung der großen Raumtiefen betreffen, sodass mit zusätzlichen Fenstern und Lichthöfen gearbeitet wird. Innenstrukturen und Außenerscheinungen sind jedoch kaum betroffen.

Besonders einfach war die Neunutzung und die Unterschutzstellung des Verwaltungsgebäudes einer der größten Werften, der A.G. »Weser«, erbaut 1903. Ohne besondere Eingriffe konnte dort die vollständige Verwaltung von Hanse Wasser einziehen und durch diese Nachnutzung die Erinnerung an die A.G. »Weser« wachhalten.

2008 wurde das Unterschutzstellungsverfahren zum Schuppen 1 abgeschlossen. Schon vor dem Verkauf hatten Gespräche mit interessierten Investoren stattgefunden, und nach dem Erwerb lobte man einen Architektur-Wettbewerb aus, um die beste Form der Umnutzung zu finden. Denkmalpflege und Stadtplanung waren dabei als gleichberechtigte Mitentscheider von den Investoren eingebunden.



Bachmann-Speicher und Roland-Mühle, Holz- und Fabrikenhafen



Schuppen 1, Europahafen

Der Schuppen 1 ist einer der prägnantesten Bauten im Nachkriegswiederaufbau, da er aus Kapazitäts- und Platzgründen eine Sonderform erhielt. Mit 405 Metern Länge und einer Nutzfläche von über 36.000 Quadratmetern ist er als zweigeschossiger Sortierschuppen ausgelegt, wobei das Obergeschoss wasserseitig zurücktritt, um eine Ladebühne für die Halbportalkräne zu erhalten. Wegen der Gleisführung verjüngt sich der Schuppen, und die entstandene Spitze wird durch den markanten vertikalen Akzent des Betriebsgebäudes an der Stirnseite unterstrichen. Diese optimierte Bauweise eines seltenen Typs ist 1959 entwickelt worden. In Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege wurde ein Konzept für eine gemischte Nutzung entwickelt. Gastronomie, Handel, Werkstatt für Oldtimer mit Autoeinlagerung, Sport und – erstmals in der Überseestadt – Wohnen sind für den Schuppen 1 vorgesehen.

Ebenso vielfältig soll der Mix im »Business-Park« der ehemaligen HAG-Fabrik werden. Unterschutzstellung und Umnutzung liefen auch hier parallel. Jahrelang stand das 1906 von Hugo

Wagner errichtete Werk von Kaffee HAG leer, wo ursprünglich einmal der weltweit erste entkoffeinierte Kaffee hergestellt wurde. Die Produktion ist in angrenzende und andere Bereiche verlagert. Die ursprüngliche Fabrikanlage, die schon von Walter Gropius 1917 im Jahrbuch des deutschen Werkbundes als Meilenstein einer neuen Architektursprache gelobt wurde, hat zwar spätere Veränderungen erfahren, die aber durchaus im Sinne Wagners durchgeführt wurden. Auch fehlt inzwischen die gesamte maschinelle Einrichtung. Dennoch steht dieses Fabrikensemble unverändert für eine Phase der deutschen Reformarchitektur und hier natürlich im Besonderen für die von Ludwig Roselius gegründete Bremer Marke HAG. Die besondere Bedeutung, die schon seinerzeit die Firmeninhaber der Architektur ihres Werkes beigemessen haben, würde man heute als Corporate Identity bezeichnen. Die Werksilhouette wurde als Logo in der Werbung eingesetzt.

Zusammen mit dem angrenzenden Lagergebäude einer ehemaligen Ölmühle, das ebenfalls 1906 entstand und das Ludwig Roselius für

seine Kaba-Produktion später hinzuerwarb, findet sich hier ein außergewöhnliches Ensemble. Nach dem jahrelangen Leerstand und dem schon beginnenden Verfall kam auch hier endlich Bewegung in die Sache. Seit Beginn der neuen Aktivitäten in der Hafendenkmalpflege Bremens wurde auch gerade für dieses Ensemble viel Überzeugungsarbeit geleistet. Umfirmierungen der Besitzerstrukturen und vollständiger Besitzerwechsel konfrontierten die Denkmalpflege immer wieder mit neuen Gesprächspartnern. Strategie war es, nicht mit rechtlichen Schritten die denkmalpflegerische Unterschutzstellung zu erzwingen, denn so hätte man Fronten verhärtet und wahrscheinlich jahrelange Rechtsverfahren provoziert. Stattdessen wurde in vielen Gesprächsterminen und Begehungen die Besonderheit des Ortes vermittelt, und es

wurden Phantasien für Um- und Neunutzungen angeregt. Schließlich ließen sich auch hier die neuen Eigentümer überzeugen, und eine einvernehmliche Unterschutzstellung in Zusammenhang mit Umnutzungsplanungen konnte erreicht werden.

Die Herrichtung und Vermarktung hat somit in vielen Bereichen begonnen. Im Hafen seinen Sitz zu haben und sich hier aufzuhalten, ist inzwischen chic geworden. Warum sollte die Denkmalpflege von diesem Modetrend nicht profitieren?

Dank der entstandenen Offenheit den denkmalpflegerischen Positionen gegenüber ging das Landesamt für Denkmalpflege weitere Unterschutzstellungen an. Die gigantische Getreideverkehrsanlage, die 1914 und 1926 in zwei Hauptbauphasen entstand, ist natürlich zwei-



Ehemalige Kaffee-HAG-Fabrik

felsfrei ein Denkmal. Ihr Landmarkencharakter einerseits, besonders jedoch ihre Bedeutung als damals modernste und leistungsfähigste Umschlagsanlage in Europa unterstreicht die hohe Denkmalwürdigkeit. Dennoch gab es über Jahre die Sorge, dass der Erhalt und die Nutzung wirtschaftlich nicht darstellbar sein würden und deshalb Gerichte die Unzumutbarkeit eines Erhalts feststellen könnten. Zudem war unklar, ob bei Verwertung des brachgefallenen angrenzenden Werftgeländes der A.G. »Weser« für das sogenannte – inzwischen allerdings gescheiterte – Space-Park-Projekt nicht auch diese Flächen in Anspruch genommen werden sollten. Zwischenzeitlich sind auch hier viele strategische Partner gefunden. In zahlreichen Gesprächen und Verhandlungen mit Politik, Vermarktern, Planern und dem derzeitigen Nutzer wurden alle Widerstände gegen eine förmliche Unter-

schutzstellung ausgeräumt. Die Anlage, im Sondervermögen des Landes Bremen von der Überseestadt GmbH verwaltet, ist derzeit verpachtet. Hier wird unverändert Getreideumschlag und Zwischenlagerung betrieben. Das heißt, es existiert der optimale Umstand, dass die Anlage entsprechend ihrer ursprünglichen Funktion genutzt wird. Der Pächter und Betreiber hat sich den Bestimmungen des Bremischen Denkmalschutzgesetzes unterworfen. Konsensuale Vereinbarungen über notwendige betriebliche Anpassungen sind getroffen worden. Aber auch für eine mögliche andere Zukunft sind Szenarien bereits vielfach – und zwar auch im politischen Raum – diskutiert worden. Eine denkmalverträgliche Umnutzung wäre notfalls auch möglich.

Zwei weitere in ihrer ursprünglichen Nutzung befindliche denkmalwürdige Objekte sol-



Ehemalige Kaffee-HAG-Fabrik, Kaba-Gebäude



Getreideanlage, Getreidestraße

len zum Abschluss noch kurz erwähnt werden. Die 1909 errichtete und 1929 umfassend umgebaute Rolandmühle mit ihrem markanten turmartigen 13-geschossigen Reiniger-Gebäude wird weiterhin als Getreidemühle genutzt. Ebenso wird in dem 1960 erbauten großen Gebäude der Tabakbörse unverändert Rohtabak geprüft und vermarktet. Mit den Betreibern und Eigentümern dieser beiden Objekte sind inzwischen Gespräche mit dem klaren Ziel der Vereinbarung des unveränderten Erhalts begonnen worden.

Einige unbedeutende ältere Bauten sind inzwischen nach Prüfung und Freigabe durch die Denkmalpflege abgebrochen worden. Wir wollen uns ja nicht dem Vorwurf aussetzen, »Lumpensammler der Geschichte« zu sein. Da inzwischen nahezu alle wichtigen historischen Bauten umgenutzt sind, beginnt man jetzt, die Freiflächen mit Neubauten zu schließen.

Wenn schwierige Objekte – das sind Hafenareale und Hafenbauten im Besonderen – nicht von der Denkmalpflege mit einer gewissen Strategie und einem hohen Grad an Flexibilität in

den Vermarktungsprozess offensiv eingebracht werden, haben sie keine Überlebenschance.

Das Beispiel Überseestadt Bremen lehrt uns Folgendes: Die schon beschlossene Beseitigung nahezu aller markanten historischen Bauten im brachgefallenen Überseehafengebiet Bremens konnte abgewendet werden. Wenn auch kein Hafenbetrieb mehr besteht, so haben doch viele Hafendenkmäler durch flexible Nutzungsmodelle eine Überlebenschance bekommen. Dabei spielte das Glück eine entscheidende Rolle: das Glück, dass ein enormer wirtschaftlicher Aufschwung Nachfrage nach Gewerbe- und Büroflächen brachte; das Glück, dass das Flair der Denkmäler den Investoren offensiv vermittelt werden konnte; das Glück, dass diese den Weg der simplen und ohne überzogenen Aufwand betriebenen Umnutzung beschritten haben, und das Glück, dass die aktiven bremischen Investoren letztlich doch bodenständig und traditionsbewusst sind. Man muss dieses Traditionsbewusstsein nur zu wecken wissen. Es geht nur mit den Investoren – niemals gegen sie!

Uwe Schwartz

Denkmale im Fischereihafen Bremerhaven

»Tagaus tagein wird hier der von deutschen Fischdampfern auf den Fischgründen der Nordsee, des Skagerrak und Kattegat, im hohen Norden in den isländischen Gewässern oder im Weißen Meer erbeutete Segen des Meeres an Land gebracht, und tagaus tagein rollen die Fischsonderzüge vom Wesermünder Fischbahnhof ins Binnenland.«

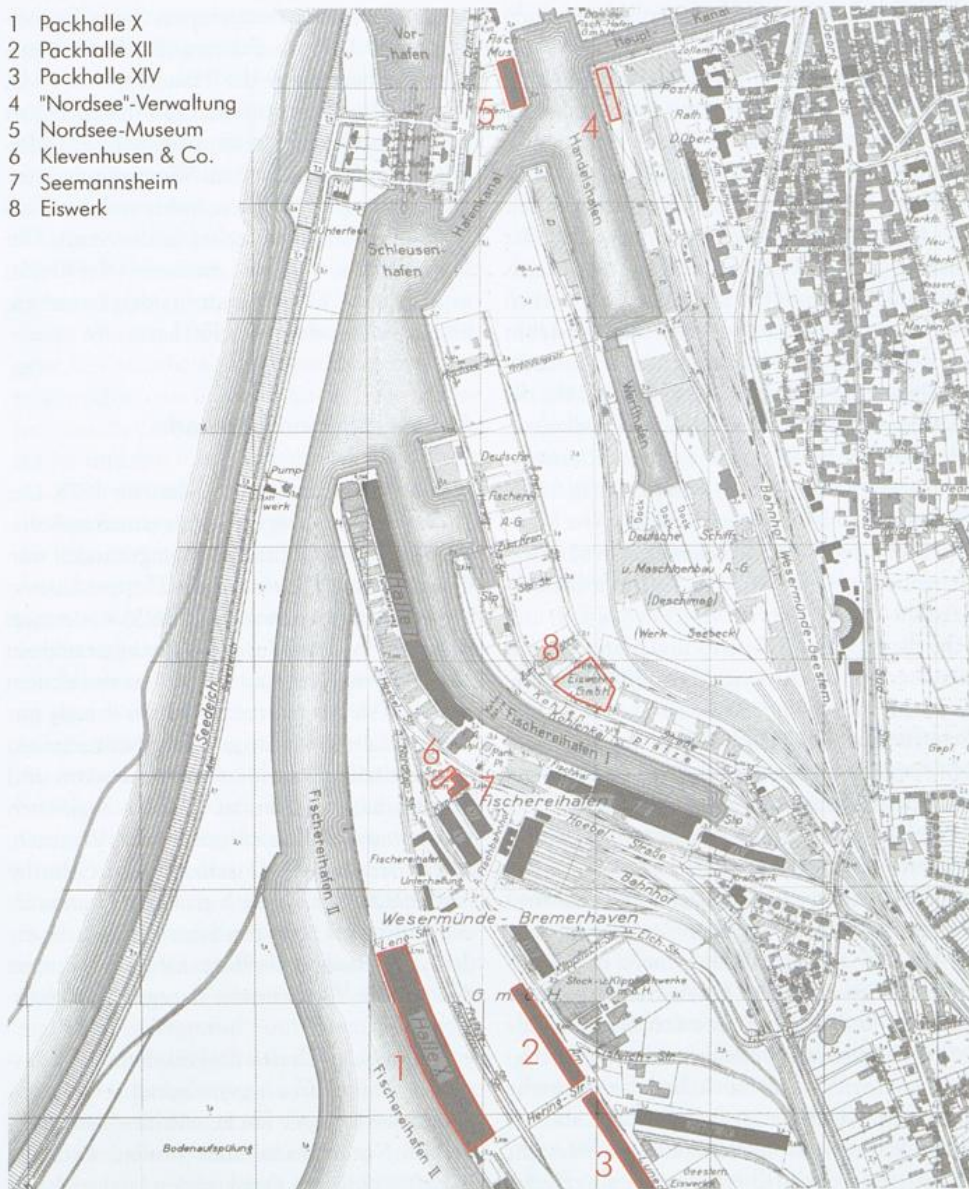
Das vorangestellte Zitat aus dem Jahr 1925 aus der Feder des damaligen Direktors der Fischereihafen-Betriebsgenossenschaft Hans Schilling mit der euphorischen Schilderung des täglichen Seefisch-Umschlags beschreibt den Fischereihafen in der Zeit, als hier das Zentrum der deutschen Hochseefischerei war. Heute hat der in der Mitte der 1970er Jahre einsetzende Strukturwandel der Fischwirtschaft hin zu Tiefkühlfischprodukten das Bild des Hafens längst verändert.

Die Bedeutung des Spezialhafens für Seefischerei an der Geestemündung war seit seiner Erbauung in den Jahren 1892–1896 kometenhaft angestiegen. Schnell hatte er seine Stellung als größter Fischereihafen des europäischen Festlands errungen und ließ in den 1930er Jahren auch traditionsreiche britische Fischereihäfen wie den von Grimsby – gemessen an der Menge der jährlichen Fischenlandungen – hinter sich. Gefördert durch die nationalsozialistische Wirtschaftspolitik in den Jahren der Mobilmachung vor dem Zweiten Weltkrieg befand sich der Fischereihafen Wesermünde mit einer Anlandung von 500 Millionen Pfund Seefisch im Jahr 1937 damals annähernd auf Augenhöhe mit dem weltweit größten Fischereihafen Hull an der Nordostküste Englands.

Wirklich bedeutend wurde Geestemünde für das Fischereigewerbe erst durch den Neubau des Fischereihafens im Schwemmland der Weser ab 1892. Zuvor gab es an der Geestekaje einen

Fischmarkt, dort, wo sich heute das Historische Museum Bremerhaven befindet, der jedoch gegenüber den Hamburger Häfen Altona und St. Pauli oder den holländischen Nordseehäfen vergleichsweise klein war. Dieser Standort konnte nicht weiter ausgebaut werden, und es ist das Verdienst der Geestemünder Stadtväter und ihrer Wirtschaftsvertreter, dass sie die preußische Regierung von der kostspieligen Neuanlage eines Spezialhafens für die Hochseefischerei überzeugen konnten. Zum damaligen Zeitpunkt bestanden in Deutschland noch keine Absatzmärkte für Seefisch im Binnenland, frischer Fisch wurde vor allem in den Küstenregionen verzehrt, war damals noch außerordentlich schwer frisch zu halten und hatte das Image eines äußerst leicht verderblichen Nahrungsmittels. Voraussetzung für die Erschließung dieser Märkte war ein Fischereihafen wie jener in Geestemünde, in dem der zeitliche Ablauf der Anlandung, des Verkaufs, der Verarbeitung und des Versands der Fische erheblich verkürzt werden konnte, um den Fisch bis weit ins Binnenland, in Städte wie Breslau oder München, zu bringen. Zum Bauprogramm der Preußischen Wasserbauinspektion zählte 1892 natürlich in erster Linie die Eindeichung des Weserwatts südlich des Handelshafens, die Aufschüttung tragfähigen Geländes für die Hochbauten, aber eben auch die Errichtung einer großen Auktionshalle mit rückseitigen Packräumen für den Versandhandel und die Anlage eines eigenen Fischversandbahnhofs durch die Deutsche Reichsbahn, dessen vier Bahnsteige direkt an das Hafenbecken heranführten. Es entstand ein für die damaligen Verhältnisse mustergültiger und großzügig angelegter Spezialhafen, dessen Einrichtungen später vorbildlich für andere Fischereihäfen nicht nur des Inlands, sondern auch des Auslands geworden sind. Einen sol-

- 1 Packhalle X
- 2 Packhalle XII
- 3 Packhalle XIV
- 4 "Nordsee"-Verwaltung
- 5 Nordsee-Museum
- 6 Klevenhusen & Co.
- 7 Seemannsheim
- 8 Eiswerk



Fischereihafen Wesermünde, Topographische Grundkarte von 1932, ergänzt und bearbeitet.

chen Spezialhafen, in dem nicht nur Ausrüstungsplätze und Löschplätze für Fischdampfer gegeben waren, sondern der auch den Fischgroßhandel und die Fischindustrie mit allen ihren vielen Hilfs- und Nebenbetrieben organisch in seinem Hafengebiet zusammenfasste,

gab es auch nachfolgend nur ein weiteres Mal in Deutschland. Der von Hamburg 1908 in Cuxhaven gegründete Hochseefischereihafen konnte sich jedoch in der Konkurrenz gegenüber Geestemünde nicht dauerhaft behaupten, und so verzichtete Hamburg denn auch seit

1930 im Rahmen eines Staatsvertrags auf einen weiteren Wettbewerb.

Die Stadt Geestemünde befand sich zum Zeitpunkt der Errichtung des Fischereihafens wirtschaftlich gesehen an einem Scheideweg. Der Umschlag und dadurch auch die Einnahmen des staatlichen Handelshafens waren seit den frühen 1890er Jahren stark rückläufig. Der ehemals in der Petroleumeinfuhr zusammen mit Bremerhaven an der Spitze der europäischen Häfen stehende Handelshafen war bis dahin auch für Reis und Holz einer der bedeutendsten Stapelplätze der Nordsee gewesen. 1891 siedelte jedoch der Petroleumhändler Riedemann nach Hamburg über, und auch die Rickmers-Reederei verlegte ihren Reiseumschlag nach Bremen. Durch die wasserbautechnische Meisterleistung der Weserkorrektur, mit der Ludwig Franzius der »Flut den Weg zur Stadt Bremen gebahnt« hatte, wie es Höver 1936 poetisch umschrieb, hatte der Industrie- und Handelshafen der Stadt Bremen seine Vorrangstellung behaupten und weiter ausbauen können. Der Schiffsverkehr im Handelshafen Geestemünde sank bedingt durch die bremische Konkurrenz von 400.000 Bruttoregistertonnen zu Beginn der 1890er Jahre auf gerade einmal 46.000 Bruttoregistertonnen im Jahr 1924.

Gegenläufig zum Trend beim Reis- und Petroleumumschlag war die äußerst erfolgreiche Entwicklung der Hochseefischerei in Geestemünde. Gegenüber der Konkurrenz des Nachbarn aus Bremerhaven hatte sich Geestemünde mit der sogenannten »Fischereiklausel« vertraglich ein Vorrecht im Hochseefischereigewerbe gesichert. Als Zugeständnis für die Landverkäufe Preußens an den Bremischen Staat zur Erweiterung des Bremerhavener Stadtgebietes war 1904 und 1906 in bremisch-preußischen Staatsverträgen festgeschrieben worden, dass die Fischindustrie Bremerhavens auf den kleinen Bereich zwischen Weser und Altem Hafen beschränkt bleiben müsse. Während also der Fischereihafen Geestemünde mit großen Landesreserven bis an die Luneplate heran neu gegründet wurde, schon wenige Jahre nach der Eröffnung wieder erweitert wurde und ein ra-

santes Wachstum verzeichnete, baute Bremerhaven mit den Kaiserhäfen außer Konkurrenz zum Fischereihafen die Handels-, vor allem aber die Passagierschiffahrt aus. In den 1920er Jahren, als sich die preußischen Städte Geestemünde und Lehe zur Stadt Wesermünde vereinigten, waren der Fischereihafen und die Werften der größte Arbeitgeber in der Stadt. Der Fischereihafen war der »Lebensnerv« der Region und machte Wesermünde in der Zwischenkriegszeit zur »Stadt der Fische«.

Anlandung und Versand

Wir begeben uns zurück in das Jahr 1925. Der Hafen war seit Kriegsende von einem tideoffenen zu einem Schleusenhafen umgewandelt worden. Durch den Neubau der Doppelschleuse (Inbetriebnahme November 1925) war er nun vor den Winterüberflutungen geschützt und ein neues Hafengebiet von 570 Hektar erschlossen worden. Als Konkurrenz sah man damals nur den ebenfalls 1896 fertiggestellten holländischen Fischereihafen Ijmuiden bei Amsterdam und die Hamburger Häfen an. Mit den englischen Häfen wagte man noch gar keinen Vergleich: Allein der englische Fischereihafen Grimsby hatte 1922 einen deutlich größeren Umsatz als alle deutschen Seefischmärkte zusammen, die deutsche Seedampferflotte zählte 1927 etwa 400 Schiffe, die britische dagegen das Sechsfache!

Der Fischereihafen funktionierte als industrieller Organismus hervorragend, reibungslos verlief der Weg der Fische von den Fanggründen im Nordmeer bis zum Versand. Es liefen damals ständig 176 Dampfer den Fischereihafen Wesermünde an. Die Fangreise dauerte in der Nordsee 8–12 Tage, in den weiter entfernten Fanggründen unter Island und im Weißen Meer 18–24 Tage. Gearbeitet wurde zu dieser Zeit mit Schleppnetzen, deren Fang an Bord sortiert und geschlachtet und anschließend schichtweise im wärmesicher isolierten Fischraum zwischen Lagen gemahlenen Kunsteises, von dem ein Fischdampfer bis zu 80.000 Pfund für die

Fangreise mitnahm, verstaut wurde. Nach Ankunft im Hafen wurden die leicht verderblichen Fische in der Nachtfrische gelöscht und jeder Fang für sich, abgewogen in Kisten mit 120 Pfund Inhalt, nach Sorten und Größen getrennt in den Versteigerungshallen aufgestellt. In den frühen Morgenstunden begann die Auktion, bei der die Fische in hohem Tempo an die 150–200 Einkäufer der verschiedenen Fischfirmen abgesetzt wurden. Zeitweise wurden an einem Morgen 1.000.000 Pfund Fische versteigert. Ein staatlich vereidigter Hallenmeister prüfte täglich die Güte der Fische. Waren diese nicht mehr einwandfrei, wurden sie beschlagnahmt und den Fischmehlfabriken überwiesen.

Noch während der Versteigerung oder gleich im Anschluss wurden die verkauften Fische in die Versandräume der Fischgroßhändler befördert, dort in Körbe, die mit Matten, Stroh, Papier und Eis ausgelegt waren, verpackt und versandfertig gemacht. Mit elektrischen Autos, die vier beladene Wagen schleppten, wurden die fertig gepackten Kisten mittags durch den Fuhrunternehmer der Reichsbahn vom Packraum der einzelnen Firmen zum Fischbahnhof gebracht. Hier wurden die Fischsendungen nach Versandrichtungen getrennt und in die Fischsonderzüge verladen. Die Eilzüge enthielten direkte Kurswagen, zum Beispiel nach Basel, Breslau, München, Köln oder Trier. Zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens standen sechs Laderampen mit 15 Gleisen zur Verfügung. Der tägliche Fischversand vom Wesermünder Fischereihafen belief sich damals auf durchschnittlich 160 Eisenbahnwagen. Die Eisenbahnverwaltung beschäftigte für die Abfertigung des Versandes allein 100 Güterarbeiter.

Betrachtet man diesen straff durchorganisierten, tagtäglichen Funktionsablauf, fällt sofort auf, dass wesentliche bauliche Elemente heute nicht mehr erhalten sind: So säumten früher mehrere Fischauktionshallen die Westseite des 1200 Meter langen Hafenbeckens I bis an das heutige »Schaufenster Fischereihafen« heran. 1938 standen Auktionshallen mit einer Gesamtfläche von 22.000 Quadratmetern zur Verfügung! Heute hat sich lediglich eine dieser

Auktionshallen, die Halle X, an der Kaje des Hafenbeckens II erhalten. Diese ist allerdings nur ein Wiederaufbau der im Winter 1976 unter der Schneelast eingestürzten Halle aus der Erbauungszeit und nicht denkmalwert. Auch die Anlagen der Reichsbahn sind verschwunden. Der erste, noch am Hafenbecken I erbaute Fischbahnhof wurde schnell durch den 1913 begonnenen, aber erst nach Kriegsende fertiggestellten, deutlich größeren Versandbahnhof auf dem Gelände zwischen der Hoebelstraße und der Straße »Am Lunedeich« ersetzt. Von letzterem ist heute nur noch das ehemalige Sozialgebäude (Restaurant Natusch) und die Bahnhofsverwaltung (Firma Benthin) erhalten. Somit bleiben von den zentralen Betriebsgebäuden des Fischereihafens lediglich die Packhallen übrig. Von den ehemals 15 Packhallen haben sich heute immerhin noch acht erhalten.

Packhallen

Die Packhallen hatte der preußische Staat nacheinander für die Fischversandgeschäfte errichtet, die hier einzelne oder mehrere Abteilungen nebeneinander pachten konnten. Sie wurden verwaltet von der Fischereihafenbetriebsgenossenschaft, einer Vereinigung von Händlern und Reedern, die auch das Auktionsgeschäft betrieb. Der Staat erhielt neben der Pacht für Gebäude und Flächen auch Umsatzanteile für den Unterhalt der Hafenanlagen und außerdem einen Anteil aus den Auktionsgebühren und dem Reingewinn der Genossenschaft.

Die Packhallen dienten den Fischhändlern zum Versand der aus den Auktionen kommenden Fische. Die ersten Packhallen waren noch rückseitig an die Auktionshallen angegliedert, die älteste erhaltene Packhalle IV, heute im Eventbereich »Schaufenster Fischereihafen«, war jedoch schon ein eigenständiges Gebäude. Die innere Organisation der Packhallen blieb über ein halbes Jahrhundert beinahe unverändert und kann deshalb am Beispiel der 1906–1907 errichteten Halle IV erläutert werden: Jede der elf Abteilungen enthielt ein Erdgeschoss, einen



Packhalle X, Aufnahme aus der Erbauungszeit mit der alten Auktionshalle zur Kaje

großen freien Packraum und zwei Eisräume mit Betonfußböden, im Obergeschoss drei Kontorräume, zwei Aborte, einen Waschraum und einen großen Bodenraum für Packmaterial. Der preußische Staat stellte mit den Packhallen ein Grundgerüst, eine Art Modul zur Verfügung, für deren Nutzungsänderung – beispielsweise den Einbau eines Räucherofens – der Pächter gegenüber dem Bauordnungs- oder dem Gewerbeaufsichtsamt selbst verantwortlich war. Die Grundrissanordnung war so flexibel, dass jede Abteilung sowohl für sich allein als auch mit der benachbarten zusammen verpachtet werden konnte.

Die Architektur der errichteten Packhallen ist entsprechend dem inneren Aufbau relativ ähnlich. Auf der einen Seite der zumeist zweigeschossigen Gebäude befindet sich eine überdachte Laderampe, im Obergeschoss das Kontor und zur Rückseite die Gewerberäume. Für die vor 1925 errichteten Gebäude ist zu berücksichtigen, dass der Fischereihafen bis zur Einschleusung ein tideoffener Hafen war und deshalb auch eine zeitweise Überflutung des Erdgeschosses erwogen werden musste. Die Giebelfronten sind individuell mit zeittypischen Gliederungen ausgebildet. Sie haben auch die Funktion der Wiedererkennbarkeit für die Zulieferbetriebe und Kunden. Zu den erhaltenen Packhallen der

älteren Generation zählen neben der Halle IV noch die 1914–1918 errichteten Packhallen Nr. V und VI, deren besonders schmuckvoll ausgebildete Treppengiebel den Namen auf vergoldeten Binderflächen der Fassadensteine zeigen, und die 1922 an der Hoebelstraße auf dem Gelände des ersten Fischbahnhofs errichtete Packhalle VII.

Eine Sonderstellung hat die 1928–1929 errichtete Pack- und Auktionshalle X (Fischauktionsstraße 1–37). Sie ist heute das zentrale Bauwerk, gewissermaßen das Rückgrat des Fischereihafens. Sie entstand als Abschluss einer groß angelegten Erweiterung des Hafengebiets in der Zwischenkriegszeit, für die der Preußische Landtag 1920 gewaltige Baukosten bewilligte. Die maximale Kapazität des Hafens war damals mehr als erreicht, es konnten nicht mehr genügend Kaje für die Anlandung der Fische zur Verfügung gestellt werden, und die Fischindustrie benötigte zusätzliche Gewerbeflächen. Die Eindeichung der Wulsdorfer Wiesen bis zur Nordspitze der Luneplate – eines vom Weserarm Lune durchflossenen Außendeichgeländes – und der Umbau des vorhandenen Gewässers zu einem zweiten großen Hafenbecken bildeten die Grundlage für den weiteren wirtschaftlichen Erfolg des preußischen Staatshafens. Mit einem Kostenaufwand von 32,7 Millionen Mark ge-



Packhalle X, Fischauktionsstraße 1-37

hört die Fischereihafenerweiterung zu den bedeutendsten preußischen Hafenbauprojekten dieser Zeit und ist durchaus mit den Großprojekten Columbuskaje und Nordschleuse im Überseehafen des benachbarten Bremerhaven vergleichbar.

Das östliche Ufer des neuen Hafenbeckens wurde auf einer Länge von 1200 Metern befestigt, davon 600 Meter mit Kajemauer, an der die neue Pack- und Auktionshalle X und ein heute nicht mehr erhaltener Heringsschuppen von 140 Metern Länge entstanden. Die Pack- und Versteigerungshalle X verbindet auf einer Frontlänge von 390 Metern 37 Abteilungen miteinander. Zwei dreigeschossige Bauten bilden den äußeren Abschluss, und fünf zweigeschossige Bauten sowie vier dreigeschossige Zwischenbauten gliedern die in einer leichten Krümmung verlaufende Front. Wegen der großen Tiefe des Gebäudes sind Lichthöfe integriert worden. Die kombinierte Auktions- und Packhalle war deutlich größer als die bisherigen und auch als die später errichteten Hallenbauten und außerdem unterkellert. Ursprünglich waren sogar noch Flügelbauten geplant. Ähnlich wie beim 1925 bis 1927 errichteten Fischerei- und Kühlhochhaus (1975 abgerissen) im Alten Hafen des konkurrierenden Fischereihafens im benachbarten Bremerhaven zeigte sich beim Bau der Halle X

die Tendenz der Zeit zur Errichtung von Großstrukturen, ein Prinzip, das in den 1930er Jahren bei den anschließend errichteten Hallen in Wesermünde nicht weiterverfolgt wurde. Die heute vorhandene Auktionshalle wurde 1980–1982 nach dem Abriss der benachbarten Halle XI (ehem. Heringsschuppen) errichtet und ist mit 547 Metern deutlich länger als die bauzeitliche Halle.

Die 1930er Jahre, genauer gesagt, die Zeit seit der Machtergreifung durch die Nationalsozialisten bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, brachten für den Fischereihafen nochmals einen enormen Aufschwung. Die nationalsozialistische Reichsregierung hatte im »Vierjahresplan« 1936 das Ziel formuliert, die Fischeranlandung der deutschen Seehäfen zu verdoppeln. Hintergrund war die militärische wie auch wirtschaftliche Mobilisierung Deutschlands. Die Nahrungsmittelversorgung der Bevölkerung sollte im Falle eines damals bereits in Aussicht genommenen bewaffneten Konflikts gewährleistet sein. Tatsächlich konnte der Fischumschlag in den Jahren bis 1938 kräftig gesteigert werden, wodurch aber auch weitere Packhallen erforderlich wurden. Damals entstanden die Packhallen XII (Am Lunedeich 22/40) und XIV (Am Lunedeich 42/104), die über eine Frontlänge von mehreren hundert Metern die



Packhalle XIV, Am Lunedeich 42/104

Straße Am Lunedeich säumen. Sie sind der sichtbare Ausdruck der verstärkten Autarkiebestrebungen der Reichsregierung im Vorfeld des Zweiten Weltkriegs – Denkmale der nationalsozialistischen Kriegswirtschaft – und wurden sogar, wie die erst Anfang des Jahres 1939 begonnene und nicht vollständig fertiggestellte Packhalle XIV, während des Krieges als Arbeitslager für Kriegsgefangene benutzt. Bautypologisch kehrte man mit diesen Hallen zur zweigeschossigen Bauweise und damit zum Schema der Packhallen I–IX zurück. Jedoch wurde nun mehr Rücksicht auf das Filetiergeschäft genommen, das sich damals im Frischfischverkauf immer mehr durchsetzte, insofern als hierfür hellere Räume geschaffen wurden als bisher üblich. Außerdem achteten die Baubehörden während des Nationalsozialismus stärker als zuvor auf die Arbeitsbedingungen der damals als »Gefolgschaft« bezeichneten Arbeiter. Um die Kriterien für bessere Arbeitsbedingungen zu formulieren und auch zu überwachen, war unter der Leitung der Deutschen Arbeitsfront (DAF) das Reichsamt »Schönheit der Arbeit« gebildet worden.

Der architektonische Entwurf der Packhallen entstand in der Bauabteilung des Wasserbauamtes unter der Leitung des Oberbaurats Emil Vogel. Bei den noch annähernd authen-

tisch erhaltenen Packhallen XII und XIV fällt besonders die moderne Formensprache auf. Während man an den Stufengiebeln und besonders auch den Stirnseiten der Halle XII einen deutlichen Einfluss des Expressionismus der Zwischenkriegszeit erkennen kann, finden bei der Halle XIV sachliche, aus der Funktion entwickelte Stilmittel der internationalen Moderne Verwendung. Das Ornament ist hier auf die Bauplastik konzentriert worden. In einzigartiger Weise gestaltete der Worpsweder Künstler Willi Ohler als Supraporte eines jeden Eingangs der einzelnen Abteilungen ein farbiges Majolikarelief mit Motiven aus der Hochseefischerei.

Reedereien

Von den ehemals zahlreichen Hochseefischereunternehmen, die den erfolgreichen Aufstieg des Fischereihafens einst entscheidend mitbestimmt hatten, ist heute nur noch die 1896 gegründete Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft »Nordsee« in Bremerhaven präsent. Obwohl das Bremer Unternehmen seinen Hauptsitz lange Zeit im oldenburgischen Nordenham hatte, betrieb es schon 1909 eine große Zweigniederlassung am Geestemünder Fischereihafen und



Packhalle XII, Am Lunedeich 22/40

ließ einen großen Teil der Dampfer dort anlaufen und abfertigen. Die von einer Gruppe Bremer Reeder auf Initiative von Adolf Vinnen gegründete »Nordsee« war von Beginn an nicht nur eine Fangflotte, sondern auch eine Absatzorganisation. Sie leistete Pionierarbeit beim Aufbau von Verkaufsgeschäften im Landesinneren, um dort die notwendigen Absatzmärkte zu erschließen. Das erste Fischspezialgeschäft in der Art, wie wir es heute kennen, entstand 1901 in Bremen.

Die Dampffischerei »Nordsee« gehörte schon seit ihrer Gründung, durch Übernahmen bestehender Geschäfte in Geestemünde und den Aufbau eines eigenen kleinen Fischereihafens mit Versandbahnhof in Nordenham, zu den großen Reedereien an der Wesermündung. Seit 1928 wuchs die Gesellschaft jedoch zu einem Konzern heran: Erst wurde 1928 die Cuxhavener Hochseefischerei AG mit nicht weniger als 74 Schiffen übernommen, ein Jahr später dann mit der Hochseefischerei Bremerhaven AG fusioniert. Wiederum nur ein Jahr danach wurden auch die Hansa Hochseefischerei AG, die Altonaer Hochseefischerei AG und die Wietling AG von der »Nordsee« übernommen. Der Hochseefischerei-Konzern verfügte zum Jahresbeginn 1932 über 171 Fischdampfer, das war die Hälfte der deutschen Fangflotte.

Für die »Nordsee« hatte es sich zunehmend als unwirtschaftlich erwiesen, die in Nordenham beheimateten Dampfer, welche zum allergrößten Teil ihren Fang im Fischereihafen Wesermünde landeten, hier nicht ausrüsten zu können. Also suchte das Unternehmen nach einer Möglichkeit, seinen Hauptsitz in das damalige Wesermünde zu verlegen. Die neuen Kajenflächen im Fischereihafen II reichten jedoch für dieses Vorhaben nicht aus. Erst das Angebot, Flächen im alten, 1857–1862 erbauten Handelshafen in Erbpacht zu erhalten, führte 1931 zum Abschluss eines Vertrages und schließlich 1933 zur Verlegung der Nordsee-Hauptverwaltung von Bremen und der Reedereiabteilung von Nordenham an den neuen Standort.

Seit der Fertigstellung der Fischereihafenschleuse im Jahr 1925 war ein Stichkanal zwischen dem alten Handelshafen und dem jüngeren Fischereihafen vorhanden. Das Außenhaupt der Handelshafenschleuse von 1863 war damals »durchgedeicht« und dadurch auch eine Zuwegung zum Fischereihafen für den Wagenverkehr geschaffen worden. Die »Nordsee« beschränkte sich auf eine Inanspruchnahme der Ostseite des Hafenbeckens, von wo die auf dem Gelände ansässigen Firmen Bachmann, Schuchmann, Rabien, Th. Kistner und Wulf verdrängt wurden. Alle bestehenden Baulichkeiten wur-



»Nordsee«-Hauptverwaltung, Klußmannstraße 3



Blick in den Handelshafen Geestemünde, um 1910

den abgebrochen mit Ausnahme des ehemaligen Güterschuppens A (Klußmannstraße 3). Dieser Schuppen mit ehemals vier Lagerböden in den Abmessungen von 87 auf 16 Meter stammte noch aus der Erbauungszeit des Handelshafens und wurde nun zur Unterbringung der Hauptverwaltung und der Reedereiabteilung mit ihren Lager- und Büroräumen im Äußeren und Inneren grundlegend umgebaut, wobei auch die Deckenhöhen im ersten und zweiten Obergeschoss verändert wurden. Hier

befanden sich anschließend die Büro- und Sitzungsräume für die Reedereiabteilung (1. Obergeschoss) und die Hauptverwaltung (2. Obergeschoss). Im Erdgeschoss lagen das Zolllager und ein Teil des Materiallagers, die Inspektionsabteilungen und das Lohnbüro, der Keller diente auch zur Aufnahme des Öllagers für die Ausrüstung der Fischdampfer. Weitere, südlich des Verwaltungsgebäudes anschließende Werkstätten, ein Holzlager und die Netzhalle sowie ein 32 Meter langer Holzschuppen, in dem Schotten gelagert worden waren, die zur Abgrenzung der Fischräume auf den Dampfern dienten, haben sich heute nicht mehr erhalten. Durch zwei Gleise längs der Kaje war das Nordsee-Gelände an den Güterbahnhof Geestemünde angeschlossen. Die Gleise dienten in der Hauptsache zum Bekohlen der Dampfer. Im Juli 1934 war der Ausbau der Anlagen so weit fortgeschritten, dass die »Nordsee« ihren Betrieb in Geestemünde aufnehmen konnte.

Das Gebäudeensemble der »Nordsee« ist später durch den großen Bombenangriff auf Wesermünde vom 18. September 1944 zerstört worden. 1948 ist nur das Verwaltungsgebäude,

an dem die Umrisse des alten Hafenspeichers noch heute ablesbar sind, wieder aufgebaut worden.

Fischereimuseum

Am Westufer des 542 Meter mal 117 Meter messenden Hafenbeckens des alten Handelshafens hat sich noch ein zweites Gebäude aus der Erbauungszeit erhalten, an dem sich die ursprüngliche Architektur der Hafenspeicher noch deutlicher ablesen lässt als am Verwaltungsgebäude der »Nordsee«: Der 1886 errichtete ehemalige Lagerschuppen E (Am Handelshafen 12) wurde ab 1926 durch das Institut für Seefischerei genutzt. Für das Reichsamt des Inneren betrieb der Deutsche Seefischerei-Verein mit dem Reichsforschungsdampfer »Poseidon« schon seit 1902 fischereibiologische Forschungen. Das 1919 gegründete Institut für Seefischerei suchte darüber hinaus mit seinen Forschungen zur Verlängerung der Frischhaltung von Seefisch und der Verbesserung der Verarbeitungsverfahren die enge Zusammenarbeit mit dem Hochseefischereigewerbe noch zu verbessern. Im Obergeschoss befand sich seit 1930 das vom Institut für Seefischerei eingerichtete Fischereimuseum, welches im Wesentlichen aus der Privatsammlung des zuerst in Geestemünde und seit 1907 in Cuxhaven tätigen Fischereidirektors Friedrich Duge bestand. Hier sollte für die Hochseefischerei geworben werden und in anziehender, eingängiger Form Wesen und Bedeutung des Fischereihafens vermittelt werden. Im Zentrum der Sammlung standen drei große Dioramen mit Rundhorizont von dreieinhalb Metern Tiefe und vier Metern Gesamthöhe, die den Heringsfang mit Treibnetz in der Nordsee, die Dampffischerei mit dem Grundsleppnetz vor Island und den Walfang mit Fabrikschiff und Fangdampfern in der Antarktis zeigten. Nach dem Zweiten Weltkrieg blieb die Sammlung als »Nordsee-Museum« des Instituts für Meeresforschung erhalten, konnte aber nach dessen Zusammenlegung mit dem Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung



*Lagerschuppen E, später Nordseemuseum,
Am Handelshafen 12*

(1986) nicht mehr als Museum unterhalten werden. Seither ist die Schausammlung anderorts eingelagert und nicht mehr öffentlich zugänglich.

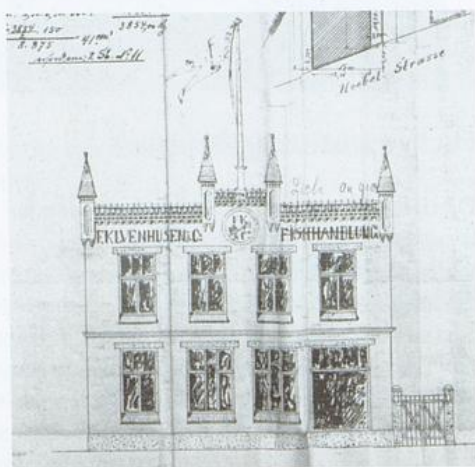
Fischverarbeitende Betriebe

Der Fisch wurde im Fischereihafen entweder frisch versandt oder noch im Hafen verarbeitet. In den Betrieben der Fischindustrie wurde der Fisch geräuchert, mariniert, gebraten oder getrocknet. 1916, also nach zwanzigjährigem Bestehen des Fischereihafens, gab es neben 60 Fischversandgeschäften auch zwölf Marinieranstalten, sechs Räuchereien und vier Fischmehlfabriken. Einer der größten Betriebe waren die 1909 durch einen Zusammenschluss der Reeder gegründeten Stock- und Klippfischwerke am Lunedeich, die Überkapazitäten auf dem



Ehemalige Lachsräucherei Klevenhusen & Co., Hoebelstraße 33

Fischmarkt regulierten, indem sie einen Mindestpreis für den angelandeten Fisch garantierten (Betriebsgebäude Anfang der 1990er Jahre abgebrochen).



Klevenhusen & Co., Eingabezeichnung aus der Bauakte

Zu den wenigen erhaltenen Betrieben der Fischindustrie im Fischereihafen zählen die Räucherereien Heinr. Strentz (heute Herbert Franke) und die Dreistern-Räucherei (heute de Haas) im »Schaufenster Fischereihafen«, die in der Gründungsphase des Fischereihafens um 1907 auf einem spitzwinkligen Grundstück zwischen dem Weserdeich und der Zufahrtsrampe ins Hafengelände im »Gleisdreieck« des ersten Fischbahnhofs errichtet worden waren. Aber auch im Fischereihafen inzwischen seltene Beispiele für den Typ des selbständigen Kontor- und Produktionsgebäudes sind noch vorhanden, wie jenes der Firma Klevenhusen & Co. (Hoebelstraße 33), in dessen rückwärtigem Bauteil einst Lachse geräuchert wurden. Das 1912, also noch vor dem benachbarten Haus der Seemannsmision errichtete Bauwerk ist sogar in Bremerhaven einzigartig, weil es an seinem traufständigen, zweigeschossigen Kontorflügel zur Hoebelstraße als letztes Gebäude seiner Art noch wesentliche Details seiner ursprünglichen Fassadengliederung bewahrt hat, auch wenn es sich

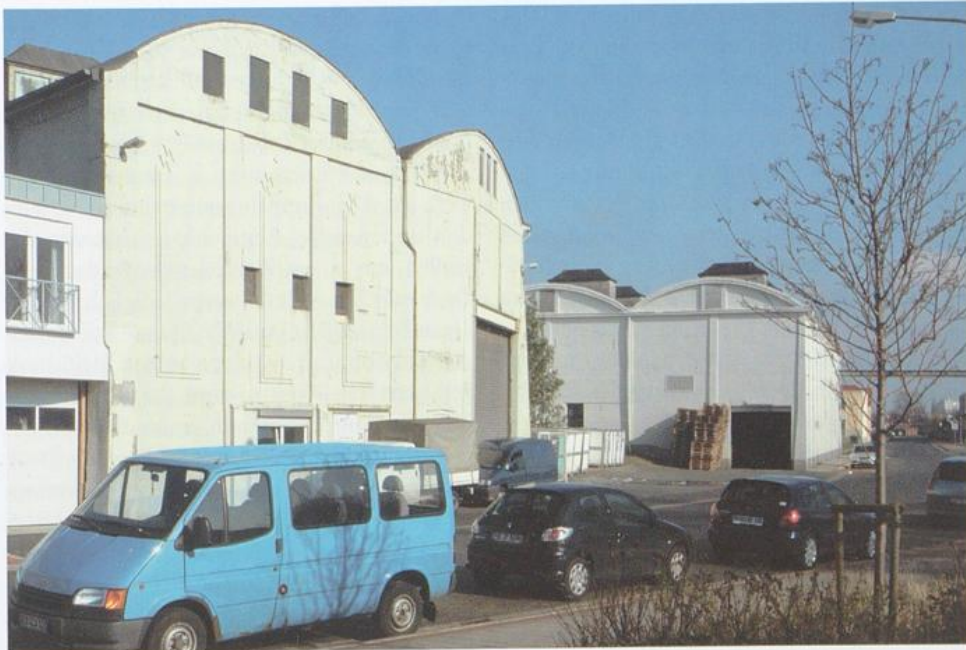
heute insgesamt in einem beklagenswerten Zustand befindet. Der Kontorflügel war schon früh, vielleicht auch wegen seiner ehemals repräsentativen Erscheinung, im Inneren zur Bankfiliale umgebaut worden.

Eisfabriken

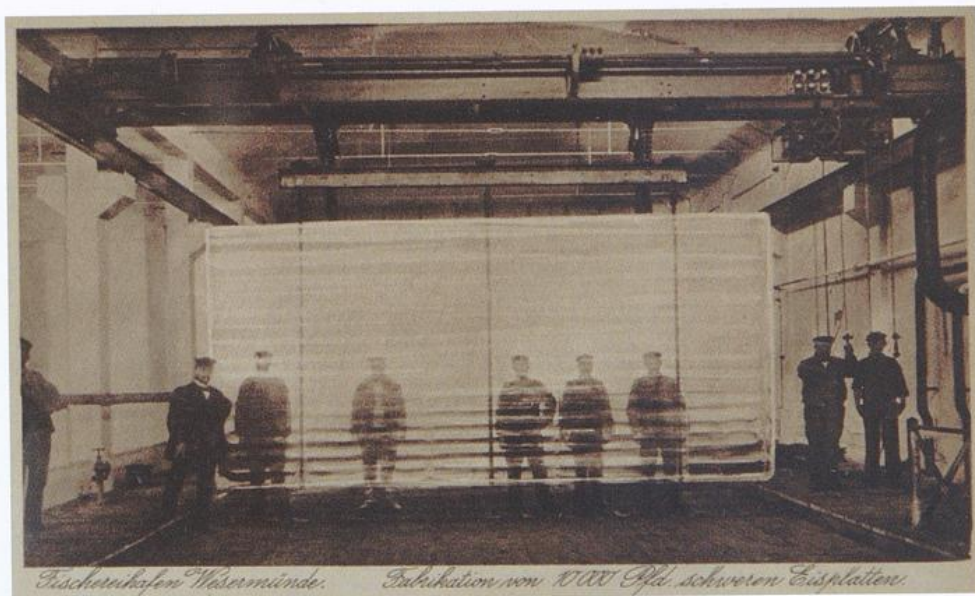
Die Eisfabrikation gehört – ebenso wie die Netzmacherei, Schiffsreparatur oder die Dosen- und Korbfabrikation – zum Hilfs- und Nebengewerbe eines Fischereihafens. Die erste Eisfabrik der Unterweserorte wurde 1906 vom Bremer Unternehmer Philipp Feldhusen an der Osterstader Straße in Wulsdorf gegründet. Das Gebäude befindet sich heute noch direkt hinter der ehemaligen Villa des Reeders Friedrich Busse und kam später auch in den Besitz von dessen Firma. Durch den schnellen Ausbau der Hochseefischerei in Geestemünde reichten damals die Ernte aus den Eisteichen während der Wintermonate, die in Eishäusern bevorratet wurde,

und der Import mit Spezialschiffen aus den kalten Regionen Europas nicht mehr aus. Auch in anderen kühlintensiven Produktionszweigen (Brauereien) löste an der Wende zum 20. Jahrhundert die Herstellung von künstlichem Eis den im 19. Jahrhundert bedeutenden Eishandel ab. Der größte Eisproduzent in den Unterweserorten waren die Geestemünder Eiswerke, die wirtschaftlich mit der größten und ältesten ortsansässigen Fischdampfer-Reederei verbunden waren und sich später auch entsprechend Geestemünder Eiswerke F. Busse nannten. Der Firmengründer Friedrich Busse war früh im Eishandel tätig und hatte schon 1888 am Holzhafen ein Eishaus errichten und Eisteiche anlegen lassen. Später vereinigte das Unternehmen durch Neugründungen von Eiswerken und durch Aufkäufe bestehender Fabriken nahezu die gesamte Eisherstellung an der Unterweser.

Das 1912–1915 errichtete Werk II (Herwigstraße 24) ist das am besten erhaltene Eiswerk der Geestemünder Eiswerke (ebenfalls erhalten: Werk III von 1926, Am Lunedeich 79). Der



Geestemünder Eiswerke, Herwigstraße 24



Eisplatte am Laufkran in einer der Generatorenhallen

markante Gebäudekomplex mit insgesamt vier Generatorenhallen entstand an der Ostseite des Fischereihafens I auf einem beim Bau der Hafenanlage 1892–1896 als Erweiterungsfläche angesehenen Wattgelände. Alle zum Hafenbetrieb gehörigen Anlagen, wie die 450 Meter lange Versteigerungs- und Packhalle I mit ihren 49 Abteilungen, befanden sich anfangs nur auf der Westseite des Hafenbeckens, das wegen seiner schmalen und gekrümmten Form oft als »Hafenschlauch« bezeichnet wurde. Die unerschlossene Fläche auf der Ostseite war durch den alten Weserdeich begrenzt. Zwischen Hafenschlauch und Weserdeich entstand also nun mit zunächst nur einer Generatorenhalle entlang der Kaje das neue Eiswerk, das jedoch bereits in den ersten drei Jahren des Betriebs durch zwei weitere Hallen, ein neues Maschinenhaus und einen heute nicht mehr erhaltenen Wasserturm erweitert wurde.

Die Fischanlandung war in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg stark angestiegen. Nachdem die Fischdampfer an der Kaje mit den Auktionshallen ihren Fang gelöscht hatten, nahmen sie an der Ostkaje des Hafens zuerst

Kohlen und anschließend noch tonnenweise zerstoßenes Platteneis an Bord, um den im Nordmeer gefangenen Fisch auf den langen Seereisen zu konservieren.

Die für die industrielle Platteneisproduktion dieser Zeit charakteristischen Generatorenhallen errichtete die Bremer Firma Fritz Brandt als Rahmenkonstruktion in Eisenbetonfachwerk auf einer doppelt armierten durchgehenden Bodenplatte. Abgeschlossen werden die Hallen von einem Zweigelenkbogendach mit Zugband. Die Wände waren lediglich Schutz gegen Feuchtigkeit und Wind, ohne jede tragende Funktion und nur einen halben Stein stark gemauert. Die Konstruktion war modern und bisher im Unterweserraum noch ohne Vorbild. Der Ingenieur Brandt und der Bauherr Busse mussten daher bei der Königlichen Regierung in Stade einen Dispens für die Konstruktion erwirken, besonders für das Halbstein-Mauerwerk der Wände, da diese Leichtbauweise bis dahin nur für Eisenfachwerkkonstruktionen zulässig gewesen war. Die schmucklose, aus der Funktion der Gebäude entwickelte Architektur ist von beeindruckender Klarheit und entwi-

ckelt durch die Wiederholung der Motive Bogendach und Dachlaterne einen ästhetischen Reiz. Dieser war gewiss unbeabsichtigt, im Gegenteil, bei der Errichtung der Generatorenhalle IV im Jahr 1924 gab es eine baupolizeiliche Auflage zur Verschönerung der Mauerflächen der Giebelseite zum Hafenbecken mit einem einfachen, expressionistisch beeinflussten Schablonenornament, die Stadtbaurat Wilhelm Kunz persönlich bestätigte.

In jeder Generatorenhalle befand sich ein Laufkran, um die fertigen Eisplatten zu bewegen. Sie waren nach einem sechs bis sieben Tage dauernden Herstellungsprozess zirka sechs Meter breit, drei Meter hoch und 28 bis 35 Zentimeter stark. Das Platteneis wuchs in Eiszellen heran, die in eine stark gekühlte Salzlösung eingesetzt worden waren. War der Gefrierprozess abgeschlossen, konnte man die Eiskerne durch ein kurzes Bad in einem mit heißem Wasser gefüllten Auftagefaß von den Zellen lösen. Jetzt kippte man die Zellen über einem Eistisch um und konnte die fertigen Eisblöcke abfahren oder zerkleinern. Eine derartige Platte wog je nach Stärke 4000 bis 5000 Kilogramm. Das Eis wurde entweder in der Eismühle zerkleinert und dann auf die Fischdampfer oder in die Fischversandgeschäfte gebracht oder auch in größeren Stücken in die Fischsonderzüge der Bahn verladen.

Eine Entlüftungsanlage, die während des Gefrierprozesses in Tätigkeit trat, sorgte dafür, dass dem aus destilliertem oder wenigstens gereinigtem Wasser hergestellten Platteneis sämtliche Luft entzogen wurde. Hierdurch gewann man ein kristallklares Eis ohne Luftblasen, ohne einen Schein von Milchfarbe, das dazu geeignet war, direkt mit Nahrungsmitteln in Berührung gebracht zu werden.

Die Geestemünder Eiswerke verwendeten Ammoniak als Kühlmittel in ihrer Eisfabrik. In einem Kreislauf verdampfte das Ammoniak in einem Verdampfer-Rohrsystem, um die Salzlösung der Eismaschine zu kühlen, wurde dann von den durch eine Dampfmaschine betriebenen Kompressoren abgesaugt, unter großer Hitzeentwicklung in die ebenfalls in der Generatorenhalle befindlichen Kondensatoren hin-

ein komprimiert und dort durch Kühlung wieder verflüssigt. Das flüssige Ammoniak durchströmte dann ein Regulierventil und gelangte zu neuer Kälteerzeugung in den Verdampfer zurück. In jeder Halle waren mehrere Gefrierbäder hintereinander aufgereiht; die in Stahlbetonrahmen sitzenden Kondensatoren gaben eine starke Wärme ab, die über die Dachentlüftungen der Hallen abgeleitet wurden. Die Dampfmaschine im Maschinenhaus erzeugte den Kesseldruck für die Kompressoren und bestimmte in weitem Umkreis die Wahrnehmung der Eisproduktion: Sie wurde durch einen vermutlich lautstarken 240-PS-Dieselmotor angetrieben, der das Gebäude so erschütterte, dass »offenstehende Türen hin- und herbewegt wurden und der Wasserturm Pendelbewegungen ausführte, die mehrere Millimeter Ausschlag betrugen« (Bauakte). Die Baupolizei wandte sich damals an das Ministerium in Berlin, um eine Nachprüfung der bereits erteilten Betriebsgenehmigung zu erwirken.

Das Historische Museum Bremerhaven bewahrt heute in der Abteilung Hochseefischerei und Fischwirtschaft eine Kältemaschine der Geestemünder Eiswerke aus dem Jahr 1929 als eines der größten Exponate des Museums. Sie kann im Rahmen von Führungen in Betrieb genommen werden.

Seemannsheim

Das »Seemannsheim im Fischereihafen Geestemünde« wurde 1913 nach Entwurf des Architekten Gustav Claas für den Deutsch-lutherischen Seemannsfürsorge-Verband (später Deutsche Seemannsmission) an der Hoebelstraße (Hoebelstraße 29/31) errichtet. Diese soziale Einrichtung hatte seit der Erbauung des Fischereihafens ihren Platz zuerst in einem Seitenflügel des Fischereihafenrestaurants gehabt, zog nun auf einem benachbarten Grundstück in einen dem Fischereihafenrestaurant an Größe ebenbürtigen repräsentativen Neubau und bildete mit diesem zusammen den Mittelpunkt des Fischereihafens.



Seemannsheim, Hoebelstraße 29/31

Das Seemannsheim bot 80 Übernachtungsmöglichkeiten in Ein- und Mehrbettzimmern in erster Linie als Unterkunft für stellenlose Fischdampferbesatzungen. Als besonders praktisch erwies sich diese Einrichtung für die Zeit, in der die Schiffe auflagen oder sich im Dock befanden. Aber auch solch ungewöhnlich fortschrittlichen Ideen wie die eines »Familienzimmers«, in dem die Frauen mit ihren zur See fahrenden Ehemännern wohnen konnten, wurden realisiert. Für die Zerstreuung und Bildung bei Tage waren ein Lesezimmer und eine Bibliothek vorhanden, Orte, an denen der Seemann auch ungestört Briefe schreiben und Kontakt zu sei-

ner Familie halten konnte. Es gab sogar kostenlose Unterrichtsabende, in denen die Seeleute über Seestraßenrecht, Versicherungswesen, Gesundheitspflege und dergleichen unterrichtet wurden. Beliebt waren die Badeeinrichtungen, aber auch die Turn- und Sportgeräte, darunter ein Reck, ein Barren, ein Pferd, Speere, Hanteln und Fußbälle. Für Abwechslung sorgte auch die geschlossene Doppelkegelbahn. Im Sommer stand den Seeleuten ein großer Garten zur Verfügung.

Die karitative Einrichtung der Seemannsmission wurde von einem Seemannspastor geleitet und wollte mit christlichem Glauben

und christlicher Moral auf die Lebensanschauung und Lebenshaltung des Seemanns einwirken. Das Heim sollte den Seeleuten Obdach bieten, aber gleichzeitig und darüber hinaus auch mit seinen Wohlfahrtseinrichtungen und Gottesdiensten das sittliche Verhalten festigen.

Eine auch im sozialgeschichtlichen Sinn wichtige Funktion hatte das Seemannsheim, weil es das Heuerbüro integrierte. Es befand sich in zwei großen Räumen im vorderen Bereich der Eingangshalle. Ein Kapitän als Leiter, ein Buchführer, ein Pastor und ein Gehilfe wur-



Seemannsheim kurz nach der Errichtung im Jahr 1913

den vom Seemannsfürsorge-Verband angestellt, um einen vertrauenswürdigen Umgang mit dem Geld der Seeleute zu gewährleisten. Diese bekamen hier ihre Heuer ausgezahlt und konnten auch Spareinlagen in Auftrag geben. Erst in der Zwischenkriegszeit betrieben die Fischdampfer-Reedereien selbst das Heuerbüro, jedoch weiterhin in den Räumlichkeiten des Seemannsheims.

Der großzügige Neubau war möglich geworden, nachdem es Seemannspastor Richard Haller gelungen war, ein Komitee zur Errichtung eines eigenständigen Seemannsheims zu bilden. 1912 nutzte er seine guten Kontakte zur

preußischen administrativen Ebene zu einem Bittgang nach Berlin und erhielt dort die Zusage für das über 1000 Quadratmeter große Gelände, das der Mission auf 99 Jahre (üblich waren damals 30) zu einer geringen monatlichen Pacht überlassen wurde.

Die enormen Kosten für den Neubau erbrachten viele im Fischereihafen ansässige Firmen als Gemeinschaftswerk in Jahresbeiträgen, teilweise auch Firmen und Einzelpersonen aus ganz Deutschland in einzelnen Donationen. Die Seekasse stellte zinsgünstig einen Kredit zur Verfügung, und 1913 genehmigte der Oberpräsident der Provinz Hannover eine Hauskollekte für die gesamte Provinz Hannover. Auch Sachstiftungen wie die Buntglasfenster der Kapelle durch den Deutschen Seefischerverein, ein Kronleuchter für die Halle in Form eines Steuerrades mit einer großen Leuchtboje im Zentrum von Landrat Leopold Rademacher oder das Fliesenbild eines Schnelldampfers als Geschenk der Firma Schwarting und Beyer konnten eingeworben werden. Der damals noch junge Architekt des Seemannsheims, Gustav Claas, stiftete eines der Bilder für die Holztäfelung des Lesezimmers.

Gustav Claas, der auf der Grundlage einer Ausschreibung ausgewählt worden war, verarbeitete zeitgenössische Strömungen des Heimatsstils und entwarf ein klar gegliedertes, durch den Verzicht auf historisierende Ornamente beeindruckendes Gebäude (Haller rühmte rückblickend dessen »schlichte Form«), an dem die Gesellschaftsräume im Erdgeschoss, die Kapelle an der Westseite und die Wohnnutzung in den Obergeschossen in der Kubatur des Gebäudes oder an der Größe und Behandlung der Fensteröffnungen ablesbar sind. Die Fassade aus wetterfestem Bockhorner Klinker und auch die Holzfenster sind noch überwiegend in einem bauzeitlichen, wenn auch renovierungsbedürftigen Zustand. Der Vergleich mit historischen Aufnahmen zeigt, dass der Bau insgesamt noch sehr authentisch erhalten ist.

Das Grundstück war Teil einer Fläche, die gerade erst durch die Deichverlegung zum Wesernebenarm Lune hinzugewonnen worden

war und jetzt an fischverarbeitende Betriebe verpachtet wurde, die sich darauf Kontore und Produktionsstätten errichteten. Einer dieser Betriebe war die Lachsräucherei Klevenhuse & Co. Deren Kontorgebäude wurde bei den Rammarbeiten für den Pfahlrost der Gründung stark beschädigt. Die Erschütterungen hatten die Außenwand reißen lassen. Deshalb wurde das Seemannsheim schließlich fünf Meter vom Nachbargebäude abgerückt, um die Fundamentierung fortsetzen zu können. In dieser Lücke wurde anschließend die Kegelbahn des Heims errichtet.

Bis 1980 wurde das Heim noch von der Seemannsmission genutzt. Anschließend wurden die Zimmer teilweise als Wohnungen vermietet. Heute steht das Gebäude weitgehend leer.

Schluss

Um die Betriebsamkeit des Fischereihafens während seiner letzten großen Ausbaustufe erfassen zu können, ist heute ein Museumsbesuch im Historischen Museum Bremerhaven mit dem großen Modell von 1936 und den zahlreichen Fischdampfermodellen erforderlich, die komplexe Struktur des Hafens kann jedoch auch noch an den erhaltenen, hier vorgestellten Bauten erfahren werden. Das macht den außergewöhnlichen Wert dieser Industriebauten aus.

Die geschilderte überragende geschichtliche Bedeutung des Fischereihafens ist zwar schon oft gewürdigt worden, hat jedoch bisher noch keinen angemessenen Platz im kulturellen

Gedächtnis unseres Landes gefunden. Die Denkmalpflege wird durch eine Unterschutzstellung der aussagekräftigsten Hochbauten nun ihren Beitrag dazu leisten. Die Sammlung des ehemaligen Nordsee-Museums, für die immer noch ein neuer Ausstellungsort gesucht wird, könnte dieses Anliegen vor Ort unterstützen. Deren Exponate wären der geeignete Grundstock für ein Museum, das Deutschlands bedeutendstem Spezialhafen für Hochseefischerei in Bremerhaven und der Hochseefischerei im Allgemeinen gewidmet sein könnte.

Literaturhinweise

- Otto Senst, Die Geestemünder Hochseefischerei, Geestemünde 1910
Hans Schilling (Hg.), Der Fischereihafen Wesermünde, o. O. u. J. (1928)
Otto Höver, Deutsche Hochseefischerei, Oldenburg 1936, S. 100–156 (Fischereihafen Wesermünde)
August Dierks, Der Bremerhavener Fischereihafen. Geschichte, Bedeutung und Zukunft, in: Georg Bessell, Heimatchronik der Stadt Bremerhaven, Köln 1955, S. 115–160
Dirk J. Peters, Der wichtige Schritt zum Spezialhafen, in: Claus Petersen und Dirk J. Peters, 100 Jahre Fischereihafen Bremen. Rückblick – Einblick – Ausblick, Bremerhaven 1996, S. 9–44 (grundlegend für die Beschäftigung mit der Baugeschichte des Fischereihafens)

Axel Föhl

Watchin' the River Flow – Hafenentwicklung und Hafendenkmalpflege am Beispiel Nordrhein-Westfalens

Es stand zu vermuten, dass mit den Verschiebungen und Schrumpfungen der deutschen (und weltweiten) Produktionslandschaft in der Nach-Wirtschaftswunder-Zeit unweigerlich auch die Transportbedingungen für Produkte Veränderungen unterworfen werden würden. Bedenkt man, dass die ersten Kohlekrise das Ruhrgebiet bereits Ende der fünfziger Jahre ereilten, wird klar, dass dieser Veränderungsprozess schon eine geraume Weile im Gange ist. Mit einer gewissen Phasenverschiebung und vor allem auch unter Einfluss des sich seit den späten 1960er Jahren entwickelnden Container-Betriebes vollzogen sich merkbare Veränderungen an Binnen- und Seehäfen von Rotterdam bis Duisburg dann ab den 1970er Jahren.

Die Denkmalpflege hat im Zuge der Entwicklung einer Industrie- und Technikdenkmalpflege relativ bald auch auf die Hafenareale des Industriezeitalters geschaut. Zeitlich früher liegende Anlagen, wie zum Beispiel römische Häfen, der berühmte Andernacher Rheinkran von 1559 oder die etwa gleichzeitige Binger Anlage,¹ hatten bereits davor im Visier von Denkmalbeziehungsweise Bodendenkmalpflege gestanden. In die Phase des Aufbaus von Denkmalamts-Archiven zu der seit etwa 1830 entstandenen Architektur der Industrie und Technik fiel dann auch der Beginn drastischerer Veränderungen in den Fluss- und Seehäfen der Republik. Die ersten Publikationen der Ämter zu diesem Thema wiesen denn auch darauf hin, dass sich hier wertvolles historisches Gut in Veränderungsgefahr befände. 1976 erscheinen in einer Publikation des Landeskonservators Rheinland dafür beispielhaft einige große Silobauten in den Rheinhäfen, so in Krefeld, Neuss, Düsseldorf oder Köln.² Auch Rainer Slotta widmete 1975 den Kran- und Hafenanlagen in seinem

ersten bundesweiten Überblick über die Technikbauten einen zwanzigseitigen Abschnitt, um sich dann genüsslich auf weiteren 33 Seiten mit Leuchttürmen zu beschäftigen.³ Der bereits zwei Jahre zuvor erschienene Komplementärband zu den Technischen Denkmälern der DDR enthält dagegen keine Hafenbeispiele, was vielleicht mit der Wasserferne des hauptsächlich erzgebirgischen Autorenkollektivs zusammenhängt.⁴

Zehn Jahre später konnte der Verfasser dieses Beitrages mithilfe des Vereins der Deutschen Ingenieure ein Anliegen publizistisch verwirklichen, das ihm von Anbeginn seiner Tätigkeit als Industriedenkmalpfleger als ein Desiderat erschienen war: die übernationale Zusammenschau unterschiedlicher, auch paralleler Entwicklungen des Industriezeitalters in den unterschiedlichen Trägerländern dieser Entwicklung. »Die Industriegeschichte des Wassers« von 1985 hat auch ein den historischen Hafenanlagen gewidmetes Kapitel.⁵ Als sehr fruchtbringend erwies sich im Zuge der Recherchen zu diesem Buch das Kennenlernen von Umnutzungskonzepten bei unseren englischen Nachbarn. Nicht nur hatte Großbritannien als eine Art Wiederholung des späten 18. Jahrhunderts seit etwa 1960 eine wahre zweite »canal mania« erfasst, die zur Wiederinbetriebnahme zahlreicher frühindustrieller Kanäle zu Freizeit Zwecken führte.⁶ Man hatte sich auch weit vor Deutschland Gedanken über die nutzende Erhaltung historischer Hafenareale gemacht. Die seit den 1960er Jahren außer Nutzung fallenden »London Docklands« sind hier ein prominentes, wenn auch nicht besonders ermutigendes Beispiel. Vor allem die 1828 eröffneten und 1966 für industrielle Zwecke geschlossenen »St Katharine Docks« zeigen mit ihren am Anfang

besonders brutalen Veränderungen wie dem Bau des »Tower Hotel« von 1973 und des World Trade Centre als Replik eines Telfor'schen Lagerhauses im Jahr 1987 eher, wie man es nicht machen sollte.⁷ Stephanie Williams eröffnet ihren Architekturführer mit den Worten: »London's Docklands contains one of the worst collections of late 20th century building to be seen anywhere in the world.«⁸ Auch im weiteren Londoner Hafenbereich sind historische Bauten



Abb. 1: Liverpool, Albert Dock in Neunutzung

eher versatzstückartig in die Geschäftshaus-Szenerie von Maggie Thatchers »free-enterprise-zones«-Politik eingebettet. Ein Beispiel dafür ist die bedeutende frühe Gusseisenkonstruktion von Daniel Asher Alexanders »Tobacco Dock« von 1811–1813, das 1989 von Terry Farrell zu einer Shopping-Mall umgebaut wurde.

Auf der anderen Seite stellte der Besuch des Albert Dock in Liverpool am Beginn seiner Umwandlung Anfang der 1980er Jahre ein sehr ermutigendes Beispiel dar, wie man unter weitestgehender Wahrung des qualitativollen historischen Erscheinungsbildes eine bestens florierende Neunutzungsstruktur etablieren kann (Abb. 1).⁹ Die Kenntnisnahme der glückhaften Entwicklung dort sollte für die Arbeit des Industriedenkmalpflegers im Rheinland oberste Messlatte bleiben. Einschränkend allerdings ist festzuhalten, dass die beim Albert Dock erreichte Qualität durchaus nicht über das ganze riesige Liverpooller Hafenareal hin einzuhalten war.

Die achtziger Jahre brachten in Deutschland und den Nachbarstaaten eine ganze Reihe

von Zusammenkünften von Denkmalpflegern, Museumsleuten und Hochschulangehörigen, die sich gemeinsam der Untersuchung von Bedeutung, Erhaltungsfähigkeit und praktischen Beispielen der Erhaltung von Hafenarealen widmeten. 1986 veranstaltete ICOMOS zusammen mit TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage – in Amsterdam die Konferenz »Man and Water«, auf der Erfahrungen zwischen den Niederlanden, Belgien, Großbritannien, Frankreich und der Bundesrepublik ausgetauscht wurden. Hier erfolgte ein Bericht zu »Water Monuments and Historic Buildings in Northrhine-Westphalia« des Verfassers. 1987 erschien der Ergebnisband eines in Bremerhaven abgehaltenen »Fachgespräches« »Denkmalschutz an Bauten der Schiffahrtsgeschichte«, bei dem der Verfasser über »Erfassung und Schutz schiffbautechnischer Denkmale im Rheinland« berichtete.¹⁰ 1989 hatte man sich im Gebäude der Kaffeebörse in Hamburgs Hafen mit der »Industriekultur und Arbeitswelt an der Wasserkante. Zum Umgang mit Zeugnissen der Hafen- und Schiffahrtsgeschichte« beschäftigt, der Verfasser trug zu »Energiesystemen im Hafen« vor. Veröffentlicht wurde das Ergebnis 1990 zusammen mit den Ergebnissen der kurz vor der Hamburger Veranstaltung durchgeführten Pressefahrt des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz und 1992 als Veröffentlichung des Hamburger Denkmalamtes.¹¹ Mit den Aspekten des Wandels im Hamburger Hafen unter Einschluss der Denkmalpflege beschäftigte sich 1989 auch die Zeitschrift »Der Architekt« in einer Themennummer.¹² 1991 veröffentlichte der Londoner Hochschulprofessor S.K. Al Naib einen vergleichenden Überblick über historische europäische Hafenareale, der Verfasser stellte den Duisburg-Ruhrorter Hafen vor.¹³ Auch die hafenbezogene Wirtschaft reflektierte die historische Bedeutung ihres Wirtschaftsraumes: Zum 275-Jahr-Jubiläum des Duisburg-Ruhrorter Hafensystems publizierte der Haniel-Konzern eine Festschrift namens »Hafen-Zeit. Der Lebensraum Rhein-Ruhr-Hafen Duisburg im Focus von Wirtschaft, Geschichte und Kultur«.¹⁴ Auch

hier war ein Beitrag der Denkmalpflege inbegriffen: »Der Hafen als Denkmal. Industrie-archäologische Fragestellungen an den Ruhrorter Hafen«.¹⁵

Alles in allem also eine beträchtliche Aktivität, sich ein theoretisches Rüstzeug zu verschaffen bei dem Versuch, historisch Bedeutsames in den sich rapide wandelnden Hafenarealen der Bundesrepublik zu bewahren. Wie sieht nun die faktische Bilanz von gut vierzig Jahren Hafendenkmalpflege aus? – Paradigmatisch soll hierzu eine Betrachtung der Entwicklung der Rheinhäfen im Dienstbereich des Rheinischen Denkmalamtes stehen.

Köln

Von Süden her ist Köln der erste bedeutsame Hafenstandort des Rheinlandes. Bereits seit den 1820er Jahren wurde die Stadt zum Zentrum des Dampfschiffbetriebes, die Entwicklung des Getreideumschlages und des Ölhandels ließen seit Mitte des Jahrhunderts den Ausbau des 1847–1850 angelegten ersten Hafens angezeigt erscheinen. Erst 1892–1898 wurde dann allerdings nach Planungen von Josef Stübben der linksrheinische Rheinauhafen in seiner heutigen Ausdehnung angelegt. Uferparallel schuf man unter Nutzung einer kleinen Insel ein nach Norden geöffnetes Hafenbecken. Zur ersten Hafenversion gehört der sogenannte Malakowturm von 1853. Nach 1892 entstanden ein Zollamt von 1893–1896 und das markante Hafenamt nach Entwurf von Adam Sesterhenn von 1892–1898, daneben die Kraftzentrale des Hafens vom gleichen Architekten. Bis vor wenigen Jahren prägend und maßstabbildend waren auch die von Bernhard Below entworfenen neo-romanischen, zwei- bis fünfgeschossigen Lagerhausbauten in Sandstein mit Zinnenkränzen und Eckwarten (Abb. 2). Das 20. Jahrhundert fügte als markanten Großbau das wegen seiner Vielzahl von Giebeln »Siebengebirge« getaufte, verputzte Stückgut-Lagerhaus als frühe Eisenbetonkonstruktion von 170 Metern Länge hinzu. Technisch bedeutsam war die nicht erhalte-

ne Hydraulik-Technologie, die auf einem frühen Elektrobetrieb im gesamten Hafen fußte.

Erhalten dagegen ist als eine Art »technischer Insel« die 1896 erbaute Drehbrücke über den Hafenmund. Ihre original erhaltene Hydraulik, mitsamt dem zugehörigen Elektroantrieb, der 1896 im oben erwähnten »Malakowturm« von 1855 untergebracht wurde, ist nach einer grundlegenden Instandsetzung im Jahre 1986 eines der europaweit selten gewordenen



Abb. 2: Köln, Rheinauhafen, Lagerhaus 2, ursprünglicher Zustand

Beispiele dieser Technik (Abb. 3).¹⁶ Auf den Glücksfall der Erhaltung einer zweiten Drehbrücke in derselben Stadt sei an dieser Stelle hingewiesen: Auf der rechten Rheinseite schwingt sich über den Deutzer Hafen eine 1906–1909 erbaute, ebenfalls denkmalgeschützte Drehbrücke, die nun auf reinem Elektrobetrieb fußt (Abb. 4). Das weitere Schicksal des Deutzer Hafens ist gegenwärtig in der Debatte, was hoffentlich keine negativen Auswirkungen auf die Überlebensfähigkeit der funktionstüchtigen Drehbrücke hat. – So weit die Aufzählung der linksrheinisch denkmalpflegerisch relevanten Hafenteile.

Im Laufe der 1970er Jahre verlor der Rheinauhafen aus den weiter oben dargelegten Gründen seine bisherige Funktion. Andere Kölner Häfen, so der in Köln-Niehl, in dem heute zwei denkmalgeschützte Schiffe aus dem 20. Jahrhundert liegen, hatten die meisten seiner Aufgaben übernommen. In einem Prozess, wie er sich auch an anderen Standorten dieser Art be-



Abb. 3: Köln, Rheinauhafen, Drehbrücke über den Hafenmund mit »Malakowturm«

obachten ließ, siedelten sich nun Interimsnutzungen an. So konnte man jahrelang italienische Importmöbel im neoromanischen Lagerhaus II kaufen, wobei die gemauerten Gewölbe mit den Sandsteinstützen samt Würfelkapitellen durchaus ein mehrwertschaffendes Ambiente abgaben.

Ende des Jahrtausends jedoch entwarfen die Stadt Köln und ihre Hafengesellschaft ehrgeizigere Pläne für das zentrumsnah gelegene Areal und veranstalteten einen Wettbewerb, den das Hamburger Büro HRT Teherani gewann. Nach langjährigem Vorlauf wandelte man das »Sie-

bengebirge« in eine Groß-Wohnanlage um. Obwohl auch hier die bei der Umnutzung von Speicher- und Silogebäuden klassischen Probleme der Belichtung, Unterteilung und Grundrissneubestimmung auftraten, kann das Gesamtergebnis im Großen und Ganzen als tolerabel gelten. Der Außersichnahme kam hier zugute, dass es bereits im Ursprungsbau eine großzügige Anzahl von Fensteröffnungen gegeben hatte (Abb. 5).

Eine originelle Nutzung fand die alte Kraftzentrale: Hier etablierte sich in einer Art »Haus in Haus«-Nutzung eine Kreativagentur, deren Betrieb die Außersichnahme des Bauwerkes mit dem typischen Akkumulatorenturm solcher Hydraulikzentralen intakt ließ (Abb. 6). Im Inneren ließen sich Elemente der ursprünglichen Konstruktion wie genietete Stützen und Träger erhalten, leider hatte ein früherer Anstrich die nun nur noch in Fotografien überlieferte Rankenwerk-Ausmalung der Maschinenhalle mit lediglich literarisch überlieferten Gedichtzeilen von Stadtbaumeister Joseph Stübgen zerstört (Abb. 7).

Das alte Hafenamt, mit seinem hochragenden Uhrturm weithin sichtbar, wurde insgesamt relativ behutsam neuen Büronutzungen angepasst (Abb. 8).



Abb. 4: Köln, Deutzer Hafen, Drehbrücke, 1903–1906



Abb. 5: Köln, Rheinauhafen, Stückgutlagerhaus, sogenanntes Siebengebirge

Im zweigeschossigen Lagerhaus I siedelte sich das Deutsche Sport- und Olympiamuseum an. Die im Krieg zerstörten Türme der Eckwarten wurden als filigrane Stahlkonturen angedeutet. Beide Lagerhäuser hatten in der Ursprungsversion der 1890er Jahre Flachdächer, das Lagerhaus II bekam erst 1912 ein nicht mehr bestehendes steiles, schiefgedecktes Satteldach von

Hans Verbeek, dem Architekten des »Siebengebirges«.

Die Staffel der gravierenderen Eingriffe beginnt mit dem Anbau des äußerst populären (Schokoladen-) Imhof-Stollwerck-Museums an das ehemalige Zollgebäude von 1898 Anfang der 1990er Jahre. Die exuberant gekurvte Stahl-Glas-Konstruktion lässt dem Zollbau kaum



Abb. 6: Köln, Rheinauhafen, ehemalige hydraulische Kraftzentrale

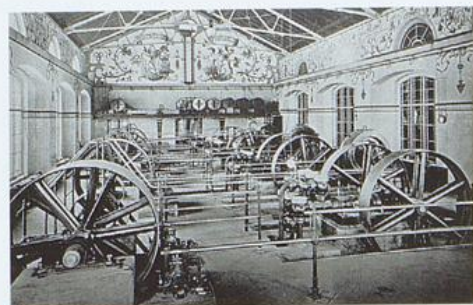


Abb. 7: Köln, Rheinauhafen, hydraulische Kraftzentrale, bauzeitliche Innenaufnahme



Abb. 8: Köln, Rheinauhafen, Hafenamtsgebäude

noch eine Chance. Der fünfgeschossige Speicher aus dem Jahr 1898 wurde zu Wohnnutzungen gravierend überformt und durch Höherbau und Vorblendung einer flussseitigen Front fast zum Verschwinden gebracht.

Die zerstörerischste Veränderung des bisherigen, maßstabhaltigen Hafengefüges jedoch stellen drei je sechzig Meter hohe sogenannte »Kranhäuser« dar, deren sechs oberste Geschosse winklig zum Rhein hin überklappen. Bereits die zwei vollendeten Bauten zeigen, dass hier ein Sprung der Größenordnung passiert ist, der die mehr oder weniger veränderten historischen Baubestände zu Zwergen degradiert (Abb. 9). Das Erscheinungsbild der Hafeninsel wird zusätzlich verändert durch die Anhebung des Bodenniveaus auf ein noch hochwassersicheres Niveau, was dazu führt, dass die historischen Bauten quasi im Boden versinken (Abb. 10). Da



Abb. 9: Köln, Rheinauhafen, eines der drei sogenannten Kranhäuser, 2008



Abb. 10: Köln, Rheinauhafen, angehobenes Bodenniveau, 2009

ist die gelungene Erhaltung einer ganzen Reihe historischer Krane, die unter anderem den Schwerlastkran »Herkules« aus dem Jahr 1898 umfasst, dann nur noch ein schwacher Trost.

Typisch ist an den Entwicklungen in Köln, dass man – wie in den Londoner St Katharine Docks nach 1960, hier vierzig Jahre später – mit maßstabssprengenden Neubauten bei durchaus bestehenden Alternativen in ein historisches Areal hineingeht, um mittels des als Dekor verstandenen historischen Baubestandes profitab-



Abb. 11: London, St Katharine Docks

len Mehrwert zu erzeugen. Wie in London (Abb. 11) ist der Punkt dann schnell erreicht, an dem die bestehenden Bauten von den neu hinzugekommenen einfach niedergedrückt und marginalisiert werden und es nicht mehr vermögen, einen Begriff von den ursprünglichen Verhältnissen zu geben. Die unmittelbare Nähe zu den jeweiligen Stadtzentren verstärkt die Profiterwartung noch zusätzlich.

Düsseldorf

Fast gleichzeitig mit Köln ging man in Düsseldorf 1890–1896 nach langen Standortdebatten an die Anlage eines industriezeitlichen Industrie- und Handelshafens mit vier Teilen: dem Petroleumhafen mit eigener Einfahrt sowie dem Zoll-, Handels- und Sicherheitshafen. Die Anlage war ein Erfolg, bereits 1912 hatte man mit fast 1,8 Millionen Tonnen Köln an Umschlagvolumen überflügelt.¹⁷ 1974/76 begannen auch hier Umstrukturierungsplanungen in städtischer Regie. Ziel war auch hier eine »auf die Citynähe ... ausgerichtete Nutzung«. Konkret führte dies zur Verfüllung des nördlichsten Hafenteils, des Petroleumhafens. In schneller Folge entstand hier 1982 ein von Harald Deilmann konzipierter Fernsehturm von 234 Metern Höhe, nach Meinung des Verfassers allerdings eher einer der besseren Art dieses nie stadtsilhouettenkompatibel zu gestaltenden Bautyps. Gleichmaßen Solitärcharakter hat das 1980–1988 errichtete Landtagsgebäude von Eller/Moser/Walter mit seiner Großstruktur aus ineinandergreifenden Kreissegmenten. Und um die Versammlung von eigensinnigen Einzelbauten zu komplettieren, entstand 1986–1991 ein Großgebäude für den Westdeutschen Rundfunk von Christoph Parade, dessen geböschte Sockelzone Peter Behrens' unweit von hier 1911/12 entstandenes Mannesmann-Hauptverwaltungsgebäude zitiert, das seinerseits den Palazzo Pitti in Florenz zum Vorbild genommen hatte. Wenn hier nun noch die 1996–1998 von Frank Gehry errichteten schiefwinkligen Bauten des »Neuen Zollhofs« hinzugefügt wurden,



Abb. 12: Düsseldorf, ehemalige Kraftzentrale am Handelshafen, erdrückt von der Moderne

so deutet sich daraus wohl schon an, dass die Chance der wenigen bis in die 1970er Jahre überlebenden hafenspezifischen Bauten, den Hauptakzent des Hafenareals zu bilden, gegen null tendiert. »Architekturzoo am Rhein« nennt der Journalist Oliver Hamm das Ganze.

Die beginnende Industriedenkmalpflege sah seit den späten 1970er Jahren keine Chance, in Düsseldorf sinnvoll für die Erhaltung eines integralen historischen Hafengefüges zu kämpfen. Nur äußerst punktuell gelang es angesichts solcher Haupt- und Staats-Bauvorhaben wie Rundfunk-Landesstudio und Landtagsgebäude des Bundesstaates Nordrhein-Westfalen, »den Fuß in die Tür zu bekommen«. Was heute als denkmalgeschützt verblieben ist, wie die kleine Stahlfachwerk-Backstein-Kraftzentrale aus der Erbauungszeit des Hafens, ist zwar ein historisch wichtiger Hinweis auf die Tatsache, dass man in Düsseldorf im Gegensatz zu Köln be-

reits gänzlich auf die Elektrizität setzte, relativiert sich aber selbst angesichts der Situation, dass der winzige Bau trotz Denkmal- (und theoretisch Umgebungs-)schutz von einem gigantischen Stahl/Glasbügel überwältigt wird, der sich haarscharf über den First hinweg in Richtung Wasser schiebt (Abb. 12). Auch der benachbarte fünfzehngeschossige Büroriegel lässt das ehemalige Kraftwerk, das uns auch ohne jegliche maschinelle Ausstattung überkommen ist, nur noch lächerlich erscheinen. Am westlichen Kai desselben Handelshafenbeckens steht der »denkmalgeschützte« Bau eines 1938 errichteten ehemaligen Getreidesilos. Die 27 Betonsilozellen wurden herausgefräst, um durchgehende Büroflächen auf neu eingezogenen Ebenen zu schaffen. Wie bei Umnutzungen von Silos zu derart anders gelagerten Zwecken üblich, mussten neue Fensteröffnungen beziehungsweise Vergrößerungen bestehender Öff-

nungen geschaffen werden. Einzig verbleibender, signalhafter Teil für die alte Nutzung ist heute nur noch der mit der Reliefdarstellung dreier sacktragender Hafenarbeiter geschmückte Schütttrichter von 1938, mit einem Relief wohl erst der 1950er Jahre (Abb. 13). Das einst hochragende Silo hat heute einen über siebzehngeschossigen Hotelneubau als Nachbarn. Auf der Hafenspitze entsteht gegenwärtig ein weiterer, über zwanziggeschossiger Hotelbau.

Bei der Wahl, um welchen historischen Rheinhafen sich die Denkmalpflege vorrangig zu kümmern habe, stand Düsseldorf seit den frühen 1970er Jahre nicht mehr an vorderster Stelle. Dies heißt allerdings nicht, dass nicht genuine Denkmale im Hafenbereich zu finden sind. Dazu gehört zum Beispiel das für seine Erbauungszeit recht fortschrittliche Lagerhaus pharmazeutischer Fabrikate de Haen, Carstanjen & Söhne, das 1901 vollständig als Eisenbetonkonstruktion errichtet wurde und darüber hinaus durchaus auch eine baukünstlerische Leistung darstellt (Abb. 14).¹⁸



Abb. 13: Düsseldorf, Handelshafen, Getreidesilo, Relief am Schütttrichter

Noch mehr als in Köln wird die historische Bausubstanz des Düsseldorfer Hafens überwältigt und dominiert von der »hochformatigen« Fülle der Zubauten. Ungeachtet der Tatsache, dass die kommerzielle Situation des als »Medienhafen« propagierten Areals hier, wie auch in zahlreichen anderen Neunutzungsarealen



Abb. 14: Düsseldorf, Lagerhaus der Firma de Haen, Carstanjen & Söhne, Kaistraße, 1901

positiv zu sein scheint, vermag die entschieden untergeordnete historische Bauschicht kaum noch das ja ständig betonte »Hafenflair« zu vermitteln. Da ist es doch tröstlich, dass nach Gutachten des Rheinischen Amtes für Denkmalpflege insgesamt einunddreißig gusseiserne Feuerhydranten samt einigen laufenden Metern Basalt-Kaimauer seit 1996 unter Schutz stehen.

Krefeld

Der Rheinhafen der Stadt Krefeld ist insofern verkehrshistorisch bemerkenswert, als er seit nunmehr fast hundertfünfzig Jahren den Ansatzpunkt einer Vision darstellt, den Rhein mit der Maas zu verbinden, die nie hat Realität werden können. Das Handicap der Stadt hatte lange darin bestanden, nicht unmittelbar am Rheinstrom zu liegen. Mehrere Varianten für Hafen-Standorte wurden erörtert, seit 1870 eben unter dem Aspekt, Ausgangspunkt einer Kanal-

verbindung zur Maas zu werden. Nachdem sich diese Hoffnung zerschlug, begann man im Stadtteil Linn 1903 mit der Anlage eines Industrie- und in geringerem Umfang auch eines Handelshafens, der 1905 in Betrieb ging.¹⁹ Die Entwicklung führte zu einer dominanten Ausprägung des Handelsaspektes, Großmühlenbetriebe verkörperten die hauptsächliche Art der hafenbezogenen Anlagen. Streckenweise sorgte eine 1916 gegründete Eisenhütte für große Umschlagmengen. Ihre architektonisch bedeutsamen Reste bestanden noch Anfang der 1970er Jahre, heute sind sie wie Vineta unter Aufschüttungen verschwunden, die Hütte ging 1932 in Konkurs.²⁰

Der Hafen besteht in einem linearen, nach Osten führenden Becken, das nach einem Drittel seiner Länge von einer Drehbrücke überspannt wird, die den Hafen in Rheinhafen und Osthafen teilt (Abb. 15). Es ist dies die dritte technikhistorisch bemerkenswerte Drehbrücke im Rheinland, die unter Denkmalschutz steht. 1903–1906 entstanden, weist sie noch heute alle technischen Einrichtungen der Erbauungszeit auf. Die sehr harmonisch gestaltete, gleicharmige, sieben Meter Spannweite aufweisende Brücke (Abb. 16) wurde und wird mit einem 30-PS-Elektromotor betrieben, auch die hydraulische Hebevorrichtung funktioniert noch seit nunmehr 104 Jahren. Mit schöner Regelmäßigkeit wird ihre Fortexistenz etwa alle zehn Jahre infrage gestellt, weil man nun endgültig den ganz großen Ausbau des Krefeld-Linner Hafens plant. Allerdings ist es in den nunmehr 35 Jahren denkmalpflegerischer Bemühungen um die Brücke nie zum »Ernstfall« gekommen.

Ein weiteres Denkmalobjekt im Krefelder Hafen liegt auf der »Hafenspitze« am Nordende des Beckens. Es ist die stattliche, in gediegenem Basalt, Werk- und Backstein errichtete Gruppe dreier städtischer Lagerhäuser. Unter Stadtbaurat Hentrich errichtete August Suhlry 1904/05 die mit – ebenfalls erhaltenen – Kranbahnen verbundene Gebäudegruppe (Abb. 17). Die Erhaltung dieser Bauten und Anlagen ist zunächst gesichert, ihr Handicap besteht aber in ihrer Abgelegenheit von der Krefelder Innenstadt



Abb. 15: Krefeld, Hafenplan von 1948



Abb. 16: Krefeld, Drehbrücke zwischen Rheinhafen und Osthafen (1903–1906)



Abb. 17: Krefeld, Gruppe städtischer Lagerhäuser an der Hafenspitze

und darin, dass seit einigen Jahren ein Containerumschlag auf der Hafenspitze stattfindet, was eine Neunutzung naturgemäß schwierig macht. An den architektonisch ursprünglich bedeutsamen Großmühlen im Krefelder Hafen haben sich im Laufe der Zeit so viele Änderungen ergeben, dass sie denkmalpflegerisch nicht mehr als relevant erscheinen.

Duisburg

Wenige Kilometer stromab von Krefeld liegt rechtsrheinisch das, was wechselweise als Europas oder der Welt größter Binnenhafen gilt, das System der Duisburg-Ruhrorter Häfen, später firmierend unter »Rhein-Ruhr-Hafen Duisburg«. Bis 1905 als getrennte Anlagen in Duisburg und Ruhrort entwickelt, hatten die Anlagenteile unterschiedliche Funktionen. Während der Hafen Ruhrort seit dem frühen 19. Jahrhundert planmäßig unter preußischer Führung zum Massengüterhafen an der Mündung der bis etwa 1880 als verkehrsreichster deutscher Fluss geltenden Ruhr entwickelt wurde, hatte die Stadt Duisburg zunächst die direkte Verbindung zum Rhein verloren und musste unmittelbar vor der mittelalterlichen Stadtmauer ein aus »Außenhafen« und »Innenhafen« bestehendes neues System entwickeln. Mit dem Wachstum der Montanindustrie vergrößerte sich im späteren 19. und frühen 20. Jahrhundert das Ruhrorter System beträchtlich, Bezeichnungen wie

»Schrottinsel«, »Kohleninsel« oder »Erz- (später Stahl-) Insel« verweisen auf die Natur der hier umgeschlagenen Güter. Wasserbauliche und technische Anlagen waren auf diese Umschlagarten abgestellt. Mit dem Niedergang der Schwerindustrie allerdings zeichnete sich dann auch die Notwendigkeit der Abkehr von den bisherigen Monostrukturen ab. Das Jahr 1991 markierte die Gründung eines Freihafens und die Verschiebung der Schwerpunkte. Bereits bis hierhin hatten auch Modernisierungen der Umschlagtechnik für Massengüter für stetige Veränderungen gesorgt.

Dieses komplexe, unter den wechselnden Anforderungen in stetiger Veränderung befindliche System war aus der Sicht der Industriedenkmalpflege ein »harter Brocken«. Zwar war im Jahr 1966 im Rheinischen Amt in der Reihe »Die Denkmäler des Rheinlandes« ein Kurz-Inventarband zu Duisburg erschienen²¹, die einzigen hafenbezogenen Objekte jedoch, die darin zu finden sind, sind neben einem Heberturm der Trajektanstalt die dem preußischen Oberpräsidenten gewidmete Vincke-Säule; Letzterer hatte sich um die Hafenentwicklung verdient gemacht. Angesichts dieser nicht ermutigenden Ausgangslage machte Anfang der 1980er Jahre das Rheinische Amt nach Rotterdamer Vorbild der Hafengesellschaft in Duisburg den Vorschlag, ein sogenanntes »kadeboek« des Duisburger Hafens anzulegen. Darunter ist eine Art Endlos-Leporello zu verstehen, in dem in einer kontinuierlichen, bandartigen Erfassung von der Wasserseite aus eine Art Momentaufnahme des gesamten Hafensystems entsteht, neben Luftaufnahmen ein geeignetes erstes Inventarisierungsinstrument.²² Die Rotterdamer Hafenbetriebe hatten diese 500-Seiten-Dokumentation in Auftrag gegeben und bezahlt. Leider ging der Duisburger Hafenbetreiber, die HAFAG, darauf nicht ein; aus den laufenden Mitteln des Denkmalamtes wäre dieses Unterfangen nicht zu finanzieren gewesen.

Die Strategie verlegte sich im Rheinland daher auf Kernzonen, genauer gesagt, auf Ursprungspunkte. Im Ruhrorter System war dies der 1820–1825 angelegte sogenannte Werft-

hafen (Abb. 18), eng verbunden mit der Unternehmerfamilie Haniel, die, im frühen Kohletransport reich geworden, am Beginn einer bedeutenden Reihe von Bergbau- und Hüttenunternehmungen stehen sollte. Neben den wasserbaulichen Anlagen, die zum beträchtlichen Teil erhalten waren, verwiesen hier auch zwei mit dem Haniel'schen Reedereibetrieb in Ver-

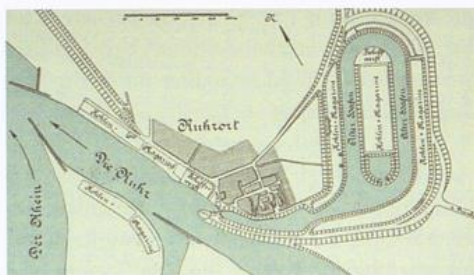


Abb. 18: Duisburg-Ruhrort, Werfthafen, Plan von 1825

bindung stehende Bauten auf die Anfangsphase des Ruhrorter Hafens. Leider sind die 1862 entstandenen Bauten (Abb. 19) trotz ihrer Denkmaleigenschaft bis heute von ihrem neuen Eigner, der jetzt »Duisport« genannten Hafengesellschaft, ungenutzt. Denkmalgeschützt ist auch das 1756 errichtete sogenannte »Packhaus Haniel« als Kernbau der für die Montanindustrie so bedeutenden Unternehmerfamilie Haniel, in dem auch eine Sammlung zur Geschichte des Unternehmens zu finden ist. Obwohl innerhalb des ausgedehnten Ruhrorter Hafengefüges weitere Bauten unter Denkmalschutz stehen, hat es sich als gänzlich unmöglich erwiesen, ganze Partien wie Hafenbecken oder historische Umschlaganlagen der wilhelminischen Ära oder erst recht einer späteren Entwicklung in toto unter Schutz zu stellen. Die übergeordneten wirtschaftlichen Belange einer Großunternehmung von der Art des Duisburger Hafenbetreibers verlangen die Entwicklung von Überlebensstrategien in der Auseinandersetzung mit anderen europäischen Häfen; dem Denkmalschutz kommt daher eine mehr marginale, hier und da eher kommemorativ Funktion zu. Wie

in anderen Industriesparten auch ist die Situation immer dann schwierig, wenn in Standortkonstanz neuere technisch-wirtschaftliche Zwecke verfolgt werden.

Anders war dies bei der Entwicklung des Stadt-Duisburger Hafenteils, erst 1905 mit dem Gesamthafen vereinigt. Speziell bei dem »Innenhafen« genannten Hafenteil in unmittelbarer Zentrumsnähe lag der Fall anders. Seit etwa 1900 hatte sich hier eine Ballung von getreidelagernden und -verarbeitenden Betrieben ergeben, die zu der Bezeichnung »Brotkorb des Ruhrgebietes« geführt hatte. Die ursprünglichen Betriebszwecke, zu denen im Duisburger Außen- und Innenhafen auch der Holz- und Kohlehandel gehörte, waren, wie in vergleichbaren Rheinhäfen auch, mit den 1970er Jahren schrittweise erloschen; Totalabbruch schien, wie so oft aus Sicht der Städte, die zunächst einzig mögliche Strategie. Das Denkmalamt hatte bereits in der 1976 erschienenen Publikation

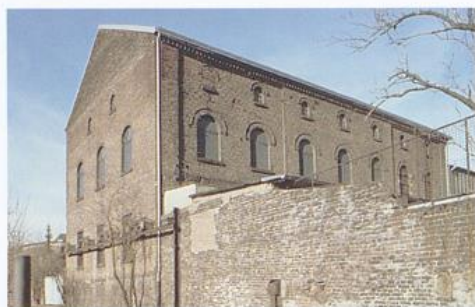


Abb. 19: Duisburg-Ruhrort, ein leerstehendes Gebäude der Haniel'schen Reederei

des Arbeitsheftes »Technische Denkmale im Rheinland«²³ auf diese Bauten hingewiesen. Eine gewisse Trägheit und ausbleibender Druck vonseiten der Stadtentwicklung ließen die Bauten dennoch überleben.

Erst mit dem europaweit erwachenden Bewusstsein, welches Potenzial die nicht mehr im alten Sinne genutzten, innenstadtnahen Hafenareale besaßen, wurde man wach. Glücklicherweise begann um diese Zeit, 1989, die auf zehn Jahre geplante NRW-Landesinitiative »Inter-

nationale Bauausstellung IBA Emscher Park«. Konzentrierte sich diese zwar prinzipiell auf die vom wegbrechenden Bergbau mehr betroffene nördliche »Emscher«-Zone des Reviers, wurden doch auch mehrere weiter südlich liegende Projekte in das IBA-Programm mit aufgenommen. Der Innenhafen wurde also zum IBA-Projekt, 1993 konstituierte sich die Innenhafen Duisburg Entwicklungsgesellschaft GmbH. Zu diesem Zeitpunkt versuchte das Rheinische Amt für Denkmalpflege eine auf Großprojekte dieser Art zugeschnittene neue Strategie. Vielleicht vergleichbar früheren Groß- und Dauerprojekten, wie beispielsweise der Betreuung des Kölner Domes, ging es um die Konstanz der denkmalpflegerischen Betreuung. Es ging auch um die Abtragung der häufigen psychologischen Schranken, die sich daraus ergeben, dass alles »fertiggeplant« ist und dann die Denkmalpfleger alles wieder verändern wollen. Im Fall des Duisburger Innenhafens versprach die Rheinische Denkmalpflege dichttaktige Präsenz während des Planungsprozesses. Die Erfahrungen mit der Düsseldorf-Hammer Eisenbahnbrücke, wo die Denkmalpflege, erst nach Abschluss der langjährigen Planungsarbeiten ins Spiel kommend, einen schweren Stand hatte, ließen dieses Verfahren angezeigt erscheinen. Das Problem bei einer so dichten Mitwirkung ist natürlich, dass ein Denkmalamt sie nur in Einzelfällen personell leisten kann, angesichts der zahlreichen zeitgleich ablaufenden IBA-Planungen im Ruhrgebiet eine damals ernüchternde Feststellung. Die Entwicklungsgesellschaft Innenhafen übernahm nun die Reisekosten, und es wurde ein Turnus von prinzipiell einmal monatlichen, halb- bis ganztägigen Zusammenkünften vereinbart und über lange Jahre durchgehalten. Das Ergebnis müssen andere beurteilen, dem Berichterstatter will scheinen, dass die jahrelange Mühe nicht gänzlich umsonst gewesen ist. Dies kann hier nur an Einzelbeispielen erläutert werden. Der von Norman Foster vorgelegte »master plan« sah neben einer beträchtlichen Anhebung des Wasserspiegels in einem Teil des Innenhafens im rechten Winkel zu diesem neu angelegte »Grachten« vor, letzt-

endlich, um die Zahl wassernah gelegener laufender Meter für die neuen Wohnanlieger zu erhöhen. Die Anhebung des Wasserspiegels erforderte ein neues Abschlussbauwerk, um diesen Hafenteil vom übrigen System zu trennen. Dass dieses nun nicht, wie ursprünglich geplant, in Form einer behäbigen Deichschüttung, die inmitten eines Industriebahnhofs mehr als fehl am Platze gewesen wäre, sondern als technisches Spundwand-Bauwerk entstand, ist auf die Einflussnahme der Denkmalpflege zurückzuführen. Aus den Negativ-Erfahrungen mit den Londoner St Katharine Docks gelernt habend, galt das Bemühen auch der Erhaltung unzähliger hafentypischer Elemente, die man nach voreiliger Entfernung in London durch Dekor-Versatzstücke hatte ersetzen müssen. Das zum Foster'schen Masterplan gehörende Modell beispielsweise zeigte nur die Hauptkubaturen der drei Mühlen- und Silokomplexe und öde Leere darum herum (Abb. 20). In jahrelangen Detaildebatten ging es nun um jeden Meter Umfassungsmauer, um jede den Großbauten zugeordnete Hilfseinheit wie Wohnhaus des Müllers, Kohlebunkerbauten, Kesselhaus, Verladeeinrichtungen, Aspiratoren, laufende Meter Kaigeleise, Krananlagen (Abb. 21). Wie meist, herrschte eine von vermeintlichen neuen Nutzern ausgehende »Tabula-rasa«-Wunschhaltung, gar nicht zu sprechen von allen möglichen Aspekten und Bestimmungen bei öffentlicher Nutzung, wie sie mit der Einrichtung von Museen und Gaststätten gegeben waren.

Am Ende konnten zwei der drei dominanten Mühlengebäude in ihrer historischen Außengestalt erhalten werden. Bei der als Kunstmuseum genutzten »Küppersmühle« ist dies hochgradig der Fall, bei dem »Wehrhahn«-Mühlenkomplex war es, auch wegen des Vorhandenseins von Bauteilen der 1950er Jahre, schwieriger. Auch in Duisburg bot der Gebäudetypus Silo, aber auch der einer Großmühle neuen Nutzungen viele Hindernisse: Geschosshöhen, Grundrissprobleme, Belichtungsnotwendigkeit. Wie zum Beispiel beim Hamburger Hafenspeicher I auch, kostet die Konvertierung zum Museum erhebliche, wenn nicht die ganze Substanz des

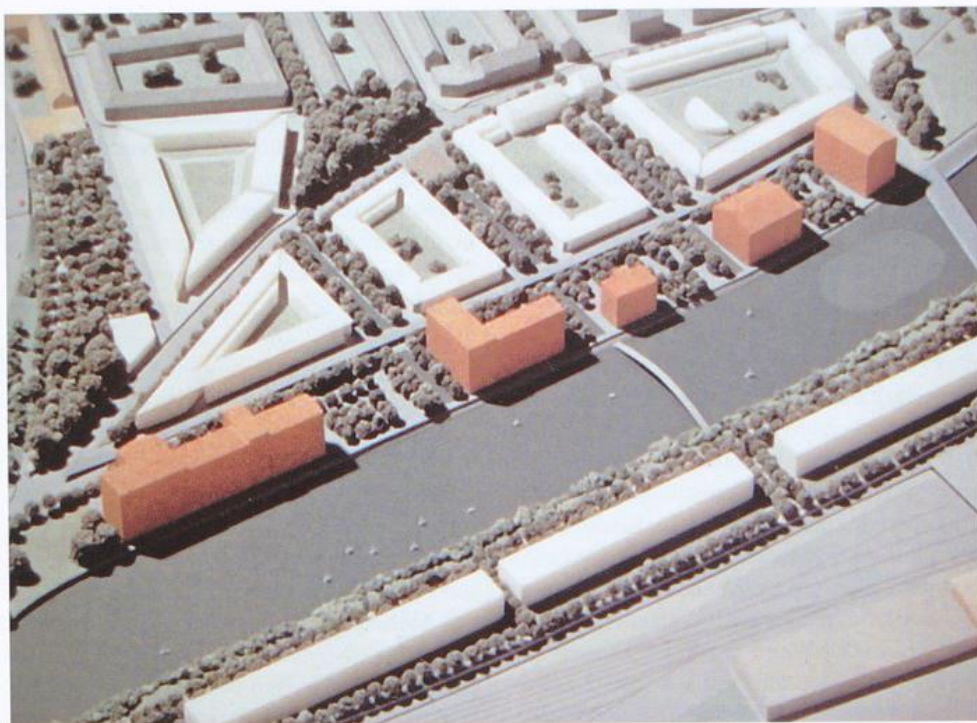


Abb. 20: Duisburg, Innenhafen, Modell des Masterplans von Norman Foster

Innenbaus. Im Schweizer Architekturbüro Herzog & de Meuron, das die Planungen der Kuppersmühle leitete, fand die Denkmalpflege einen ideenreichen, kooperationswilligen Partner, bisweilen sogar in gemeinsamem Verbund gegen den Hauptmäzen der unterzubringenden Kunstsammlung. Da das Museum mit Kunst-



Abb. 21: Duisburg, Innenhafen, Philosophenweg, Bauten der Kuppersmühle

licht arbeitet, ergab sich bei der Kuppersmühle einmal nicht der Fall neu zu schaffender, sondern neu zu verschließender Fensteröffnungen, was, wie ich glaube, nach zahlreichen Materialversuchen überzeugend gelungen ist (Abb. 22). Die realisierte Version des neuen Treppenhauses wich aus Sicht der Denkmalpflege leider negativ vom ersten Entwurf ab, der ein laufgangähnliches Stahl/Glasgebilde vorgesehen hatte. Nun steht ein in Farbgebung und Dachneigung dem Ursprungsbau zu sehr angenäherter, massiver Treppenturm vor der Landseite der Mühle. Positiv sind aber die vielen erhaltenen Elemente um den Hauptbau herum. Trotz erhaltener Umfassungsmauer konnte die Feuerwehrezufahrt geregelt werden, das Kesselhaus konnte neu genutzt werden. Der Einbau eines Restaurants auf der Hafenseite kostete Opfer beim Prinzip der Wahrung der Außengestalt, war aber nicht zu verhindern. Diplomatisches Geschick erforderte der denkmalpflegerische Einspruch gegen ein

massives, von Meister Foster selbst entworfenes Betongeländer, das den neuen Nutzer des Hafens vor einem Wasser-Fall bewahren sollte (Abb. 23). Obwohl es nach Fosters Aussage »von den Mahagoni-Handläufen englischer Jachten der 1920er« inspiriert war, gelang es, zu einer filigraneren Version aus Edelstahl zu kommen. Geländerlos durfte, trotz des denkmalpflegerischen Hinweises auf Venedig, der Duisburger Innenhafen nicht bleiben.

Abschließend sei auf eine der vielen Ironien im Leben des Denkmalpflegers hingewiesen: Dieselbe Architekturfirma Herzog & de Meuron, die Anfang der 1990er so hilfreich bei der Außenerhaltung war, macht nun in Gestalt einer riesigen, künftig auf dem Dach der Mühle balancierenden, sponsorenfinanzierten Kunst-Kiste eigentlich die ganze Mühe zunichte. Die Elbphilharmonie lässt grüßen!

Auch wenn ein dritter Komplex, ein Silo der 1930er Jahre, nach langen Verhandlungen zunächst als umnutzbar, dann aber doch als kompletter, jedoch in der Denkmalliste bleibender Neubau behandelt wurde, gibt es in Duisburg auch positive Aspekte. Der Charakter des Duisburger Innenhafens als »Brotkorb des Ruhrgebietes« bleibt weiterhin demonstrierbar, die Hauptbauten samt Paraphernalien vermitteln weiterhin diese Erkenntnis, der Hafen muss kein idyllisches Landschaftselement wie einen Erdamm ertragen, viele Details sind erhalten geblieben, Hafengebäude und Hafentechnik bleiben einigermaßen interpretierbar – genug Ertrag für zehn Jahre Engagement?

In der Zukunft liegt die Umwandlung eines weiteren denkmalgeschützten Speichers auf der Nordseite des Innenhafens: In den Bau von 1936 zieht das Landesarchiv NRW ein. Man könnte es mit der guten Lösung für den Getreidespeicher des Berliner Westhafens vergleichen, der ebenfalls Archivzwecken dient, wäre da nicht der von Ortner & Ortner geplante, aus dem Bau herauswachsende hohe Archivturm, der das funktionalistische Betonsilo um ein Beträchtliches überragen wird. Auch hier wieder lassen sich die charakteristischen Maßstabs-sprünge konstatieren, die allort die Erhal-



Abb. 22: Duisburg, Innenhafen, Küppersmühle mit geschlossenen Fensteröffnungen für die Umwandlung in das Museum Küppersmühle



Abb. 23: Duisburg, Innenhafen, Betongeländer nach Entwurf von N. Foster

tung der originalen Situation aus dem Gleichgewicht bringen: Köln, Düsseldorf, Duisburg (zumal, wenn hier, wie zu befürchten steht, das seit Langem geplante »Eurogate«, ein sich sichelförmig über und um den Holzhafen legendes Gebilde, realisiert wird), Hamburg mit der »Elbphilharmonie«, als Urvater des Fehlers die St Katharine Docks in London und viele weitere Beispiele von New Yorks South Street Sea Port bis zum Porto Madero in Buenos Aires.

Positiv in Duisburg: Von den zahlreichen bis zum Zweiten Weltkrieg arbeitenden beweglichen Brücken des Hafensystems sind im Innenhafen ein Beispiel der 1920er Jahre und ein exquisites Neubauwerk der 1950er geschützt erhalten geblieben. Vor allem die »Schwanentor-

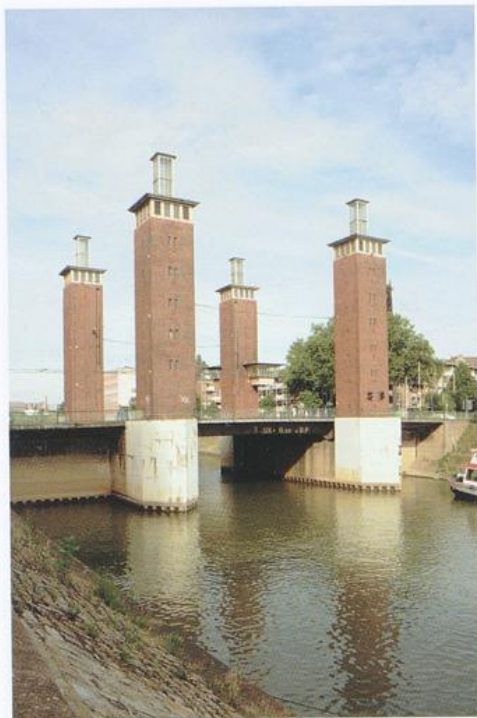


Abb. 24: Duisburg, Innenhafen, Schwanentorbrücke, 1950

brücke« ragt heraus als vollendeter Technikbau der Nachkriegsepoche (Abb. 24).

Wenn man ein Fazit ziehen sollte, dann könnte es etwa so lauten: Hafengebilde sind in der Regel komplexe, flächenintensive Großgebilde, pauschale denkmalpflegerische Einflussnahme wird es da selten geben können. Wohl den Hafenanlagen, die sich nicht unmittelbar in der Nähe von Stadtzentren befinden (dies ist leider bei historischen Häfen selten der Fall), und wohl den Häfen, die sich bei Standortkonstanz nicht mit den unausweichlichen Ertüchtigungs- und Modernisierungswellen auseinandersetzen müssen. Realistischerweise wird man sagen müssen, dass es sich von Liverpool bis Krefeld, von Rotterdam bis Genua, von Barcelona bis Kopenhagen um inselartige Re-

miniszenzareale handelt, die von der Industriedenkmalpflege verteidigt werden können, und fast nie um integrale Einheiten. Ein immens positives Beispiel ist hier einmal mehr das Liverpooler Albert Dock, allerdings wird man sagen müssen, dass es sich um den seltenen Fall einer in einem Zuge entstandenen, stringent durchgestalteten Anlage handelt, die sich, von wenigen durch deutsche Luftangriffe verursachten Schäden abgesehen, bis zu ihrer konsequenten Neunutzung exzellent unverändert erhalten hat. Auch das Albert Dock ist eine Insel, denn diese hohe Erhaltungsqualität gilt nicht für den gesamten Hafen.

Als positiv können Beispiele wie Bremens Überseehafen gelten, wo die Größenordnungen bestehender Kubaturen nicht in Gefahr sind zu kippen und mit den einzelnen Bauten behutsam umgegangen wird, auch Duisburgs Innenhafen, wo nach intensiven Bemühungen einiges Essenzielle bewahrt bleiben konnte. Wie die Dinge heute liegen, sind auch nur mittelfristige Prognosen schwierig. Zu viele Faktoren, die weit außerhalb denkmalpflegerischer Einflussphären liegen, können ins Spiel kommen, und die Denkmalpflege hat bei komplexen Großgebilden, die Hafensysteme nun einmal darstellen, wenige Steine auf dem Spielbrett.

Notfalls hilft die Verengung des Blicks: Wenn man im vorzüglich zum Hotel umgenutzten alten Empfangsgebäude der Holland-Amerika-Linie auf Rotterdams »Kop van Zuid« sitzt, muss man sich einfach so setzen, dass man auch noch das ebenfalls gut umgenutzte 1950er Terminal der HAL wahrnimmt, nicht aber die beiden maßstabsprengenden Hochhäuser, die man ebenfalls auf Kop van Zuid gesetzt hat. Auch durch die Zeilen von Hamburgs Speicherstadt wird man so wandeln können, dass das künftige Gebirge der Elbphilharmonie nicht im Blick sein wird. Vielleicht sieht man ja auch noch einen Stapel Teppiche am Haken in den Ladeluken eines der »Kaufmannsträume« verschwinden.

Anmerkungen

- 1 Vgl. Paul-Georg Custodis, Technische Denkmäler in Rheinland-Pfalz, Koblenz 1990, S. 132/34
- 2 Axel Föhl, Technische Denkmale im Rheinland (= Arbeitshefte des Landeskonservators Rheinland 20), Köln 1976, S. 84, 100–105
- 3 Rainer Slotta, Technische Denkmäler in der Bundesrepublik Deutschland (= Veröffentlichungen aus dem Bergbau-Museum Bochum, Nr. 7), Bochum 1975, S. 469–555
- 4 Kulturbund der DDR, Zentraler Fachausschuß Denkmalpflege (Hg.), Eberhard Wächter/Otfried Wagenbreth, Berlin 1973
- 5 Axel Föhl, Die Industriegeschichte des Wassers, Düsseldorf 1985, S. 38–79
- 6 Dazu: English Heritage (Hg.), Nigel Crowe, Canals, London 1991
- 7 Greater London Council Historic Buildings Division (Hg.), Robert J.M. Carr, The Docklands Historic Survey, London 1984; S.K. Al Naib, London Docklands. Past, Present and Future, London 1990
- 8 Dazu: Stephanie Williams, ADT Architecture Guide Docklands, London 1990, S. 8
- 9 Dazu: Barrie Trinder/Axel Föhl et al., The Blackwell Encyclopedia of Industrial Archaeology, Oxford 1992, Stichwort »Liverpool«, S. 419 f.
- 10 Förderverein »Rettet den Leuchtturm Roter Sand« e.V. (Hg.), Ulfert Kaltenstein/Dirk J. Peters, Denkmalschutz an Bauten der Schiffahrtsgeschichte, Bremerhaven 1987, S. 83–91
- 11 Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz (Hg.), Jörg Haspel/Juliane Kirschbaum, Aufgaben und Perspektiven der Hafendenkmalpflege (= Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz 40), Bonn 1990; Kulturbehörde/Denkmal-schutzamt Hamburg (Hg.), Industriekultur und Arbeitswelt an der Wasserkante. Zum Umgang mit Zeugnissen der Hafen- und Schiffahrtsgeschichte (= Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Hamburg 11), Hamburg 1992
- 12 Der Architekt 3/1989 Hamburg Hafenstadt und Hafenstadtarchitektur mit einem Beitrag von Jörg Haspel: »Hafendenkmalpflege ist not – Denkmalort Hafen Hamburg«, S. 144–149
- 13 S.K. Al Naib (Hg.), European Docklands, Past, Present and Future, London 1991, darin: Axel Föhl, West Germany. Port of Duisburg-Ruhrort, S. 49–56
- 14 Franz Haniel & Cie. GmbH (Hg.), Dirk Appelbaum, Hafenzeit. Der Lebensraum Rhein-Ruhr-Hafen Duisburg im Focus von Wirtschaft, Geschichte und Kultur, Tübingen 1991
- 15 Axel Föhl, Der Hafen als Denkmal, in: Franz Haniel & Cie., s. vorhergehende Fußnote
- 16 Vgl. Axel Föhl/Thomas Goege, Drehbrücke am Rheinauhafen instand gesetzt, in: Denkmalpflege im Rheinland Nr. 1, 1987, S. 42 f.
- 17 Vgl. Oliver Karnau, Der Düsseldorfer Hafen. Wirtschaftspolitik und Stadtausbau in Wilhelminischer Zeit, Düsseldorf 1990; Stadtwerke Düsseldorf (Hg.), Düsseldorf und seine Häfen, Wuppertal 1996
- 18 Vgl. Gutachten zum Denkmalwert des Rheinischen Amtes für Denkmalpflege vom 22.2.1984
- 19 Vgl. Fritz Horst, Die wirtschaftliche Entwicklung des Kreises Krefeld seit der Wiedervereinigung mit Preußen, Düren 1929, S. 149–158
- 20 Dazu: Axel Föhl, Der große Gatsby der Stahlindustrie oder ein Stahlwerk so groß wie das Ritz, in: Andreas Beyer/Vittorio Magnano Lampugnani/Gunter Schweikhart, Hülle und Fülle. Festschrift für Tilmann Buddensieg, Alfter 1993, S. 219–229
- 21 Egon Verheyen, Duisburg (= Die Denkmäler des Rheinlandes), Düsseldorf 1966
- 22 Im Auftrag des »Havenbedrijf Rotterdam« entstanden: Hans Werlemann, Alan David Tu, Kadeboek Rotterdam, Rotterdam 1983
- 23 Wie Anm. 2, S. 84, 100

Rolf Kirsch

Die »Schulschiff Deutschland« – ein schwimmendes Denkmal

Mit der »Schulschiff Deutschland« liegt das einzige verbliebene Vollschiiff unter deutscher Flagge im Land Bremen vor Anker. Sein Liegeplatz befindet sich heute an der Lesummündung bei Vegesack. Seit 1994 steht das traditionsreiche Schiff unter Denkmalschutz. Es ist einer der letzten erhaltenen rahgetakelten Großsegler in Deutschland und ein spätes Zeugnis der Ära der Segelschiffahrt, die zur Erbauungszeit des Schiffes bereits im Untergang begriffen war. Die »Schulschiff Deutschland« ist somit ganz allgemein ein wichtiges Dokument deutscher

Seefahrtsgeschichte, speziell aber der Geschichte der seemännischen Ausbildung und des Deutschen Schulschiff-Vereins (DSV).

Im Jahr 1927 lief die »Schulschiff Deutschland« auf der Tecklenborg-Werft in Geestemünde vom Stapel. Geestemünde, heute ein Bremerhavener Stadtteil, war damals noch eine selbständige preußische Gemeinde. Das Schiff sollte den Verlust der beiden DSV-Segler »Prinzess Eitel Friedrich« und »Großherzog Friedrich August« kompensieren helfen, die 1920 als Reparationsleistung abgegeben werden mussten,



und setzte einen glanzvollen Schlusspunkt unter die Reihe der Großsegler, die im Auftrag des Deutschen Schulschiff-Vereins als Neubauten auf Kiel gelegt worden waren. Der Verein war im Januar 1900 in Berlin mit dem Zweck gegründet worden, die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses der deutschen Handelsmarine durch praktische Seemannschaft an Bord von Segelschiffen zu fördern. Segelschiffe wurden auch in der vehement voranschreitenden Ära maschinengetriebener Schiffe nach wie vor als unverzichtbares Ausbildungswerkzeug angesehen. Bis heute ist ihr Wert für die Seemannsausbildung anerkannt, wovon die zahlreichen noch aktiven Segelschulschiffe in aller Welt Zeugnis ablegen.

Die erste Mitgliederliste des DSV verzeichnete 227 hochgestellte Persönlichkeiten aus Adel, Wirtschaft, Schifffahrt und Politik, darunter auch Kaiser Wilhelm II. Als »Gründungsprotektor« oder, wie man heute sagen würde, Schirmherr fungierte der seefahrtbegeisterte Erbprinz und – ab Juni 1900 – Großherzog Friedrich August von Oldenburg, dessen Porträt noch heute in der Kapitänsmesse in der Poop, also im Heckbereich, der »Schulschiff Deutschland« hängt. Er war treibende Kraft hinter dem Vereinsprojekt. Dies spiegelt sich auch in der Namensgebung der drei ersten Schiffe des Vereins nach Mitgliedern des Oldenburger Herrscherhauses sowie in der Wahl Oldenburgs als Vereinssitz und formeller Heimathafen der Schiffe wider; Sitz der Geschäftsführung wurde Bremen. Bei Heimatbesuchen lagen die Schiffe der »Oldenburger Marine« jedoch vor Elsfleth. Aufgrund ihres charakteristischen Anstrichs wurden sie auch poetisch die »Weißen Schwäne der Unterweser« genannt.

Bereits 1901 lief das erste Schiff des Vereins, das bei Tecklenborg gebaute Dreimast-Vollschiff »Großherzogin Elisabeth«, vom Stapel; 1909 folgte in gleicher Takelung die bei Blohm & Voss in Hamburg fertiggestellte »Prinzess Eitel Friedrich« und 1914 die wiederum bei Tecklenborg bestellte Dreimast-Bark »Großherzog Friedrich August«. Alle Schiffe bauten auf den Konstruktionsprinzipien des legendären Schiffskon-

strukturs Georg Wilhelm Claussen (1845–1919) auf, dem technischen Leiter und Teilhaber der Tecklenborg-Werft. Alle Schiffe existieren noch heute; aktiv ist als Einzige noch die »Statsraad Lehmkuhl« (ex »Großherzog Friedrich August«) mit Heimathafen Bergen, während die »Dar Pomorza« (ex »Prinzess Eitel Friedrich«, Liegeplatz Gdynia) und die »Duchesse Anne« (ex »Großherzogin Elisabeth«, Liegeplatz Dünkirchen) wie die »Schulschiff Deutschland« nicht mehr zur See fahren.

Auch die allesamt als Dreimastbarken getakelten, bei Blohm & Voss vollendeten Segelschulschiffe der deutschen Kriegsmarine der NS-Zeit und deren ebenfalls bei Blohm & Voss für Rumänien entstandenes Schwesterschiff »Mircea« sowie die heutige, 1958 wiederum bei Blohm & Voss vom Stapel gelaufene »Gorch Fock (II)« der Bundesmarine fußen letztlich auf den bewährten Entwürfen der Schiffe des DSV. Bis auf die heute in Stralsund liegende »Gorch Fock (I)«, die zwischenzeitlich als »Towarischtsch« in sowjetischem, später ukrainischem Besitz war, fahren sie derzeit alle noch als Ausbildungsschiffe zur See: die »Eagle« der US-Coast Guard mit Heimathafen New London/Connecticut, die »Sagres (III)« mit Heimathafen Lissabon, die »Mircea« mit Heimathafen Constanza und die »Gorch Fock (II)« mit Heimathafen Kiel. Die verblüffend hohe Erhaltungsrate der Großsegler des DSV und ihrer legitimen Nachfolger mag als Beleg für die Zuverlässigkeit und allgemeine Qualität dieser Schiffsfamilie gelten, vor allem ist sie aber auch ein Indiz für die große Faszination, die von den schönen Windjammern ausging und maßgeblich dazu beigetragen hat, dass sie trotz hoher Unterhaltskosten und mancher Widrigkeiten bis heute durch die Zeiten gebracht werden konnten.

Auch für die »Schulschiff Deutschland«, das letzte noch im Besitz des DSV verbliebene Schiff, waren wiederholt hohe Summen aufzubringen. Dies gilt insbesondere für die große Reparatur 1995–1996, die vor dem Umzug des Seglers nach Vegesack als einer der letzten Aufträge des spektakulär in Konkurs gegangenen



Schulschiff Deutschland von achtern (2005)

Bremer Vulkan durchgeführt wurde. Möglich wurde das Projekt mit massiver finanzieller Unterstützung durch das Land Bremen, durch diverse Spenden und Zuschüsse, aber auch dank großer finanzieller Anstrengungen des DSV.

Zuvor hatte die »Schulschiff Deutschland« seit dem Ende ihrer letzten Törns während der Kriegsjahre eine abenteuerliche Odyssee erlebt, die sie über mehrere Stationen schließlich von 1955–1994 für eine längere Phase an das Woltmershauser Weserufer hinter der Stephanibrücke führte, wo sie – damals mit schwarzem Rumpfanstrich – jahrzehntelang zum vertrauten Bremer Stadtbild gehörte. 1942 war der Segler in Kiel mit einem magnetischen Eigenschutz gegen Minen versehen worden, der sich bis heute als Wulst an den Rumpfflanken zu erkennen gibt. Das Revier der »Schulschiff Deutschland« hatte sich mittlerweile auf die Ostsee eingeschränkt; nach wie vor wurde der Schulbetrieb jedoch aufrechterhalten. Gegen Kriegsende lag das Vollschiff, mittlerweile mit einem grauen Marine-Tarnanstrich versehen, in Lübeck. Zum Lazarettschiff für deutsche Soldaten umfunktioniert, konnte es beim Einmarsch englischer Truppen einer schnellen Beschlagnahme entgehen. Weiteren Aufschub bedeutete die vom DSV mit britischen Marinestellen eingefädelt vorübergehende Nutzung als Wohnschiff für deutsche Minenräumeinheiten von August 1946 bis Anfang 1948 in Cuxhaven.

1948 gelang es dem Bremer Senat und dem DSV mit Einverständnis der amerikanischen Verwaltung der Enklave Bremen, den Segler nach Bremen zu holen und so dem britischen Zugriff zu entziehen. Nach einer Grundüberholung auf der A.G. »Weser« führte man das Schiff ab 1949 einer Zwischennutzung als schwimmende Jugendherberge im Europahafen zu, in der Hoffnung, es später wieder seinem eigentlichen Zweck, der seemännischen Berufsausbildung, widmen zu können. Dies gelang 1952, nachdem sich das Schicksal des Schiffes bereits 1950 durch die offizielle Rückgabe an den DSV geklärt hatte. Zuvor hatte immer noch die endgültige Ablieferung an die Alliierten gedroht. 1955 erhielt das Schiff seinen langjährigen Lie-

geplatz an der Kleinen Weser in Woltmershausen und wurde Bestandteil der Seemännischen Berufsschule des Landes Bremen. 1962 wurde ein Schulgebäude nach Entwürfen des bekannten Bremer Architekten Bernhard Wessel direkt am Liegeplatz des Seglers hinzugefügt.

Von der Vorstellung, das Schiff wieder in Fahrt gehen zu lassen, hatte man sich schnell verabschieden müssen. Es fungierte nun als stationäres Schulschiff, auf dem weiterhin eine praktische seemännische Ausbildung durchgeführt wurde. Der DSV war vom Land Bremen beauftragt worden, die Vorausbildung des seemännischen Nachwuchses zu übernehmen. Bei einer schon seit einiger Zeit fälligen Großreparatur auf der A.G. »Weser« erhielt das Schiff 1961 ein neues Zwischendeck; der mobile Ballast wurde durch einen in den Rumpf gegossenen Betonestrich ersetzt, um mehr nutzbaren Raum zu gewinnen, die Segelkoje ausgeräumt und als Aufenthaltsraum hergerichtet, Pantrys eingerichtet etc.

1972 endete der stationäre Schulschiffbetrieb, weitere Umbauten für eine modifizierte Nutzung, nunmehr ausschließlich als Ausbildungswerkstatt für den schiffsmechanischen Bereich und als schwimmendes Internat, wurden in Angriff genommen und bis 1987 in mehreren Phasen durchgeführt. Die Hängematten wichen endgültig abgeteilten Kammern mit Schlafkojen; eine moderne Kombüse, neue Sanitäranlagen und ein großer Gesellschaftsraum wurden eingerichtet. Das Berufsbild des Seemanns hatte sich stark gewandelt: Der allseits seemännisch ausgebildete Vollmatrose alter Art wurde durch den Schiffsmechaniker mit deutlich reduzierter seemännischer Ausbildung ersetzt. Aufentern und die Arbeit am Rigg wurden nicht mehr vermittelt, Konservierung und Schiffspflege als Leerfächer gestrichen, seemännisch korrektes Reinigen nicht mehr gelehrt. Unter diesen Verhältnissen mussten zwangsläufig Pflege und Unterhaltung des Schiffes leiden. Als sich die Denkmalpflege anlässlich der Unterschutzstellung 1994 erstmals intensiv mit dem Schiff befasste, war ein entsprechender Zustand zu konstatieren. Besonders störend wirkte die

etwas provisorische Abdichtung des schadhaften Oberdecks mit einem undurchsichtigen Glasfaser-Kunstharz-Estrich. Eine grundlegende Überholung wurde unausweichlich.

1995 wurde das Schiff nach Vegesack verholt und beim Bremer Vulkan eingedockt. Die Bremer Denkmalpflege hatte es nun erstmals mit der Begleitung der Instandsetzung eines Großseglers zu tun. Es war daher unumgänglich, externe Sachverständige hinzuzuziehen, darunter Wolf-Dieter Hoheisel vom Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven, der seine Erfahrung im Umgang mit der Bark »Seute Deern« (vgl. den Beitrag von Dirk J. Peters »Denkmalpflege in Bremen«, Bd. 4) einbringen konnte. Das ursprüngliche, noch vor der Unterschutzstellung im Auftrag des DSV unter dem Aspekt von Kostenreduktion und Wartungsvereinfachung entwickelte Instandsetzungskonzept wurde in einigen wesentlichen Punkten modifiziert.

So gelang es, diejenigen oberen Rahen, die ursprünglich aus Holz gefertigt waren, in ihrer

sich allmählich verjüngenden originalen Formgebung und wiederum in Holzbauweise zu erneuern. Geplant war zuvor, sie mit teleskopartig ineinandergeschobenen geraden Stahlrohren zu bauen beziehungsweise zu belassen. Auch konnten die unteren Wanten originalgetreu wiederhergestellt werden, statt sie durch starre Stahlleitern zu ersetzen; dazu gab es einen Zuschuss der Denkmalpflege. Das Hauptdeck wurde aufgedoppelt, nachdem die anfänglich bevorzugte komplette Auswechslung hauptsächlich aus Kostengründen nicht zu leisten war. Das originale Teakdeck befindet sich demzufolge, durch eine Zwischenschicht aus Spezialsperholz finnischer Spezifikation zusätzlich vor eindringender Feuchtigkeit geschützt, unter dem neuen Holzdeck aus afrikanischem Iroko-Holz. Sowohl ein neues Teakdeck wie auch ein Deck aus dem ebenfalls klassischen Decksholz Oregon Pine waren außerhalb der finanziellen Möglichkeiten; bei der Verarbeitung des drehwüchsigigen Iroko (Synonym: Kemballa) war unbedingt auf den sogenannten Riftschnitt mit ste-



Schulschiff Deutschland, Schiffsglocke (2007)

henden Jahresringen zu achten. Sehr wesentlich war, dass die neue Takelung originalgetreu ohne jegliche Vereinfachung und voll funktionsfähig vorgenommen wurde, ganz im Gegensatz zu manchen reduzierten Phantasie-Riggs anderer stationärer Großsegler. Man entschied sich dafür, die ursprüngliche weiße Farbgebung des Rumpfes wiederherzustellen, was dem Schiff optisch sichtlich gutgetan hat.

Die Arbeiten wurden von einem Konsortium heimischer Betriebe durchgeführt, an dem der Bremer Vulkan und, als dessen Subunternehmer, die Vegesacker Lürssen-Werft (Holzdeck) sowie die Motorenwerke Bremerhaven (Takelage) beteiligt waren. Das Instandsetzungskonzept für die »Schulschiff Deutschland«, ausgearbeitet von einem Bremer Spezialbüro, sollte bei der Instandsetzung der Viermastbark »Passat« in Travemünde kurze Zeit später Pate stehen.

In den Jahren 2008 und 2009 waren erneut wichtige Reparaturen zu bewältigen: Die schon wieder morschen Holzrahmen der Instandsetzung von 1995, die sich nicht bewährt hatten, wurden durch völlig gleichartig geformte konische Stahlrahmen ersetzt, die von der Fassmer-Werft in Berne gefertigt wurden. Die geschnitzte hölzerne Bugzier wurde einer gründlichen Reparatur bei einem auf Galionsfiguren und andere Schiffszier spezialisierten Fachbetrieb auf der Weser-Insel Harriersand unterzogen. Zum Glück ließ sich ein bereits angedachter Ersatz der Bugzier durch eine Nachfertigung aus Kunststoff doch noch umgehen.

Noch bis 2001 wurde der Ausbildungsbetrieb auf dem Schiff bei stark geschrumpften Absolventenzahlen aufrechterhalten, dann endete eine lange Tradition. Das Schiff gehört jedoch nach wie vor dem DSV und dient heute vor allem touristischen und musealen Zwecken. Von der Eheschließung an Bord bis zum zünftigen Übernachten in Kojen – nicht nur für müde Radler auf dem Weser-Radwanderweg –, von Besichtigungen mit Souvenireinkauf bis zur Durchführung von Festen und Veranstaltungen ist hier heute vieles möglich. Die alte Dame kann heute leichter erreicht und von deutlich



Schulschiff Deutschland unter Segeln, historische Aufnahme

mehr Menschen genossen werden als zu allen früheren Zeiten ihres Daseins. Dies sollte ein wenig Trost spenden angesichts der Tatsache, dass sie nach heutigem Kenntnisstand wohl niemals wieder wird zur See fahren können. Ein kleiner Trip mit Schlepperhilfe führte sie anlässlich der »Sail 2000« in Bremerhaven immerhin mit ihrer rüstigen älteren Schwester, der »Statsraad Lehmkuhl«, zusammen. Auch 2005 nahm die »Schulschiff Deutschland« wieder an der Bremerhavener Sail teil.

Literatur

- Gerhard Eckardt, Die Segelschiffe des Deutschen Schulschiff-Vereins, Bremen: Hauschild, 1981
 Gerhard Eckardt, Vollschrift »Schulschiff Deutschland«, Bremen: Hauschild, o.J.
 Hans Georg Prager, Schulschiff Deutschland, Hamburg: Koehler, 2000

Ottmar Struwe

Der Lange-Speicher in Vegesack – Revitalisierung und Brandschutz

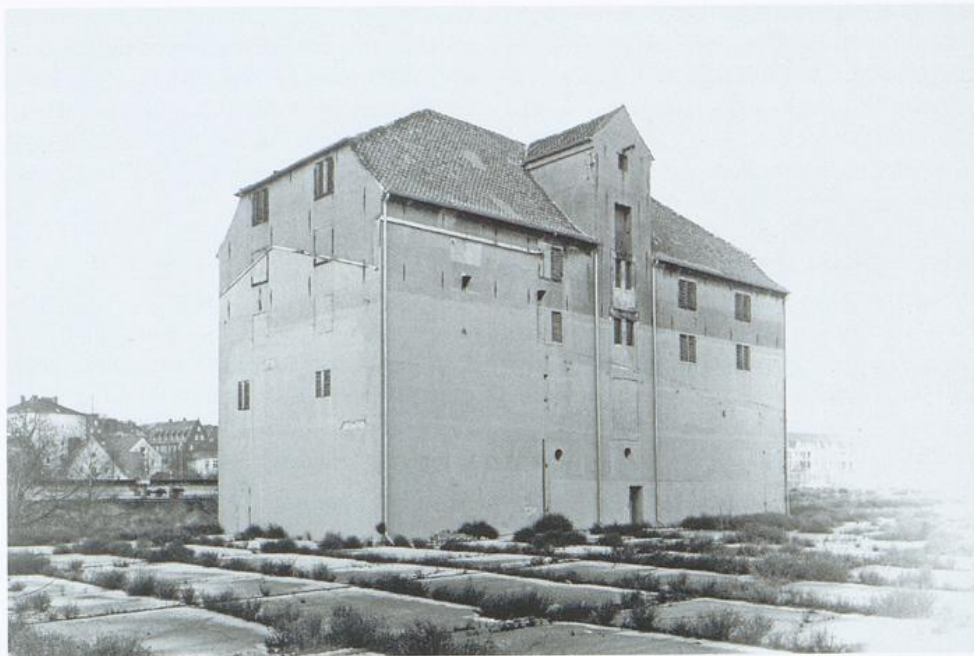
Die Geschichte des Speichers

Der Speicher auf der ehemaligen Lange-Werft ist der älteste erhaltene Hafenspeicher Bremens und somit natürlich auch von Vegesack. Er ist erstmalig auf Anton Radls Stadtansicht von 1821 zu sehen, auf der er das imposanteste Gebäude ist und alle übrigen Bauten von Vegesack überragt. Dabei sind es nicht nur seine Größe und sein Alter, durch die der Lange-Speicher eine besondere Stellung unter den wenigen erhaltenen bremischen Speichern des 19. Jahrhunderts einnimmt, auch wegen seines zweischiffigen Holzgerüsts und seiner Dachkonstruktion ist er etwas Besonderes. Hinzu kommt seine große Bedeutung für die orts- und schiffahrtsgeschichtliche Vergangenheit von Vegesack.

Er wurde deshalb im Jahre 1997 unter Denkmalschutz gestellt. Aus heutiger Sicht und in Kenntnis der Geschichte des Speichers und seiner Umgebung eine nachvollziehbare und selbstverständliche Maßnahme; aber das wurde um 1990, als der Speicher abgebrochen werden sollte, nur von wenigen so gesehen. Es war auch nicht auf den ersten Blick zu erkennen, was für ein Gebäude da jahrzehntelang zugebaut auf dem Werftgelände gestanden hatte. Erst als alle Schuppen um den Speicher abgerissen worden waren und der Speicher wieder so zu sehen war, wie er auch nach seiner Erbauung ausgesehen hatte, wurde mit der geschichtlichen Aufarbeitung begonnen. Man fand heraus, dass der Speicher vermutlich um 1814 durch Johann Lange erbaut worden war, kurz nachdem er den Schrö-



»Vegesack bei Bremen«, Stich von Friedrich Geißler, Nürnberg (1821), nach einer Gouache von Anton Radl (um 1818). Das dominante Bauwerk im Hintergrund ist der Lange-Speicher



Der Lange-Speicher vor der Instandsetzung

der'schen Werftplatz an der Lesum gekauft hatte. Dort baute Lange 1817 auch das erste funktionsfähige Dampfschiff Deutschlands »Die Weser«, mit dem viele Menschen zu den großen Schiffen gebracht wurden, um nach Amerika auszuwandern. Dies geschah in einer Zeit, als die französische Herrschaft über Bremen gerade zu Ende gegangen und Vegesack wieder bremisch geworden war. Über den Vegesacker Hafen konnte Bremen nun wieder den Handel mit Indien, England und den jungen, unabhängigen Vereinigten Staaten aufnehmen. Allerdings wurden die Probleme mit der Weserversandung immer gravierender, sodass die beladenen Schiffe Vegesack nicht mehr anlaufen konnten und sie ihre Waren bei Brake oder Nordenham zeitraubend und kostenintensiv auf sogenannte Leichter umladen mussten. Nur mit ihren entladenen Schiffen konnten die Kapitäne bis nach Vegesack fahren, um sie dort reparieren zu lassen oder um hier wieder Proviant aufzunehmen.

Das Problem der Weserversandung behinderte den Warenaustausch auf dem Wasserweg

schon seit jeher und wurde nun zu einer wirklichen Gefahr für den Bremer Handel und die ganze Stadt. Bekanntlich begegnete der Bremer Senat unter Johann Smidt dieser existenzbedrohenden Situation mit der Gründung Bremerhavens im Jahre 1827. Für den Handelshafen Vegesack bedeutete dies zwar das Ende, mit den Werften ging es aber weiter aufwärts und zugleich mit den Segelmachern, den Reepschlägern und allen anderen Zulieferfirmen für den Schiffbau und die Seefahrt.

Auf dem Areal um den Speicher wurden von Johann Lange, später von seinen Söhnen und seinem Schwager Johann Raschen, noch viele Schiffe für die deutsche Handelsflotte gebaut. Um 1904 siedelte dann Friedrich Lürssen einen Teil seines Werftbetriebes auf dem Gelände am Speicher an und baute hier mit seinem Sohn Otto seine erfolgreichen Sportmotorboote. Als die Werft sich dann um 1930 auf den Bau von Küstenfrachtern und Schnellbooten für die Marine spezialisierte, wurde es auf dem alten Werftgelände zu eng, und der Bau der

Schiffe erfolgte nun am gegenüberliegenden Weserufer. Hiermit war das Ende des jahrhundertalten Schiffsbauplatzes, auf dem bereits seit dem 17. Jahrhundert Schiffe gebaut worden waren, eingeleitet.

Die Schuppen wurden zum Teil noch bis Anfang der 1990er Jahre genutzt, einige Gebäude waren aber auch schon abgerissen worden, und für den seit vielen Jahren leer stehenden Speicher war der Abbruchantrag auch schon gestellt. Gegen die Beseitigung des letzten baulichen Zeugnisses auf dem historischen Werftgelände formierte sich aber schon bald ein immer stärker werdender Widerstand, der letztlich den Erhalt und die Sanierung des Speichers zur Folge hatte.

Im Jahre 1994 wurde der Speicher von der Stadtgemeinde Bremen erworben und ein Sanierungskonzept entwickelt, das in den Jahren bis 1999 umgesetzt wurde und somit den langfristigen Erhalt des Speichers sicherstellte. Die vorgestellten Nutzungskonzepte berücksichtigten die wesentlichen denkmalpflegerischen Zielsetzungen aber leider nie zufriedenstellend und wurden deshalb auch immer wieder verworfen. Aus denkmalpflegerischer Sicht sollten bei der Umnutzung die besonderen Merkmale im Inneren des Speichers nicht verloren gehen und das äußere Erscheinungsbild ebenfalls möglichst unverändert bleiben. Eine schwierige Aufgabe, wenn man weiß, dass es in dem sehr einfach ausgestatteten Bauwerk kein Treppenhaus, nur kleine Fenster und nur sehr geringe Geschosshöhen in den oberen Etagen gab. Um aus diesen Vorgaben das beste Umbaukonzept zu entwickeln, wurde Ende des Jahres 2007 ein Architekten-Wettbewerb ausgelobt, den das Architekturbüro Feldschnieders & Kister aus Bremen gewann.

Für das Erdgeschoss und das 1. Obergeschoss des Speichers sahen die Architekten eine öffentliche, touristische Nutzung vor. Die Räume sollen deshalb multifunktional ausgestattet werden, ohne dabei den bisherigen Raumeindruck wesentlich zu verändern. Hier sollen Ausstellungen, Tagungen und andere Veranstaltungen stattfinden können. Für die übrigen Ge-

schosse war eine Büronutzung vorgesehen, ebenfalls mit möglichst geringen Eingriffen in die Bausubstanz. Bei der Ausführungsplanung konnten für alle Problemfelder ziemlich schnell Lösungen gefunden werden, nur ein Thema bereitete den Planern noch Kopfzerbrechen – der Brandschutz.

Das Brandschutzkonzept

Viele Baudenkmäler sind schon durch Feuer vernichtet worden und mit ihnen die authentische historische Aussage, die durch einen Nachbau nicht zu ersetzen ist. Aus denkmalpflegerischer Sicht hat Brandschutz deshalb die Aufgabe, Schäden an Denkmälern zu verhindern, und zwar nicht nur Feuer-, sondern auch Löschwasserschäden. Für die Bauordnungsbehörde und die Feuerwehr stehen natürlich die Personenrettung und die allgemeine Sicherheit beim Brandschutz im Vordergrund. Für einen vorbeugenden Brandschutz bestehen also unterschiedliche Gründe, das gemeinsame Ziel aber ist die Verhinderung eines Brandes. Um dieses Ziel und die übrigen Anforderungen bei einem Gebäude wie dem Speicher mit seiner inneren Holzkonstruktion und seinen Dielenböden zu erfüllen, bedarf es eines individuellen, objektverträglichen Brandschutzkonzeptes.

Die Hinzuziehung eines Brandschutzexperten war bei dieser schwierigen Ausgangslage unumgänglich. Leider führten die Vorschläge des zunächst eingesetzten Gutachters in eine Sackgasse. Vorgesehen war die Ertüchtigung des hölzernen Tragwerks durch eine zusätzliche, feuergeschützte Stahlkonstruktion und einen Belag aus Feuerschutzplatten auf den Dielenböden. Dieser Lösungsvorschlag wäre nicht nur optisch eine starke Beeinträchtigung gewesen, sondern hätte auch dazu geführt, dass die oberen Geschosse wegen zu geringer Raumhöhen nicht nutzbar gewesen wären. Alternativ stand deshalb eine Nebellöschanlage zur Diskussion, für die aber ein Wirrwarr an Rohren erforderlich gewesen wäre und die zudem noch den gesetzten Kostenrahmen gesprengt hätte.



Lange-Speicher mit neuem Erschließungsturm, 2009

Die gesamte Maßnahme stand somit infrage, und es drohte das Aus für die Umnutzung des Speichers.

Es musste also ein anderes, funktionierendes und umsetzbares Brandschutzkonzept her. Auf Anraten des Landesamtes für Denkmalpflege wurde deshalb ein Sachverständiger für Brandschutzfragen beauftragt, der bereits erfolgreich an der brandschutztechnischen Ertüchtigung des Bremer Rathauses mitgewirkt hatte. Das neu erstellte Konzept wurde allen Anforderungen gerecht und von allen Planungsbeteiligten akzeptiert. Es sah folgende wesentliche Maßnahmen vor:

- den Einbau einer flächendeckenden Brandmelde- und Alarmierungsanlage
- das Aufbringen einer brandschutztechnischen Holzbeschichtung auf das Holztragwerk und die Holzdielen
- die Schaffung von kleinen »Fluchräumen« im 2. Obergeschoss, 3. Obergeschoss und Dachgeschoss

- den Einbau von Brandschutzgehäusen für Serverräume etc.
- die Abschottung von Deckendurchführungen

Das umgesetzte Brandschutzkonzept stellt eine denkmalgerechte Lösung dar, auch wenn die Holzoberflächen einen leichten Glanz durch den Anstrich erhalten haben. Nachdem nun auch das letzte große Problem gelöst worden war, konnte es mit dem Umbau des Speichers weitergehen.

Die Revitalisierung

Ein wesentliches Merkmal des Entwurfs der Architekten ist das gläserne Treppenhaus über dem Wasserbecken. Zum Treppenhaus schrieb die Jury des Wettbewerbes: »... durch den Kunstgriff, die Erschließung (Treppenhaus) von den notwendigen Nebenräumen zu trennen, bleibt der Speicher in seinem Erscheinungsbild als Ganzes erlebbar.« Für die Lage der Treppe



Lange-Speicher, Inneres. Ein partieller Niveauausgleich für einen Büro-Arbeitsplatz während der Bauphase

spricht auch, dass sich mit dieser Erschließungsform variable Aufteilungsmöglichkeiten in den Büroetagen ergeben und dass der Speicher seit jeher über die Mittelachsen erschlossen worden ist. Man könnte also auch sagen, dass der historische Zugang des Gebäudes lediglich neu interpretiert worden ist.

Im Gegensatz zur Vertikalerschließung mit dem exponierten Treppenhaus ist die Unterbringung der Haustechnik und der Sanitärräume in dem niedrigen, sich unterordnenden Anbau an der nördlichen Giebelseite eher unauffällig gelöst worden.

Eine schwierige Aufgabe bestand auch darin, den ruppigen Charme der Speicherböden mit den Anforderungen einer modernen Büronutzung in Einklang zu bringen. Denn selbst wenn man viel Verständnis für das Ursprüngliche des Gebäudes aufbringt, möchte man auf

dem schiefen Fußboden nicht mit seinem Stuhl vom Bürotisch wegrollen. Es wurden deshalb in den Arbeitsplatzbereichen Plattformen geschaffen und so das Aufstellen von Tischen, Stühlen und Schränken ermöglicht.

Um den bisherigen Raumeindruck nicht allzu sehr zu verändern, erhielten die Büros Glaswände, und nur die in der Raummitte installierten WC-Zellen und Serverräume sind aus Leichtbauplatten erstellt. Auf den Innenseiten der Außenwände wurden alle Fehlstellen im Putz belassen; lediglich ein Schlämmanstrich wurde aufgebracht. Die Fenster wurden in den Abmessungen nicht verändert, und die historische Holzkonstruktion ist auf allen Ebenen weiterhin ein wesentliches Gestaltungselement.

Man kann also feststellen, dass die wesentlichen denkmalpflegerischen Anforderungen erfüllt worden sind, und dies bei einer schwierigen Ausgangslage und einer zukünftig vollkommen anderen Nutzung des Speichers.

Literaturauswahl

- Sophie Hollanders, Vegesack – Alte Bilder einer Hafenstadt, Bremen 1984
- Wendelin Seebacher, 350 Jahre Havenhaus Vegesack 1648–1998, Bremen 1998
- Dietrich Steilen, Geschichte der bremischen Hafenstadt Vegesack, Bremen-Vegesack 1926
- Vereinigung der Landesdenkmalpfleger (Hg.), Brandschutz bei Baudenkmälern, o.O. 1997 (= Arbeitsblatt 13 der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger, erarbeitet von der Arbeitsgruppe Bautechnik)

Susanne Schöß

Geschichte und Bedeutung der Bremer Wollkämmerei (BWK) in Bremen-Blumenthal

»Möge die Bremer Woll-Kämmerei, die ein Erzeugnis kraftvoller Unternehmerlust, besonnener Umsicht und unermüdlichen Fleißes ist, allezeit auf ihrer jetzigen Höhe bleiben – zum Wohle Tausender von Arbeitern und zum Segen der ganzen Gegend.«¹

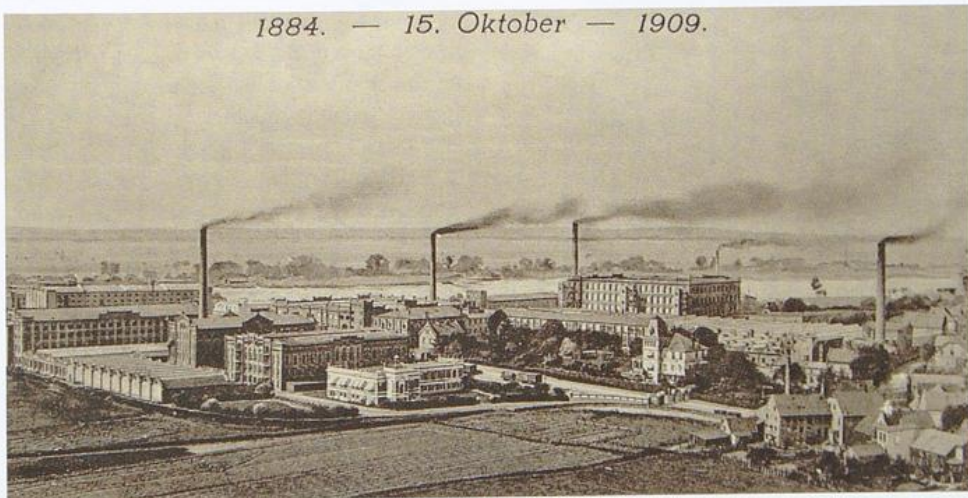
Diesen Wunsch äußerte Eduard Wencke anlässlich des 25-jährigen Jubiläums der Bremer Wollkämmerei (BWK) im Jahre 1909. In dieser Zeit galt die BWK in Blumenthal als »weitaus größte Wollkämmerei Deutschlands«.² Diese führende Stellung konnte sie über viele Jahrzehnte behaupten. Im Februar 2009 wurde die Produktion eingestellt. Damit schloss einer der letzten großen Industriebetriebe und wichtigen Arbeitgeber in Bremen-Nord; Bremen verlor eines seiner traditionsreichen Unternehmen und Deutschland die letzte große produzierende Wollkämmerei. Nun gilt es, für das weiträumige Areal an der Weser mit seinem eindrucksvollen

historischen Baubestand und für den als schwierig geltenden Standort Blumenthal ein passendes, denkmalgerechtes Konzept zur Um- und Weiternutzung zu entwickeln – eine große planerische Herausforderung und Chance zugleich.

Wollkämmereien

In Wollkämmereien wird Schafwolle zu dem Halbfertigprodukt »Kammzug« aufgearbeitet, der zur Weiterverarbeitung in Kammgarnspinnereien zu feinen, glatten Garnen, den »Kammgarnen«, bestimmt ist.³ Wollkämmereien entwickelten sich in Deutschland in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts. Noch bis Mitte des 19. Jahrhunderts hatten die Kammgarnspinnereien als Großabnehmer des Wollhandels Rohwolle eingekauft, die vornehmlich in Heimarbeit per Hand gekämmt und gesponnen worden war.

1884. — 15. Oktober — 1909.



Bremer Wollkämmerei 1909, Ansicht von Nordosten

In den 1860er Jahren wurde die Hand- von der Maschinenkämmerei abgelöst. Damit änderte sich die Struktur der Kammgarnspinnereien grundlegend. Viele Spinnereien verzichteten darauf, in eine eigene Maschinenkämmerei zu investieren und kauften nun bevorzugt Kammzüge oder ließen ihre Rohwolle in sogenannten Lohnwollkämmereien verarbeiten. Damit begann die Teilung in Wollkämmereien und Spinnereien.

Eigenständige Kämmereien entstanden zunächst in England und Frankreich, während Deutschland anfangs Kammzüge importierte. Erst nach dem deutsch-französischen Krieg 1870–71 wurden die ersten deutschen Wollkämmereien errichtet. Den Anfang machten 1872 die Leipziger Wollkämmerei und -wäscherei sowie die Wollkämmerei in Döhren bei Hannover. Nach der in Fachkreisen viel beachteten Leipziger Wollausstellung von 1880 wurden 1882 die Wollkämmerei in Mylau (Vogtland), 1883/84 die Bremer Wollkämmerei in Blumenthal und 1884 die Norddeutsche Wollkämmerei in Delmenhorst gegründet. 1889 folgte die Hamburger Wollkämmerei in Wilhelmsburg. Die Gründung einer Wollkämmerei in Bremen war kein Zufall: Ende des 19. Jahrhunderts avancierte Bremen zu einem der wichtigsten Einfuhrplätze für überseeische Rohwolle in Deutschland.⁴ Annähernd die Hälfte der deutschen Rohwollimporte erfolgte über Bremen.

Die Gründung der BWK

Am Freitag, dem 13. April 1883, wurde die Aktiengesellschaft »Bremer Woll-Kämmerei« in den Räumlichkeiten der Gesellschaft »Museum« am Domshof in Bremen offiziell gegründet. Die Aktionäre ernannten die sieben Mitglieder des Gründungskonsortiums, das sich 1881 im Anschluss an die Leipziger Wollausstellung gebildet hatte, zum Vorstand der BWK. Neben Konsul George Albrecht gehörten der preußische Generalkonsul Friedrich W. Delius, Konsul Friedrich Weinlig, Heinrich Claussen, Johannes Fritze, Joseph Hachez und Caspar G. Kulen-

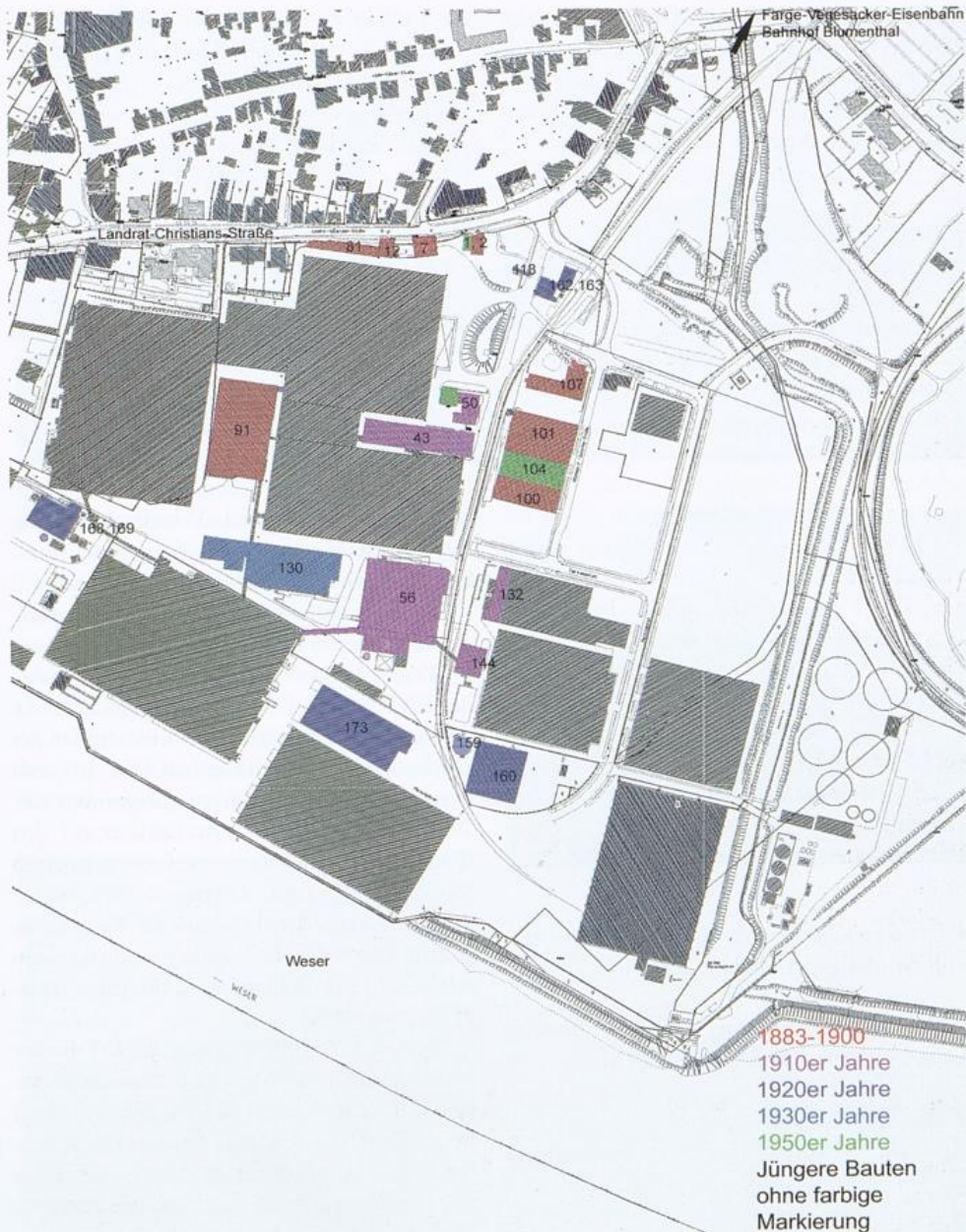
kampff zunächst dem Gründungskonsortium, darauf folgend dem BWK-Vorstand an. Damit waren alle wichtigen Bremer Wollhändler im Vorstand. Lediglich C. F. Lahusen fehlte: Er gründete Anfang März 1884 die Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei in Delmenhorst (später »Nordwolle«).

Zum Vorstandsvorsitzenden gewählt wurde der Unternehmer George Albrecht, Schwiegersohn des »Baumwollbarons« Ludwig Knoop. Albrecht war Mitbegründer und Vorstand der Bremer Woll-Wäscherei in Lesum (1872/73⁵) und Vorsitzender des Vereins Bremer Wollhändler. Den Posten des technischen Direktors übernahm der sächsische Ingenieur Paul Zschörner. Den im Textilindustriebau erfahrenen Zschörner warb die BWK gezielt von der Wollkämmerei in Hannover-Döhren ab.

Standort Blumenthal

Im Gründungsjahr fiel auch die Entscheidung, die neue Wollkämmerei im damals preußischen Amt Blumenthal anzusiedeln, das erst 1939 nach Bremen eingemeindet wurde. An der Standortwahl war Zschörner maßgeblich beteiligt.⁶ Für den Standort Blumenthal sprach, dass es im Unterschied zu Bremen im Bereich des Deutschen Zollvereins lag, vor allem aber über große zusammenhängende Flächen mit der Möglichkeit von Schiffs- und Eisenbahnverbindung verfügte. Außerdem war eine ausreichende Wasserversorgung für die Wollwäsche gewährleistet.

Der Schiffs- und der Bahnanschluss – zwei Grundvoraussetzungen für die Niederlassung der BWK – waren jedoch in den Gründungsjahren 1883/84 noch in der Planungs- beziehungsweise Ausbauphase. Denn der Bahnanschluss über die Farge-Vegesacker-Eisenbahn wurde erst 1888 realisiert.⁷ Die »Weserkorrektion« durch Franzius war 1883/84 schon in der Diskussion. Nach ihrer Umsetzung Mitte der 1890er Jahre war die Unterweser tatsächlich für Schiffe mit sechs Meter Tiefgang befahrbar, sodass Blumenthal nun Seehafenstatus erlangte und die BWK von den großen »Wolldampfern« direkt



Baualterskartierung. – Bautenbezeichnung: 1, 2 Ehem. Pförtner I, dann Betriebskrankenkasse; 7 Kesselhaus; 12 u. 81 Maschinenhaus E mit Nadelsetzerei; 91 Krempelhochbau; 168, 169 Kraftwerk II; 130 Werkstatt; 56 Rohwoll-Lager- und Sortiergebäude; 173 »Fliegerhalle«/Rohwoll-Lager; 159 Wasserturm; 160 Wasserhaus; 144 Wasserhaus, Krempelschlosserei; 132 Wäsche II und III; 100, 101, 104 Kammzug-Lager; 43 Rohwoll-Lager u. Sortiergebäude; 50 Technische Verwaltung; 107 Kaufmännische Verwaltung; 118 Pförtner II; 162, 163 Feuerwache

angelaufen werden konnte. Diese frachtgünstige Lage der BWK an der Weser erwies sich rasch als entscheidender Standortvorteil gegenüber den Wollkämmerei-Konkurrenten in Leipzig, Hannover-Döhren, Verviers und Bradford.

Planungs-, Bau- und Firmengeschichte der BWK

Für die erste Anlage der BWK zeichnete Paul Zschörner verantwortlich. Sie umfasste 54 471 Quadratmeter, war auf die Produktion von 2000 Kilogramm Kammzug täglich ausgerichtet und für eine Belegschaft von 60 Männern



Kaufmännische Verwaltung Nr. 107, Ansicht von Nordosten, Aufnahme 2009

und 120 Frauen konzipiert. Zschörners ausführliche Beschreibung der Anlage und ihrer technischen Ausstattung ist überliefert, während Bauten aus der Gründungsphase fehlen. Das Areal der BWK erstreckte sich in unmittelbarer Nähe zu der projektierten Bahnverbindung von der Chaussee Blumenthal – Rönnebeck (heute Landrat-Christians-Straße) bis zur Weser im Süden. Von Anfang an war die Anlage auf Erweiterungen, insbesondere nach Norden, ausgerichtet. Nach rund 14 Monaten Bauzeit wurde der Komplex im Spätsommer 1884 fertiggestellt, und am 11. 9. 1884 konnte die Wollpartie Nr. 1 auf den Weg gebracht werden. Damit war

die Wollkämmerei in Betrieb genommen.

Noch vor dem offiziellen Start bereitete die BWK ein ehrgeiziges bauliches und maschinelles Vergrößerungsprogramm vor. Vom März 1885 datiert die Planung, die Anlage mehr als zu verdoppeln. Wie in der Anfangsplanung vorgesehen, wurde diese erste Erweiterung nach Norden realisiert. Parallel dazu wuchs der Mitarbeiterstamm rapide an: Aus den anfänglich vorgesehenen 180 Arbeitern waren bereits 1884/85 250, 1886/87 750, 1888/89 1205 und 1898/99 sogar 2321 Beschäftigte geworden. Schon um 1890 prägte die BWK das Blumenthaler Ortsbild: Die Schornsteine dieser »Industriestadt« waren weithin sichtbar; das Werksgelände grenzte an die Chaussee/Landrat-Christians-Straße, an der nun auch der Haupteingang lag. Aus dieser zweiten Bauphase sind als bauliche Zeugnisse das ehemalige Pförtnerhaus II (Nr. 1 u. 2) sowie das Kessel- und das Maschinenhaus (Nr. 7 und 12) überliefert.

Bereits Mitte der 1890er Jahre herrschte bei der BWK erneut Platzmangel. Dieses Mal erweiterte man nach Osten. Dort entstanden der repräsentative Verwaltungsbau (Nr. 107, mit Lohnbüro) sowie die Kammzug-Lager (Nr. 100, 101), deren aufwendige Architektur auf den Wert der hier zum Weitertransport gelagerten Kammzüge hinweist. Zeitgleich (1894) wurde der firmeneigene Löschplatz an der Weser fertiggestellt. Die Rohwolle konnte jetzt direkt angelandet und mit Seilbahnen in die Lager transportiert werden.

Mit dem Ankauf des westlichen Teils des benachbarten Landsitzes des Reeders und Konsuls Christian Heinrich Wätjen (Wätjens Park) im Jahr 1916 erreichte die BWK ihre größte Ausdehnung.⁸ Fortan residierte der Direktor der BWK nicht mehr in der Direktorenvilla auf dem Werksgelände (von 1890, nicht erhalten), sondern im sogenannten Schweizerhaus in der Parkanlage des ehemaligen Wätjen'schen Anwesens (1988 abgerissen). Während des Ersten Weltkrieges konnte die BWK ihre Produktion trotz kriegsbedingter Engpässe fortführen. Nun wurden Kammgarne zur Herstellung von Offiziersuniformen verwendet. In dieser Zeit entstanden



Kammzug-Lager Nr. 100, 101 und 104, Ansicht von Osten, Aufnahme 2009

neue Bauten, so zum Beispiel die repräsentative Technische Verwaltung (Nr. 50), in der die firmeneigene Bauabteilung untergebracht war, und das benachbarte Lager- und Sortiergebäude (Nr. 43).⁹

Ab 1933 wurden Rohwollimporte reguliert und reduziert, was zu einem starken Rückgang der Kammwollproduktion führte. Als Alterna-

tive begann die BWK, Zellwolle (Viskose) und Bastfasern zu verarbeiten. 1943 trafen zwei Sprengbomben das BWK-Werks Gelände und forderten 28 Todesopfer.

Vom 7. Mai 1945 bis Oktober 1948 besetzten amerikanische Einheiten die BWK. Die US-Militärregierung erteilte der BWK 1945 eine Betriebserlaubnis für eine eingeschränkte Produk-



Kammzug-Lager Nr. 101, Detail, Aufnahme 2009

tion mit 138 Mitarbeitern. Da die BWK die einzige nahezu intakte Wollkämmerei in den Westzonen war, wurden 1946 die gesamten Betriebsanlagen freigegeben. Als die BWK 1947 wieder erste größere Rohwollimporte aus dem Ausland erhielt, konnte sie 3000 Mitarbeiter beschäftigen, 1950 schon 4750, und 1957 erreichte die BWK ihren höchsten Belegschaftsstand mit 4950 Personen.¹⁰

Von 1956 bis Ende der 1970er Jahre kam es zu zahlreichen Um- und Neubauten auf dem Werksgelände, da die Produktion auf synthetische Chemiefasern (Polyester-Acryl- und Polyamidfasern) umgestellt beziehungsweise erweitert wurde.

Zur Optimierung der Betriebsflächen verkaufte die BWK 2002 23 Hektar ihres Werksgeländes an die Bremer Investitions-Gesellschaft (BIG). Aus diesem Anlass wurden 2003 eine gründliche Bestandsaufnahme sowie eine denk-

malfachliche Einschätzung des veräußerten Baubestandes angefertigt.¹¹ In Abstimmung mit der Denkmalpflege wurden innerhalb des veräußerten Werksgeländes Abbrüche vorgenommen, von denen der historisch wertvollste Kernbestand des späten 19. Jahrhunderts jedoch unberührt blieb.

Mit Unterstützung der australischen Firma Elders, seit 2000 Großaktionär und Partner der BWK, konnte 2004 die Insolvenz der BWK verhindert werden. Dafür waren umfangreiche Umstrukturierungen erforderlich, mit denen erneut Abbrüche und Umbauten einhergingen. Letztlich avancierte die BWK zu einer der modernsten Kämmereien weltweit. Nach dem Delisting von der Börse wurde die BWK 2007 zu einer hundertprozentigen Tochter von Elders.

Aufgrund der verschärften Bedingungen, die Wollproduktion in Europa rentabel zu halten, und des zunehmenden Druckes aus China be-



Technische Verwaltung Nr. 50, Ansicht von Osten, Aufnahme 2009

schloss Elders im Dezember 2008, seine Unternehmensstrategie grundlegend zu ändern: Die Wollverarbeitung wurde aufgegeben, um sich auf die Vermarktung der Wolle zu konzentrieren. Deshalb endete am 28.2.2009 die Produktion der BWK.

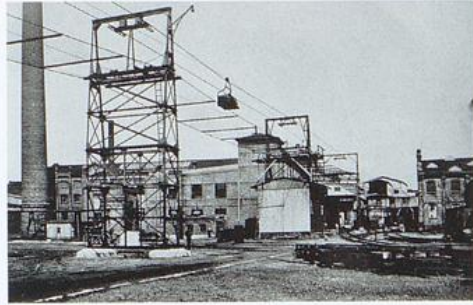
Baubestand und Fabrikationsschritte

Nach etlichen Abbrüchen, Umbauten und Erweiterungen stellt sich der heutige Baubestand der BWK heterogen dar. Insgesamt ist die historische Bausubstanz mittlerweile reduziert und fragmentiert. Dennoch sind zwei wichtige Abschnitte überliefert: Insbesondere die ehemalige Haupterschließungsachse mit ihren beidseitigen repräsentativen Verwaltungsbauten, den imposanten Backstein-Lagergebäuden bis hin zum westerseitigen Wasserturm ist gut erhalten und in ihrer Dichte ein eindrucksvolles stadt- und industriegeschichtliches Zeugnis dieser ehemaligen »Textilindustriestadt«. Aber auch die Bebauung an der Landrat-Christians-Straße, die das Stadtbild heute noch prägt, ist von einigem Zeugniswert.

Zwar sind nicht mehr alle Produktionsschritte anhand des Bestandes ablesbar, aber der prinzipielle Fabrikationsablauf, von der Anlieferung an der Weser bis zum landseitigen Weitertransport per Bahn und LKW, ist durchaus noch nachvollziehbar.

Anlieferung

Die Rohwolle kam per Schiff zur BWK: An der firmeneigenen 640 Meter langen Pieranlage konnten zwei große Frachter gleichzeitig entladen werden. Die Rohwolle aus La Plata (Argentinien) und London wurde direkt zur BWK transportiert, während die Dampfer aus Australien entweder Hamburg oder Bremerhaven anlaufen mussten, um die Rohwolle dort zum Weitertransport in Leichter umzuladen. Mit elektrisch betriebenen Kränen wurden die Rohwollballen gelöscht, in die großen Lagerhäu-



Transport der Rohwollballen per Seilbahn



Sortieren der Rohwolle

ser an der Weser geladen und später zur Verarbeitung mit Drahtseilbahnen in die insgesamt fünf Sortierräume gebracht (Nr. 43 u. Nr. 56 erhalten).¹²

Sortierung und Lagerung der Rohwolle

Die Sortierräume lagen in der Regel im gut belichteten Dachgeschoss mit Sheddach, das für blendungsfreies Licht sorgte. Die Vliese wurden erwärmt, um sie voneinander zu lösen, und dann von den insgesamt 450 Sortierern und Sortiererinnen im Stehen an großen Tischen (Sortiertafeln) nach Feinheit und Beschaffenheit der Rohwolle sortiert. Dann gelangte die Wolle, nach Herkunftsland und Feinheit differenziert, durch Schächte in die darunter gelegenen Lager (in Nr. 43 erhalten) und von dort zur Wäscherei und zum Trocknen.



Kammzüge, zu sogenannten Wollbumpsen gepresst

Waschen

Schafwolle ist durch Wollfett, Schweiß, pflanzliche Rückstände (Futter, Samen, Kletten), Erde (Sand und Staub), Urin und Kot stark verunreinigt. Das macht 50–70 Prozent ihres Gewichtes aus. In einer Waschbatterie wurde die Rohwolle mit Seifenwasser gewaschen und anschließend in der Trockenmaschine getrocknet.

Verkämmen und Versand

Dann wurde die Wolle in den Hochbau (Nr. 91, erhalten) mit den Krempelmaschinen¹³ gebracht: »Hier wird die in losen Fasern zusammenhängende Wolle entwirrt, von einem großen Teile der anhaftenden vegetabilischen Bestandteile gereinigt und dann zu einem Band [dem sogenannten Krempelband, Anm. d. V.] vereinigt.«¹⁴ In der Kämmerei – ein 8750 Quadratmeter großer Sheddachsaal mit 800 (von insgesamt 1000) Kammstühlen – wurde das Krempelband auf der

Strecke, bestehend aus einer Reihe von Streckwalzen, mit anderen Bändern vereinigt (dubliert), verzogen (gestreckt) und so egalisiert. Dann wurden auf dem Kammstuhl aus den langen Wollfasern die kurzen Fasern (Kämmlinge) herausgekämmt, die zur Weiterverarbeitung zu Streichgarn und zu Tuch, Flanell oder Filz weiterverkauft wurden.

Wertvoll sind die langen Wollfasern, der Kammzug. Der Kammzug mit den noch gekräuselten Wollen wurde durch Waschen (mit Seife) und Spülen vom Öl gereinigt und in der Kämmlättmaschine (Lisseuse) getrocknet und geplättet. Der Finisseur streckte den Kammzug erneut. Die gleichmäßigen Bandstärken wurden auf für die Spinnerei erforderliche Spulen gebracht, im Packsaal in Ballen verpackt und ins Kammzuglager (Nr. 100, 101 erhalten) transportiert, um von dort mit der Bahn und später per LKW in erster Linie an die deutschen Spinnereien, aber auch nach Europa und Übersee transportiert zu werden.

Pottasche, Wollfett und Seife

Aus den Abwässern der Wäscherei beziehungsweise aus dem Wollschweißwasser wurden im Nebenbetrieb der BWK Pottasche und Wollfett gewonnen, teils auch Düngemittel für die Landwirtschaft hergestellt. Auch die Seife für die betriebseigene Wäscherei stellte die BWK in Eigenproduktion her.

Die BWK und Blumenthal

Die BWK war der erste Industriebetrieb in Blumenthal. Das bis dahin eher ländliche, auf Handwerk und Schifffahrt eingestellte Unterweserdorf wurde dadurch von Grund auf verändert: Mit der Ansiedlung der BWK in Blumenthal ging ein starker Bevölkerungsanstieg einher, der den Ort rapide in einen Industriestandort verwandelte. In Blumenthal und Umgebung standen bei Weitem nicht genügend Arbeitskräfte zur Verfügung. Deshalb warb die BWK gezielt auswärtige, insbesondere polnische Arbeitskräfte an. 1897 stammte nahezu die Hälfte der ständigen BWK-Belegschaft aus Polen.

Mit dem raschen Bevölkerungszuwachs in Blumenthal stieg der Wohnungsbedarf schnell an und entwickelte sich zur Wohnungsnot. Um die Arbeiter, vor allem Fachkräfte, an Blumenthal und an den Betrieb zu binden, baute die BWK zahlreiche Werkwohnungen. Tatsächlich zogen die meisten BWK-Beschäftigten nach Blumenthal und Umgebung. Mit der Unterstützung der BWK konnte 1894 der Spar- und Bauverein Blumenthal (später in der Wohnungsbau-gesellschaft »Gewosie« aufgegangen) gegründet werden, für den sich der Blumenthaler Landrat Paul Berthold stark engagiert hatte. Dadurch wurde Wohnraum für 3500 Menschen geschaffen.

Die BWK unterstützte auch den Bau von Schulen und von Kirchen in Blumenthal sowie den Bau des Kreiskrankenhauses. Die 1885 eingeführte Straßenbeleuchtung verdankte Blumenthal der BWK ebenso wie den 1888 fertiggestellten Bahnanschluss. Auch der 1897 in Blu-

menthal eingeführte elektrische Strom kam von der BWK – die Gemeinde baute erst 1904 ihr eigenes E-Werk. Die BWK war in Blumenthal und Umgebung so allgegenwärtig, dass es schon bald hieß: »Die BWK ist Blumenthal.«¹⁵

Fazit

Der BWK kommt regionale stadtgeschichtliche und überregionale industriegeschichtliche Bedeutung zu. Mit der BWK wurde Blumenthal zum Industriestandort. Aber die BWK hat nicht nur die Stadtentwicklung in Blumenthal, sondern auch in den Nachbargemeinden Lüssum und Bockhorn maßgeblich bestimmt.

Die BWK gehörte zu den ersten Wollkämmereien, die in Deutschland nach 1871 entstanden. Bald entwickelte sie sich zu einer der drei großen und führenden Wollkämmereien in Deutschland – ein Status, den sie lange Zeit innehatte. Die BWK war eine der letzten funktionierenden Wollkämmereien Deutschlands, von 2005 bis 2009 war sie sogar die letzte produzierende deutsche Wollkämmerei. Ihr historischer Bestand ist auch deshalb wertvoll, weil von den wichtigen deutschen Wollkämmereien insgesamt nur wenig bauliche Zeugnisse überliefert sind.¹⁶

Das Landesamt für Denkmalpflege beabsichtigt, einen Teilbereich der BWK als Ensemble unter Denkmalschutz zu stellen.

Literatur (Auswahl)

Sid Auffahrt, Die Norddeutsche Wollkämmerei & Kammgarnspinnerei in Delmenhorst – Ihre Geschichte und ihre Bauten. In: Niedersächsisches Landesverwaltungsamt – Institut für Denkmalpflege (Hg.): Die Nordwolle in Delmenhorst, Hannover 1984 (= Arbeitshefte zur Denkmalpflege in Niedersachsen 3), S. 15–52

- Robert Bargmann, Bremens Wollhandel, Bremen 1947, zur BWK S. 77–88
- Bremer Woll-Kämmerei Aktiengesellschaft Bremen-Blumenthal (Hg.): Ein Jahrhundert BWK. 1883–1983, Bremen o.J. [1983]
- Rainer Frankenberg und Uta Müller-Glaßl, Wätjens Park: ein Landschaftspark an der Weser, hg. v. Bauamt Bremen-Nord, Bremen 2006
- Eva-Christina Giese, Bremer Woll-Kämmerei zu Blumenthal – Bestandsaufnahme der von der Stadt erworbenen Bauten, Gutachten für das Bauamt Bremen-Nord, Bremen 2003 (unveröffentlicht)
- Friedrich Jerchow, 1883–1983. Die Geschichte der Bremer Woll-Kämmerei zu Blumenthal, Bremen 1983
- Volkmar Leohold, Die Kämmeristen. Arbeitsleben auf der Bremer Woll-Kämmerei, Hamburg 1986 (= Schriftenreihe der Arbeiterkammer Bremen)
- Eduard Wencke, Die Bremer Woll-Kämmerei Blumenthal (Hannover) 1884–1909, Berlin 1909

Anmerkungen

- 1 Wencke, S. 67.
- 2 Wencke, S. 7.
- 3 Der Begriff »Kammzug« stammt aus vorindustrieller Zeit, als die Wolle von Hand durch Kämme gezogen wurde, um die kurzen Fasern und die Faserknötchen auszusortieren. Der Kammzug ist ein sauberes, gleichmäßiges Band von parallel liegenden Wollfasern.
- 4 Die Bremischen Einfuhren von Schafwolle stiegen Ende des 19. Jahrhunderts rasch an: 1878 wurden 6,6 Mio. kg, 1879 12,3 Mio. kg, 1881 schon 21,5 Mio. kg importiert. Angaben nach Jerchow, S. 18.
- 5 Die Bremer Woll-Wäscherei (nicht erhalten) entstand 1872/73 im damals preußischen Lesum auf Initiative der führenden Bremer Wollhändler unter der Regie von George Albrecht. Ziel war, Bremen unabhängig vom Import gewaschener Rohwollen, z. B. aus dem Rheinland, zu machen.
- 6 In der Festschrift zum 25-jährigen Firmenjubiläum heißt es: »Herrn Zschörner hat Blumenthal es übrigens zu danken, dass die Kämmerei an ihrer jetzigen Stelle errichtet worden ist, da er sich damals, als die Gründung der Fabrik beschlossen war, bei Prüfung des Terrains und der ganzen Verhältnisse an der Unterweser für Blumenthal entschieden hat.« Wencke, S. 5.
- 7 Mit der Farge-Vegesacker-Eisenbahn (FVE) erhielt Blumenthal eine Bahnstation und wurde an Vegesack und damit an die Staatsbahn angebunden. Von 1888 bis 1910 führte zunächst ein schmalspuriges Verbindungsgleis vom Bahnhof Blumenthal zur BWK. Die normalspurigen Wagen der FVE wurden auf eine Drehscheibe gebracht, von BWK-Pferden auf schmalspurige Rollböcke gezogen, um dann ins Werksgelände befördert zu werden. Als die Kapazitäten dieser »Pferdebahn« 1910 nicht mehr ausreichten, baute die BWK mit der FVE gemeinsam einen direkten normalspurigen Gleisanschluss zu der Fabrik.
- 8 Ziel des Ankaufs war, Landreserve zu erwerben. Letztlich wurde Wätjens Park aber nie von der BWK überbaut.
- 9 Das Baubüro umfasste eine Entwurfsabteilung. Größere Bauvorhaben, z. B. der Wasserturm und das Wasserhaus (1921/22) und das Kraftwerk (1924/25), wurden an externe Architekturbüros vergeben. Ab 1940 übernahm die technische Bauabteilung auch Zeichnungen, Ausschreibungen etc.
- 10 Nach 1957 nahm die Zahl der Mitarbeiter immer weiter ab. In den letzten Jahren wurde die Anzahl der Mitarbeiter durch ständige maschinelle Verbesserungen und durch Outsourcing noch einmal erheblich reduziert: Beschäftigte die BWK Anfang der 1990er Jahre noch rund 1200 Mitarbeiter, waren es 1999 noch 540, 2005 238 und 2006 um die 200 (mdl. Hr. Bolte, BWK).
- 11 Giese fertigte für das Bauamt Bremen-Nord die Bestandsaufnahme an. Für das gesamte BWK-Areal wurde 2009 eine denkmalfachliche Bewertung vorgenommen.
- 12 Die Anzahl der Sortierräume sowie die nachfolgenden Angaben zu den Sortierern und zu Größe und Ausstattung der Kämmerei beziehen sich auf das Jahr 1909. Angaben nach Wencke, S. 52 ff.
- 13 Krempelmaschinen bestehen aus mehreren Walzen, die mit Stahlnadeln besetzt sind. Diese lockern die Wolle auf, zerrupfen sie und bringen die Fasern in eine Richtung. Am Ende des Krempelvorgangs entsteht ein zarter Schleier, das sog. Krempelband.
- 14 Wencke, S. 55.
- 15 Zitiert nach Leohold, S. 133 u. 140.
- 16 Von der Leipziger Wollkämmerei sind keine Gebäude, von der Wollkämmerei in Döhren nur wenige Einzelbauten erhalten. Im Gegensatz dazu ist die Anlage in Delmenhorst vergleichsweise gut überliefert.

Rolf Kirsch

Zur Rettung des historischen Sendesaals von Radio Bremen

Der Konflikt um den ehemaligen Sendesaal von Radio Bremen hat in der bremischen Öffentlichkeit und Medienlandschaft viel Aufmerksamkeit erregt. Die langwierige Auseinandersetzung um die Zukunft des Sendesaals begann mit der Zusammenführung des Rundfunk- und Fernsbereichs von Radio Bremen in einem Neubau im Faulenquartier, verbunden mit der Veräußerung der beiden bisherigen Standorte. Nachdem es in der zweiten Hälfte des Jahres 2008 zuletzt lange Zeit so aussah, als könnte der Abriss dieses für die lokale Rundfunkgeschichte, aber auch für das Bremer Kulturleben hoch bedeutsamen Kulturdenkmals nicht mehr abgewendet werden, gelang seine Erhaltung und Weiternutzung fast schon wider Erwarten in der sprichwörtlich letzten Minute. Dies ist in erster Linie dem neuen Investor zu danken, der von vornherein auf eine Weiternutzung des Objektes setzte, aber auch dem rührigen Verein »Freunde des Sendesaals«, dem unter neuer Leitung stehenden Kulturressort, der Bremer Denkmalpflege, letztlich sogar auch dem bisherigen Investor, der von seiner vertraglich fixierten Kaufoption und damit von seinen Abbruchplänen zurücktrat. Das schon 2006 eröffnete Unterschutzstellungsverfahren konnte schließlich im Januar 2009 erfolgreich zum Abschluss gebracht und die Erhaltung des Sendesaals damit endgültig festgeschrieben werden.

Der Sendesaal selbst und das benachbarte moderne Hörfunkstudio werden als Konzertbeziehungsweise Aufnahme Räume genutzt und vom Verein »Freunde des Sendesaals« gemanagt, wobei inzwischen auch Radio Bremen mit einigen Produktionen wieder zu den Nutzern zählt. Die an den Sendesaal angrenzenden Bauten werden zur privaten Rehaklinik umgebaut und in geringem Ausmaß auch durch Neubausub-

stanz ergänzt. Zwischen Klinik- und Sendesaalbetrieb werden sich Synergie-Effekte ergeben, da geplant ist, musikalisches Erleben in die Therapie einzubeziehen.

Geschichte und Beschreibung des Sendesaals

Der Sendesaal (früher auch als »Studio F« bezeichnet) von Radio Bremen war 1952 als mittelgroßes Musikstudio entstanden. Er war ursprünglich mit einer Podiumsfläche für bis zu 70 Chor- und Orchestermmitglieder für große Unterhaltungs- und Sinfonieorchester konzipiert und entstand nach Entwürfen des Bremer Architekten Hans Storm (1906–1987) unter maßgeblicher Beteiligung des Rundfunktechnischen Institutes (RTI) Nürnberg, namentlich dessen die Entwicklung des Senderstudiobaus entscheidend beeinflussenden Akustikers Dr. Walter Kuhl (1914–1985). Der Bau war wichtiger Bestandteil des neuen UKW-Studio-Komplexes von Radio Bremen, der insgesamt von Storm entworfen wurde.

Der nahezu frei stehende Sendesaal-Bau präsentiert sich äußerlich als fensterloses Gehäuse auf trapezoidem Grundriss mit verputzten Vollstein-Ziegelsteinausfachungen zwischen sichtbaren, die Fassaden rhythmisch gliedernden Betonstützen. Er besitzt eine auffällig asymmetrisch gewölbte, flache und im Querschnitt filigrane Dachhaut mit deutlich akzentuiertem Überstand. Die dynamische Dachform gibt dem Gebäude nicht nur einen eleganten zeit-typischen Schwung, sondern verweist auch auf die innere Raumschale mit ihrer aus akustischen Gründen stark gewölbten Decke. Storm hob hervor, dass »die äußere Gestalt ... ebenso wie



Radio Bremen, UKW-Komplex mit Sendesaal um 1965, Ansichtskarte

der Innenraum ganz aus der Zweckbestimmung und Forderung nach sparsamster Lösung entstanden« sei. Trotz dieser betonten Rationalität und Funktionalität verrät der Bau, speziell im Inneren, auch das Bestreben nach künstlerischer Formgebung und ist mehr als lediglich ein Technikgebilde.

Mit der feierlichen Einweihung des neuen Sendesaales im Dezember 1952 als glanzvollem Schlusspunkt vollendete Radio Bremen eine wichtige Etappe: Die Erbauung des neuen Studiokomplexes ermöglichte die Installierung eines zweiten, über UKW ausgestrahlten Programms mit erheblich verbesserter Empfangsqualität. Der UKW-Komplex setzte sich aus drei miteinander verbundenen Baukörpern zusammen. Der maximal gut elf Meter hohe Sendesaalbau dominierte durch Volumen, Höhe und zentrale Position die beiden Flügelbauten: den zur Vahrer Straße vorgeschalteten, seitwärts nach Süden verschobenen, langgestreckten eingeschossigen Foyer- und Garderobentrakt mit

leicht gekrümmtem Grundriss sowie den zweigeschossigen sogenannten Regieflügel. Der Grundriss der Gesamtanlage bildete ein modifiziertes »L« mit dem Sendesaal als Gelenk und formierte so eine geschützte Innenhofsituation. Der schwungvoll gekrümmte Foyerbau folgte der Biegung der Vorfahrt und drückte schon durch den Grundriss seine Funktion als einladender Auftakt zum Besuch des Sendesaales aus. Das Ganze strahlte flotte, freundliche Modernität, räumliche Großzügigkeit und maßvolle repräsentative Wirkung trotz großer Einfachheit und Sparsamkeit aus.

Beide Seitenflügel waren über Schallschleusen mit dem Sendesaal verbunden. Der Regieflügel beinhaltete ursprünglich unter anderem ein größeres (Kammermusik-) Studio »J« und zwei kleinere (Sprecher-) Studios »G« und »H« samt zugehörigen Funktionsräumen, den Regieraum für den Sendesaal sowie die Heizungs- und Klimaanlage für den Gesamtkomplex. Die kleineren Studios waren als ringsum federnge-

lagerte Raum-in-Raum-Konstruktionen ausgeführt; der Sendesaal als Raum-in-Raum-Konstruktion mit Federnlagerung der Decke und der Innenwände.

Der Sendesaalbau selbst befindet sich heute in einem bis auf die völlig revidierte Aufnahmetechnik fast unveränderten, hervorragenden Erhaltungszustand. Die Nebengebäude unterlagen hingegen tiefgreifenden Veränderungen: Das alte Foyer wurde um 1980 abgerissen und durch ein neues, sehr viel kompakteres Erdgeschossiges Foyer ersetzt. Das ursprüngliche, schwungvoll-repräsentative und nur über die Schallschleuse als Gelenk mit dem Saalbau verbundene Entree ging so verloren. 1988–1992 wurde der Regieflügel vollständig entkernt und aufgestockt, zum Teil mit neuen Fensteröffnungen versehen, mit teilweise neuen Funktionen belegt und mit moderner technischer Ausstattung bestückt. Die gestalterische Einheit des ursprünglichen UKW-Komplexes ging also verloren. Sein früherer Solitärcharakter wurde mithin deutlich

eingeschränkt; die Innenhofsituation ist aufgegeben. Aufgrund seiner herausragenden Qualitäten erreicht jedoch der Sendesaalbau auch als Einzelgebilde Denkmalrang.

Der Bremer Sendesaal zählte neben dem Kölner Sendesaal (1950, 6800 Kubikmeter), dem Studio 10 in Hamburg (1950, 5300 Kubikmeter), dem kleinen Sendesaal in Hannover (1951/52, 3500 Kubikmeter) und dem Saal des Südwestfunks in Baden-Baden (1951, 6500 Kubikmeter) zu den frühesten neu errichteten größeren Hörfunkstudios in Nachkriegsdeutschland und verfügte als einziger unter den genannten Beispielen über eine Federnlagerung. Als aufwendigstes und auch architektonisch dominantes Element der neuen UKW-Baugruppe war der Sendesaal Objekt besonderen lokal-patriotischen Stolzes. Bürgermeister Kaisen bezeichnete ihn in seiner Einweihungsrede sogar als »eigenartigsten und schönsten« ihm bekannten Saal und hob hervor, dass Bremen mit seiner Vollendung über den zwar nicht größten,



Sendesaal mit neuem Foyergebäude, heutiger Zustand

aber modernsten und zugleich billigsten Rundfunksender Deutschlands verfüge. Der technisch anspruchsvolle und in mehrerer Hinsicht innovative, aber eben auch mit äußerster Kostenökonomie errichtete Sendesaalbau symbolisiert, wie kein anderes einzelnes Bauwerk des Senders,



Sendesaal, Inneres. Sieben Flügel stehen bereit zur Aufführung von Mathias Spahlingers »Farben der Frühe« (18. 11. 2006)

die historische und aktuelle Charakteristik und das Selbstverständnis von Radio Bremen als kleiner, aber feiner Sender mit großem Selbstbehauptungswillen in einem sozusagen traditionellen Zustand permanenter Existenzbedrohung.

Mit seiner ursprünglichen Bezeichnung »Funktheater« erinnerte er an die gleichnamige provisorische Vorgängereinrichtung in dem zunächst von den Amerikanern für den Sender beschlagnahmten, später dann bis Mitte 1952 von Radio Bremen gemieteten Saal des St.-Pauli-Restaurants in Horn und spiegelt so bis heute die ersten Anfänge der Sender-Nachkriegsgeschichte. Wesentliches Element des damaligen, noch stark volkserzieherisch geprägten Rundfunkkonzeptes war der »persönliche Kontakt mit den Hörern«, den man durch Aufnahme- und Sendeveranstaltungen mit Publikum in dem für zirka 220 Personen ausgelegten Sendesaal herstellen konnte. Er spielte also auch die Rolle einer öffentlichkeitswirksamen »Visitenkarte« des Senders und entfaltete dementsprechend trotz seiner Spezialraumeigenschaft noch eine einfache repräsentative Wirkung im Innenraum, wozu die elegant geschwungene Decke mit in-

tegrierter Beleuchtung, die Wahl der Wandbeleuchtungskörper, der Parkettboden und vor allem die Tatsache beitrugen, dass man, anders als in vielen anderen Hörfunkstudios, den gesamten akustischen Apparat der Wände hinter einer schalldurchlässigen inneren Raumschale verborgen hatte.

Der Sendesaal dokumentiert in seiner Funktion als Proben- und Aufnahmeraum des schon 1956 aus Kostengründen wieder aufgelösten Radio-Bremen-Rundfunkorchesters zudem eine zwar kurze, den großen Ehrgeiz des Senders aber gerade durch ihre Kürze umso klarer zum Ausdruck bringende Epoche der Sendergeschichte. Später wurde »Studio F« für die unterschiedlichsten Musiksparten und Ensemblegrößen sowie weitere Hörfunkzwecke eingesetzt. Mit all diesen Eigenschaften verkörpert der Radio-Bremen-Sendesaal in besonderem Ausmaß Bremer Rundfunkgeschichte und hat somit hohe heimatgeschichtliche Bedeutung.

Konstruktion

Konstruktiv wurde ein besonderer Aufwand getrieben, um störende Luft- und Körperschalleinflüsse von außen zu unterbinden. Dies war nötig geworden, da die neue UKW-Technik eine erheblich bessere, rauscharme Übertragungsqualität ermöglichte, die aber zugleich natürlich auch gegenüber Störgeräuschen während der Aufnahme wesentlich empfindlicher war.

Dem Bau liegt das in den 1930er Jahren für Rundfunkstudios aus den Bedingungen des amerikanischen Skelett-Hochhausbaus heraus entwickelte und erstmals in den NBC-Studios (1933 eingeweiht) in der New Yorker »Radio City« verwirklichte, in Deutschland durch Hans-Joachim von Braunmühl (Leiter des Akustischen Laboratoriums der Reichsrundfunkgesellschaft in Berlin) 1935 erstmals publizierte Prinzip einer federngelagerten Raum-in-Raum-Konstruktion zugrunde. Federngelagerte Raum-in-Raum-Konstruktionen kamen in Deutschland vor dem Krieg offenbar nicht mehr zur Anwendung; entgegen anderslautenden Auffas-

sungen hat es auch im Großen Sendesaal des Berliner Hauses des Rundfunks definitiv noch keinen derartigen Aufbau gegeben.

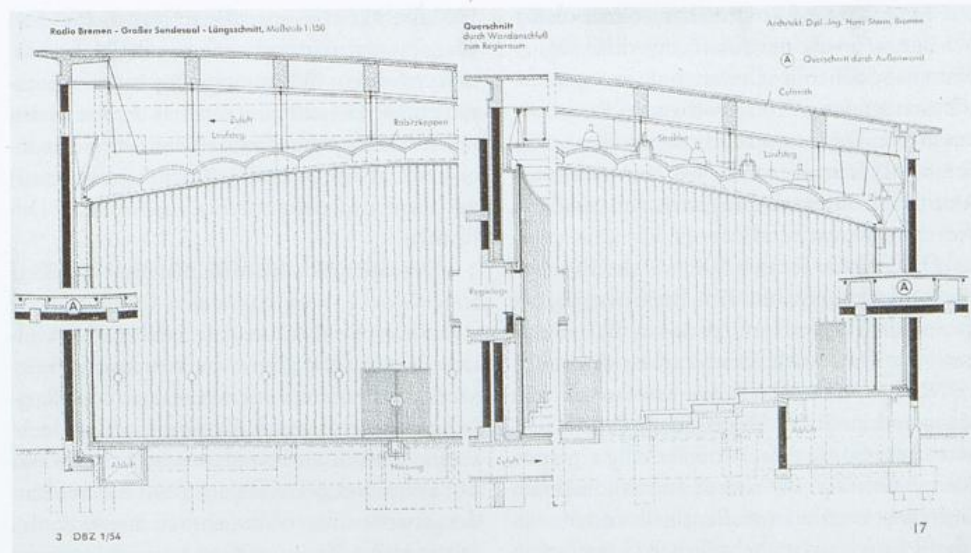
Hierzulande wurde die aufwendige Konstruktionsweise erstmals beim Bremer Sendesaal für einen größeren Studioraum realisiert, nachdem sie kurz zuvor bereits in kleineren Studios eingesetzt worden war, so auch, wie erwähnt, in den im Sommer 1952 fertiggestellten Sprecherstudios des neuen Bremer UKW-Komplexes. Stahl-Spiral- und Bandfedern besitzen gegenüber anderen damals im Studiobau gebräuchlichen elastischen Materialien wie Kork und Gummi klare Vorteile. Gegenüber dem durch von Braunnühl vor dem Krieg bekannt gemachten Prinzip unterscheidet sich die schwebende innere Schachtel des Bremer Sendesaales durch die fehlende Federnlagerung des Bodens sowie dadurch, dass Wände und Decke kein zusammenhängendes federndes Gebilde sind, sondern unabhängig voneinander federnd konstruiert sind.

Die vorgefertigten Betonstützen des Sendesaales ruhen in Köcherfundamenten auf Beton-Bohrpfahlgründungen, auf die alle Lasten der Wände (über einen Beton-Ringbalken) und des

Daches direkt in die körperschallübertragungssichere Bodentiefe von zirka fünf Metern abgeleitet werden. Das Dach besteht aus Celonith-Porenbetonplatten zwischen vorgefertigten Stahlbeton-T-Trägern, darüber Isoliermatten zur Wärmedämmung, Asphaltestrich und Dachpappenabdichtung.

Der Wandaufbau ist dreischalig: Der 25 Zentimeter starken massiven Außenwand folgt nach einem mit geschreddertem Papier befüllten Zwischenraum von zehn Zentimetern eine zehn Zentimeter starke Innenwand aus Porenbetonplatten, die auf Bandfedern ruht und mit Spiralfedern seitlich zur Außenwand elastisch abgestützt wird; dieser folgt wiederum im Abstand von 35 Zentimeter Luftraum zur Aufnahme von Akustikeinbauten eine lediglich optisch trennende innere Raumhülle aus Holzdrahtgewebe. Zur Vermeidung stehender Schallwellen gibt es keine parallelen geraden Wände: Die rückwärtige Stirnseite des Saales ist gewölbt, die Langseiten laufen vom Podium aus leicht trichterförmig auseinander.

Die Decke stellt eine an Federn abgehangene Konstruktion aus Rabitzgewebe dar. In ihre aufwendig und kunstvoll stuckierte Unterseite



Sendesaal, Schnitte (Deutsche Bauzeitung 1/1954)

sind runde Deckenstrahler integriert. Sie ist aus Gründen einer optimalen Schallzerstreuung gleich dreifach gewölbt: in der Längs-, in der Querrichtung und in Gestalt der rippenförmigen Binnenstruktur aus aneinandergereihten Hohlkehlen. Auf der Oberseite der Decke wurde lose Mineralwolle verlegt. Die abgehängte Decke bildet zusammen mit der Dachkonstruktion einen insgesamt dreischaligen Deckenaufbau.

Der Boden ist ein schwimmender Estrich mit Parkettauflage, durch eine Korkschicht von den Celonithwänden isoliert. Celonithwände, Estrich und Decke formieren die innere Schachtel der Raum-in-Raum-Konstruktion mit einem Volumen von rund 2800 Kubikmetern. Das oberste Niveau des mehrfach abgestuften Orchesterpodiums, unter dem sich ein Stuhllager-Keller befindet, wurde zur Vermeidung von Körperschallübertragung von den Wänden vollständig durch dicke Schichten aus Bitumenkork isoliert.

Zunächst war eine erheblich einfachere Konstruktion vorgeschlagen worden: Das vom Sender schon 1951 konsultierte RTI hatte unter dem Gesichtspunkt strenger Kostenkontrolle anfangs doppelte nicht schwebende Wände, eine nicht an Federn hängend konstruierte, sondern lediglich aus biegeweichen durchhängenden Rigipsplatten bestehende Decke und einen weder schwimmenden noch schwebenden Boden für ausreichend gehalten. Auch die im diesbezüglichen RTI-Schreiben vom 1.8.1951 erörterten Akustikeinbauten unterschieden sich erheblich von der späteren Ausführung.

Die Gründe für den Wechsel der Konzeption sind nicht bekannt. Eine Rolle mag gespielt haben, dass eine ursprünglich von Storm vorgesehene akustische Abschirmung des neuen UKW-Komplexes durch eine zur zukünftigen Hauptverkehrsstraße Vahrer Straße (heute: Bürgermeister-Spitta-Allee) vorgeschaltete private Wohnbebauung – die zudem dem Sender durch Grundstückverkauf wirtschaftliche Vorteile verschafft hätte – aus städtebaulichen Gründen von der Bauverwaltung abgelehnt wurde. Stattdessen wurden eine Erschließung des neuen Kom-

plexes samt vorgelagertem Parkplatz von der Vahrer Straße – statt über die kleine Heinrich-Hertz-Straße – und eine repräsentativere neue Front des Senders zur Vahrer Straße verlangt. Wesentlich für den letztlich realisierten konstruktiven Aufwand dürfte neben einem allgemeinen Streben nach technischer Optimierung gewesen sein, dass man sich aufgrund der besonderen freistehenden, nicht in ein größeres Gebäude integrierten Bauweise des Sendesaales gegen Störschall optimal absichern wollte.

Das Gestühl wurde mit einem terrakotta-roten Cordstoff bezogen, um keine zu großen Nachhallzeitunterschiede zwischen leerem und besetztem Zustand des Raumes zuzulassen. Der Zugang zum Saal geschah über Schallschleusen, die Klimatisierung erfolgte über eine Klimaanlage. Reguläre Türen und auch Fenster wurden als schalldämmungstechnische Schwachpunkte konsequent vermieden. Lediglich der Regieraum besitzt ein unvermeidliches Binnenfenster zum Inneren des Sendesaales. Der raumakustische Ausbau des Saales vollzog sich vollständig nach den Vorgaben und unter der Kontrolle des RTI. Eine damals von Kuhl als optimal eingestufte Nachhallzeit von zirka 1,5 Sekunden wurde angestrebt und realisiert. Hinter dem Holzdrahtgewebe installierte man neben Flächenresonatoren und einigen schalldämpfenden, in ihrem Wirkungsgrad variabel einzustellenden Filzbahnen (Versuch der Erzielung einer variablen Nachhallzeit für unterschiedliche Aufführungs- und Aufnahmesituationen) vor allem zahlreiche Sperrholzhalbzylinder-Diffusoren.

Der »spezielle« Akustikeinbau galt laut Siegfried Gloose, dem damaligen Chefingenieur von Radio Bremen, als »bis dahin ungewöhnlich«; er sei nötig geworden, um das aus Sparsamkeitsgründen für den geplanten ursprünglichen Verwendungszweck eigentlich zu kleine Raumvolumen zu kompensieren. Damit kann nur Folgendes gemeint sein: Beim Bremer Sendesaal wollte man offensichtlich die durch das relativ kleine Raumvolumen knapp bemessene Nachhallzeit nicht noch weiter verkürzen, indem man – wie bei größeren Studios zur Ver-



Die abgehangene innere Saaldecke nebst Lampentöpfen, abgedeckt mit Glaswolle. Oben eine der Federn, mit denen die äußere Saaldecke an der Dachkonstruktion befestigt ist

meidung unerwünschter Echos und stehender Wellen üblich – großzügig schalldämpfende Materialien einsetzte. Stattdessen bekämpfte man diese nachteiligen akustischen Effekte fast ausschließlich durch eine mithilfe von Zylinderflächen stark gesteigerte Diffusion. Wir haben es also mit einem kaum bedämpften, aber extrem diffusionsgesteigerten Studio zu tun.

Technikgeschichtliche Bedeutung

Der neben dem lokalen rundfunkgeschichtlichen Grund zweite wesentliche Denkmalgrund ergibt sich aus der technikgeschichtlichen Bedeutung des Sendesaals. Diese konstituiert sich aus einer Summe mehrerer besonderer, teilweise bereits angesprochener Eigenschaften des Sendesaals, der zunächst einmal Bedeutung hat als erster größerer im Wand- und Deckenbereich federngelagerter Raum-in-Raum-Hörfunkstudiobau in Deutschland.

Er war zudem ein frühes Experimentierfeld des für die Entwicklung der deutschen Rundfunkakustik bedeutenden Akustikers Dr.-Ing. Walter Kuhl (1914–1985) und hat Bedeutung als Ort wichtiger Erkenntnisse Kuhls über spezielle Aspekte der akustischen Wirkung der ersten Seitenreflexion des erzeugten Schalles in einem Konzertraum sowie der praktischen raumakustischen Bewältigung von damit im Zusammenhang stehenden Problemen. Kuhl gelangte, wohl nicht zuletzt durch seine frühen Bremer Erfahrungen, zu folgender grundlegender Auffassung: »Das nicht stationäre Schallfeld, d. h. der direkte Schall und die zeitlich immer dichter folgenden Reflexionen an den Plätzen der Musiker, der Zuhörer und der Mikrophone, ist mindestens von gleicher Bedeutung für die akustische Beurteilung eines Konzertstudios wie das durch die Nachhallzeit gekennzeichnete stationäre Schallfeld.«

Auch wurde im Bremer Sendesaal erstmals der Versuch einer neuartigen variablen Akustik



Aufnahme zur CD-Weltpremiere von Jean-Baptiste Lullys Oper »Thésée« im Sendesaal, 6. 9. 2006

mit verstellbaren Filzbahnen unternommen. Diese erwies sich jedoch letztlich als unpraktisch und wurde später nicht mehr benutzt und arretiert. Die Filzbahnen hatten wegen damaliger technologischer Beschränkungen bei der Filzverarbeitung einen zu geringen Variationsgrad und zeigten eine schlechte Dauerhaltbarkeit. Der Mechanismus und die Verstellhebel sind jedoch noch vorhanden.

Für Studioräume dieser Größenordnung in Deutschland wies der Bremer Saal eine bis dato unerreichte und damals wegweisend hohe Schallzerstreuung (Diffusion) bei gleichmäßiger Nachhallzeit-Frequenzkurve auf. Nachdem früher die Nachhallzeit als das nahezu allein ausschlaggebende Kriterium für die akustische Qualität von Räumen angesehen worden war, schenkten die Akustiker später, vor allem in der Nachkriegszeit, der Rolle der Diffusität, 1953 von R. Thiele präzisiert als »Richtungsdiffusität«, insbesondere bei Rundfunkstudios zunehmend Beachtung. Als besonders effektiv stellten sich dabei »Diffusoren« in Form von Zylindern oder Halbzylindern aus verschiedenen Materialien (Sperrholz, Rabitz, gemauert) heraus. Sie fanden zuerst in Amerika Verbreitung, in den frühen Nachkriegsjahren dann auch im europäischen Ausland, während man in Deutschland zunächst andere Methoden verwendete. Der Bremer Sendesaal ist ein frühes Beispiel eines größeren deutschen »Zylin-

derstudios« mit einem relativ hohen Anteil von Zylinderoberflächen von 33 Prozent der Raumschale. Ein zu hoher Anteil von Sperrholzzylinderoberflächen hatte wiederum bei ausländischen Studios zu einer nachteiligen, weil wenig ausgeglichenen Frequenzkurve der Nachhallzeit geführt. Im Bremer Sendesaal wurde diese Gefahr erfolgreich vermieden, denn er weist eine bis zwei Kilohertz auffällig gleichmäßige, stets dicht bei 1,5 Sekunden liegende, erst ab hier gleichmäßig sinkende Frequenzkurve der Nachhallzeit auf. Der Technische Direktor von Radio Bremen Ansgar Olshausen attestierte dem Sendesaal: »Man hat hier zum ersten Male die Schallzerstreuung der begrenzenden



Tag des offenen Denkmals im Sendesaal, 13. 9. 2009. Führung durch das Hörspielstudio

Flächen (Decken und Wände) auf einen ungewöhnlich hohen Wert getrieben, ohne daß dadurch für das Auge ein unruhiger Eindruck entstand. Der akustische Effekt dieser Maßnahme war so eindringlich, daß das Bremer Orchesterstudio für Räume derartigen Ausmaßes zur Zeit als richtungweisend gilt.«

Der Bremer Sendesaal zeigt die erste und vorbildgebende Verwendung des traditionellen, ursprünglich für die Käseproduktion (»Käsematten«) benötigten, später auch als Kaffeedecken-, Blumenübertopf- und Vorhangmaterial gebräuchlichen Werkstoffes »Holzdrahtgewebe« als optisch trennendes, akustisch durchlässiges Binnenwandmaterial. Auf diese Weise konnte man die optischen Nachteile unverkleideter Zylinderstudios umgehen. Holzdrahtgewebe

wurde später als Akustikmaterial sehr erfolgreich vermarktet.

Bedeutung hat der Bremer Sendesaal nicht zuletzt durch seinen Seltenheitswert als bis auf die aufnahmetechnische Ausstattung fast unveränderter, weitgehend im bauzeitlichen Originalzustand erhaltener Hörfunksendesaal-Neubau der frühen Nachkriegszeit in Deutschland. Es handelt sich um einen Aufnahme- und Senderaum mit hervorragenden, bis heute eindrucksvollen akustischen Eigenschaften, die ihn zu einem außerordentlich qualitätvollen und bei Musikern wie Publikum sehr beliebten kleinen Konzertsaal machen. Für die Öffentlichkeit ist der Bau als eine hochwertige Auführungsstätte sicherlich fast noch wertvoller denn als rundfunkgeschichtliches und raumakustikgeschichtliches Dokument. Das große öffentliche Interesse am Sendesaal spiegelte sich auch in der Besucherresonanz zum Tag des offenen Denkmals am 13. September 2009, als zahlreiche Bremerinnen und Bremer die Chance nutzten, dieses besondere Denkmal nicht nur zu sehen, sondern auch zu hören.

Quellen und Literatur

Bauakte

Hans Bausch, Rundfunk in Deutschland, München 1980

Deutsche Bauzeitung, H. 1/1954, S. 16–19 (»Radio Bremen«. Die Architekten Hans Storm und Rolf Störmer berichten über ihre Arbeit für Radio Bremen: Sendesaal mit Foyer und UKW-Studios bzw. Kasino und Sitzungssaal)

Hans-Joachim von Braunnmühl, Neuere raum- und bauakustische Lösungen in Rundfunkbauten, in: Zeitschrift für technische Physik 16 (1935), S. 571–575

Siegfried Gloose, Technik bei Radio Bremen, hausinterne Zusammenstellung für Radio Bremen, 1972

Jahrbuch Radio Bremen 1952/53

Walter Kuhl, Raumakustische Gesichtspunkte bei der Gestaltung einiger neuer Rundfunk-

studios, in: Rundfunktechnische Mitteilungen 1953, S. 35–45 (mit speziellen Informationen zum Bremer Studio F)

Walter Kuhl, Über Versuche zur Ermittlung der günstigsten Nachhallzeit großer Musikstudios, in: Acustica 4 (1954), S. 618–634 (mit speziellen Informationen zum Bremer Studio F)

Walter Kuhl und Friedrich-Karl Schröder, Untersuchungen zur Körperschalldämmung federnd gelagerter Baukonstruktionen, in: Acustica 6 (1956), S. 73–78

Walter Kuhl und U. Kath, Akustische Anforderungen an ein Konzertstudio und ihre Realisierung beim grossen Sendesaal des NDR in Hannover, in: Rundfunktechnische Mitteilungen 7 (1963), S. 270–277 (mit speziellen Informationen zum Bremer Studio F)

Walter Kuhl, Das Zusammenwirken von direktem Schall, ersten Reflektionen und Nachhall bei der Hörsamkeit von Räumen und bei Schallaufnahmen, in: Rundfunktechnische Mitteilungen 9 (1965), H. 3, S. 170–183 (mit speziellen Informationen zum Bremer Studio F)

Erwin Meyer und R. Thiele, Raumakustische Untersuchungen in zahlreichen Konzertsälen und Rundfunkstudios unter Anwendung neuerer Meßverfahren, in: Acustica 6 (1956), S. 424–444 (mit speziellen Informationen zum Bremer Studio F)

Radio Bremen (Hg.), Wir grüßen alle unsere Hörer. Radio Bremens frühe Jahre, bearbeitet von M. Augustin und P. Dahl, Bremen 1995

Liselotte von Reinken, Rundfunk in Bremen 1924–1974, Bremen 1975

Hans Rindfleisch, Technik im Rundfunk. Ein Stück deutscher Rundfunkgeschichte von den Anfängen bis zum Beginn der 80er Jahre, hg. v. Institut f. Rundfunktechnik, München 1985

Vierzig Jahre Rundfunk in Bremen, Bremen o.J. (1964)

Henning Wilkens, Abschied von Walter Kuhl, in: Rundfunktechnische Mitteilungen 29 (1985), S. 275

Uwe Schwartz

Neue Unterschutzstellungen in Bremerhaven

Neben den 144 im Jahr 2006 bereits bekannten und gesetzlich geschützten Kulturdenkmälern der Seestadt Bremerhaven sind weitere 357 Gebäude und Ensembles im Zuge eines zweijährigen Erfassungsprojekts (siehe Band 4 dieser Reihe) als erhaltenswert erkannt worden. Das Landesamt für Denkmalpflege Bremen beabsichtigt für 100 dieser Bauten eine Unterschutzstellung. Die Liste ist am 12. März 2009 bei einer öffentlichen Sitzung im Bauausschuss der Stadt Bremerhaven vorgestellt worden, und alle von einer Unterschutzstellung betroffenen Eigentümer sind schriftlich unterrichtet worden. Für die Unterschutzstellung im konstitutiven Verfahren sind jetzt ein denkmalpflegerisches Gutachten und die Gewährung der gesetzlich vorgeschriebenen Fristen im Verfahren die Voraussetzung. Bisher (Stichtag 1. November 2009) sind acht Denkmalpositionen rechtskräftig unter Schutz gestellt worden, für weitere 25 Positionen ist das Verfahren bereits eröffnet worden.

Neu auf der Liste der Kulturdenkmale in Bremerhaven sind große Wohnungsbauensembles wie jene 1927–1931 errichtete Baugruppe der Gemeinnützigen Wohnungsfürsorge an der Bürgermeister-Smidt-Straße zwischen Nr. 173 und Nr. 205 oder die Städtische Wohnhausgruppe mit den Bauabschnitten I–IV in der Anton-Schumacher-Straße 4/38, die dort 1921–1925 nach Entwürfen von Stadtbaurat Julius Hagedorn entstanden ist. Beide Wohnanlagen sind bereits ausführlich in Band 5 dieser Reihe in einem Beitrag über den Wohnungsbau in Bremerhaven zwischen den Weltkriegen besprochen worden. Der Aufsatz hatte sich auf das damalige Bremerhaven beschränkt; es waren jedoch gleichzeitig auch in der Nachbarstadt Wesermünde hervorragende Beispiele dieser Gattung entstanden: Die Wohnanlage »Werk-

block« für 122 Familien (Werkstraße 14/20) des 1919 ursprünglich zur Errichtung von Kleinsthäusern der Siedlung Geestemünde-Süd am Fischereihafen gegründeten Gemeinnützigen Bauvereins Geestemünde entstand 1929–1930 nach Entwürfen des Hamburger Architekten Friedrich Ostermeyer. Der ausführende Architekt vor Ort war Gustav Claas, der seit 1919 alle Siedlungshäuser des Vereins und seit 1923 auch dessen Geschossbauten am Bahnhof Geestemünde-Bremerhaven errichtet hatte.

Der »Werkblock« ist im Bereich des Sozialen Wohnungsbaus das einzige gelungene Beispiel des sogenannten Neuen Bauens der 1920er Jahre im Lande Bremen. Das Neue Bauen als deutscher Beitrag zur internationalen Archi-



»Werkblock« des Geestemünder Bauvereins, Werkstraße 14/20



Wohnanlage des Gemeinnützigen Spar- und Bauvereins Lehe, Fritz-Reuter-Straße 42/52

tektur der Klassischen Moderne etablierte sich nur für kurze Zeit und hatte seine Blüte zwischen 1927 und 1932. Am »Werkblock« sind die besonderen Merkmale dieses Stils wie der völlige Verzicht auf Ornament, gleichrangig behandelte Gestaltung der Geschosse und der scharfe, kubische Abschluss der Gebäudeecken und des Flachdachs kompromisslos umgesetzt worden. Gleichzeitig sind bei dieser Hofanlage aber auch mit der Verschachtelung und Höhendimensionierung unterschiedlich großer Gebäudeflügel überzeugend die neuen Gestaltungsmittel angewandt worden. Trotz der teilweise unsensiblen Sanierungsmaßnahmen der vergangenen Jahrzehnte hat das Bauwerk seine hohe grafische Qualität gewahrt.

Unwesentlich früher als der »Werkblock«, aber mit einer ganz anderen Formsprache, entstand 1927–1930 am damaligen Stadtrand die Wohnanlage des 1906 gegründeten Gemeinnützigen Spar- und Bauvereins Lehe (Fritz-Reuter-Straße 42/52). Mit 124 Wohnungen, die

meist über zwei bis drei Zimmer verfügten, gehörte es damals zu den größten Wohnungsbauvorhaben der Stadt. Der Architekt Ernst Cappelmann entwarf die Fassaden an der Fritz-Reuter-, Bütteler-, Potsdamer- und Batteriestraße einheitlich in rotbuntem, handgestrichenen Klinker. Nicht nur die Wahl des Materials, sondern auch die teilweise ornamentale Verwendung des Klinkers, dreieckige Formen bei Erkern und Dachfenstern und besonders die spitzzackige Auflösung des Blockes an den Straßenecken und deren Betonung durch Kunststeingesimse sind Stilmerkmale des Backsteinexpressionismus der 1920er Jahre im norddeutschen Raum, einer Gestaltungsweise, die der »Konservativen Moderne« zuzurechnen ist. Hat man diese Grundhaltung erst einmal als konservativ erkannt, verwundert es auch kaum, dass Cappelmann an der Potsdamer Straße den Mittelrisalit sehr traditionell mit einem Giebeldreieck abschließt, das die Jahreszahl »1930« in einer Kartusche trägt. Überhaupt sind die Fassaden



Laubenganghaus der Städtischen Wohnungs-GmbH, Bürgermeister-Smidt-Straße 122/126

zwar abwechslungsreich und an den einzelnen Straßen auch unterschiedlich durchgebildet, sie achten jedoch möglichst die Achsensymmetrie und folgen immer dem seit Generationen vertrauten Schema Sockel-Hauptgeschoss-Dachabschluss.

Nach den verheerenden Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs versuchte die Stadt Bremerhaven mit vorbildlichen Wohnungsbauprojekten die Wohnungswirtschaft zu fördern. Ein besonders prestigeträchtiges Wohnhochhaus errichtete der Architekt Karl Franzius 1954 an der Bürgermeister-Smidt-Straße 122/126 im Auftrag der Städtischen Wohnungs-GmbH und der Interessensgemeinschaft der Besatzungsgeschädigten Bremerhaven als achtgeschossiges, dreiflügeliges Laubenganghaus mit insgesamt 72 Wohnungen sowie zwei Geschäften und zwei Büros. Das Bauvorhaben sollte ganz bewusst eine moderne Gestalt erhalten, die als Fortführung der Eckbebauung zur Lloydstraße mit dem neuen Hotel Excelsior und dem Café National verstanden wurde.

Der Hauptbau ist gegenüber der Bürgermeister-Smidt-Straße um zwölf Meter zurückgesetzt und besitzt anschließend an die vorhandenen nördlichen und südlichen Nachbarbauten sechs- und siebengeschossige Flankierungsflügel, die zusammen mit dem Hauptbaukörper einen an der Straße liegenden Grünvorplatz ermöglichen. Ganz im Sinne der in den 1950er Jahren typischen, aufgelockerten Stadtstrukturen unterbrach der Grünvorplatz die Hausreihe der Bürgermeister-Smidt-Straße und ermöglichte die sehr hohe Traufhöhe des Blocks. Das in Schottenbauweise errichtete und mit Laubengängen erschlossene Mietshaus enthält Ein-, Zwei- und Zweieinhalbzimmerwohnungen, dazu im Erd- und in den beiden oberen Geschossen einige größere Wohnungen. Die Wohnungen besaßen eine Zentralheizung, und die Treppenhäuser waren mit Aufzügen und Müllschluckern versehen. Nach dem Hochhaus an der Lloydstraße (Freigebiet 1, 1952) gehört das Mietshaus Bürgermeister-Smidt-Straße 122/126 zu den herausragenden Beispielen des innerstädtischen

Massenwohnungsbaus der frühen 1950er Jahre in Bremerhaven.

Eng verbunden mit der Schiffbaugeschichte an der Unterweser ist die Villa Seebeck am Fischplatz (Deichstraße 15). Sie wurde 1907–1908 von dem Bremerhavener Geschäftshaus- und Villenarchitekten Johann Allers für den Werftbesitzer Georg Seebeck (1845–1928) errichtet. Seebeck hatte zu diesem Zeitpunkt alle älteren Schiffbaubetriebe an der Geeste – mit Ausnahme der Tecklenborg- und der Rickmerswerft – durch Ankäufe in seinen Besitz gebracht. Unter diesen befand sich auch das ehemalige Wencke-Dock, dessen Maschinenhaus dem Neubau weichen musste.

Der Architekt Johann Allers entwarf eine zweigeschossige Villa über annähernd quadratischem Grundriss, die ursprünglich von einem Mansarddach überdeckt war. Bauzeitlich durchbrachen außerdem allseitig kleine, mit einem Segmentbogen abgeschlossene Zwerchhäuser die Traufe, wodurch insbesondere das Dach eine malerische Fernwirkung erzielte, wie auf

zahlreichen historischen Ansichtskarten nachzuvollziehen ist. Der Verlust der originalen Dachform nach Kriegsbeschädigung und auch die heute nicht mehr erhaltene Einfriedung des Gartens zur Geeste mit einem Gartenpavillon sind beklagenswert. Sie täuschen jedoch darüber hinweg, dass sich die erhaltene Fassade der Seebeck-Villa in einem vergleichsweise vollständigen Erhaltungszustand befindet, der ausge-



Villa Seebeck, Deichstraße 15



Villa Seebeck, Postkarte um 1910



Kaserne Rotersand, Bürgermeister-Smidt-Straße 217

hend von der vorhandenen Bausubstanz die ursprüngliche Gesamtwirkung ermessen lässt.

Bis heute besteht ein Freihafengebiet um die Kaiserhäfen. Direkt an seinem Zolltor haben sich mit der Kaserne Rotersand (Bürgermeister-Smidt-Straße 217) und dem Zollamt Rotersand (Franziusstraße 1-1A) zwei geschichtsträchtige Bauten erhalten. Das Kasernengebäude wurde 1925–1926 zur Unterbringung der bremischen Schutzpolizei errichtet, die aus der im Sommer 1920 aufgelösten Sicherheitspolizei hervorgegangen war und vor allem bei inneren Unruhen eingesetzt worden ist. Die straff militärisch organisierte Einheit der Schutzpolizei stand damals unter dem Kommando von Polizeioberst Walter Caspari (1877–1962), bekannt durch sein »Freikorps Caspari«, das im Februar 1919 gemeinsam mit den Truppen der Reichswehr die Räterepublik in Bremen gewaltsam beendete.

Das repräsentative und achsensymmetrische, fünfgeschossige Gebäude tradiert den Bautyp der Kaserne seit dem Barock. Die breite, weithin sichtbare Fassade zum Kaiserhafen I und das große bremische Staatswappen im Giebel des auf den mittleren fünf Achsen als Risalit

vorgezogenen Mittelbaus sind weithin sichtbare Zeichen der bremischen Ordnungsmacht in Bremerhaven. Besondere Monumentalität erhält die Fassade zur Bürgermeister-Smidt-Straße durch die schmalen und gleichzeitig sehr hohen Rundbögen der Vorhalle, in deren Innerem eine zweiläufige Treppe zum Haupteingang führt.

Die Errichtung des Zollamtes »Rotersand« stand 1935–1936 im Zusammenhang mit der Ausrichtung der Olympischen Spiele in Berlin. Da man in diesem Zeitraum eine große Menge ausländischer Gäste in Deutschland erwartete, wurde Bremerhaven, das zuvor für Millionen Menschen die letzte Station vor der Auswanderung gewesen war, nun auch das »Tor zur Welt« für ankommende Besucher. Die große, durchaus repräsentative Schalterhalle im Inneren des Gebäudes erhielt ein Wandgemälde mit einer Ansicht der Stadtsilhouette Bremens. Der moderne Einbau aus jüngerer Zeit ist mit viel Rücksicht auf den ursprünglichen Gesamteindruck vorgenommen worden.

Die Architektur des Zollamtes ist typisch für die in den neun Jahren Bautätigkeit während des Nationalsozialismus entstandenen Bauten.

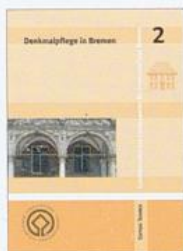


Zollamt Rotersand, Franziusstraße 1-1 A

Damals herrschte Stilpluralität innerhalb eines hierarchisch gegliederten und genau begrenzten Systems. Für Repräsentationsbauten galt ein vereinfachter Klassizismus als angemessen, für Siedlungsbauten oder Schulen ein lokaler Heimatstil. Industrie- oder Zweckbauten durften, oder sollten sogar, ein modernes, technoid-funktionalistisches Äußeres erhalten. Das Feindbild der Nationalsozialisten war nicht die moderne Baugestaltung an sich, sondern der Anspruch des Neuen Bauens, einen einheitlichen architektonischen Ausdruck der Epoche mit einem neuen Formen- und Materialkanon zu gestalten. Entsprechend finden sich am Zollamt Rotersand als einem Funktionsbau auch eine Reihe von modernen Gestaltungsmerkmalen

der Zwischenkriegszeit. Das abschließende Walmdach setzt diesen modernen Elementen jedoch eine betont konservative Note entgegen. Sehr repräsentativ ist zudem der hafenseitige Eingang zur Schalterhalle ausgebildet. Hier befindet sich, direkt auf der Gebäudeecke platziert, die große Keramik eines Reichsadlers, dessen Eichenkranz zu Füßen ursprünglich ein Hakenkreuz in sich barg. Darunter ist das Jahr der Errichtung – 1936 – zu lesen. Der Adler blickt nach links wie auf den Parteiabzeichen der Nationalsozialisten, unterscheidet sich dadurch ebenso vom Reichsadler der Weimarer Zeit wie vom Bundesadler der Nachkriegszeit und gibt sich so als Relikt einer überwundenen Zeit zu erkennen.

Außerdem lieferbar:



Georg Skalecki (Hg.)
**Denkmalpflege
in Bremen**
Heft 2 (2005)
76 S., 46 Abb.,
ISBN 978-3-86108-552-2
5,90 €

Vom Weltkulturerbe
bis zum industrie-
kulturellen Erbe



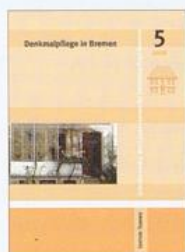
Georg Skalecki (Hg.)
**Denkmalpflege
in Bremen**
Heft 3 (2006)
84 S., 65 Abb.,
ISBN 978-3-86108-567-6
5,90 €

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



Georg Skalecki (Hg.)
**Denkmalpflege
in Bremen**
Heft 4 (2007)
88 S., 67 Abb.,
ISBN 978-3-86108-586-7
5,90 €

Bremerhaven



Georg Skalecki (Hg.)
**Denkmalpflege
in Bremen**
Heft 5 (2008)
88 S., 70 Abb.,
ISBN 978-3-86108-352-8
5,90 €

Das Bremer Haus –
Villenarchitektur in
Bremen – Wohnen
im Baudenkmal



Georg Skalecki (Hg.)
**Denkmalpflege
in Bremen**
Heft 6 (2009)
96 S., 85 Abb.,
ISBN 978-3-86108-109-8
5,90 €

Historischer Kirchen-
bau und kirchliche
Denkmalpflege im
Land Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Staats- und Uni.-Bibliothek Bremen
4650 00 224 466 7



ISBN 978-3-8378-1016-5



9 783837 810165

datacolor



Denkmalpflege in Bremen

7

2010



Schriftenreihe des Landesamtes für Denkmalpflege Bremen

A
REG
858.1
515
-7

EDITION TEMMEN