

## »Ich war hingerissen ...«

### Arnold Kludas zum 80. Geburtstag

*Als Siebenjähriger stand ich 1937 zum ersten Mal auf den St. Pauli-Landungsbrücken in Hamburg. Es war ein sonnenüberstrahlter Sommertag, und ich starrte fasziniert auf ein riesiges Schiff mit drei großen weiß-roten Schornsteinen, das langsam und unglaublich majestätisch fast lautlos elbabwärts glitt. Klänge der Bordkapelle wehten herüber – muß i denn. Am mittleren Schornstein stieg weißer Dampf auf, und fast gleichzeitig dröhnte der tiefe Baß der Dampfsirene über den Hafen – dreimal lang. Ich war hingerissen. Die Faszination dieser ersten Begegnung mit einem Schiff hat mich niemals mehr losgelassen. Am Heck des Liners las ich den ersten Schiffsnamen meines Lebens: CAP ARCONA.*

Das Zitat aus einem Vorwort zu seinem 1976 erschienenen Buch über die Schiffe der Hamburg-Süd spiegelt vielleicht am besten die emotionale Bindung des ehemaligen Leiters der Bibliothek des Deutschen Schifffahrtsmuseums zu Schifffahrt und Schiffen wider. Am 18. Oktober 2009 vollendet Arnold Kludas nun sein 80. Lebensjahr. Grund genug für einen Rückblick auf sein Leben und eine Würdigung seiner großen Leistung in den Diensten des Deutschen Schifffahrtsmuseums sowie als Chronist der deutschen Schifffahrtsgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert.



Auf der Ausreise nach Südamerika passiert die CAP ARCONA die St. Pauli-Landungsbrücken. (Foto: Hans Hartz)

## Biografische Notizen

Arnold Kludas wird am 18. Oktober 1929 in Hamburg, genauer gesagt in dem südöstlich an die Innenstadt angrenzenden Rothenburgsort, als erstes Kind des Lehrers Arnold Kludas und seiner Ehefrau Frieda geboren. Als er sechs Jahre alt ist, zieht die Familie, zu der nun auch noch eine Tochter und ein weiterer Sohn gehören, in den Stadtteil Hammerbrook um, wo Kludas auch eingeschult wird. 1940 wechselt er – ohne Aufnahmeprüfung – in die Hindenburg-Oberrealschule. Der Vater wird zur Wehrmacht einberufen.

Schon 1941 reisen Kludas und die meisten seiner Mitschüler der unteren Jahrgänge vor dem Hintergrund der andauernden Bombenangriffe auf Deutschlands bedeutendste Hafenstadt im Rahmen der sogenannten Kinderlandverschickung zu einem halbjährigen Erholungsaufenthalt mit Schulbetrieb nach Eichgraben bei Zittau in Sachsen. Auch als zwei Jahre später, Ende Juli 1943, unter dem militärischen Codenamen »Operation Gomorrha« eine Serie schwerster Luftangriffe auf die Elbmetropole geflogen wird, sind Kludas und seine Familie zum Glück nicht in Hamburg, sondern bei der Großmutter in Alt-Jabel im heutigen Landkreis Ludwigslust, Mecklenburg-Vorpommern. So überlebt die Familie Kludas, während alle ihre Nachbarn in Hamburg ums Leben kommen. Mutter und Kinder bleiben in Alt-Jabel. Vom Herbst des Jahres an ist auch wieder ein Schulbesuch möglich. Seit dem Juli 1944 gilt der Vater als in der Normandie vermisst, erst 1947 wird die Familie die traurige Gewissheit von seinem Tod erhalten.

Nach einem amerikanischen und britischen Intermezzo wird im Juli 1945 auch das westliche Mecklenburg Teil der Sowjetzone. Die Familie steht ohne Ernährer da, an einen weiteren Schulbesuch ist nicht mehr zu denken. Stattdessen arbeitet Kludas nach einem Umzug nach Bad Doberan in der Land- und Forstwirtschaft, beginnt eine Tischlerlehre, wird zur Arbeit in einer Ziegelei gezwungen und meldet sich vor dem Hintergrund besserer Verdienstmöglichkeiten schließlich freiwillig zur Arbeit im Uranerzbergbau. Im Konflikt mit den herrschenden politischen Umständen entgeht Kludas im Dezember 1951 nur mit Glück seiner Verhaftung und



Mit dem Fahrrad durch den Hamburger Hafen, um 1960.

flieht nach West-Berlin. Es folgen Beschäftigungen in der Landwirtschaft, u.a. als Trecker- und Kraftfahrer im lippischen Herborn bei Barntrup. Die Freizeit ist unterdessen vor allem mit der Lektüre von Werken der Weltliteratur und zur Zeitgeschichte angefüllt – und natürlich zur Geschichte der Schifffahrt sowie seiner Geburtsstadt, in die er 1955 zurückkehrt.

Eine Anstellung findet Kludas in Hamburg als Kranführer bei Blohm & Voss, einer der traditionsreichsten und renommiertesten Werften der Welt. Weitere Stationen seiner Laufbahn dort sind zunächst die Tätigkeit als Büroleiter im Eisenlager und dann als Arbeitsvorbereiter in der Schiffbau-Fertigung. In der Geschäftsführung wird man auf Kludas' breit angelegtes Wissen, insbesondere auch zu den Themenbereichen Hamburg, Schifffahrt und Schiffbau, aufmerksam. Ab Mitte der 1960er Jahre betraut ihn daher Blohm & Voss im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zunehmend mit der Beantwortung schiffahrtsgeschichtlicher Fragen sowie mit Werftführungen für anspruchsvollere Gruppen und Persönlichkeiten. In seiner Haupttätigkeit wechselt Kludas in die Stellung eines Materialdisponenten, eines Sachbearbeiters in der Normenabteilung und wird schließlich 1972 auf Beschluss des Vorstands zum Leiter der Fachbücherei und der Schiffbautechnischen Dokumentation des Unternehmens berufen.

Ebenfalls im Auftrag des Werftvorstands ist Kludas bereits ein Jahr zuvor zum ersten Mal mit dem in Bremerhaven entstehenden Deutschen Schifffahrtsmuseum in Berührung gekommen. In Gesprächen mit dessen Kuratorium soll er die Förderungswürdigkeit dieses Instituts beurteilen. Noch ahnt er nicht, dass er seine berufliche Karriere wenige Jahre später an der Weser fortsetzen wird. Zunächst steht 1973 noch ein Wechsel an den in Oldenburg angesiedelten Gerhard Stalling Verlag an, um dessen Programmsparte »Stalling maritim« als verantwortlicher Lektor und Redakteur zu leiten. Kludas fällt die Kündigung bei Blohm & Voss schwer, denn er weiß um die Chancen, die man ihm dort geboten hat, und schließlich hat es ihn auch mit Stolz erfüllt, im Auftrag dieses Unternehmens am Bau von Schiffen für Kunden in aller Welt beteiligt zu sein. Doch der Drang, sich jetzt hauptberuflich mit der Geschichte der Schifffahrt zu befassen, ist stärker. Noch besser als im Verlagswesen wird ihm dies schließlich in der Funktion als Leiter der Bibliothek des Deutschen Schifffahrtsmuseums gelingen, die Kludas ab 1976 wahrnehmen wird.

## Tätigkeit am Deutschen Schifffahrtsmuseum

Das Deutsche Schifffahrtsmuseum wird am 5. September 1975 eröffnet. Mit Hochdruck ist daran gearbeitet worden, Exponate zu beschaffen, Pläne für eine Ausstellung auszuarbeiten, Beschriftungen zu formulieren und schließlich das Haus einzurichten. Das Werk gelingt: Bundespräsident Walter Scheel und die ihm nachfolgenden Besucher sind beeindruckt. Jetzt steht die Arbeit hinter den Kulissen an, zum Beispiel auch im Lesesaal und in den Magazinen der künftigen Bibliothek und des künftigen Archivs. Hier sieht es zunächst noch aus wie in einem Hafenasen, denn die Räume haben in der Aufbauphase als Zwischenlager für alles das hergehalten, was nicht sofort Eingang in die Ausstellung fand.

An dieser Situation hat sich auch noch nicht viel geändert, als Arnold Kludas am 1. April 1976 seine Tätigkeit als Leiter der Bibliothek des Museums aufnimmt – mit dem für ihn typischen Engagement: Schiffsmodelle, Gemälde, Schiffsglocken werden jetzt umgehend in die vorgesehenen Depots verbracht, Bücher und Archivalien voneinander getrennt, fachgerecht aufgestellt oder abgelegt und ein systematischer und alphabetischer Katalog entwickelt, der den raschen Zugriff auf Literatur und Quellen zu den verschiedensten Themen ermöglicht. Bis Ende der 1970er Jahre sind – wegen der unzureichenden Ausstattung mit regulärem Personal oft mit der Hilfe von Praktikanten und ehrenamtlichen Mitarbeitern – die schon vorhandenen Bücher und Archivalien inventarisiert.

Der Bestand wächst in den folgenden Jahren mit enormer Geschwindigkeit. Manche Reederei und Werft streicht gerade in dieser Zeit die Segel, und so gelingt es, ganze Werksbibliotheken in den Fundus des Museums zu übernehmen und damit höchst wertvolle Altbestände an Monografien und Fachzeitschriften in die Bibliothek einzufügen. Immerhin erlaubt es die Neubesetzung der Stelle des Archivleiters im Jahre 1981, dass Kludas den in den ersten Jahren »nebenher« auch noch geleisteten Aufbau des Archivs abgeben und sich nun auf die Führung der Bibliothek und seine Forschungen zur Schifffahrtsgeschichte konzentrieren kann. Als Kludas am 31. Oktober 1992 in den Ruhestand geht, umfasst die Bibliothek des DSM bereits mehr als 50 000 inventarisierte und katalogisierte Bände.

Auch von seinem neuen Wohnsitz am Elbstrand aus bleibt Kludas dem Museum verbunden: als Autor mit Monografien und Aufsätzen in der Schriftenreihe des DSM, als gesuchter fachlicher Ratgeber und schließlich auch als Stifter. So übergibt der leidenschaftliche Fotograf seine nach Tausenden zählenden Schwarzweißnegative (s.u.) ebenso dem DSM wie wertvolle Teile seiner Sammlung. Genannt seien hier beispielsweise die Glasplattenegative mit Aufnahmen aus dem Hamburger und Rotterdamer Hafen in den 1920er und 1930er Jahren oder auch die zahlreichen Originalabzüge auf Barytpapier, die der bekannte Hamburger Fotograf Walter Lüden in den 1950er und 1960er Jahren von seinen Aufnahmen im Hafen und auf der Elbe gemacht hatte.

## Autor schifffahrtsgeschichtlicher Aufsätze und Bücher

Seine Karriere zum derzeit weltweit wohl bekanntesten deutschen Autor auf dem Gebiet der Schifffahrtsgeschichte startet Arnold Kludas bereits in den 1960er Jahren. 1959 wird er zunächst Mitglied der in Brüssel angesiedelten Belgian Nautical Research Association und der britischen World Ship Society. Es folgen ab 1962 Veröffentlichungen erster Aufsätze.

Seit seiner Rückkehr nach Hamburg dokumentiert Kludas die Schifffahrt im Hamburger Hafen und auf der Unterelbe sowie am Nord-Ostsee-Kanal und damit die letzte Phase der klassischen Stückgutfahrt und den Beginn des Zeitalters der Containerschiffe. Tausende Aufnahmen entstehen in diesen Jahren, und 1965 wird das erste Kludas-Foto veröffentlicht. Heute findet sich sein Name in den Bildnachweisen zahlloser Bücher.

Bereits 1964 nimmt Kludas mit der Federführung bei den als Teamwork in »The Belgian Shiplover« erscheinenden Biografien der Hapag-Schiffe seine erste große maritime Forschungsarbeit in Angriff. Er legt damit den Grundstein für seinen bis heute gültigen Ruf als der Chronist der Flotte der Hamburg-Amerika Linie, die zeitweise die größte Reederei der Welt war und in vielerlei Hinsicht Meilensteine in Schiffbau und Schifffahrt gesetzt hat.

»The Belgian Shiplover« veröffentlicht 1969 auch Kludas' erste eigenständige Arbeit, die der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos gewidmet ist und Biografien sämtlicher Schiffe dieses Unternehmens enthält. Eine entsprechende Arbeit zu den Schiffen der Hamburg-Süd bleibt zunächst noch unveröffentlicht, wird aber von der traditionsbewussten Reederei angekauft, was dem Autoren hilft, das erste Auto, einen heißgeliebten Citroën 2CV, zu erwerben. 1971 und 1972 erscheinen zunächst der Band »Die großen deutschen Passagierschiffe« und dann die fünf Bände »Die großen Passagierschiffe der Welt« im Stalling Verlag. Drei Jahre später wird dieses Standardwerk auch in einer englischen Übersetzung verlegt, womit Kludas' Ruf als Passagierschiffsexperte in aller Welt begründet wird.

Weitere Bücher zu den Flotten deutscher Reedereien betreffen 1975 die Schiffe der deutschen Afrika-Linien 1880–1945 und 1976 die der Hamburg-Süd im Zeitraum zwischen 1871 und 1951. Von 1979 bis 1981 folgen schließlich, in Zusammenarbeit mit Herbert Bischoff, drei Bände zur Geschichte der Schiffe der Hamburg-Amerika Linie. Eine aus Bremischer Sicht lang er-

Always busy: Arnold Kludas an seinem Schreibtisch in der Bibliothek des Deutschen Schiffahrtsmuseums, 1979. (Foto: Klaus-Peter Kiedel)



sehnte Ergänzung, die Beschreibung der Flotte des Norddeutschen Lloyd, erscheint erst 1991 und 1992. Das hängt damit zusammen, dass sich Kludas längst von seinen Ursprüngen entfernt, weiterentwickelt und neuen Themen zugewandt hat. So sehr ihn die Schiffe auch weiterhin interessieren – und wer hätte nicht zu irgendeinem Zeitpunkt die Freude gehabt, mit einem noch so kleinen Hinweis seine Expertise getestet zu haben –, so stark entwickelt Arnold Kludas – vielleicht auch im intellektuellen Umfeld des Deutschen Schiffahrtsmuseums? – den Ehrgeiz, Zusammenhänge zu erforschen und darzustellen.

Sein Opus magnum ist dann ohne Zweifel die fünfbandige »Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt«, die zwischen 1986 und 1990 in einem unglaublichen Parforceritt niedergeschrieben wird. Zwar wird ihm für dieses Forschungsprojekt vom DSM eine weitgehende Freistellung von der Routearbeit in der Bibliothek eingeräumt – die er nie in Gänze für sich in Anspruch nimmt –, doch jedem ist klar, dass eine solche Herkulesarbeit auch bei dem größten Fleiß nicht hätte bewältigt werden können, hätte Kludas nicht ein über Jahrzehnte angehäuftes

Wissen als Ausgangspunkt gehabt. Die »Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt«, die auch Jahrzehnte später Bestand hat und noch lange haben wird, ist ohne Zweifel das Meisterwerk seiner Generation. Die Bände werden auf lange Zeit Vorbild für weitere Forschungen und kaum in ihrer Gesamtanlage zu übertreffen sein, selbst wenn nachwachsende Historiker in Einzelteilen darüber hinaus kommen werden. Aber gibt es für einen Forscher eine größere Genugtuung, als wenn sich die nächsten Generationen an seinem Vorbild orientieren und den Stab aufnehmen, selbst wenn sie nicht alle Urteile bestätigen oder teilen können?

Arnold Kludas hat in den vielen Jahren in Bremerhaven seine von manchen – auch von uns gelegentlich so empfundene – »Hamburger Brille« geputzt. Seine in mehreren Auflagen ab 1993 verlegte Monografie über »Die Schnelldampfer BREMEN und EUROPA« des Norddeutschen Lloyd ist eine unübertroffene Darstellung über den »Höhepunkt und den Ausklang einer Epoche«. Ist das Werk vielleicht deshalb so gut, weil die EUROPA in Hamburg gebaut wurde und der BREMEN das Blaue Band entreißen konnte? Nein, sicherlich nicht. Vielmehr hat das Buch uns angeregt, weiter zu forschen, zeitgenössische Texte und Fotografien zu publizieren und das Schicksal beider Schiffe in ihrem nationalen Kontext zu studieren. Ohne Kludas hätten wir – nebenbei bemerkt – auch nicht ein Originalstück aus dem Rumpf des in der Weser versenkten Doppelbodens der BREMEN als Exponat für die Ausstellung im DSM geborgen.

1999 erscheint zunächst auf Deutsch, dann aber auch auf Englisch seine Darstellung über »Das Blaue Band des Nordatlantiks. Der Mythos eines legendären Wettbewerbs«. Die imaginäre Trophäe des Blauen Bandes für die schnellste Atlantiküberquerung hat zwischen 1838 und 1952 zu Höchstleistungen in Bezug auf den Schiffbau und den Schiffsantrieb wie auch im Nebeneffekt in Bezug auf die Schiffsarchitektur, den Luxus und Service geführt, die viele Menschen fasziniert haben. Kludas arbeitet das Thema mit gewohnter Gründlichkeit auf und lässt 2001/2003 gleich zwei Bände über »Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt« folgen, die im Jahr 2005 um den Band »Die glanzvolle Ära der Luxussschiffe. Eine illustrierte Kulturgeschichte im Spiegel zeitgenössischer Quellen« ergänzt wird.

Es kann an dieser Stelle nicht darum gehen, eine vollständige Übersicht über die mehr als 130 Publikationen aus der Kludas'schen Feder zu geben, die allein der Katalog der DSM-Bibliothek aktuell ausweist. Doch zwei wichtige Veröffentlichungen sollen noch angesprochen werden. Die eine Darstellung ist ganz versteckt 1982 in einem Materialband (»Blutgeld«) zu der Verfilmung des Romans von Arnold Zweig: »Das Beil von Wandsbek« erschienen und trägt den Titel »Feine Leute. Die »Arisierung« der Seeschiffahrt in Hamburg«. Darin schildert Kludas nicht nur die Entfernung von Max M. Warburg aus dem Aufsichtsrat der Hamburg-Amerika Linie im Juni 1933, sondern skizziert auch das Schicksal der vier jüdischen Reedereien Bd. Blumenfeld, Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard, Tankschiff-Reederei Julius Schindler sowie Arnold Bernstein im späteren Verlauf der 1930er Jahre. Mit dem bewegten Leben des jüdischen Reeders Arnold Bernstein, der sich als Außenseiter in den 1920er und 1930er Jahren in Hamburg u.a. zum weltweit größten Autoverfrachter entwickelte, befasst sich Kludas mehrfach. Er fördert nicht nur die Herausgabe von Bernsteins Autobiografie durch das DSM, sondern steuert auch ein Nachwort sowie eine Schiffsliste zu dem Band bei. Zur großen Enttäuschung von Kludas, aber auch seiner noch am DSM aktiven Kollegen, nehmen weder die Hamburger Medien noch die überregionalen Zeitungen im Erscheinungsjahr 2001 von dem Buch Notiz. Erst sieben Jahre später, als das Buch selbst im modernen Antiquariat vergriffen ist, erinnert man sich im Rahmen der Ausstellung »Der Hamburger Hafen im Nationalsozialismus« auch in Hamburg an Bernstein.

Kludas ist bis heute stets ein großer Anreger und Ideengeber, der mit unermüdlicher Hilfsbereitschaft anderen Forschern hilft und sie ganz uneigennützig von seinem Wissen profitieren lässt. Nicht zuletzt die beiden Dissertationen über das Familienunternehmen Rickmers, die

soeben zum 175-jährigen Jubiläum in den Deutschen Maritimen Studien veröffentlicht worden sind, konnten auf seinen Vorarbeiten aufbauen. Beide Autoren hat er gerne beraten, wie es seit eh und je seine Art ist.

Kludas hat sich große Verdienste um die deutsche Schifffahrtsgeschichte und um das Deutsche Schifffahrtsmuseum erworben. Dafür gebührt ihm unser Dank und unsere Anerkennung. Auch im Jahr seines 80. Geburtstages forscht und schreibt er unermüdlich. Ein fünfbandiges Werk wird erneut, unter Berücksichtigung neuer Quellen und Erkenntnisse, die Geschichte der Schiffe der Hamburg-Amerika Linie beschreiben. Es erscheint übrigens nicht in einem Hamburger Verlag, sondern im Bremer Hauschild Verlag, der für die hohe Druck- und Verarbeitungsqualität seiner Publikationen bekannt ist und dessen Inhaber Friedrich Steinmeyer sich seit Jahren um die Veröffentlichung wichtiger Schifffahrtsliteratur verdient gemacht hat.

Arnold Kludas wohnt heute gemeinsam mit seiner Frau in Grünendeich vor den Toren Hamburgs. Nur wenige Schritte sind es von seinem Haus bis zur Elbe, über die noch immer, wie vor 72 Jahren, majestätisch die Schiffe ziehen, wenn auch nur noch selten mit Passagieren, dafür umso häufiger mit Gebirgen von Containern. Dass der Wandel von Schifffahrt und Schiffbau gerade auch in der Zeitspanne seines eigenen Lebens heute so gut dokumentiert und analysiert ist, daran hat Kludas selbst einen großen Anteil.

Klaus-Peter Kiedel · Lars U. Scholl