

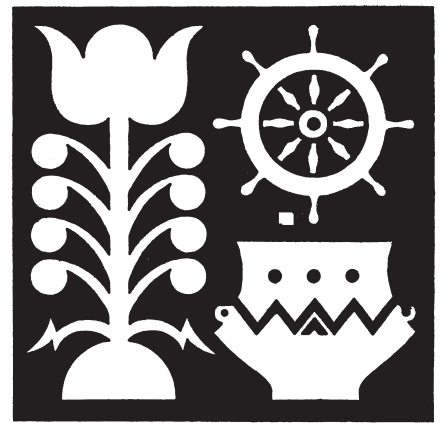
NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern
Heimatbund an Elb- und Wesermündung e. V.

Postvertriebsstück
Gebühr bezahlt

H 1914 E

Oktober 2025
Nr. 910



Mit der BREMERHAVEN auf Kreuzfahrt in die Pleite

Der Staat als Reeder: Teure Fehlplanung des neuen Helgoland-Schiffes

Noch waren Borgward-Konkurs Ende 1961 und die unrühmliche Rolle des Senats in Erinnerung, als sich für das Land Bremen die nächste Pleite abzeichnete. Sie ergab sich aus Fehlern bei Planung, Bau und Betrieb des Helgoland-Schiffes BREMERHAVEN. Es wurde ein wirtschaftlicher Misserfolg.

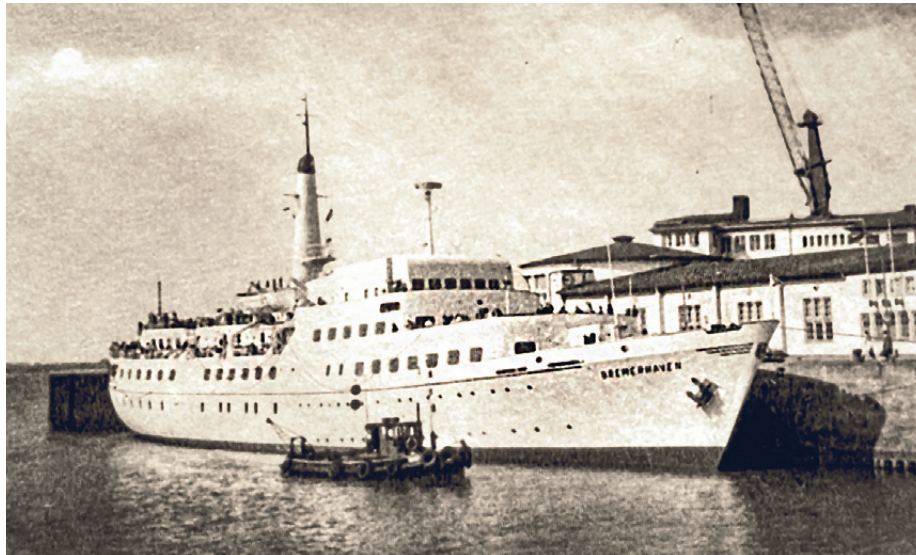
Seit Mitte der fünfziger Jahre wollte Bremen ein neues Helgoland-Schiff, obwohl die seit 1954 vom „Bremer Seebädersdienst“ des Norddeutschen Lloyd nach einem Umbau vom Dampfer zum Motorschiff eingesetzte GLÜCKAUF verlässlich und beliebt war. Neben den eleganten Seebäderschiffen WAPPEN VON HAMBURG und BUNTE KUH von der Elbe wirkte der Bremer Veteran von 1913 zwar älter, nicht jedoch veraltet, denn der NDL in Bremerhaven hatte Aussehen und Ausstattung der GLÜCKAUF aufgefrischt, bevor sie den Helgoland-Dienst aufnahm. Trotz geringer Geschwindigkeit von 13 Knoten besaß sie einen unschlagbaren Vorteil gegenüber den modernen Schiffen: die Passagiere konnten dreieinhalb Stunden auf der Insel bleiben, fast doppelt so lange wie die Hamburger, die viel Zeit für die An- und Abreise brauchten. Trotzdem wollten die Bremer ein neues Helgoland-Schiff, um die Hamburger zu übertreffen.

Der NDL dachte nicht daran, sein Geld in ein repräsentatives Seebäderschiff mit zweifelhafter Rentabilität zu stecken. Bremerhaven hatte mit der GLÜCKAUF im Sommer eine zuverlässige Verbindung nach Helgoland und der Lloyd ein gewinnbringendes, rentables, erst kürzlich aufgefrishtes Schiff. So sah das auch Arnold Kludas, der konstatierte: „Die GLÜCKAUF genügt dem Verkehr in jeder Hinsicht und hätte zu einer Goldgrube werden können.“

Die Hamburger Helgoland-Schiffe bereederte die Staats-Reederei Hadag, die gutes Geld vor allem mit ihren zahlreichen Fähren im Hafenvverkehr und mit Ausflugsfahrten auf der Niederelbe verdiente. Das können wir allemal, glaubten Jan Veening und Dr. Heinrich Maas. Veening war Zahlmeister beim Lloyd gewesen und nun Geschäftsführer des „Bremer Helgolanddienstes“. Maas, seit 1955 Senatsdirektor beim Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, war sein Verwaltungsratsvorsitzender.

Ein von Veening bestelltes Gutachten stellte fest, die GLÜCKAUF wäre „zu klein, zu alt und zu langsam“. Maas wollte „in weitesten Kreisen der Öffentlichkeit“ gehört haben sowie den Wunsch, ein „größeres, schnelleres und moderneres Seebäderschiff zu erhalten“.

Nach der ablehnenden Haltung des NDL, ein neues Helgoland-Schiff in Fahrt zu bringen, glaubte man, es stehe hanseatisches Prestige auf dem Spiel, und man behauptete, wenn die angeblich unattraktive GLÜCKAUF nicht bald ersetzt würde, würden zahlreiche Nordsee-Touristen nicht mehr unter bremischer Flagge zur



Die BREMERHAVEN an der „Bäderkaje“ im Vorhafen der Kaiserschleuse vor der Zollabfertigungshalle, seit 1952 Teil des neuen Columbusbahnhofs (Abbildung: Sammlung Arnold Kludas)

Felseninsel schipperrn, sondern auf modernen hamburgischen oder niedersächsischen Schiffen in Cuxhaven und Wilhelmshaven.

Danach sah es vorerst nicht aus: Seit 1954 fuhr von Wilhelmshaven die RÜSTRINGEN nach Helgoland. Sie war etwas kleiner als die GLÜCKAUF und zog gewiss keine Passagiere ab.

Veening und Maas hatten es jedoch eilig. Im Sommer 1959 schien ihnen die Zeit reif, Bremerhaven ein modernes Staats-Schiff zu verschaffen. Zur Saison 1960 sollte es fahren. Die Bremische Bürgerschaft hatte bereits im September 1956 einstimmig beschlossen, sich mit 750.000 DM an einer Gesellschaft zu beteiligen, die ein neues Helgoland-Schiff bauen lassen und bereedern sollte.

Der Bremer Senat war bereit, zusammen mit Bremerhaven im „Bremer Helgolanddienst“ selbst zum Reeder zu werden, „um die bremische Position gegenüber Hamburg und Wilhelmshaven behaupten zu können.“ Maas sagte der Schifffahrtszeitschrift HANSA: „Es entspricht bremischer Auffassung, eine so im allgemeinen Interesse liegende Aufgabe gemeinsam durch private und staatliche Initiative durchzuführen.“

Seinen Dienstherrn, Hafensenator Dr. Jules Eberhard Noltenius, einen Schulfreund, gewann er als Unterstützer. Noltenius war als Bremer CDU-Chef durch den laufenden Bürgerschaftswahlkampf ausgelastet. Die Pläne für das Helgoland-Schiff unterstützte er vorbehaltlos, doch aus Zeitmangel überließ er Maas und Veening das Ruder.

Die beiden holten noch den SPD-Bürgerschaftsabgeordneten Johann Friedrich Bund ins Boot. Zur See gefahren war er Schifffahrts-Deputierter und für die Stadtbürgerschaft im Verwaltungsrat des „Bremer Seebädersdienstes“. Als Sekretär der Sparte Seefahrt der Gewerkschaft ÖTV hatte er Kontakte, wo Maas und Veening

nicht hinkamen. Vor allem hatte er die Interessen seiner Gewerkschaftsmitglieder im Blick. „Ein stadtbekanntes Quartett zog vor und hinter den Kulissen die Fäden“, so das Hamburger Nachrichtenmagazin „Der Spiegel“.

In Bremen kannte man die Problematik der kurzen Seebädersaison zwischen Mai und September, in der das Geld für das ganze Jahr verdient werden musste, während ansonsten die Schiffe ungenutzt Kosten verursachten. Daher kamen Veening und Maas auf die Idee eines „Wechselschiffs“. Das Schiff sollte außerhalb der Saison, im Herbst und Frühjahr, auf Nord- und Ostsee sowie im Mittelmeer auf Kreuzfahrt gehen. So hoffte man, einen Volltreffer zu landen!

Zuerst angesprochene Werften winkten ab, da private Reeder ein solches Schiff nicht bestellt hätten. Nur Rickmers und Seebeck in Bremerhaven sowie Adler in Bremen waren bereit, ein kombinierbares Seebäderschiff und Kreuzfahrtschiff zu konstruieren. Flexible Kabinen waren nötig, die schnell ein- und ausgebaut werden konnten. Sie waren für die Kreuzfahrtgäste, nicht aber für Helgolandreisende erforderlich. Das verursachte zusätzliche Kosten von mehr als einer halben Million DM.

Die künftigen Staats-Reeder wollten dem NDL zeigen, wie Kreuzfahrt geht. Zu dieser Zeit hatte dieser in Europa noch keine einzige Kreuzfahrt angeboten. Erst 1961 schickte er die BERLIN auf „Nordlandreise“. Beim Lloyd hatte man das Scheitern der Hapag mit einem Kreuzfahrtschiff vor Augen. Die Reederei verkaufte die ARIADNE nach zwei Jahren wieder mit großem Verlust.

Auf Kreuzfahrten würde die große Gesellschaftshalle als Speisesaal nur einmal genutzt. Auf der BREMERHAVEN sollte es 58 feste Kabinen mit 118 Betten geben. Zusätzlich waren 92 Betten in 42 Flexkabinen auf

dem Hauptdeck und in der Halle des Gesellschaftsdecks geplant. Die Adler-Werft hatte versprochen, zwölf Mann könnten die BREMERHAVEN in nur sechs Stunden vom Seebäderschiff für Tagesausflüge in ein Kreuzfahrtschiff und wieder zurück verwandeln. Die Versorgungsleitungen lagen im Fußboden.

Alle Kabinen waren mit Ober- und Unterbett sowie einem Waschbecken mit Warm- und Kaltwasser sowie Warm- und Kaltwasser ausgestattet. Toiletten und Duschen gab es nur auf den Gängen. Einige Kabinen wollte die Reederei auch im Seebädersdienst vermieten, etwa an Fahrgäste, die wegen der frühen Abfahrt in Bremerhaven schon am Vorabend anreisen oder nach der Rückkehr vor der Heimreise noch eine Nacht an Bord bleiben wollten. Für sie hätte ein Verpflegungsangebot mit zusätzlichem Personal organisiert werden müssen.

Eine Million DM des Gesellschaftskapitals des „Bremer Helgolanddienstes“, der die BREMERHAVEN bereedern sollte, war Steuergeld. Zu den schon 1956 bewilligten 750.000 DM aus Bremen kamen 250.000 DM aus Bremerhaven. Eine weitere halbe Million steuerten Sparkassen und öffentliche Verkehrsbetriebe sowie acht Privatbanken und 39 Unternehmen bei. Eines davon war ausgerechnet die kapitalschwache Adler-Werft. Sie beteiligte sich, weil sie mit diesem Schachzug den Bauauftrag für das Bremer Staatsschiff ergattern wollte. Das Land Bremen bürgte noch vor Baubeginn mit 4,5 Millionen DM.

Nur drei Tage nach Gründung der „Bremer Helgolanddienst GmbH“, die zu zwei Dritteln dem Bremer Staat gehörte, lag am 12. Oktober 1959 die Order tatsächlich bei Adler auf dem Tisch. Die Erwartung der Werft hatte sich erfüllt: Der Verwaltungsrat gab ihr freihändig den Auftrag für die BREMERHAVEN.

Die Werft der Bremer Argo-Reederei war aus deren Reparaturbetrieb im Europahafen hervorgegangen. Seit 1949 hatte sie ihren Sitz auf der Stephanikirchenweide auf der Überseeinsel. Adler war wirtschaftlich unter Druck. Die Auftragsbücher waren leer, die Arbeitsplätze wackelten. Der Bau der BREMERHAVEN war der lang erhoffte erste große Fremdauftrag der Werft. Das hatte in diesem Fall einen beträchtlichen Vorteil: Adler konnte mit dem Bau des Seebäderschiffs sofort beginnen. Da traf es sich gut, dass sich der Verwaltungsrat in letzter Minute nach Johann Friedrich Bunds geschicktem Drängen dank seines Insiderwissens ausgerechnet auf eine schnelle Lieferung als entscheidendes Vergabekriterium festgelegt hatte.

Fortsetzung auf Seite 2

Mit der BREMERHAVEN auf Kreuzfahrt in die Pleite

Fortsetzung von Seite 1

Noch etwas war bei Adler anders als üblich: Im Gegensatz zu den Belegschaften der übrigen Werften in Bremen und Bremerhaven waren ihre Arbeiter nicht in der IG Metall organisiert, sondern in Bunds ÖTV-Abteilung Seefahrt.

Adler hatte nicht das günstigste Angebot gemacht und keinen Festpreis garantiert, sondern anders als die zuletzt allein noch konkurrierende Rickmers Werft in Bremerhaven auf einer Preisgleitklausel bestanden. Sie war dem Schiffbauboom Mitte der fünfziger Jahre geschuldet, als sich die deutschen Werften vor Aufträgen nicht retten konnten.

Adler konnte nun nachträgliche Preiserhöhungen durchsetzen. Das konnten sich um 1960 nur noch überbeschäftigte Werften bei Spezialschiffen leisten. Die goldenen Jahre waren vorbei, inzwischen war jeder Auftrag überall willkommen. Die Werften mussten knapp kalkulieren, die privaten Reeder wussten das. Sie hätten 1960 auf einem günstigen Festpreis bestanden und ihn erhalten. Es war sogar üblich, vor der Ablieferung eines Schiffes noch hier und da eine Zusatzleistung ohne Berechnung zu verlangen. Ein erfahrener Mann wie Dr. Johannes Kulenkampff vom Vorstand des Norddeutschen Lloyd hätte manche Mark allein schon mit dem Hinweis gespart, das neue Schiff sei ja ein Aushängeschild der Bauwerft, für die es täglich Reklame fuhr, wie das damals hieß. Kulenkampff gelang es sogar nach Fertigstellung der BREMEN 1959 mit diesem Argument noch einen Nachlass von 10 Millionen vom Bremer Vulkan zu bekommen. Den künftigen Bremer Staats-Reeder kam es nicht auf jede Mark an, es war ja nicht ihr Geld.

In Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro Maierform, dem Germanischen Lloyd und der Seeberufsgenossenschaft entstand bei Adler ein Doppelschrauben-Seebäderschiff von 88 Metern Länge, 13,4 Metern Breite mit einer Seitenhöhe bis zum Promenadendeck von 7,50 Meter, einem Tiefgang von 3,5 Metern und einer Verdrängung von 2694 BRT. Zwei Diesel mit je 2150 PSe würden 18 Knoten ermöglichen, um den Passagieren künftig viereinhalb Stunden Aufenthalt auf Helgoland zu ermöglichen. Maierform übernahm auch die Bauaufsicht.

Nur zwei Tage nach der Auftragsvergabe berichtete der „Weser-Kurier“ umfangreich über die künftige BREMERHAVEN: „An dem schnittigen Neubau sticht sofort ins Auge, dass er ohne Schornstein geplant ist. Der



Kabine mit Ober- und Unterbett (Abbildung: Prospekt)

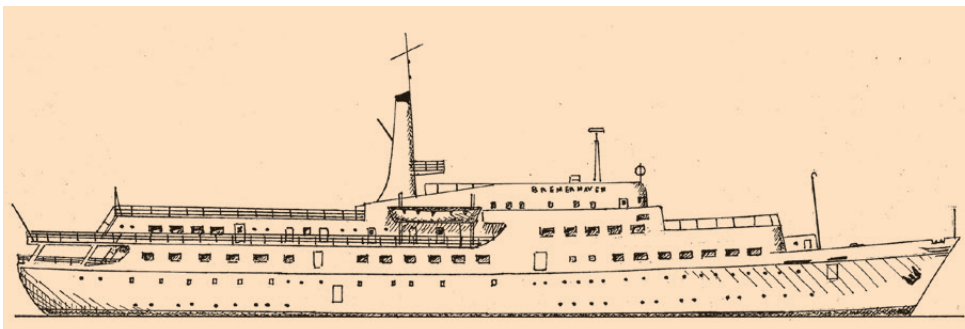
vorgesehene Auspuffmast hat gleich mehrere Vorteile: Er verhindert die Lärm- und Abgasbelastung der Fahrgäste und ermöglicht, das Schiff mit einem großen, übersichtlichen Sonnendeck (665 qm) zu bauen. Im darunterliegenden Bootsdeck ist achtern eine Cafeteria für 50 Personen, im Vorschiff ein großes Veranda-Café für 106 Gäste mit davorliegendem Sonnendeck geplant.“

Das Promenadendeck enthalte im Achterschiff eine Gesellschaftshalle für 150 Personen mit Tanzfläche und Musikerpodium, so der „Weser-Kurier“. Auf dem gleichen Deck lägen mittschiffs der Rauchsalon mit Sitznischen für 120 Fahrgäste und im Vorschiff der Speisesaal mit 210 Plätzen. „Wer der Seefahrt eine besonders fidele Seite abgewinnen“ wolle, dem stehe im Hauptdeck achtern die Taverne mit Bar offen. Die vorderen Wirtschaftsräume würden durch Schnellzüge mit dem Speisesaal und dem Veranda-Café verbunden.

Am 1. Dezember 1959 begann der Bau der BREMERHAVEN. Der Stapellauf erfolgte am 23. April 1960. Bremerhavens Oberbürgermeister Bodo Selge freute sich, dass der Neubau den Namen seiner Stadt trage. Seine Tochter Gabriele taufte das Schiff.

Senatsdirektor Dr. Maas war vorne mit dabei und hielt eine Rede. 1959 habe man in Bremen „vor der Frage gestanden, ob wir in die alte GLÜCKAUF erhebliche Summen für Reparaturen investieren oder die Mittel für einen Neubau aufbringen sollten.“

Natürlich bekräftigte Maas seine Entscheidung. Merkwürdig ist allerdings, dass Bremen bereits 1956 Steuergeld für ein neues Helgoland-Schiffes bereitgestellt hatte, nur zwei Jahre nach der Renovierung und Motorisierung der GLÜCKAUF beim TB in Bremerhaven. Großer Reparaturaufwand dürfte für sie zu diesem Zeitpunkt noch nicht wieder angelegen haben. Die GLÜCKAUF versah auch in der Saison 1959 ihren Dienst ab Bremerhaven. Im Frühjahr 1960 kaufte sie ausgerechnet die Hadag in Hamburg für ihren Niederelbedienst.



Seitenriss der BREMERHAVEN

(Zeichnung: Karsten Kunibert Krüger-Kopiske)

Als KEHRWIEDER fuhr sie ab und zu auch nach Helgoland. Das tat sie dann 1962 eine ganze Saison lang ab Wilhelmshaven ohne vorherige „erhebliche“ Instandsetzungen. Soweit zur Glaubwürdigkeit von Maas' Begründung für den Bau der BREMERHAVEN.

Am 29. Mai 1960 lieferte die Werft das Schiff zur Probefahrt ab. Während der kurzen Bauzeit von nur sieben Monaten hatte es am laufenden Band Änderungswünsche der Staats-Reeder gegeben, die den Preis von 5,98 auf 7,5 Millionen DM klettern ließen. Dafür hatte Adler ja freie Hand. Das warf die ohnehin wacklige Kalkulation des Helgolanddienst-Verwaltungsrates vollends über den Haufen.

Am 4. Juni 1960 ging die BREMERHAVEN auf Jungfernfahrt nach Helgoland. Außer montags fuhr sie in Bremerhaven um 8.45 Uhr ab, gegen 12 Uhr erreichte sie Helgoland Reede. Ab Bremen Hbf ging ein Zug um 7.07 Uhr, der um 8.23 im Columbusbahnhof ankam. Um 16.45 ging es von Helgoland zurück nach Bremerhaven, Ankunft war gegen 20 Uhr. Um 20.30 Uhr fuhr der Zug vom Columbusbahnhof zurück nach Bremen.

Das Kommando auf der BREMERHAVEN hatte Kapitän Wilhelm von Kampen. Er kam von der Bremer Argo Reederei. Sein Schiff übertraf die damalige WAPPEN VON HAMBURG von 1955 und die BUNTE KUH von 1957 der Hadag zwar nicht in der Länge, aber knapp mit ihren 2694 BRT und 18 Knoten.

Für die Senats-Reeder und die Werft war die BREMERHAVEN als Flaggschiff der Helgolandflotte nur ein kurzfristiger Prestigeerfolg. Die nächste WAPPEN VON HAMBURG stellte sie 1962 wieder in den Schatten, Hamburg hatte wieder die Nase vorn. Für Adler blieben neue einträgliche Aufträge aus, die das Überleben gerettet hätten. Nach erheblichen Verlusten beim Bau von zwei dänischen Fährschiffen schlossen die Eigentümer Ende 1962 die Werft.

Die BREMERHAVEN war von Anfang an vom Pech verfolgt. Ihr unerwartet schlechten Seeigenschaften sprachen sich herum. Voll wurde es an Bord nur selten. Dass die BREMERHAVEN im Schnitt nur die Hälfte der möglichen 1400 Passagiere erreichen würde, hatten Veening und Maas in ihrem Überschwang nicht erwartet. Für 700 Gäste wäre auch auf der GLÜCKAUF Platz genug gewesen. Das Land Bremen musste gleich nach der ersten Helgoland-Saison ein zins- und tilgungsfreies 1,5-Millionen-Darlehen nachschließen.

Doch das dicke Ende kam erst noch. Am 24. September 1960 begann in Travemünde die erste siebentägige Kreuzfahrt der BREMERHAVEN. Sie führte nach Leningrad (heute St. Petersburg) und Helsinki. Vermarktet wurde sie als günstige „Werbereise“. Pro Person kostete sie in einer Innen-Doppelkabine 511 DM, in einer Zweibett-Außenkabine mittschiffs, der besten Kategorie, 581 DM. Zwei weitere Reisen folgten, eine führte vier Tage nach London. Die Touropa, das damals in Deutschland führende Reiseunternehmen, verkaufte die Plätze, das kaufmännische Risiko blieb bei den Bremer Staats-Reedern.

Im ersten Winter lag die BREMERHAVEN anders als erhofft ein Vierteljahr auf, ehe sie im Februar 1961 eine Überführungsfahrt ins Mittelmeer nach Port Vendres in Südfrankreich nahe der Grenze nach Spanien begann. Bis Ende April bot die Touropa von dort Wochenreisen bis nach Marokko an. Ende April machte die BREMERHAVEN eine zweiwöchige Reise zurück nach Bremerhaven, Preis 860 DM. Arbeiter und Angestellte hatten damals 14 Tage Urlaub im Jahr. Den nutzten sie für drei Tage Rhein-Mosel-Ahr mit dem Bus, eine Woche mit dem Zelt an der Ostsee oder mit der Bahn nach Ruhpolding. Einen Fernseher für 1000 DM hatten nur wenige, man sparte auf einen Lloyd für 4000 oder einen VW für 5000 DM – einen Jahreslohn! Kreuzfahrten waren noch längst nicht populär, leisten konnten sie sich nur die Reichen. Die Buchungen blieben deshalb auch auf der BREMERHAVEN gering. Da nützte es auch nichts, dass die „Bremer Nachrichten“ kräftig Werbung machten und deren Reporterin Gisela Arnd von ihrer Mittelmeerfahrt schwärmte – wohl als Dank für ihre Freifahrt.

Der wirtschaftliche Misserfolg der BREMERHAVEN war vor allem dem unsinnigen Wechselkonzept geschuldet. Das Schiff erforderte schon bald weitere Staatshilfe. Die Bilanz für 1962 war verheerend: Unter der staatlichen Regie des „Bremer Helgoland-Dienstes“ hatte die BREMERHAVEN Verluste von 1,34 Millionen DM eingefahren. Statt kalkulierter Betriebskosten von 1,5 Millionen hatten sie sich wie schon 1961 im ersten vollen Betriebsjahr auf knapp 2,5 Millionen DM belaufen. 1962 waren allein Liegekosten von 270.000 DM zu verdauen.

Ausgerechnet die SPD-nahe „Bremer Bürgerzeitung“ fragte am Jahresende 1962: „Jährlicher Zuschuss oder Verkauf der BREMERHAVEN?“ Auch die „Nordseezeitung“ in Bremerhaven berichtete am 4. Januar 1963 über anhaltend hohe Verluste, die der „Weser-Kurier“ am 16. August 1963 am Ende der Helgoland-Saison bestätigte.

Die bremische Bürgerschaft beauftragte den Landesrechnungshof, sich den Seenot-Fall BREMERHAVEN anzusehen. Das Ergebnis war ernüchternd. Die Kontrolleure warfen Geschäftsführer Veening und dem Verwaltungsrat mit Maas an der Spitze Versagen vor.

Rechnungshof-Präsident Oswald Mittendorff gab bekannt, was seine Prüfer herausgefunden hatten:

1. Die „Betätigung des Landes als Gründer und Gesellschafter“ der Reederei lasse „einen erheblichen Mangel an Vorausplanung und Sorgfalt erkennen“.
2. „Die öffentliche Hand (hätte) nicht Aufgaben übernehmen soll(en), die von der freien Wirtschaft sachkundiger und wirtschaftlicher gelöst“ werden können.
3. „Weder in der Geschäftsführung noch im Verwaltungsrat der Gesellschaft (habe) ein in Schiffbau und Schiffsbetrieb erfahrener Fachmann“ gegessen.



Der Speisesaal für die Kreuzfahrtreisen

(Abbildung: Prospekt)

Mit der BREMERHAVEN auf Kreuzfahrt in die Pleite

Fortsetzung von Seite 2

Der Rechnungshof bemängelte den fehlenden Festpreis und kritisierte die abstrusen Rentabilitätsberechnungen als stümperhaft. Von einer fachgerechten Ausschreibung könne keine Rede sein. Auch die „übergroße Eile“ auf der Bauwerft und das Drängeln auf frühere Fertigstellung zur Helgolandssaison 1960 hätten zu unverhältnismäßigen Mehrkosten geführt.

Als schwerwiegend für den Misserfolg der BREMERHAVEN wurde den Staats-Reedern ein weiteres folgenreiches Versäumnis angekreidet: Sie hatten übersehen, dass für die Kreuzfahrten zwischen Herbst und Frühjahr eine mehr als doppelt so starke Besatzung nötig war wie für die sommerlichen Tagesstouren eines Helgoland-Schiffes, „das abends an den heimatischen Kai zurückkehrt und die Fahrgäste schon mit Würstchen, Kartoffelsalat und Bier aus grünen Flaschen beglückt,“ wie „Der Spiegel“ spottete. Der Rechnungshof bemängelte, die zusätzlichen Kosten wären „für einen im Schiffsbetrieb des Helgolandverkehrs erfahrenen Fachmann voraussehbar“ gewesen. Ein solcher war beim „Bremer Helgolanddienst“ nicht an Bord.

Die Finanzkontrolleure wiesen den Staats-Reedern nach, dass selbst ausgebuchte Kreuzfahrten der BREMERHAVEN keinen Gewinn bringen könnten. 1962 kamen sogar nicht alle angebotenen Kreuzfahrten zustande; bei den anderen ließ die Auslastung stark zu wünschen übrig. Nur 140 und damit lediglich zwei Drittel der Kabinen waren belegt, die anderen 70 blieben leer. Ein radikaler Schnitt war unvermeidlich: Die Kreuzfahrten der BREMERHAVEN wurden gestrichen. Doch die festen Kabinen blieben für den Seebädiendienst als Ballast weiter an Bord. Allein für sie hatten die Bremer Staats- und Hobby-Reeder mehr als 3 Millionen DM in den Sand gesetzt. Ein reines Helgoland-Schiff hätten



Blick in den Bereich der Cafeteria

(Abbildung: Prospekt)

sie für 4,5 statt für 7,5 Millionen DM bekommen.

Der Verwaltungsrat des vom Land Bremen beaufsichtigten „Bremer Helgolanddienstes“ war sich keines Versäumnisses bewusst. Senatsdirektor Dr. Maas wies alle Vorwürfe von sich. Den Schuldigen hatte er schnell ausgemacht: die Adler-Werft. Sie habe „sowohl zu Beginn wie auch im Laufe des Baues fehlerhafte Angaben gemacht“, hieß es in den „Bremer Nachrichten“ vom 16. August 1963. Von Adler hörte man nichts dazu, die Werft gab es nicht mehr. Maas behauptete falsch, das Risiko sei allen Beteiligten klar gewesen, deshalb habe man die Bauaufsicht einer „hochangesehenen Weltfirma“ anvertraut, den Schiffingenieuren der Maierform. Mit ihnen hatte er weitere Schuldige gefunden. Welches Risiko und welche Beteiligten Maas meinte, sagte er nicht.

Kurz vor den Bremer Bürgerschaftswahlen Ende September 1963 brachte „Der Spiegel“ den BREMERHAVEN-Skandal bundesweit ans Licht. Daraufhin beschäftigte sich die Bürgerschaft am 29. September 1963 mit dem „schiefgegangenen Seebädiendienst“. Anders als die Hauptakteure Veening und

Maas bekannte sich der nach den Bürgerschaftswahlen 1959 aus dem Amt geschiedene Hafensenator Noltenius (CDU) „unaufgefordert und uneingeschränkt zu seiner politischen Verantwortung“ für die Unterstützung einer staatlichen Bremer Helgoland-Schiffahrt: „Daran „will ich nicht drehen und deuteln.“ Noltenius gab zu, den Überredungskünsten von Maas, Veening und Bund erlegen zu sein: „Der eine bearbeitete den Senator, der andere seine politischen Freunde ... Es ist ihnen sogar gelungen, auch die letzte Sicherung zu überwinden und die Bedenken der Hüter des Schatzes, der Finanzverwaltung, zum Schweigen zu bringen. Wahrlich, eine beachtliche Leistung.“ So deutlich wie Noltenius äußerte sich kein anderer.

Einen vom DP-Abgeordneten Heinrich Bunge geforderten parlamentarischen Ausschuss zur Untersuchung des Geschäftsgebarens der „Bremer Helgolanddienst“ lehnten die Regierungsparteien SPD und FDP ebenso ab wie das Angebot der Hamburger Hadag und der Cuxhavener Reederei Cassens Eils, den angeschlagenen Bremer Helgolandverkehr zu übernehmen. „Aus patriotischen Gründen“ wollte der seit 1962 amtierende Finanzsenator Johann Diedrich Noltenius (FDP) die BREMERHAVEN auf keinen Fall nach Hamburg verkaufen. Bremen wollte sein Staats-Schiff gegen jede wirtschaftliche Vernunft weiter mit Steuergeld selber steuern. „Der Spiegel“ warf den Landesparlamentariern daraufhin vor, „dass sie jederzeit bereit sind, für bremisches Prestige Opfer zu bringen.“

Der Senat fürchtete wachsende Defizite. Der „Bremer Seebädiendienst“ sollte sich deshalb Ende 1963 nach dem Scheitern des Staatsschiff-Projektes nun doch von der BREMERHAVEN trennen und bot sie zum Verkauf an. Aus Bulgarien wurden



Touropa-Plakat für die Kreuzfahrten der BREMERHAVEN im Frühjahr 1961 (Abbildung: Sammlung Arnold Kludas)

6 Millionen DM geboten. Doch die günstige Offerte wurde schnell zurückgezogen. Die schwedische Stena Line bot mit 4,8 Millionen DM nach Meinung der Bremer zu wenig für ihren erfolglosen Prestigedampfer.

Der „Weser-Kurier“ berichtete am 22. November 1963, die BREMERHAVEN werde nicht verkauft. Bremen übergab die Bereederung und Bewirtschaftung an die privaten Profis der Firma Transocean Passagierdienst D. Oltmann & Co. Zugleich akzeptierte man einen eventuellen Betriebskostenzuschuss von bis zu 200.000 DM. Oltmann vercharterte das Schiff im Winter 1963/64 zur „Schnapsroute“ nach Göteborg und brachte es so aus den roten Zahlen. Das gelang Oltmann 1964 auch im Seebädiendienst.

Am 17. Juli 1964 meldete der „Weser-Kurier“, die Helgoland-Fahrten blieben in Bremer Hand. Doch nicht mehr lange: 1964 war die letzte Saison der BREMERHAVEN. Von Oktober 1964 bis April 1965 lag sie in Bremerhaven ohne Beschäftigung und kostete nur Liegegebühren.

Am 13. April 1965 kenterte sie nach einem Werftaufenthalt im Bremerhavener Kaiserhafen, wurde schwer beschädigt und erst Mitte Mai gehoben. (Siehe meinen Beitrag im Niederdeutschen Heimatblatt vom April 2025). Die Instandsetzung schätzten Experten auf 4 Millionen DM. Im Juni wurde die BREMERHAVEN für 1,9 Millionen DM nach Griechenland verkauft.

Harald Focke



Die BREMERHAVEN auf Kreuzfahrt in London (Abbildung: Sammlung Arnold Kludas)



Die BREMERHAVEN auf dem Weg nach Helgoland. Ihr Kennzeichen war der hohe schmale Abgaspfosten (Abbildung: Sammlung Arnold Kludas)



Die BREMERHAVEN am 1. August 1963 auf Helgoland-Reede (Foto: Wolfgang Fricke)

Die Hapaghallen in Cuxhaven

Baubeginn als Folge zunehmender Auswanderung

Zu den bedeutendsten Cuxhavener Hafenanlagen ab 1896/97 gehörten der „Neue Hafen“ und das Landungshöft. Aufgrund der sich rasant entwickelnden Passagierschiffahrt sowie dem zunehmenden Auswandererstrom wurden diese Anlagen bereits um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert zu klein. Daher begann man mit einem großzügigen Ausbau von Abfertigungshallen, einem Empfangsgebäude sowie einem Elektrizitätswerk. Diese Arbeiten wurden durch den Hamburger Staat vornehmlich in den Jahren 1900 bis 1902 durchgeführt. Bauleiter war Ingenieur Stockhausen, der später auch den Bau des ersten Hamburger Elbtunnels leitete.

Im Rahmen der Gesamtplanung und dem Bau neuer Abfertigungshallen beschäftigte Hamburg weitere namhafte Persönlichkeiten, beispielsweise Prof. Franz Düyffcke oder den Innenarchitekten Georg Thielen, der sich schon einen Namen bei der Innenausstattung von HAPAG-Passagierschiffen gemacht hatte, zuletzt beim Bau des Schiffes DEUTSCHLAND im Jahr 1900.

Der prächtige Kuppelsaal war gleichzeitig der Wartesaal erster

Klasse für die Passagiere dieses neuen „Hafenbahnhofs“. Der Turm der Hapag-Halle ist rund 37 m hoch und über 148 Stufen zu erreichen. Nach einem Bericht des Cuxhavener Tageblatts vom 12. November 1902 war der Turm ursprünglich mit einer weithin vernehmbaren Glocke ausgestattet, über deren Verbleib bis heute nichts bekannt ist.

In einer Aufstufung über das Einschmelzen aller im Zweiten Weltkrieg in Cuxhaven entfernten Glocken, die der Cuxhavener Walter Höpcke vorgenommen hat, wird die Glocke des HAPAG-Turms nicht erwähnt.

Das Hauptportal der seit 1987 unter Denkmalschutz stehenden Anlage der „Hamburg-Amerika-Linie“ wurde durch ein wirkungsvolles Monument bereichert, das der Hamburger Bildhauer Cäsar Scharff (1864-1902) geschaffen hat und das 1902 fertig gestellt wurde. Zu beiden Seiten des mit Ornamenten versehenen Portals befanden sich zwei überlebensgroße Gestalten: Auf der rechten Seite ein älterer Seemann im vollen Ölzeug und mit Südwester auf dem Kopf, das Gesicht mit charakteristischem Bart versehen; zur Linken stand ein junger Matrose der Kaiserlichen Marine

in Uniform und bebänderter Teller- mütze. Zwischen den beiden Figuren stand der Leitspruch Albert Ballins, des Leiters der HAPAG: „Mein Feld ist die Welt“. Über der Figurengruppe befand sich das Hamburger Wappen. Außerdem überspannten zwei Walkiefer jahrelang das Portal.

Zwei Weltkriege hat diese Plastik überstanden. Nachdem jedoch zwischen 1952 und 1954 die Anlagen des Steubenhöftes mit den Überseehallen modernisiert wurden, verschwand 1953 der alte Portalschmuck mitsamt dem prachtvollen Monument. Nach Auskunft von Zeitzeugen brach ein Hamburger Bautrupps am 19. Mai 1953 die Figuren ab, um sie anschließend am Nordende des neuen Steubenhöftes in 18 Meter Wassertiefe zu versenken, um ein Auskolkten des Höftes zu verhindern. Cuxhaven ist damit um eine seiner bedeutendsten Sehenswürdigkeiten ärmer geworden.



Portal der Hapaghallen mit der Inschrift „Mein Feld ist die Welt“
Peter Bussler



Die Hapaghallen auf einer Postkarte des Verlags v. Knackstedt & Näther aus dem Jahr 1904



Der Amerikabahnhof in Cuxhaven um 1938

(Abbildungen: Sammlung Bussler)

Regelmäßige Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

Die **Bibliothek der Männer vom Morgenstern** im Schloß Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden, Leitung Hartwig Tepke, ist dienstags von 15 bis 18 Uhr und samstags von 10 bis 12 Uhr geöffnet.

Die **„Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft“**, Leitung Fred Wagner, trifft sich dienstags von 14 bis 16 Uhr im Schloß Morgenstern.

Der **Archäologische Stammtisch** trifft sich an jedem 1. Donnerstag im Monat um 18 Uhr im Schloß Morgenstern. Anmeldung erbeten bei Gerrit Koch unter gerrit.koch112@t-online.de

Land Hadeln

Die **Oterndörper Plattsnackers**, Leitung Albert Wilhelm Oest und Elisabeth Baumann, treffen sich an jedem 2. Mittwoch im Monat um 19.30 Uhr in der Stadtscheune, Sackstr. 4 in Otterndorf.

Die **„Arbeitsgemeinschaft Hadeln“**, Leitung Heiko Völker, tagt zurzeit noch privat.



Veranstaltungen im November 2025

Sonntag, 26. Oktober, 10-17 Uhr
Schloß Morgenstern
Bücherfest

Mittwoch, 5. November, 19 Uhr
Wremen, Gästezentrum
Wremer Häuser erzählen ihre Geschichte

Donnerstag, 6. November, 18 Uhr
Bremerhaven, Historisches Museum
Dr. Henning K. Müller
Die völkische Bewegung im Elbe-Weser-Raum zur Zeit der Weimarer Republik

Vortrag im Rahmen der Ausstellung „Freunde - Helfer - Straßenkämpfer“. Die Polizei in der Weimarer Republik (Okt.25 - Jan.26), anmeldung@historisches-museum-bremerhaven.de oder 0471/308160

Mittwoch, 12. November, 18 Uhr
Bremerhaven, Historisches Museum
Dr. Manfred Ernst

Von Terror und Rechtsbeugung
Vortrag im Rahmen der Ausstellung „Freunde - Helfer - Straßenkämpfer“. Die Polizei in der Weimarer Republik (Okt.25 - Jan.26), anmeldung@historisches-museum-bremerhaven.de oder 0471/308160

Mittwoch, 19. November, 18 Uhr
Bremerhaven, Historisches Museum
Dr. Dieter Riemer

Die Polizei in den Unterweserorten zur Weimarer Zeit
Vortrag im Rahmen der Ausstellung „Freunde - Helfer - Straßenkämpfer“. Die Polizei in der Weimarer Republik (Okt.25 - Jan.26), anmeldung@historisches-museum-bremerhaven.de oder 0471/308160

Mittwoch, 19. November, 17 Uhr
Bremerhaven, Schloß Morgenstern
Geschichten am Mittwoch
Dr. Andreas Hüser

Vom kaiserzeitlichen Langhaus bis zur modernen Logistikhalle
Über die Ausgrabung im Gewerbegebiet am Fernsehturm in Schiffdorf.



„Männer vom Morgenstern“ – Heimatbund an Elb- und Wesermündung e.V.
Vorsitzende: Dr. Nicola Borger-Keweloh, Telefon: 04 71 / 6 57 33
Schriftführer: Elisabeth Baumann u. Dr. Andreas Hüser
Email: schriftfuehrer@m-v-m.de
Geschäftsstelle: Schloß Morgenstern, Bremerhaven-Weddewarden, Burgstraße 1
Geschäfts- und Bibliothekszeiten:
Dienstags 15 bis 18 Uhr, Sonnabends 10 bis 12 Uhr

Impressum - Niederdeutsches Heimatblatt

Verlag: Nordsee-Zeitung GmbH, Hafenstraße 140, 27576 Bremerhaven,
Druck: Druckzentrum Nordsee GmbH.
Das Niederdeutsche Heimatblatt erscheint monatlich als Verlagsbeilage der Nordsee-Zeitung.
Redaktionsausschuss: Dr. Hartmut Bickelmann, Hans-Walter Keweloh, Dr. Dirk J. Peters und Helmut Seger.
Stellungnahmen, Manuskripte und Beiträge richten Sie bitte an:
Hans-Walter Keweloh, Entenmoorweg 47, 27578 Bremerhaven, Telefon: 0471/65733