

# SCHIFFFAHRTSBEZOGENE DENKMALPFLEGE

## MARITIME INDUSTRIEKULTUR IN DEN NORDDEUTSCHEN KÜSTENLÄNDERN

Eine Bilanz der Inventarisierung und Dokumentation  
schifffahrtsbezogener Objekte an der deutschen Nordseeküste  
von 1983 bis 1988

VON DIRK J. PETERS

Die Abteilung »Industriearchäologie« des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven führte im Rahmen eines Feldforschungsprojektes in den Jahren von 1983 bis 1988 eine Erfassung und Dokumentation der seeschifffahrtsbezogenen Bauten und Anlagen in den vier norddeutschen Küstenländern Bremen, Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein in Kooperation mit den zuständigen Landesdenkmalämtern durch. Die Inventarisierung schließt ausdrücklich moderne Bauwerke der Gegenwart mit ein und stellt somit auch eine Bestandsaufnahme der heute noch vorhandenen Objekte dar.

Das als Einmannunternehmen durchgeführte, auf fünfeinhalb Jahre befristete und von der Stiftung Volkswagenwerk finanzierte Forschungsvorhaben konnte nur eine Schnellinventarisierung leisten, die aber immerhin etwa 60 bis 70 Prozent der heute noch existierenden historischen und modernen Schifffahrtsanlagen an der deutschen Nordseeküste erfaßt haben dürfte.

Trotz der Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges, der Verluste an historischer Bausubstanz in den 1960er und 1970er Jahren, der Krise der westdeutschen Wertindustrie, Hochseefischerei und Seeschifffahrt sowie des Strukturwandels in der Seehafenwirtschaft während der 1980er Jahre gibt es in den Seehäfen der Bundesrepublik Deutschland eine erstaunliche Anzahl von bemerkenswerten Bauwerken der Schifffahrtsgeschichte, die überwiegend aus dem 19. und 20. Jahrhundert stammen.

Das Deutsche Schifffahrtsmuseum verfolgt mit dieser Bestandsaufnahme, die ständig ergänzt und aktualisiert wird, die Absicht, die vielfältigen technischer, wirtschaftlicher und sozialgeschichtlichen Aspekte der deutschen Seeschifffahrt, Seehäfen, Hochseefischerei, Marine und des deutschen Seeschiffbaus anhand der verzeichneten Objekte umfassend zu dokumentieren und darzustellen.

Nachdem Bremerhaven bereits im Rahmen eines Pilotprojektes 1982 inventarisiert worden war, weil sich hier in direkter Umgebung des Deutschen Schifffahrtsmuseums an der Wesermündung ein einzigartiges schifffahrtsgeschichtliches Ensemble von bemerkenswerter Vollständigkeit mit Schleusen, Docks, Leuchttürmen, Hafenschuppen, Verwaltungsgebäuden, Fischereihallen und dem Passagierschiffahrtsterminal Columbusbahnhof mit der Columbuskaje erhalten hat, konnte die eigentliche Exkursion im Juni 1983 mit der Bestandsaufnahme der schifffahrtsbezogenen Anlagen an der Unterweser und ihren Nebenflüssen Lesum und

Hunte von Bremerhaven über Bremen, Elsfleth, Oldenburg bis Brake beginnen. Den Schwerpunkt bildete zweifellos die Dokumentation der Hafenanlagen der Freien Hansestadt Bremen mit dem Speicher XI im Überseehafen, den Industriegebäuden und Schuppen im Holz- und Fabrikenhafen, den Werftanlagen der ehemaligen AG »Weser« in Gröpelingen, den Kapitän- und Packhäusern in Vegesack, der Reepschlägerei und Tauwerkfabrik in Grohn sowie dem U-Boot-Bunker »Valentin« in Farge. Als weitere wichtige Stationen des ersten Exkursionsjahres 1983 erwiesen sich Elsfleth an der Einmündung der Hunte in die Weser mit der Hubbrücke über die Hunte sowie die Stadt Oldenburg, wo der Küstenkanal in die Hunte fließt, und schließlich Brake mit dem historischen Turm der optisch-telegraphischen Linie Bremen-Bremerhaven und zahlreichen Getreidesilos.

Ausgangspunkt der Inventarisierungstätigkeit des Jahres 1984 war die Hafen- und Industriestadt Nordenham am linken Unterweserufer, die interessante Verwaltungsbauten, Arbeiterwohnungen und Kapitänshäuser aufweist.

Außer den Städten Wilhelmshaven und Emden bildete die Erfassung der noch vorhandenen schiffahrtsbezogenen Anlagen in den Sielhäfen am Jadebusen, an der Unterweser, der ostfriesischen Küste und der Ems einen Schwerpunkt der Exkursion des Jahres 1984. Die Sielorte hatten im 18. und 19. Jahrhundert eine nicht zu unterschätzende Bedeutung als Seehäfen, insbesondere für den Export von Getreide und Vieh nach Großbritannien. Mit der Industrialisierung, dem zunehmenden Überseeverkehr, der aufkommenden Dampfschiffahrt und den größeren werdenden Schiffstypen verloren sie ihre Funktion an die großen Seehäfen Hamburg, Bremen, Bremerhaven und Emden. Teilweise liegen einige frühere Sielhäfen heute etliche Kilometer von der Küste entfernt, oder sie haben ihre Funktion durch die Deich- und Wasserbaumaßnahmen der 1960er und 1970er Jahre eingebüßt. Als letzte Überreste sind vereinzelt noch Zollbauten, Kornspeicher, Packhäuser, Bootsschuppen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Schleusenwärter- und Leuchtturmwärterhäuser vorhanden. Die jetzigen Sielhäfen sind Standorte einer Fischkutterflotte, dienen der Versorgung der Ostfriesischen Inseln und leben überwiegend vom Tourismus. Auf den Inseln selbst und an der Küste gibt es zahlreiche bemerkenswerte Leuchtfeuerbauten und Seezeichen.

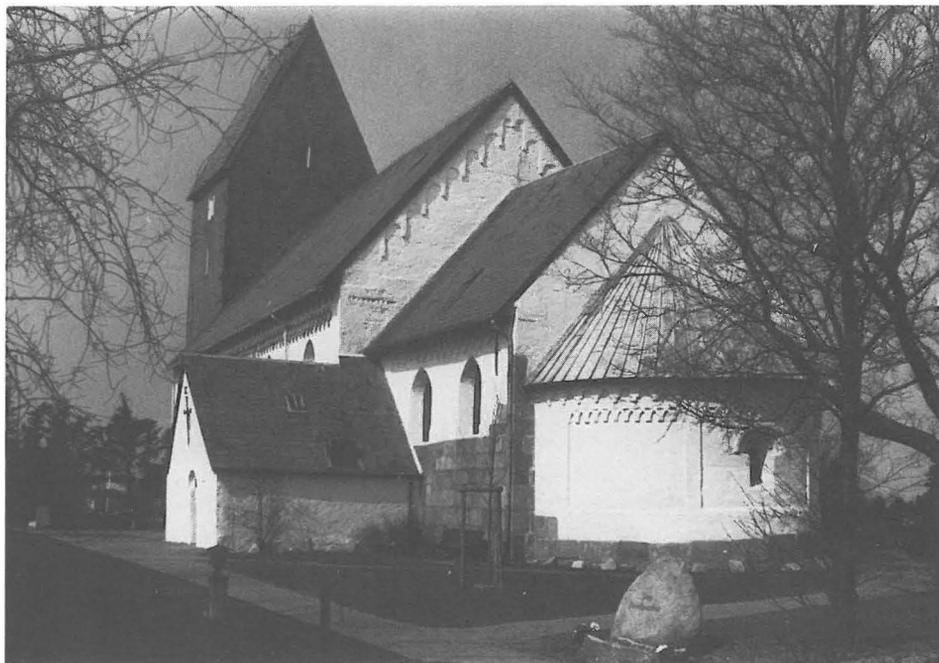
Die Stadt Wilhelmshaven, als preußischer Kriegshafen gegründet, bietet trotz der Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges und der Verluste an historischer Bausubstanz in den 1960er und 1970er Jahren eine erstaunliche Anzahl interessanter schiffahrtsbezogener Bauwerke. Damals wie heute wird die Jadestadt von der Marine geprägt, was sich an den Bauten gut dokumentieren läßt. Als Beispiele seien hier nur die Rudimente der historischen Hafeneinfahrten, die Südzentrale, die Kaiser-Wilhelm-Brücke sowie die ehemalige Werftarbeitersiedlung im Stadtteil Bant genannt.

Die Seestadt Emden an der Emsmündung, die auf eine reiche maritime Vergangenheit zurückblicken kann, erlangte erst wieder ab 1900 durch den Bau des Dortmund-Ems-Kanals als Seehafen Bedeutung. Durch diese Verbindung erhielten Emden, Leer und Papenburg Anschluß an das westfälische Industriegebiet und schufen in der Folgezeit neue, durch Schleusen abgeschlossene Seehäfen. Bereits einige Jahrzehnte früher bekamen Emden, Leer und Papenburg Anschluß an das Eisenbahnnetz. Bahnhof und Zollniederlage entstanden direkt am Hafen. Diese typische hannoversche Hafenanlage mit Eisenbahndock, Bahnhof und Zollniederlassung hat es auch in Geestemünde (jetzt Bremerhaven) und Harburg (heute Stadtteil von Hamburg) gegeben. Emden zeichnet sich durch seine zahlreichen Schleusenbauten (Kesselschleuse, Nesserlander Seeschleuse, Borssumer Schleuse, Verbindungsschleuse, Große Seeschleuse) aus. Ferner sind die repräsentativen Verwaltungsbauten der Reedereien und Handelsfirmen am Schweckendieckplatz, die Überreste einer Quarantänestation an der Nesserlander Seeschleuse sowie das Seemannsheim erwähnenswert.

Die Inventarisierung und Dokumentation der seeschiffahrtsbezogenen, landseitigen Bauten



*Eingangsschacht des Alten Elbtunnels in St. Pauli (Freie und Hansestadt Hamburg, 1988). (Alle Fotos: Dirk J. Peters/DSM)*



*Kirche in Keitum auf Sylt (Kreis Nordfriesland, 1987)*



*Kapitänsbäuser in Keitum auf Sylt (Kreis Nordfriesland, 1987)*



*Leuchtturm Kampen auf Sylt  
(Kreis Nordfriesland, 1987)*

an der deutschen Nordseeküste wurde 1985 mit der Bestandsaufnahme der Anlagen an der Ems fortgesetzt. Als bemerkenswerte Objekte in Leer sind die alte Zollniederlage am zugeschütteten Eisenbahndock und die historischen Hafenspeicher zu nennen. Für Papenburg kann man die historische Meyer-Werft am Hauptkanal mit Werftvilla, Arbeiterwohnhaus, Kraftzentrale, Werkstätten, Trockendock und Krananlagen sowie die neue Werft an der Seeschleuse, die als eine der modernsten Spezialschiffswerften Europas gilt, als herausragende schiffahrtsbezogene Objekte charakterisieren.

Den Schwerpunkt der Forschungstätigkeit des Jahres 1985 bildete die Inventarisierung des Unterelberaumes mit dem Nebenfluß Oste von Cuxhaven über Otterndorf (Speicher an der Medem) bis Stade sowie der Inseln Neuwerk (alter Leuchtturm) und Helgoland. Cuxhaven bietet eine Fülle von interessanten Bauwerken der Schiffahrtsgeschichte wie z.B. die Hapag-Hallen am Steubenhöft, einige historische Marinekasernen, Fischereihallen, Seezeichen, zahlreiche Lotsen- und Kapitänshäuser und das ehemalige Fort Kugelbake. Für den größten niedersächsischen Nebenfluß der Elbe, die Oste, ist insbesondere die Schwebefähre zwischen Basbeck und Osten das herausragende Objekt.

Nachdem im Frühjahr 1986 die einstige Hansestadt Stade mit dem Alten Hafen samt Schwedenspeicher, Buxtehude, das Alte Land sowie Geesthacht und Lauenburg erfaßt worden waren, erstreckte sich die Inventarisierungstätigkeit des übrigen Jahres auf das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg. Als bedeutende schiffahrtsbezogene Objekte muß man für

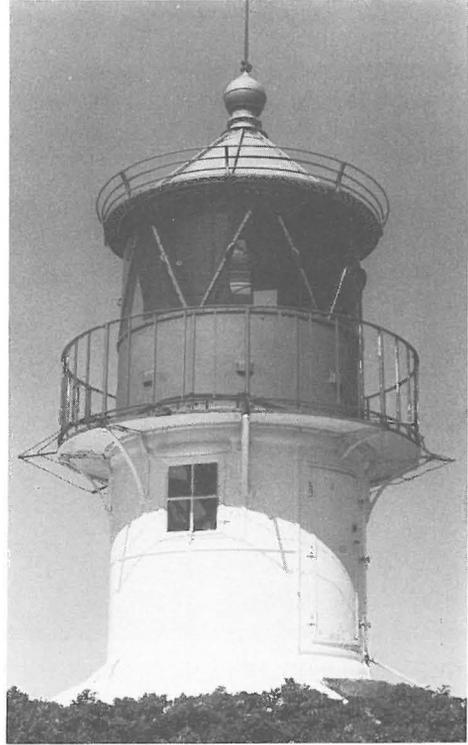


*Turmrüine der alten Kirche auf Pellworm (Kreis Nordfriesland, 1987)*

den mit Abstand größten Seehafen der Bundesrepublik Deutschland die Speicherstadt, den Alten Elbtunnel, die Landungsbrücken, die Zollbauten, die Fischauktionshalle, viele Getreidesilos, Schuppen, Kräne und Brücken sowie die Anlagen der Hafensbahn nennen. Der Bestand der inventarisierten Objekte umfaßt in Hamburg allein ebensoviele schiffahrtsbezogene Bauten, wie in den bremischen und niedersächsischen Seehäfen zusammen vorhanden sind. Diese Tatsache unterstreicht die Bedeutung des Hamburger Hafens für den Stellenwert der Inventarisierung.

Das Feldforschungsprojekt wurde 1987 mit der Erfassung der schiffahrtsbezogenen Bauten auf den Nordfriesischen Inseln und Halligen sowie an der Nordseeküste Schleswig-Holsteins fortgesetzt. Hier konnten viele Kapitänshäuser und Leuchttürme inventarisiert werden. Die Insel Sylt zeichnet sich durch die zahlreichen dort vorhandenen Marinebauten aus. Einen Schwerpunkt für die nordfriesische Küste bildet Husum mit dem Hafen, den Getreidesilos sowie einigen interessanten historischen Speicher-, Schleusen- und Dockanlagen. Weiter wurde das Eidergebiet vom Eidersperrwerk über Tönning, Friedrichsstadt bis einschließlich Rendsburg mit Pack- und Fährhäusern, Brücken sowie Werftarbeiter- und Fischersiedlungen dokumentiert.

Die existierenden Rudimente des Schleswig-Holsteinischen Kanals oder Eiderkanals (Schleusen, Packhäuser, Zugbrücke, Kanalstrecken), der von 1777 bis 1784 als künstliche Seewasserstraße zwischen Ost- und Nordsee gebaut wurde, sowie das Nachfolgebauwerk, der



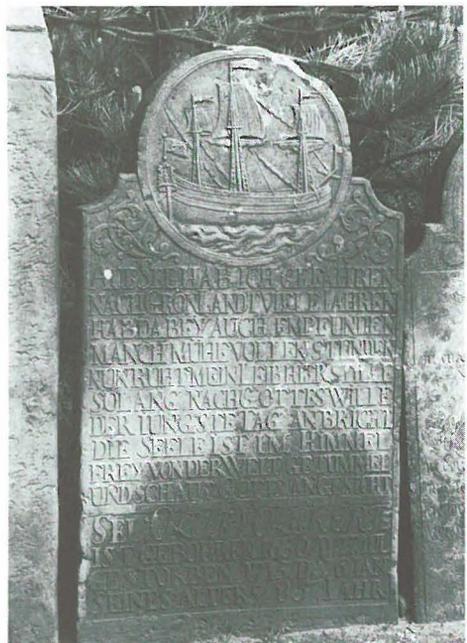
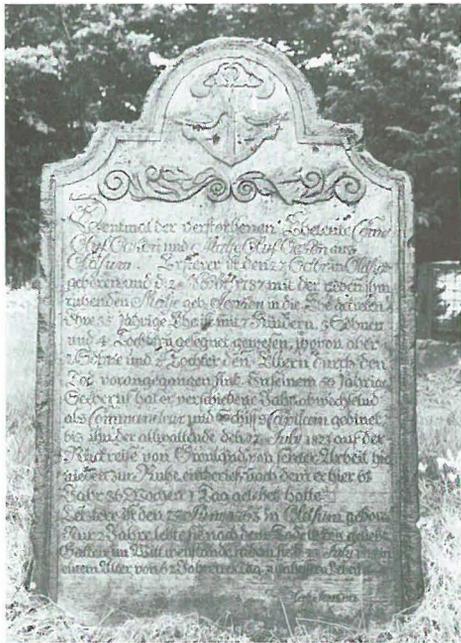
Links: *Leuchtturm Amrum (Kreis Nordfriesland, 1987)* – Rechts: *Quermarkenfeuer Norddorf auf Amrum (Kreis Nordfriesland, 1987)*

Nord-Ostsee-Kanal mit ausgewählten Objekten, wurden ebenfalls mit in die Inventarisationsliste aufgenommen. Weitere Stationen des Jahres 1987 waren die Häfen Büsum, Meldorf, Friedrichskoog und Neufeld in Dithmarschen, wo insbesondere Fischersiedlungen, Speicher und Schleusen erfaßt werden konnten.

Das letzte Exkursionsjahr 1988 begann mit der Inventarisation Brunsbüttels, der Stadt an der Einmündung des Nord-Ostsee-Kanals in die Unterelbe, in der die Schleusenanlagen und Beamten- und Arbeiterwohnsiedlungen wohl zu den herausragenden schiffahrtsbezogenen Bauten zu zählen sind. Den Abschluß des Feldforschungsvorhabens stellte die Bestandsaufnahme der Elbmarschen vom Nord-Ostsee-Kanal bis zur Stadtgrenze Hamburgs mit den Nebenflüssen der Elbe (Stör, Krückau und Pinnau) und den Häfen Itzehoe, Glückstadt, Elmshorn, Uetersen und Wedel dar. Als markanteste Objekte könnte man für diesen Raum vielleicht die historischen Speicher und Leuchttürme nennen.

Die Inventarisation seeschiffahrtsbezogener Bauten bildet die Basis für die Dokumentation dieser für die Erforschung der deutschen Schifffahrtsgeschichte so wichtigen Kulturgüter. Mit Hilfe dieses von der Stiftung Volkswagenwerk geförderten Projektes, das Grundlagenforschung für das Gebiet der maritimen Industriearchäologie und Technikgeschichte darstellt, ist es gelungen, eine Übersicht über die Anzahl und den Standort der heute noch existierenden seeschiffahrtsbezogenen, ortsfesten Bauten an der deutschen Nordseeküste zu erhalten.

Was gehört eigentlich alles zu diesen Anlagen der Seeschifffahrt? Welche materiellen Zeugnisse sind überhaupt vorhanden?



Grabsteine auf Föhr (Kreis Nordfriesland, 1987)

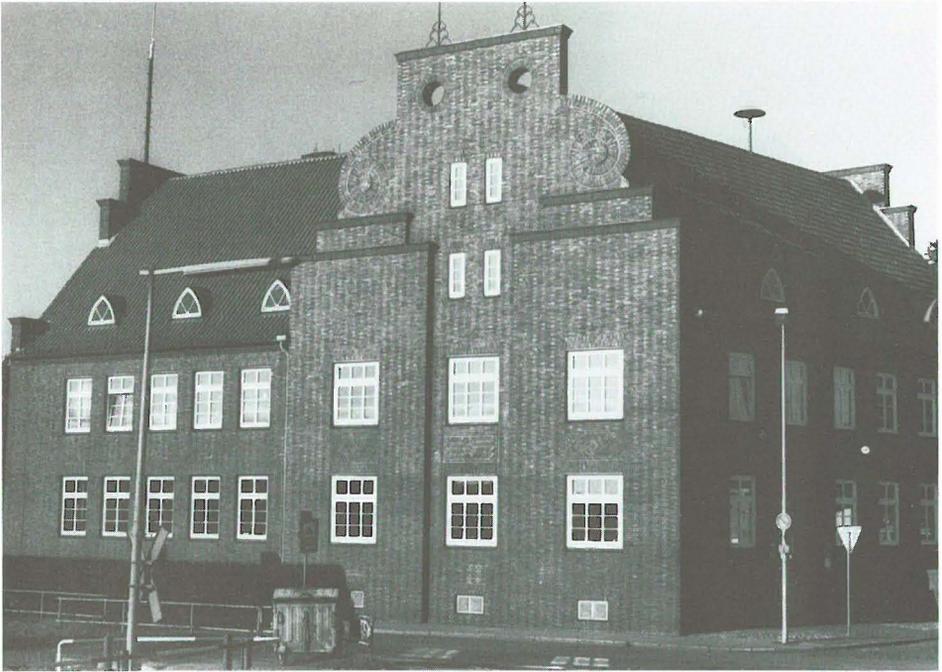
Eine wichtige Gruppe bilden die Seezeichen (Leuchttürme, Baken, Wasserstandsanzeiger, Semaphore und Marinsignalstellen), die an der gesamten Nordseeküste und auf den Inseln noch zu finden sind. In den Häfen selbst sind es z.B. Schleusen, Kaianlagen, Schuppen, Speicher, Umschlags- und Passagierschiffahrtseinrichtungen, Verwaltungsgebäude von Hafen-, Wasser- und Schiffsfahrts-, Zoll-, Lotsen- und Wasserschutzpolizeibehörden sowie Marine- und Seefahrtsschulen. Einen weiteren Bereich stellen die Verkehrsbauten wie Eisenbahn- und Fähranlagen, Brücken und Tunnel dar, die Hafenbecken, Flüsse und Seekanäle kreuzen. Erwähnen muß man die Werften mit Docks, Helgen, Kranen und Werkstätten sowie die Zulieferbetriebe (z.B. Reepschlagereien und Tauwerkfabriken). Von Interesse sind ferner die Bauten der Reedereien, Hochseefischerei und Fischverarbeitung, aber auch Marineanlagen wie z.B. Stützpunkte, Arsenalen und Forts. An der Nordseeküste und auf den Inseln gibt es vereinzelt noch Schuppen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Eine wichtige Rolle in dieser Übersicht spielen die künstlichen Kanäle wie der Nord-Ostsee-Kanal und die Überreste des Schleswig-Holsteinischen Kanals mit Schleusen-, Brücken-, Tunnel- und Signalanlagen sowie Bedienstetenwohnungen. Als besondere Gruppe sollte man abschließend die Wohnbauten wie Kapitän-, Lotsen- und Fischerhäuser, Unternehmer- villen, Beamten- und Arbeitersiedlungen erwähnen.

Die schwimmenden und beweglichen schiffahrtsgeschichtlichen Objekte wie z.B. Küstenerwer, Tonnenleger, Schuten, Schlepper, Schwimmkrane, Getreideheber, Feuerschiffe, Zollkreuzer, Feuerlöschboote, Barkassen, Fährdampfer und Eisbrecher konnten im Rahmen dieses Forschungsvorhabens nur sporadisch erfaßt werden.

Während der zweijährigen Vorbereitungsphase und in der fünf- und einhalb-jährigen praktischen Inventarisierungstätigkeit vor Ort konnten grob geschätzt etwa 7500 Objekte erfaßt werden. Der Verbrauch an Filmmaterial betrug 760 Schwarzweißfilme und 170 Farbdiafilme. Mit dem



*Speicher am Binnenhafen in Husum (Kreis Nordfriesland, 1987)*



*Ehemaliges Hauptzollamt in Husum (Kreis Nordfriesland, 1987)*

Auto wurden 135000 Kilometer zurückgelegt, wobei noch einige tausend Kilometer zu ergänzen sind, die zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem Schiff bewältigt wurden.

Ohne zu übertreiben, kann man feststellen, daß sich die Abteilung »Industriearchäologie« des Deutschen Schifffahrtsmuseums zu einem anerkannten Forschungszentrum für die maritime Industriearchäologie und Industriekultur entwickelt hat. Die wachsende Anzahl von Anfragen und Gutachten zu diesem Themenbereich unterstreicht diese Tatsache. Auch ist in der Öffentlichkeit das Bewußtsein über die Bedeutung der technischen Kulturdenkmäler der Schifffahrtsgeschichte als materielle Zeugnisse für das maritime Erbe der norddeutschen Küstenregion gestiegen, wozu dieses Forschungsprojekt auch seinen Beitrag geleistet haben dürfte.

Das sichtbarste Zeichen für das gewachsene Interesse an solchen Themen in der Öffentlichkeit ist wohl die Rettung des Leuchtturms »Roter Sand«, des populärsten deutschen Seezeichens, das 1885 in Betrieb genommen und 1964 durch einen Nachfolgebau ersetzt wurde, in der Wesermündung an seinem angestammten Platz gewesen. Mit der Sicherung des Fundamentes durch eine Stahlmanschette im Herbst 1987 konnte der akut einsturzgefährdete Turm endlich gerettet werden. Die Sanierungsarbeiten werden in den nächsten Jahren mit dem äußeren Schutzanstrich und der Restaurierung der Innenräume fortgesetzt.

Wie auch bei anderen denkmalwürdigen Objekten fangen die Probleme bei den erhaltenswerten Bauten der Schifffahrtsgeschichte immer dann an, wenn sie ihre eigentliche Funktion verloren haben, nicht mehr genutzt werden oder der angestammte Standort gefährdet ist. In einigen Fällen konnten diese Kulturdenkmäler durch eine museale Nutzung vor dem Verfall oder Abriß bewahrt werden. Das ehemalige Zollpackhaus von 1842/43 am Flensburger Hafen diente bis 1974 als Zollamt, wurde von 1980 bis 1983 vom Land Schleswig-Holstein saniert und konnte 1984 als städtisches Schifffahrtsmuseum der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Das heutige Schiffahrtsmuseum der Stadt Kiel, das nach einer grundlegenden Restaurierung 1978 eröffnet werden konnte, wurde 1909/10 als Fischhalle erbaut. Die Sammlungen des Schiffahrtsmuseums der oldenburgischen Unterweserhäfen in Brake befinden sich in dem ehemaligen Stationsgebäude (erbaut 1846) der optisch-telegraphischen Linie Bremen-Bremerhaven und in einem 1808 entstandenen kombinierten Lager- und Wohngebäude eines Reeders und Kaufmanns. Ein 1840 gebauter Kornspeicher konnte 1984 in Carolinensiel/Kreis Friesland, einem einstmals bedeutenden Handelshafen zwischen Emden und Wilhelmshaven im 19. Jahrhundert, als Niedersächsisches Sielhafenmuseum seine Tore öffnen. Der Schwedenspeicher, das zwischen 1692 und 1705 entstandene ehemalige Provianthaus aus der Schwedenzeit am Alten Hafen in Stade, konnte nach vielen Jahren des Verfalls von 1975 bis 1977 restauriert werden und dient heute als Museum und kulturelles Kommunikationszentrum. Auf Initiative des Fördervereins »Deutsches Auswanderermuseum« ist das 1892 bis 1897 errichtete Hydraulikgebäude an der Kaiserschleuse in Bremerhaven von außen renoviert worden und soll dem Verein in einigen Jahren als Ausstellungshalle zur Verfügung stehen.

Verständlicherweise können nicht alle materiellen Zeugnisse, insbesondere wenn es sich um technische Denkmäler und ganze Industrieanlagen wie z.B. Werften handelt, museal genutzt werden. Historische Speicher könnten auch für wohnliche oder gewerbliche Zwecke verwendet werden. Eine wichtige Voraussetzung für die Erhaltung eines Kulturdenkmals ist die Mobilisierung und Sensibilisierung der Öffentlichkeit z.B. durch einen privaten Förderverein, der die Trägerschaft für ein vom Abriss bedrohtes Objekt übernimmt. So konnte die 1974 stillgelegte Schwebefähre von 1909, eine der beiden letzten noch vorhandenen Konstruktionen dieser Art in Deutschland, zwischen Basbeck und Osten im Landkreis Cuxhaven, die den größten niedersächsischen Nebenfluß der Elbe, die Oste, überquert, auf Initiative einer priva-



*Eisenbahnbrücke über die Eider bei Friedrichstadt (Kreis Nordfriesland, 1987)*

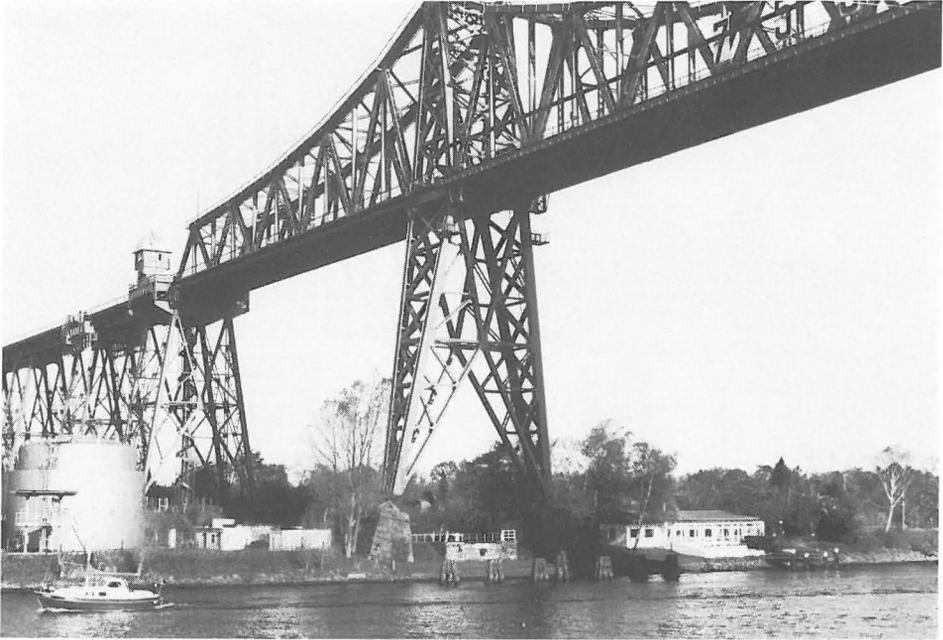


*Straßenbrücke über die Eider bei Friedrichstadt (Kreis Nordfriesland, 1987)*

ten Fördergesellschaft erhalten werden, die das technische Denkmal betreut, das jetzt als touristische Attraktion dient. Bei der Sicherung der vorhandenen Rudimente des Schleswig-Holsteinischen Kanals, der durch das Aufkommen der Dampfschiffahrt und die wachsenden Schiffsgrößen sowie mit der Fertigstellung des Nord-Ostsee-Kanals 1895 entgültig seine Funktion verlor und als ein einzigartiges technisches Denkmal gilt, leistet ebenfalls eine private Organisation erfolgreiche Arbeit. Bei der Rettung des Leuchtturms »Roter Sand« spielt ein sehr aktiver Förderverein die entscheidende Rolle. Wegen seiner Lage in der Außenweser kann dieses bedeutende Kulturdenkmal der Technik- und Schiffahrtsgeschichte jedoch nicht für museale oder touristische Zwecke verwendet werden.

Diese Erfolge dürfen aber nicht zu einem falschen Schluß führen. Infolge der Sturmflutkatastrophe vom 16./17. Februar 1962 sind durch die einschneidenden Deich- und Wasserbauarbeiten viele bemerkenswerte Objekte der Schiffahrtsgeschichte sowie der Wasserbautechnik vernichtet worden, ohne daß sie vorher inventarisiert worden sind. Damit ist die über viele Jahrzehnte gewachsene funktionale Struktur der See-, Fischerei- und Sielhäfen an der norddeutschen Küste zum Teil zerstört worden.

Auch gerade wegen der anhaltenden Strukturkrise in der westdeutschen Seeschiffahrt, Wertindustrie, Hochseefischerei und Seehafenwirtschaft sind viele interessante Objekte bereits verschwunden oder vom Abriß bedroht. Allein von den 1983 inventarisierten Objekten im Bereich der Unterweser sind etwa 20 bis 30 Prozent heute schon nicht mehr existent. In vielen Fällen bleiben oft die fotografische Bestandsaufnahme, die Sicherstellung von Informationen, Plänen, Akten und historische Fotos des vom Abriß bedrohten Bauwerks oder eventuell die mündliche Befragung noch lebender Zeitzeugen (Oral History) wegen fehlender schriftlicher Quellen die einzigen Mittel der Dokumentation. Diese Aufgabe der »Spurensi-



*Eisenbahnhochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal in Rendsburg (Kreis Rendsburg-Eckernförde, 1988)*



*Schwebefähre an der Eisenbahnhochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal in Rendsburg (Kreis Rendsburg-Eckernförde, 1988)*



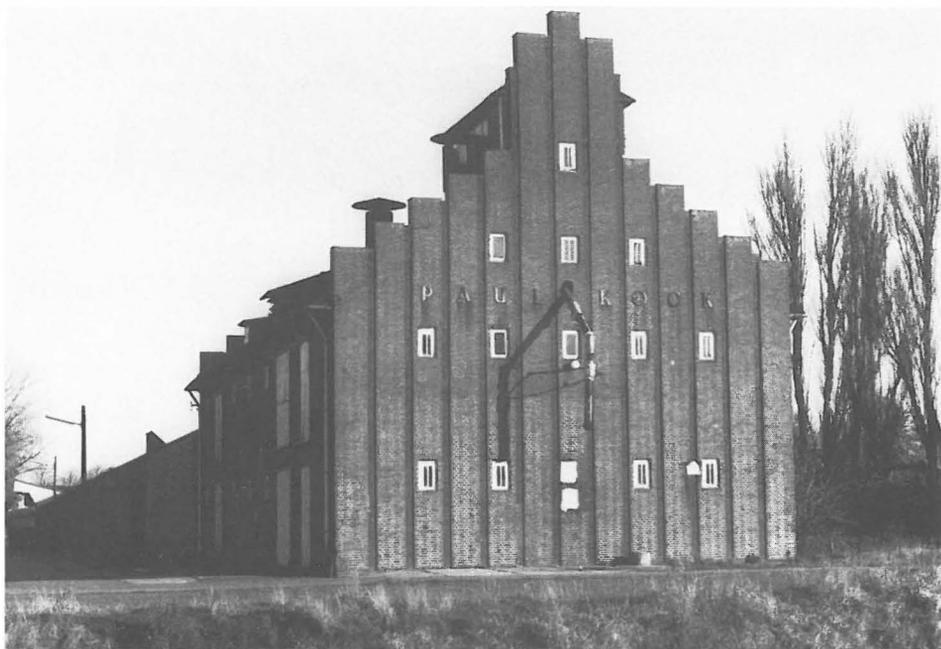
*Haus der Fischersiedlung »Am Oland« in Büsum (Kreis Dithmarschen, 1987)*

cherung« wird in den nächsten Jahren eine zentrale Arbeit der Abteilung »Industriearchäologie« des Deutschen Schiffahrtsmuseums sein, denn nach wie vor verschwinden spurlos viele erhaltenswerte materielle Zeugnisse unserer maritimen Industriekultur und Arbeitswelt.

Wenn es um die Erhaltung von interessanten Wasserbauanlagen geht, spielen die teuren Betriebs-, Unterhaltungs- und Reparaturkosten eine entscheidende Rolle, die sich in der Regel negativ auf den Denkmalschutz auswirken. Wenn zu den wirtschaftlichen Kriterien die Aspekte des Hochwasserschutzes und damit letztendlich die Sicherheit der Küstenbewohner als gewichtiges Argument bei der Bewertung über die Erhaltung von Denkmälern der Wasserbautechnik hinzutreten, wird der Denkmalschutz bei diesem Zielkonflikt fast immer auf der Strecke bleiben.

Die aus der Perspektive des Schiffahrtshistorikers und Industriearchäologen interessanten technischen Einzelheiten von Kaimauern, Schleusen und Trockendocks befinden sich oft unsichtbar im Schlick oder im Wasser versteckt. Außerdem sind viele Wasserbauten von ihrem äußeren Erscheinungsbild her nicht gerade als besonders attraktiv einzustufen. Die ursprüngliche funktionale Bedeutung eines technischen Bauwerks ist häufig verändert worden oder nicht mehr erkennbar, vor allem dann, wenn nur noch leere Hallen ohne die technische Ausrüstung oder Überreste von Schleusen-, Dock-, Werft- und Hafenanlagen vorhanden sind, wie es in der Praxis der Regelfall ist.

Man sollte deshalb immer versuchen, das Ensemble zu erhalten, also z.B. das Hafenbecken mit Kaimauern, Schuppen, Kranen, Schienen usw., wenn man die historisch gewachsene Hafenstruktur mit der Arbeitswelt verdeutlichen will, wie es sonst nur am Beispiel eines Modells und Dioramas im Museum oder in einem Freilichtmuseum möglich ist. Bei dem ersten modernen Hamburger Hafenkai, dem 1866 fertiggestellten Santorhafen, der zum Vorbild für alle weiteren künstlichen Seehafenbecken wurde, hätte man vielleicht diese historische



*Silo am Alten Hafen in Meldorf (Kreis Dithmarschen, 1987)*



*Ehemalige Fischerkneipe in Friedrichskoog (Kreis Dithmarschen, 1987)*



*Rettungsschuppen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in Friedrichskoog (Kreis Dithmarschen, 1987)*

Hafensituation mit der Dreimastbark RICKMER RICKMERS und dem konventionellen Stückgutfrachter CAP SAN DIEGO sowie den verschiedenen Umschlagstechniken passend zum 800jährigen Hafenjubiläum in idealer Weise vor dem Hintergrund der Speicherstadt und verkehrsgünstig in der Innenstadt gelegen verwirklichen können. Ähnlich wie im Hamburger Freihafen gäbe es auch in Bremen, Bremerhaven und Cuxhaven heute noch Möglichkeiten, historisch gewachsene Hafenfunktionen zu erhalten.

Der wirtschaftliche Aufstieg der norddeutschen Küstenregion begann vor über hundert Jahren mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt, dem Einsetzen des Eisen-, Stahl- und Dampfschiffbaus, dem Ausbau der Seehäfen, dem Aufbau einer Kriegsmarine sowie dem Entstehen einer Hochseefischerei und Fischverarbeitung. Die vielfältigen Ursachen für diesen ökonomischen Wachstumsprozeß sind u.a. in der starken Bevölkerungszunahme, der Auswanderung, der Aufhebung der Zollschranken zwischen den deutschen Ländern, der Schaffung von besseren Verkehrsverbindungen zwischen der Küste und dem Binnenland, dem aufblühenden Handel mit Amerika, Ostasien und Australien sowie in dem Bestreben des jungen Deutschen Reiches nach politischer und wirtschaftlicher Anerkennung im Zuge der imperialistischen Großmachtspolitik der europäischen Staaten, der USA und Japans zu sehen.

Heute spielen die maritimen Wirtschaftszweige in den norddeutschen Küstenländern keine so zentrale Rolle mehr, wie es trotz zahlreicher Krisen in der Vergangenheit über viele Jahrzehnte der Fall war. Japan, die sozialistischen Staaten und die sogenannten Schwellen- und Entwicklungsländer haben nach dem Zweiten Weltkrieg eigene Handelsflotten sowie Werftkapazitäten aufgebaut, die den westdeutschen Firmen erfolgreich Konkurrenz machen. Dieser einschneidende ökonomische Anpassungs- und Strukturprozeß, der im Rahmen einer europäischen und internationalen Wirtschaftsordnung gesehen werden muß und in den letz-

ten Jahren deutlich sichtbar geworden ist, hat insbesondere die Werften, Reedereien, Hafenbetriebe sowie Hochseefischerei- und Fischverarbeitungsgesellschaften der norddeutschen Küstenregion getroffen und läßt sich durchaus mit der Krise des Ruhrgebietes vergleichen.

Beispielhaft für diesen ökonomischen Anpassungs- und Strukturprozeß mit Massenentlassungen für die Beschäftigten ist neben der Hochseefischerei der Seeschiffbau mit der Schließung vieler traditionsreicher Firmen wie der AG »Weser« in Bremen, der Rickmers Werft in Bremerhaven, der Büsumer Schiffswerft, der Jansen-Werft in Leer, der Lühring-Werft in Brake und der Blohm & Voss-Tochter Ross Industrie (ehemals Howaldtswerke-Deutsche Werft AG) in Hamburg, um nur einige Betriebsstillegungen zu nennen, die in dem Zeitraum des Feldforschungsprojektes von 1983 bis 1988 erfolgt sind.

Mit der Erkenntnis über das allmähliche Verschwinden von interessanten baulichen Zeugnissen der maritimen Industriekultur und Arbeitswelt in Norddeutschland, durch die die norddeutsche Küstenregion mit den hier wohnenden Menschen über hundert Jahre lang geprägt worden ist, hat sich im Laufe der Zeit auch eine Schwerpunktverlagerung innerhalb des Forschungsvorhabens ergeben. Es mußte mehr Wert auf die Inventarisierung von modernen schiffahrtsbezogenen Bauten gelegt werden, da außerdem die technischen, ökonomischen und sozialen Veränderungsprozesse in der Seeschifffahrt immer schneller ablaufen.

Das beste Beispiel ist die Einführung des Containers gewesen, der den klassischen Güterumschlag in den Seehäfen revolutioniert und zu einer völligen Umstrukturierung der gesamten Seehafenwirtschaft geführt hat, die viele traditionsreiche Branchen und Berufe überflüssig machte.

Es wäre sinnvoll, wenn im Rahmen eines direkten Anschlußvorhabens der Überblick über den Bestand an seeschifffahrtsbezogenen Bauten in der Bundesrepublik Deutschland durch die



*Elblotsenhaus am Alten Vorhafen in Brunsbüttel (Kreis Dithmarschen, 1988)*



*Neue Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals in Brunsbüttel (Kreis Dithmarschen, 1988)*



*Binnenhafen in Glückstadt (Kreis Steinburg, 1988)*



*Marinekaserne in Glückstadt (Kreis Steinburg, 1988)*



*Übersetzen vom Tonnenleger auf den Turmsockel des Leuchtturms »Roter Sand« (1988)*



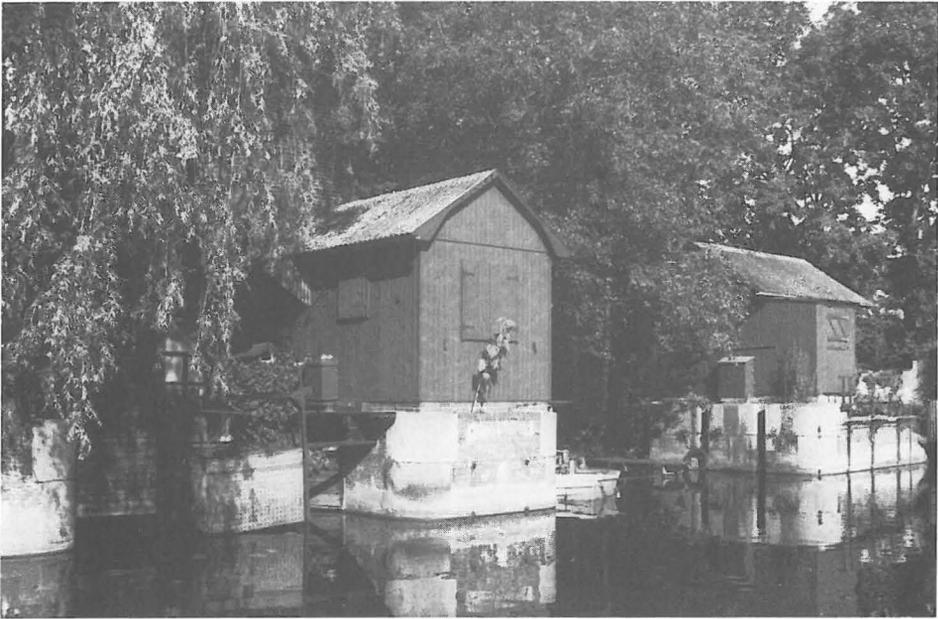
*Wohnraum des Leuchtturms »Roter Sand« (1988)*

Inventarisierung der entsprechenden Objekte an der Ostseeküste mit den Seezeichen und Hafensplätzen sowie den großen Häfen Lübeck/Travemünde (Kaufmannshäuser, Speicher, Verwaltungsgebäude, Brücken), Kiel (Marine- und Werftanlagen) und Flensburg (Marinebauten, Kaufmannshöfe, Hafensbordell »Oluf-Samson-Gang«) und der Insel Fehmarn ergänzt werden könnte, um so zu einer Gesamtübersicht zu gelangen.

Die Abteilung »Industriearchäologie« des Deutschen Schiffahrtsmuseums wird versuchen, dieses wichtige Forschungsprojekt, das etwa zwei bis drei Jahre dauern dürfte, über Drittmittel zu finanzieren. Der nächste konsequente Schritt müßte dann die Erforschung der Anlagen der Binnenschifffahrt sein, womit man am besten in Norddeutschland beginnen sollte.

Der besondere Wert dieser Inventarisationsliste der seeschifffahrtsbezogenen Bauten in der Bundesrepublik Deutschland besteht darin, daß man jetzt wegen der vorliegenden Gesamtübersicht den dokumentarischen Wert eines Objektes aus der überregionalen Perspektive beurteilen kann, ob es sich um einen Leuchtturm in Eiderstedt, um eine Brücke in Lübeck, um einen Kran in Hamburg, um einen Getreidesilo in Brake oder um eine Schleuse in Bremerhaven handelt. Bei der Einschätzung des dokumentarischen Wertes einer Schleuse in Bremerhaven ist es auch wichtig zu wissen, ob es vergleichbare Anlagen für den Bereich der Binnenschifffahrt in der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West) gibt und welche identischen Schleusenbauten im Ausland vorhanden sind. Dabei leistet das im Aufbau befindliche zentrale Archiv für die schifffahrtsbezogenen Bauten mit der Auswertung der einschlägigen Fachzeitschriften wertvolle Dienste.

Durch die Unterstützung der Stiftung Volkswagenwerk und des Deutschen Schiffahrtsmuseums konnten in den zurückliegenden Jahren viele Exkursionen in das In- und Ausland unternommen werden, um auf diese Art und Weise die nationalen und internationalen Kon-



*Schleuse des Schleswig-Holsteinischen Kanals (Eiderkanal) bei Kluvensiek (Kreis Rendsburg-Eckernförde, 1987)*



*Gußeiserne Zugbrückenportale über die Schleuse des Schleswig-Holsteinischen Kanals (Eiderkanal) bei Kluvensiek (Kreis Rendsburg-Eckernförde, 1987)*



*Pförtner-Gebäude der 1986 geschlossenen Büssumer Schiffswerft (Büssum, Kreis Dithmarschen, 1987)*

takte, insbesondere zum Deutschen Bergbau-Museum in Bochum und zu den Landesdenkmalämtern, zu vertiefen, so daß sich eine interdisziplinäre Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Erforschung der Denkmäler der Technik- und Industriegeschichte anbahnt.

Aus Anlaß des 800jährigen Bestehens des Hamburger Hafens hat im September 1989 ein internationales Hafendenkmalpflege-Symposium stattgefunden, auf dem auch mit Unterstützung der Abteilung »Industriearchäologie« des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Kooperation mit dem Denkmalschutzamt der Freien und Hansestadt Hamburg auf die Bedeutung der schiffahrtsbezogenen Denkmäler des Hamburger Hafens für die maritime Industriekultur und Arbeitswelt im nationalen und internationalen Vergleich hingewiesen worden ist.

Außerdem bestehen seit vielen Jahren intensive Kontakte zwischen dem Historischen Seminar der Universität Hannover und dem Deutschen Schiffahrtsmuseum. In Seminaren und Exkursionen zur Technik- und Schiffahrtsgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts wird u.a. auch die Aussagekraft der technischen Kulturdenkmäler für die moderne Industrie- und Massenkommunikationsgesellschaft untersucht.

Da wegen der Vielzahl der vorhandenen schiffahrtsbezogenen Bauten und des zeitlich befristeten Projektes bisher die Inventarisierung vor Ort eindeutig im Vordergrund stehen mußte, wird in den nächsten Jahren schwerpunktmäßig die Auswertung der umfangreichen Materialien erfolgen, wobei die Bestandsaufnahme der Objekte ständig ergänzt und aktualisiert werden muß.

Die Forschungsergebnisse werden in wissenschaftlichen Handbüchern (»Schiffahrtsbezogene Bauten an der deutschen Nordseeküste«) vom Deutschen Schiffahrtsmuseum in Abstimmung mit den von Rainer Slotta publizierten Inventarbänden des Deutschen Bergbaumuseums (»Technische Denkmäler in der Bundesrepublik Deutschland«) herausgegeben werden. In diesen Handbüchern sollen die inventarisierten Objekte, soweit sie noch existie-



*Kran und Helgenfundamente der 1986 in Konkurs gegangenen Rickmers Werft in Bremerhaven (Bremerhaven, 1989)*

ren, aus der Sicht des Schiffahrtshistorikers möglichst umfassend mit den wichtigsten technischen Daten nach ihrer Wertigkeit, Bedeutung, ihrem Alter und im Kontext ihres technik-, wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Umfeldes beschrieben werden. Die Systematik wird in der Reihenfolge der vier norddeutschen Küstenländer Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen und Bremen erfolgen, unterteilt in die einzelnen Kreise und/oder Orte (Schleswig-Holstein: Kreis Steinburg: Glückstadt, Wewelsfleth, Itzehoe usw.) und geordnet nach Sachgebieten (Seezeichen: Leuchttürme, Semaphore, Sturmsignalmasten usw.; Schleusen, Sperrwerke, Speicher, Kapitänshäuser usw.). Zu jedem vorgestellten Objekt oder Ensemble werden aktuelle Fotos und vereinzelt historische Aufnahmen, wenn sie von bemerkenswerter Aussagekraft sind, Lagepläne und Literaturangaben gehören. Orts-, Namens- und Sachregister werden die Handbücher ergänzen.

Als Interessenten für die Ergebnisse dieser Studie kommen in erster Linie die Denkmalbehörden in den Bundesländern, Kreisen und Gemeinden sowie die technikhistorischen und industriearchäologischen Forschungsinstitute wie Museen und Hochschulen in Frage. Die Handbücher dürften aber auch für die Kulturträger in den Kreisen und Kommunen, für die Heimatverbände und für die öffentlichen und privaten Besitzer dieser als wertvoll erachteten Bauten von Bedeutung sein. Schließlich könnte diese Studie gerade bei Planungsentscheidungen von öffentlichen und privaten Bauträgern eine nicht unwesentliche Rolle spielen.

Publikationen des Verfassers zu diesem Themenbereich:

Die Inventarisierung der schiffahrtsbezogenen technischen Denkmäler in der Bundesrepublik Deutschland.  
In: Deutsches Schiffsarchiv 5, 1982, S. 217–224.

- Überlegungen zur Inventarisierung schiffahrtsbezogener technischer Denkmäler. In: Kultur & Technik, 6. Jg., 1982, S. 124.
- Industriearchäologie am DSM. Forschungsprojekt zur Inventarisierung der schiffahrtsbezogenen technischen Denkmäler in der Bundesrepublik Deutschland. In: Deutsche Schifffahrt, 4. Jg., 1982, Nr. 1, S. 27–29.
- Symbole einer vergangenen Verkehrsepoche. In: Zwischen Elbe und Weser, 2. Jg., 1983, Nr. 4, S. 10–12.
- Technische Bauten des Fischereihafens in Bremerhaven. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 6, 1983, S. 243–263.
- Technische Denkmäler an der Nordseeküste. In: Niederdeutsches Heimatblatt, Nr. 400, 1983.
- Pack- und Auktionshallen am Fischereihafen. In: Bremerhaven. Ein hafengeschichtlicher Führer. 2. Aufl., Bremerhaven 1984, S. 102–104.
- Von der Eisengießerei zum Fahrzeugwerk. In: Zwischen Elbe und Weser, 2. Jg., 1984, Nr. 4, S. 13–15.
- Die Industriearchäologie. In: 1975–1985 Zehn Jahre Deutsches Schifffahrtsmuseum. Bremerhaven 1985, S. 17–18.
- Inventarisierung und Dokumentation von seeschiffahrtsbezogenen, landseitigen Bauten an der deutschen Nordseeküste. In: Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen, 5. Jg., 1985, Heft 2, S. 38–40.
- 100 Jahre Leuchtturm »Roter Sand« (1885–1985) in der Außenweser. Ein Kulturdenkmal der Technik- und Schifffahrtsgeschichte. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 8, 1985, S. 199–216.
- Ein Kulturdenkmal der Technik- und Schifffahrtsgeschichte. In: Leuchtturm Roter Sand 1885–1985. Worpswede 1985, S. 130.
- Der Planer und der Bauleiter. In: Leuchtturm Roter Sand 1885–1985. Worpswede 1985, S. 72–73.
- Der Seeschiffbau in Bremerhaven von der Stadtgründung bis zum Ersten Weltkrieg (= Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 7). Bremerhaven 1987.
- Zum Stand der Inventarisierung und Dokumentation der schiffahrtsbezogenen Bauten an der deutschen Nordseeküste. In: Deutsche Kunst- und Denkmalpflege, 45. Jg., 1987, Heft 1, S. 75–85.
- Die Bauten der Seeschifffahrt an der deutschen Nordseeküste. In: Denkmalschutz an Bauten der Schifffahrtsgeschichte. Hrsgg. vom Förderverein »Rettet den Leuchtturm Roter Sand e.V.«. Bremerhaven 1987, S. 21–28.
- Die Inventarisierung und Dokumentation von seeschiffahrtsbezogenen, landseitigen Bauten an der deutschen Nordseeküste. In: Marineforum, 62. Jg., 1987, Heft 5, S. 160–161.
- Hochwasserschutz und Denkmalschutz an der deutschen Nordseeküste– Konflikt oder Kooperation? In: Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen, 8. Jg., 1988, Heft 3, S. 110–112.