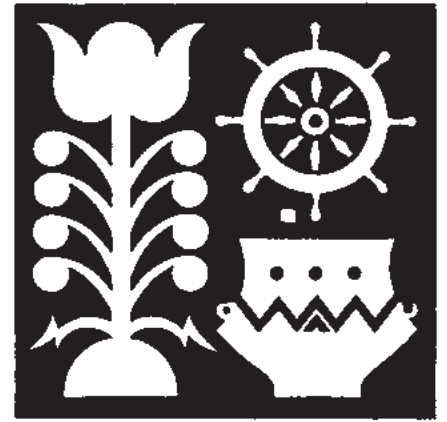


NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

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

Postvertriebsstück H 1914 E
Gebühr bezahlt

Oktober 2012
Nr. 754



Die Bremer Hansekogge von 1380 im Deutschen Schiffahrtsmuseum

Ein Jahrhundertfund – Vor 50 Jahren wurde in der Weser in Bremen die Hansekogge entdeckt

Am 8. Oktober 1962 tauchte bei Ausbaggerungsarbeiten der Weser in Bremen ein Schiffswrack auf. Dieser Schiffsfund löste damals im Fockemuseum und vor allem bei dem zuständigen Landesarchäologen Siegfried Fliedner hektische Betriebsamkeit aus.

In der Sendung „Buten und Binnen“ von Radio Bremen am 8. Oktober 2012 berichtete der Bauingenieur Hans Werner Jürgensen, der 1962 mit den Arbeiten am Bremer Europahafen seine erste größere Baustelle betreute, wie der örtliche Bauführer an diesem Tag mit den Worten „Jürgensen, Sie müssen unbedingt mit zur Baustelle kommen, wir haben da ein Hindernis“ bei ihm im Büro auftauchte. Eine Stunde Zeit erhielt der Baustellenleiter von seinem Chef zur Klärung der Frage, was es mit den plötzlich zu Tage gekommenen Holzplanken auf sich hatte. Er schaltete die Bremer Landesarchäologie ein.

Was wäre wohl geschehen, wenn der um Stellungnahme gebetene Landesarchäologe sich nicht umgehend diesem Auftrag gestellt hätte?

Respekt muss man vor allem der Tatsache zollen, dass er an diesem 8. Oktober sofort die Bedeutung des Fundes feststellte und sich schnell festlegte, dass man es mit einer Hansekogge zu tun hatte. Denn au-

ßer in mittelalterlichen Darstellungen hatte bis dahin noch niemand eine Kogge im Original gesehen.

In Bremerhaven berichtete die Nordsee-Zeitung in der Samstagsausgabe vom 20. Oktober 1962 unter dem Titel „Forscher und Marine bergen alte Kogge. Hölzerner Veteran ist eine wissenschaftliche Sensation“ zum ersten Mal über den Schiffsfund. Grundlage des Berichts war eine Pressekonferenz des Fockemuseums am 19. Oktober, in der die Verantwortlichen die Medien offiziell über Einzelheiten des Fundes unterrichtet hatten. Dabei war zu erfahren, dass international bekannte Schiffahrtswissenschaftler „den bislang einmaligen Fund als historisches Ereignis ersten Ranges“ feierten.

Werner Kloos, der Direktor des Fockemuseums, unterstrich, dass man „mit aller Vorsicht, aber auch im Wettlauf mit den Gezeiten und dem Herbstwetter ... in den nächsten Wochen die Rarität dem Wesersand entreißen“ werde. „Wir müssen alles tun, damit uns der nahende Winter das Schiff nicht noch unter den Händen wegriß“, sagte er. Diese Zitate lassen ansatzweise erahnen, mit wie viel Mühe die Bergung der Wrackteile verbunden war.

Bei diesem Wettlauf mit der Jahreszeit kam zum ersten Mal im Zu-



Beratung der Archäologen und Bauleute am 9. Oktober 1962 am Fundort der Hansekogge in Bremen.
(Foto: Deutsches Schiffahrtsmuseum)

sammenhang mit der Bremer Hansekogge von 1380 auch Bremerhaven ins Spiel. Der Nordsee-Zeitung zu Folge leisteten auch „Marinesoldaten aus dem Stützpunkt Bremerhaven“ bei den Bergungsarbeiten Hilfe. Außerdem strich der Redakteur in seinem Artikel heraus, dass die Finanzierung des „kostspieligen Vorhabens“ dem Land große Probleme machte, da der Bund und die Deutsche Forschungsgemeinschaft zu diesem Zeitpunkt keine finanzielle Unterstützung leisteten. Daher war es z. B. nicht möglich, eine von den Archäologen gewünschte Spundwand, die eine optimalere archäologische Untersuchung ermöglicht hätte, zu errichten, da diese „zu teuer“ gewesen wäre.

Die weiteren archäologischen Untersuchungen in den Folgejahren wurden dadurch erleichtert, dass die VW-Stiftung das Forschungsprojekt finanziell förderte. Respekt verdient auch die schon auf der ersten Pressekonferenz gemachte Aussage der verantwortlichen Wissenschaftler, dass nach ihrer Einschätzung der Fund aus der Zeit zwischen 1250 und 1400 stammen müsse. Die spätere dendrochronologische Untersuchung stellte als Fälldatum des Eichenholzes das Jahr 1378 fest.

Große Verdienste um die weitere Erforschung der Kogge erwarb sich vor allem Rosemarie Pohl-Weber, die als Archäologin die weitere Untersuchung des Schiffes und die Bergungsaktion in dem Tauchschiff CARL STRAAT, das man vom Rhein an die Weser geholt hatte, leitete. Zu diesem Zeitpunkt plante man in Bremen ein „Haus der Kogge“ zu errichten. Baupläne für ein Gebäude wurden erstellt; nur über dessen

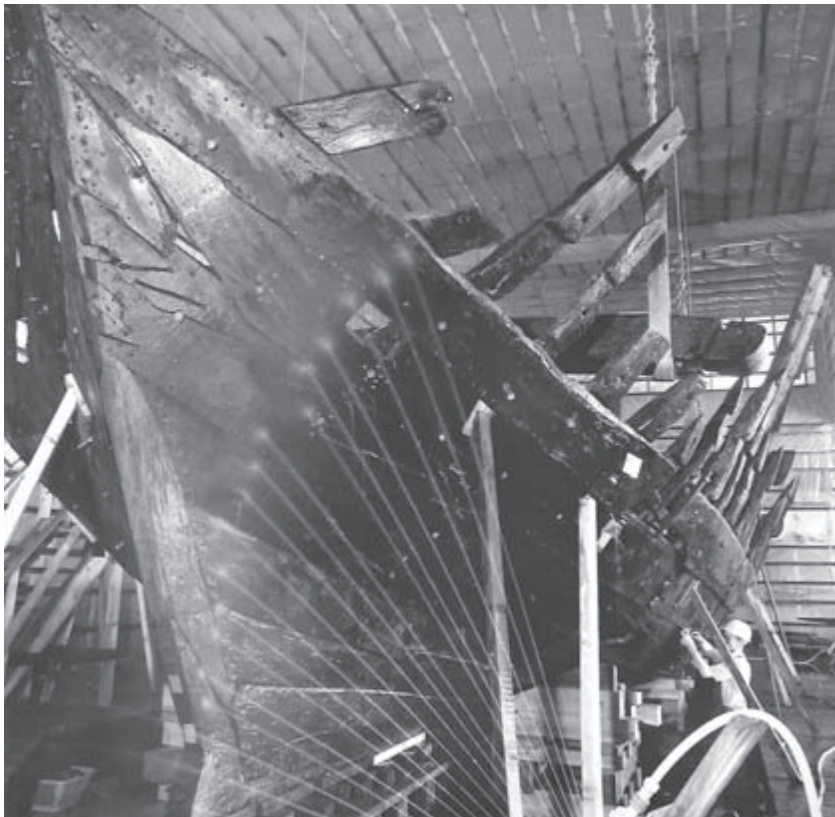
Standort in Bremen war man sich noch nicht einig.

Auf Anstoß von August Dierks, Gert Schlechtriem und Alfons Tallet verfolgte ab 1967 Bremerhaven Pläne zur Errichtung eines Deutschen Schiffahrtsmuseums. Die Stadt folgte damit einer Forderung, die der Historiker und Marineoffizier Paul Heinsius schon vor dem Fund der Bremer Hansekogge erhoben hatte. Er hatte die Bundesrepublik zur Gründung eines nationalen Schiffahrtsmuseums aufgefordert, eines Museums wie es andere Länder wie Großbritannien, Frankreich aber auch die Niederlande schon längst besaßen.

Da fügte es sich gut, dass das Land Bremen mit der Hansekogge ein Projekt anbieten konnte, das national wie international bereits große Beachtung gefunden hatte. Mit der Entscheidung, diese Kogge an ein zu gründendes nationales Schiffahrtsmuseum abzugeben, vollzog das Land Bremen für die Bremerhavener Einrichtung eine wichtige Weichenstellung.

Es ist nachvollziehbar, dass in Bremen der „Verlust“ der Kogge betrauert wurde, denn schließlich gab man mit der Hansekogge ein Projekt ab, das der Stadt und den verantwortlichen Wissenschaftlern international außerordentliche Reputation verschafft hatte. Nun sicherte das wissenschaftliche Vorzeigeprojekt stattdessen dem im Aufbau befindlichen Museum in Bremerhaven sofort weltweite Beachtung.

Mit dem Schiff kamen auch der Schiffbauingenieur Wolf-Dieter Hoheisel und der Schiffbauer Werner Lahn und vom renommierten



Während der Aufbauphase im Deutschen Schiffahrtsmuseum wurde die Hansekogge mit einem Gartensprenger ständig nass gehalten.
(Foto: Deutsches Schiffahrtsmuseum)

Fortsetzung Seite 2

Hansekogge ... Fortsetzung von Seite 1

Römisch-Germanischen Zentralmuseum in Mainz der Schiffsarchäologe Detlev Ellmers an die Unterwese.

Das Schiff brachte auch einen eigenen Förderverein aus Bremen mit, den Förderverein Hansekogge e.V. Seine Mitglieder hatten sich die Förderung des Wiederaufbaus und die Unterstützung der Erforschung der Kogge zum Ziel gesetzt. Erst als Ende der 70er Jahre der Wiederaufbau der Kogge realisiert war, hat sein Vorsitzender Hans-Georg Bardewyk diesen Verein zusammen mit Uwe Schnall in den Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum überführt. Bis heute zählt dieser Förderverein zu den größten Museumsfördervereinen in Deutschland.

Mit der Kogge erlangte das neue Museum auch sofort seinen anerkannten und viel beachteten Platz in der Museumslandschaft. Man verfolgte mit Interesse, wie die Kogge in dem neuen, von Hans Scharoun errichteten Gebäude schrittweise wuchs. Kolleginnen und Kollegen aus dem In- und Ausland pilgerten nach Bremerhaven, um sich die Baufortschritte bei der Kogge anzusehen, die aus einem rund 2000-teiligen Puzzle Schritt für Schritt wieder zu dem Schiff des Mittelalters wuchs.

Erinnert sei dabei auch noch an die Arbeitsumstände, die in dieser Zeit im Museum und an der Kogge herrschten. Der Bauplatz war ummantelt mit einer Bauplane. So gab es

im Koggehaus einen Raum im Raum, einen geschlossenen Bauplatz, in den Besucher durch Fenster hereinschauen und die Arbeiten verfolgen konnten. Weniger bewusst dürfte sein, welche Arbeitsbedingungen hier herrschten. Da das Holz ständig feucht gehalten werden musste, war eine Bsprenungsanlage errichtet worden. Gesteuert von einer Zeitschaltuhr sprang diese alle vier Stunden an, um einen Wasserfilm über die Hölzer zu sprühen. So herrschte in dem Raum ständig eine sehr hohe Luftfeuchtigkeit, die das Arbeiten nicht angenehm machte.

Für die Fachwelt war das Unternehmen Kogge jedenfalls äußerst spannend, und so wurden die Untersuchungsergebnisse ständig in Veröffentlichungen und auf Tagungen durch die Mitarbeiter des Hauses publik gemacht. Detlev Ellmers und Wolf-Dieter Hoheisel rückten in die Vorstände internationaler Vereinigungen wie der Vereinigung der Schiffsarchäologen (ISBSA) und der Transportmuseen (IATM). Als die Kogge wieder aufgebaut war, nutzten die Schiffsarchäologen beispielsweise den Zeitpunkt, bevor sie im Konservierungsbecken „verschwand“, um 1979 ihre alle drei Jahre stattfindende internationale Fachtagung in Bremerhaven abzuhalten. Es war der erste große internationale Kongress im gerade vier Jahre geöffneten Museum.

1979 wurde auch der wissenschaftliche Stab des Museums erweitert. Unter anderem kam dabei mit Per

Hoffmann ein Holzchemiker an das Haus. Zum ersten Mal verfügte ein Museum in Deutschland über einen Fachmann für Nassholzkonservierung. Sein Wissen und seine Untersuchungsergebnisse wurden mit besonderem Interesse von den Fachkolleginnen und Fachkollegen zur Kenntnis genommen, und er nahm schnell im Kreis der internationalen Nassholzkonservatoren eine herausragende Position ein. Nicht zuletzt diese „Exzellenz der Forschung“ führte dazu, dass das Deutsche Schiffahrtsmuseum 1980 in den illustren kleinen Kreis der nationalen Forschungsmuseen aufgenommen wurde und seither in seiner Forschungsarbeit durch die Bundesrepublik Deutschland gefördert wird.

Für zwanzig Jahre verschwand dann die Kogge 1980 in ihrem „Schneewittchensarg“. Um das Schiff der Nachwelt zu erhalten, hatte man sich entschlossen, es in einem Tauchbad zu konservieren. Auch hier betrat man Neuland in Sachen Nassholzkonservierung. Kolleginnen und Kollegen aus aller Welt kamen nach Bremerhaven, um sich über die Fortschritte und die gemachten Erfahrungen im Koggeprojekt zu informieren. Vergleichbare Projekte im In- und Ausland wurden durch die Fachleute am DSM beraten.

Nach den frühen Veröffentlichungen zur Kogge – erst durch Rosemarie Pohl-Weber, dann durch Uwe Schnall und Klaus Kiedel, sowie nach zahlreichen Aufsätzen – erschienen mit der Publikation „Die Kogge von Bremen. Bauteile und Bauabläufe“ von Werner Lahn und mit dem Buch „Die Kogge. Eine Sternstunde der Schiffsarchäologie“ von Gabriele Hoffmann und Uwe Schnall bis heute Standardwerke für die Schiffahrtsforschung. Dabei hat vor allem die Arbeit von Werner Lahn mit ihren 25 Zeichnungen nach den Aufmaßen des Originals sowie mit der Beschreibung der Bauteile und der Rekonstruktion des Bauablaufs für die Dokumentation eines archäologischen Schiffsfunds

Maßstäbe gesetzt. Diese Dokumentation war auch die Grundlage dafür, dass es weltweit keinen Schiffsfund gibt, der so viele Nachbauten erfahren hat wie die Bremer Hansekogge von 1380.

Schon früh verfolgte man museumsseitig die Idee, einen Nachbau der Kogge zu bekommen. Man erhoffte sich von einer solchen Replik neue Erkenntnisse über die Arbeit der Koggebauer im Mittelalter sowie über die Segeleigenschaften dieses Schiffstyps. Diese Bemühungen waren erst einmal am fehlenden Geld gescheitert. Eine Nachfrage aus Kiel nach Zeichnungsunterlagen zum Nachbau eines Holzschiffes, mit dem Jugendlichen Kenntnisse im Holzschiffbau vermittelt werden sollten, bot dem Museum die Chance zur Realisierung eines solchen Nachbaus.

Kaum war dieses Projekt angelaufen, bemühte man sich auch in Bremerhaven um einen weiteren Nachbau. Heute ist die UBENA von BREMEN in vielen Häfen an der Nord- und Ostsee gern gesehener Gast, und das Deutsche Schiffahrtsmuseum verdankt den beiden Koggenachbauten wichtige Erkenntnisse zu diesem Schiffstyp.

Auch Bremen als Fundort der Hansekogge wollte nicht abseits stehen, und so entstand der dritte Nachbau unseres Schiffes. Alle drei lenken durch die vielfältige Präsenz öffentliche Aufmerksamkeit auf das Original im Museum und damit auf das DSM. Es bleibt festzustellen, dass ohne die Bremer Hansekogge von 1380 und ihre Entdeckung vor 50 Jahren kein nationales Deutsches Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven entstanden wäre und dieses Haus kaum die Reputation gefunden hätte, die es heute in der Forschungs- und in der Museumswelt besitzt. Das mittelalterliche Schiff mit dem charakteristischen Rahsegel hat auch den ersten Wind mitgebracht, der Bremerhaven zu einem heute weit beachteten Tourismusstandort gemacht hat.

Hans-Walter Keweloh

Einladung

Der Heimatbund der Männer vom Morgenstern lädt Mitglieder und Freunde ein zu Vorträgen am

**Dienstag, 6. November 2012, 19.30 Uhr,
Bremerhaven-Geestemünde, Marienkirche, An der Mühle**

**Johannes Göhler, Ringstedt
Die alten Geestendorfer und
ihre Verehrung für die Gottesmutter**

*

**Freitag, 16. November 2012, 17.00 Uhr,
Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1**

**Dr. Nicola Borger-Keweloh, Bremerhaven
Zur Rolle der Heimatvereine und
zum Geschichtsverständnis
in Vergangenheit und Gegenwart**

**Öffentlicher Vortrag im Zusammenhang mit der
Mitgliederversammlung des Marschenrates**

*

**Dienstag, 20. November 2012, 19.30 Uhr, Bremerhaven-Mitte,
Deutsches Schiffahrtsmuseum**

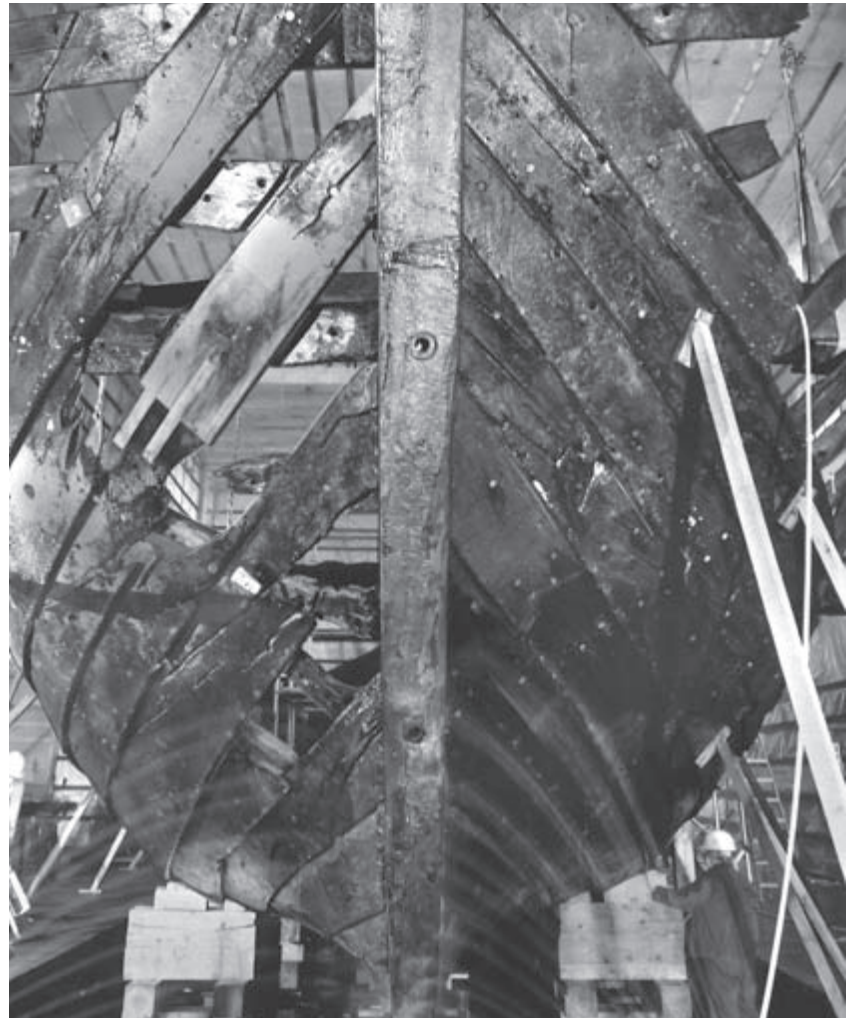
**Egon Wehmeyer, Bremerhaven
Der Zeitball Bremerhaven und
das deutsche Zeitballwesen im Netz der
weltweiten Zeitdienste der Schifffahrt**

**Gemeinsam mit dem Deutschen Schiffahrtsmuseum, dem Stadtarchiv
und der Schiffahrtsgeschichtlichen Gesellschaft**

*

**Dienstag, 27. November 2012, 19.30 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde,
Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln, Friedrich-Ebert-Straße 64**

**Gerhard Wurche, Cuxhaven
Drei berühmte Niedersachsen:
Wilhelm Busch, Till Eulenspiegel und
Hieronymus v. Münchhausen**



Bugansicht der wieder aufgebauten Hansekogge vor dem Bau des Konservierungsbeckens.
(Foto: Deutsches Schiffahrtsmuseum)

Columbusbahnhof II – am Bedarf vorbei gebaut

Vor 50 Jahren wurde die erweiterte Fahrgastanlage in Bremerhaven in den Dienst gestellt

Als Marie-Claire Blumer-Maillart am 29. November 1962 kurz nach 14 Uhr an der Columbuskaje die BREMEN des Norddeutschen Lloyd verließ, überraschte sie Hafensenator Georg Borttscheller am Ausgang der neuen Teleskop-Gangway mit einem Handkuss, fiel ihr um den Hals und schenkte ihr weiße Chrysanthemen. Dann schüttelte er Charles F. Haring die Hand, ehe er in die Kameras lächelte. Die Hausfrau aus Zürich und der viel gereiste Makler aus New York mit Schirm, Hut und Samtkragen am Jackett betraten als erste Passagiere den neuen Columbusbahnhof.

Die „Fahrgastanlage II“, so der offizielle Name, hätte schon im Juni 1962 eingeweiht werden sollen. Doch kurz zuvor war der 1 Million DM teure Landesteg auf die Kaje gerumst. Die Reparatur der „Kanone“, dauerte bis zum Herbst. Die abgesetzte Premiere sollte nachgeholt werden, sobald die BREMEN aus New York wieder nach Bremerhaven kam. Das Flaggschiff des NDL sollte den neuen Seebahnhof eröffnen.

Wilhelm Kaisen, der Präsident des Bremer Senats, nannte ihn während der Einweihungsfeier am Vormittag eine „Visitenkarte Deutschlands“. Mit ihm sei Bremerhaven „für viele Jahrzehnte gerüstet“. Senator Borttscheller übergab den Bau an die Kajeanstalt Bremerhaven: „Wir haben den Columbusbahnhof ins Herz geschlossen“, sagte er. „Hier ist weltweite Luft um uns“. Er lobte die Größe der Anlage: „Es wird wohl niemand sagen, dass wir kleinkalibrig gewesen seien. Schon die Planung hatte Format“. Der Bau kostete 23 Millionen DM – 1,3 Millionen mehr als vorgesehen.

Gewaltige Dimensionen

Dem Vorwurf, er „sei größer als nötig“, hielt Borttscheller die „Steigerung“ des Passagierverkehrs entgegen. Bremen baue „ja nicht diese großartige Anlage für ein Jahr fünf oder für ein Jahrzehnt, sondern für eine weitere Zukunft“.

Mit den Politikern jubelte die Nordsee-Zeitung: „Die Kapazitätserweiterung ist das zu Stein gewordene Vertrauen des bremischen Senats in die Aufwärtsentwicklung der Passagierschiffahrt“. Die Einweihung sei „eines der glanzvollsten Ereignisse in der Bremerhavener Nachkriegsgeschichte“. Mit seinen



Die BREMEN vor dem Columbusbahnhof II. Gut erkennbar die Galerien, die Zugangsbrücken auf der Landseite und der Mittelbau mit dem Restaurant; im Hintergrund der Columbusbahnhof I mit den an den Neubau anschließenden Rampen und dem Turm. In der Bildmitte die Teleskop-Gangway. (Sammlung Focke)

„gewaltigen Dimensionen“ sei der Columbusbahnhof II eine „Werbung für den größten kontinentalen Passagierhafen“.

Er war die dritte Abfertigungsanlage in Bremerhaven nach 1945. Da die USA als Besatzungsmacht die Columbuskaje nutzten, ließ der Senat ab September 1949 vor der Kaiserschleuse für 2,5 Millionen DM eine 150 Meter lange Zollabfertigungshalle aus Holz bauen. Im April 1950 war sie fertig. Als erstes ziviles Passagierschiff nach dem Krieg kam im Oktober 1950 die GRIPSHOLM an die Weser, einen Monat später die WASHINGTON. 1951 folgten drei Auswandererschiffe der Greek Line und am Jahresende die AMERICA. Ab 1952 brachten Arosa-Liner Auswanderer nach Kanada. Deren Zahl stieg; erste Touristen reisten an. Bremerhaven war zurück im Kreis der Passagierschiffshäfen Europas.

Nun plante Bremen einen weiteren Seebahnhof, einen zweigeschossigen Massivbau. Er wurde fast 180 Meter lang; hinzu kamen zwei Rampen. Der 13 Millionen DM-Bau schloss an die Zollabfertigungshalle an. Sein Blickfang war ein eleganter Rundbau mit Wartehalle und Panorama-Café. Im Mai 1952 ging die Anlage in Betrieb. 1951 wurden an der Columbuskaje 184 600 Fahrgäste gezählt. Nur 54 436 (1950: 26 113) bezahlten ihre Fahrkarte, die anderen betreuten Flüchtlingsorganisationen. 1952 wurden 36 293 Selbstzahler registriert. Anfang Januar 1953 machte die UNITED STATES an der Columbuskaje fest. Das schnellste Passagierschiff der Welt hatte bei seiner Deutschland-Premiere 600 Fahrgäste an Bord; es verließ Bremerhaven mit 480 Passagieren – nicht viel für ein Schiff mit 1 928 Betten. Die Nordsee-Zeitung wünschte sich, die „ausgezeichnete Fahrgastanlage weiter auszulasten zu können.“

Columbusbahnhof I

Auch der Norddeutsche Lloyd kehrte in den Passagierdienst zurück. Von der Schweden-Amerika Linie übernahm er die GRIPSHOLM. Im Januar 1954 war sie das erste deutsche Schiff nach dem Krieg an der Columbuskaje. Seit 1955 hieß sie BERLIN. Die kleinen bis mittelgroßen Liner trafen meist einmal im Monat in Bremerhaven ein und forderten den Columbusbahnhof nicht. Das tat auch die große UNITED STATES nicht; sie war nur selten ausgebucht. Gedränge im Gebäude gab es selbst dann nicht, wenn zwei Schiffe fast gleichzeitig in Bremerhaven anlegten.

Die Leistungsfähigkeit des Columbusbahnhofs zeigte sich Mitte November 1953, als kurz nacheinander sieben Schiffe mit 3 700 Passagieren abgefertigt wurden. Die Kapazität reichte für 4 000 Passagiere mit Begleitern und Zuschauern. Sie durften die Kaje betreten, so dass sich die Menge verteilte. Mit 50 827 Passagieren lag der „echte Reiseverkehr“ 1953 fast wieder auf der Höhe von 1951. Bei der Ausreise traten

keine Probleme auf; nie trafen alle Passagiere zur selben Zeit ein. Die Reedereien boten ihre Abfahrten im eigenen Interesse versetzt an, so dass nicht mehr als zwei Schiffe gleichzeitig ihre Passagiere einschifften. Andrang im Gebäude gab es nur, wenn ein voll besetzter Sonderzug des NDL eingelaufen war. Ankünfte zur selben Stunde kamen fast nicht vor. Außerdem waren Schiffspassagiere und ihre Begleiter auf Wartezeiten bei der Ein- und Ausschiffung eingestellt.

1954 kletterte die Zahl der Reisen an der Columbuskaje auf 70 898, 1955 sind es 73 531 und 1956 87 914. Die Auswanderung erreichte 1956 mit fast 30 000 Personen ihren Höhepunkt. Wachstum war nicht mehr zu erwarten, im Gegenteil. 1957 sackte die Auswanderung über Bremerhaven um fast 20% ab. Von 1956 bis 1958 stürzte sie auf weniger als ein Drittel ab.

Touristenboom bleibt aus

Dennoch hatten im Vertrauen auf einen Passagierboom auf dem Nordatlantik und eine anhaltende Auswanderung bereits Überlegungen für eine zweite, noch größere Abfertigungshalle begonnen. In der Wochenzeitung „Die Zeit“ hieß es im Oktober 1955: „Das Land Bremen macht sich (...) Gedanken, die Fahrgastanlagen des Bahnhofs am Meer weiter auszubauen, um auch die künftigen Aufgaben mit der Schnelligkeit abwickeln zu können, die Bremerhavens Ruf begründet hat“.

1956 wurden die Pläne konkret. Bremerhaven wollte sich auf eine „Touristenwelle“ einstellen. Die Erwartung war abwegig. Zwar kamen auch Amerikaner nach Europa, die meisten aber kreuzten in der Karibik. In Deutschland gab es auf absehbare Zeit keinen Kreuzfahrtmarkt. Dafür reichte der Wohlstand noch nicht aus. Der NDL schickte seine BERLIN erst im August 1961 auf Test-Kreuzfahrt ab Bremerhaven. Der erhoffte Passagierboom kam jedoch nicht übers Meer, sondern durch die Luft. 1957 überquerten erstmals mehr Menschen den Nordatlantik mit dem Flugzeug als mit dem Schiff. Fliegen war prestigeträchtig, erst recht mit den schnellen Jets. Diese Konkurrenz bedrohte die Liner.

Vor dem Hintergrund schnell sinkender Auswandererzahlen, nur begrenzt wachsender Touristenströme und attraktiver Jets waren Liner und Terminals nach 1956 keine sinnvolle Investition mehr. Die Kapazität des Columbusbahnhofs von 1952 wurde ohnehin nur an wenigen Tagen des Jahres benötigt, und doch beriet der Bremer Senat im Januar 1957 über eine Kapazitätserweiterung. Hafensenator Jules Eberhard Noltenius drängte auf eine zweite Fahrgastanlage. Arbeitssenator Gerhard van Heukelum unterstützte ihn. Ausländische Passagierschiffe würden nach Hamburg abwandern, da sie „keine übermäßige Bindung“ an Bremen und Bremerhaven hätten. Mit nur einem Liner spiele der Norddeutsche Lloyd „eine untergeordnete Rolle“.

Van Heukelums Abwanderungs-sorge war unbegründet. Kapazität und Komfort des Columbusbahnhofs waren der Hamburger Überseebücke überlegen. Sie war weder für die Ein- und Ausschiffung noch für die Abfertigung ausgestattet. Da die zeitraubende Revierfahrt auf der Elbe entfiel, war Cuxhaven mit dem Steubenhöft eher ein Konkurrent. Das Hamburger Abendblatt schwärmte bei der Eröffnung der



So voll wie hier 1963 war es im Columbusbahnhof II viel zu selten.

(Stadtarchiv Bremerhaven)

Fortsetzung Seite 4

Columbusbahnhof II ... Fortsetzung von Seite 3

6 Millionen DM teuren Anlage im Mai 1954 von einem „Wunderwerk aus Glas, Beton und guten Einfällen direkt an der Wasserkante. Die Konkurrenz an der Weser verfolgte voller Spannung dieses Werk. Selbst die UNITED STATES könnte am Steubenhöft festmachen“.

Dessen minimale Auslastung in den drei Jahren musste den Bremer Planern 1957 bekannt sein, auch dem Senat. Regelmäßig kam nur ein Liner einmal im Monat nach Cuxhaven: die ITALIA der Home Lines. Ab und zu legte ein Auswandererschiff an. „Auch in den späteren Jahren lag viel zu selten einmal ein Passagierschiff am Steubenhöft“, bedauerte Arnold Kludas. 1957 stagnierte der Reiseverkehr an der Columbuskaje bei rund 87 000 Fahrgästen; zwischen 1958 und 1962 lag er bei rund 70 000 Passagieren. 1958 wurden 21 000 Auswanderer gezählt, 1959 gut 17 000.

Der Senat lässt bauen

Der Bremer Senat entschied sich für eine neue Fahrgastanlage. Im Mai 1958 meldete der Weser-Kurier: „Der Bahnhof am Meer wird erweitert“. Obwohl er „vorerst noch ausreicht“, wolle man ihn erweitern, um den Passagieren noch mehr Komfort zu bieten. Mit ihm könnte Bremerhaven endlich mit dem Ocean Terminal in Southampton von 1950 und dem prächtigen Seebahnhof in Cherbourg von 1933 mithalten. Die Bremerhavener Planer hatten die Anlagen ebenso studiert wie den Gare maritime in Le Havre von 1935. Mehr noch als um eine schnelle und komfortable Abfertigung von Passagieren und Gepäck ging es ums Prestige. Die Bremer Nachrichten freuten sich, dass der bisherigen „im sparsamen Nachkriegsstil errichteten Fahrgastanlage I eine zweite, repräsentative, zur Seite“ gestellt werde. Das Wirtschaftsblatt „Bremer Schlüssel“ feierte den Neubau als „muster-gültige Einrichtung, die in Europa nicht ihresgleichen hat“.

Das Hansestadt Bremische Amt gab die Ausmaße vor. Seine Planer behaupteten noch 1965, vor dem Columbusbahnhof von 1952 habe nur ein Schiff abgefertigt werden können. Das war Zweckpropaganda, zumal zur bisherigen Anlage eine 250 Meter lange Rampe gehörte. Sie bot den Fahrgästen beim Ein- und Ausschiffen den Schutz eines gedeckten Gangs, so dass tatsächlich drei Schiffe Platz fanden. Man brauche aber Platz für sechs Schiffe mit jeweils etwa 1.000 Passagieren und für „6.000 Menschen im Gebäude bei einer Abfahrt“.

Bremens größter Raum

Die Vorgaben der Staatsplaner konkretisierte der Bremerhavener Architekt Helmut Bohnsack. Er stellte einen fast 250 Meter langen Giganten auf die Kaje. Die 170 Meter lange Wartehalle der Touristenklasse im 2. Obergeschoss mit 1 082 Sitzplätzen war damals mit rund 5 000 Quadratmetern der mit Abstand größte Raum in Bremen und Bremerhaven – fast so riesig wie ein Fußballplatz. Darunter lag die Zoll- und Gepäckhalle – mit 7 500 Quadratmetern doppelt so groß wie die bisherige. Der Stückgutschuppen im Erdgeschoss hatte 6 700 Quadratmeter.

Der Columbusbahnhof II bot Service und Komfort: offene Galerien für Begleiter und Zuschauer, Rolltreppen, Fahrstühle und Förderbänder für Gepäck, Läden mit Blumen, Andenken und Zeitungen, ein Reisebüro, eine Post und eine Bank.

Für die wenigen Fahrgäste der 1. Klasse gab es einen Wartesaal mit Weserblick und 321 Plätzen. Außer einer gut besetzten UNITED STATES konnte kein Liner den Raum annähernd füllen. Für Prominente standen eine Liege und eine schall-isolierte Telefonzelle zur Verfügung.

Mütter mit Säuglingen konnten einen Extra-Raum mit Wickeltisch und Herd nutzen.

Das im Mai 1962 vorab im 4. Stock des Mittelbaus eröffnete Restaurant war mit 1 700 Quadratmeter und 329 Plätzen die bei weitem größte Gaststätte in ganz Bremen. Aus 20 Metern Höhe hatten die Gäste beste Aussichten auf die Weser. Ein Fensterplatz war meist frei, denn der Pächter musste schon bald mit vielen leeren Stühlen zurechtkommen.

Noch weitergehende Pläne

Bereits am Einweihungstag des Columbusbahnhofs II berichtete die Nordsee-Zeitung: „Die Pläne für die Erweiterung der Anlage auf knapp einen Kilometer (sind) schon fertig. Doch bevor sich der Passagierverkehr auf der Columbuskaje nicht mindestens verdoppelt hat, bleiben diese Pläne in der Schublade. Sie zeigen aber, dass hier ein Bauherr, der der Senat der Hansestadt Bremen, für Generationen plant und schafft“. Und das, obwohl das Ende der Auswanderung absehbar und die Jets als Konkurrenz erkannt waren. Davon unbeeindruckt meinten die Bremerhavener Planer noch 1965, „bei Bedarf“ könne „spiegelbildlich zum nördlichen Hallenflügel“ ein gleich großer Columbusbahnhof III entstehen.

Andererseits sei die „modernste Fahrgastanlage Europas gerüstet für schwimmende Herbergen für Tausende von Passagieren“. Der Senat habe sich mit dem großzügigsten Passagierterminal Europas auf die Entwicklung zu solchen Superschiffen eingestellt. Doch die kamen nie, weil im 1. Halbjahr 1959 die Buchungen auf Nordatlantik-Linern um 14% abstürzten.

Wie stark wurden die beiden Seebahnhöfe tatsächlich genutzt? Für die „Fahrgastanlage II“ war die Saison auf dem Nordatlantik nach der Einweihung gelaufen. Es folgte die Winterpause; die Liner gingen in die Werft und kreuzten dann wie die BREMEN in der Karibik.

Der neue Terminal konnte seine Aufgabe erst ab Frühjahr 1963 erfüllen. Zu dieser Zeit bevorzugten schon seit sechs Jahren immer mehr Passagiere das Flugzeug. Die Zahl der Auswanderer über Bremerhaven lag 1962 nur knapp über 7 000. 1963 und 1964 brachten nicht die „Steigerung“ der Schiffsanläufe, die Senator Bortscheller vorhergesagt hatte.

Weniger genutzt als erhofft

Die meisten Passagiere zwischen Bremerhaven und New York beförderte die BREMEN. Bis um die Mitte der 1960er Jahre erreichte sie eine Auslastung bis zu 80%, so dass mit bis zu 900 Ankömmlingen zu rechnen war. Die BREMEN brauchte eine Woche pro Strecke und etwa 18 Tage für eine Rundreise, war also nach knapp drei Wochen wieder zuhause. Sie nutzte die Columbuskaje mit jährlich etwa 15 Anläufen. Die BERLIN schaffte etwa 65% Auslastung; mit ihr fuhren 1962 im Schnitt 685 Reisende. Ihre Überfahrt dauerte wie bei den meisten ihrer Konkurrentinnen elf Tage. Nach fast vier Wochen war sie zurück in Bremerhaven, wo sie meist zwei Tage an der Columbuskaje blieb, ehe sie erneut aufbrach. Sie kam elf Mal im Jahr. Schiffe der anderen Reedereien sah man seltener; sie waren zudem schwächer belegt als die Bremer Liner. Die Auswanderung wurde im-

mer weniger. Kapazitätsengpässe bei der Abfertigung blieben aus.

Im Januar 1966 war die Columbuskaje vor der Jungferreise der EUROPA ein letztes Mal fast so voll wie zuletzt im Juli 1959 bei der ersten Ausreise der BREMEN. Doch im Columbusbahnhof II mussten nicht mehr als 343 Passagiere nach New York abgefertigt werden. Die BERLIN verschwand im Herbst 1966. Früher als geplant löste der Lloyd die EUROPA aus dem Liniendienst und setzte sie mit verringerter Passagierzahl für Kreuzfahrten ein, auch ab Bremerhaven. Die New York-Reisen der BREMEN in der Hochsaison ließen sich bald an einer Hand abzählen. Den Columbusbahnhof II füllten sie nicht. Die UNITED STATES blieb bis 1969. Von Bremerhaven aus fuhr sie ein letztes Mal über den Atlantik. Weihnachten 1971 war auch für die BREMEN Schluss. 1973 verloren sich ganze 523 Auswanderer an der Columbuskaje – nicht etwa bei einer Abfahrt, sondern im ganzen Jahr.

Das Fazit fällt düster aus: Der Columbusbahnhof II von 1962 wurde nicht gebraucht – damals nicht und erst recht nicht später. Am Tag seiner Eröffnung am 29. November 1962 schrieb die Nordsee-Zeitung: „Die erst zehn Jahre alte Fahrgastanlage I bewältigt den anfallenden Passagierverkehr nach wie vor“. Arnold Kludas, der beste Kenner der deutschen Fahrgastschiffahrt, urteilt, Bremen habe sich 1957 „in völlig falscher Einschätzung des künftigen Passagierschiffsverkehrs zu einer nochmaligen Erweiterung des Passagierterminals“ entschlossen. „Schon damals war abzusehen, dass man die Kapazität der Gesamtanlage nie würde ausnutzen können“.

Harald Focke

Umschau

Das Ringelnatz-Museum feiert Geburtstag

Im November blickt das Joachim-Ringelnatz-Museum in Cuxhaven auf sein zehnjähriges Bestehen zurück.

Dieses Museum wurde von der 2001 ins Leben gerufenen Joachim-Ringelnatz-Stiftung begründet. Von dieser Stiftung wird das Haus in der Südersteinstraße bis heute betrieben. In den zehn Jahren seines Bestehens hat das Museum in hohem Maße dazu beigetragen, dass das schriftstellerische Werk von Joachim Ringelnatz in der Öffentlichkeit präsent ist und zur Kenntnis genommen wird. Vor allem hat das Museum dafür gesorgt, dass auch das malerische Werk von Joachim Ringelnatz, dessen Bilder vor 1933 u.a. zusammen mit Werken von Otto Dix, George Grosz und Oskar Kokoschka ausgestellt wurden, wieder wahrgenommen wird.

Ihren Standort verdankt die Einrichtung der Tatsache, dass der Künstler im Ersten Weltkrieg in Cuxhaven stationiert war und bei der Kaiserlichen Marine Dienst tat. Die Eindrücke dieser Cuxhavener Jahre hat Joachim Ringelnatz in vielfältiger Weise in seinem dichterischen Werk verarbeitet. Dies war für die Stadt Cuxhaven schon zum 100. Geburtstag von Joachim Ringelnatz Anlass, einen nach dem Künstler benannten Preis auszuloben, mit dem Dichterinnen/Dichter ausgezeichnet werden, „die einen bedeutenden, künstlerisch eigenständigen Beitrag zur deutschsprachigen Gegenwartsliteratur geliefert haben“.

Hans-Walter Keweloh



Veranstaltungen der Männer vom Morgenstern

November 2012

Montag, 5. November 2012, 15–18 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloss Morgenstern, Burgstraße 1: Arbeitsgemeinschaft „Flurnamen im Spiegel der Geschichte“

Dienstag, 6. November 2012, 19 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, ev. Marienkirche: Vortrag Johannes Göhler: „Die alten Geestendorfer und ihre Verehrung für die Gottesmutter“

Donnerstag, 8. November 2012, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Arbeitskreis „Familienkundliche Quellenforschung“; Leitung: Rinje Bernd Behrens

Dienstag, 13. November 2012, 19 Uhr, Cuxhaven, Heimatarchiv, Feldweg 16: Arbeitskreis „Cuxhavener Stadtgeschichte“; Leitung: Peter Bussler

Freitag, 16. November 2012, 15 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Mitgliederversammlung des Marschenrats. 17 Uhr öffentlicher Vortrag zum Geschichtsverständnis der Heimatvereine

Montag, 19. November 2012, 18.30 Uhr, Bremerhaven-Weddewarden, Schloß Morgenstern, Burgstraße 1: Bibliotheks-Arbeitsgemeinschaft; Leitung: Peter Schönfeld

Dienstag, 20. November, 19.30 Uhr, Bremerhaven, Deutsches Schifffahrtsmuseum: Vortrag Egon Wehmeyer: „Der Zeitball Bremerhaven und das deutsche Zeitballwesen im Netz der weltweiten Zeitdienste der Schifffahrt“ (Gemeinsam mit dem Deutschen Schifffahrtsmuseum, dem Stadtarchiv und der Schifffahrtsgesellschaftlichen Gesellschaft)

Sonnabend, 24. November 2012: Kleine Wanderungen mit Grünkoh-

lessen in und um Osten. Abfahrt: 7.30 Uhr Bremerhaven-Hbf.; 8.15 Uhr Cuxhaven-Stadtparkasse; Leitung: Gerhard Wurche

Dienstag, 27. November 2012, 19.30 Uhr, Bremerhaven-Geestemünde, Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln: Vortrag Gerhard Wurche: „Drei berühmte Niedersachsen. Wilhelm Busch, Till Eulenspiegel und Hieronymus v. Münchhausen“

Die „Arbeitsgemeinschaft Hadeln“, Leitung Heiko Völker, tagt wöchentlich mittwochs um 15 Uhr im Gemeindesaal der evangelischen Kirche in Osterbruch.

Die „Familienkundliche Arbeitsgemeinschaft“, Leitung Fred Wagner, trifft sich an jedem Dienstag von 15.30 bis 17.30 Uhr in den Räumen von Schloß Morgenstern in Bremerhaven-Weddewarden zur Arbeits- und Informationsstunde.

Der Gesprächskreis der Familienkundlichen Arbeitsgemeinschaft und die Arbeits- und Informationsstunde, Leitung Fred Wagner, fallen am 20. November aus.

„Männer vom Morgenstern“
Heimatbund an Elb- und Wesermündung e.V.

Vorsitzende: Dr. Nicola Borger-Keweloh
Telefon 04 71/6 57 33

Schriftführer: Heiko Völker
Telefon 04 751/9001 32

Geschäftsstelle: „Schloß Morgenstern“, Burgstraße 1, Bremerhaven-Weddewarden

Geschäftszeiten:
dienstags 15–19 Uhr, sonnabends 10–13 Uhr

Internet:
www.m-v-m.de

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: Rinje Bernd Behrens, Dr. Hartmut
Bickelmann, Karl-Heinz Carstens und Hans-Walter Keweloh.
Stellungnahmen, Manuskripte und Beiträge
richten Sie bitte an:
Rinje Bernd Behrens, Müggelburgweg 2, 27607 Langen,
☎ (047 43) 55 87.