Bekommen wir ein

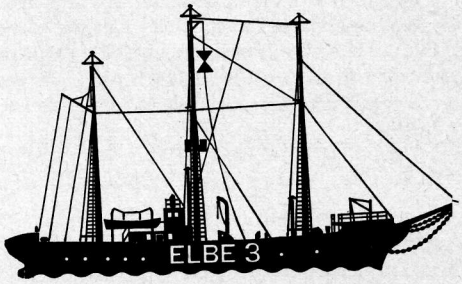
D e u t s c h e s S c h i f f a h r t s m u s e u m ?

von Werner Jaeger, Duisburg

Schiffbau und Schiffahrt stellen, auch wenn es in bestimmten Kreisen nicht erkannt wird, einen Bestandteil der Kulturgeschichte eines Landes dar.

Ohne Schiffbau keine Schiffahrt, ohne Schiffahrt keine Entdeckungen, keine Verbindungen mit fernen Ländern und ihren Kulturen, kein Fortschritt und kein Wohlstand. (Die Schiffahrt befördert heute 75 % aller Güter des Welthandels).
Daher ist die Forschung auf dieses Gebieten ein unerläßliches Gebot der Stunde, zumal gerade die deutsche Schiffbau - und Schiffahrtsgeschichte seit jeher ein Stiefkind der Forschung gewesen ist. Dieses drückt sich stark in den "Enzyklopädien" aus, die in so reichlicher Zahl in den letzten Jahren erschienen sind. Der deutschsprachige Leser wird in ihnen nur ganz selten Marksteine deutschen Schiffbaues und deutscher Schifffahrtsgeschichte finden, obwohl der Eingeweihte zu einer ganz anderen Meinung kommt. Ferner werden fast immer nur die Paradepferde behandelt, während die zahlenmäßig überwiegenden Transportmittel, die "Lastesel der Küsten- und Hochseeschiffahrt" kaum in ihren wesentlichen Eigenarten und den Leistungen Beachtung finden. Dieses mag im wesentlichen daran liegen, daß zu wenig Material aus dem "Alltag des Schiffbaues und der Schiffahrt" überliefert wurde, die Erforschung daher mühsam, zeitraubend und damit kommerziell wenig interessant ist. Dabei findet der Interessent, der sich einmal mit den "Lasteseln" näher befaßt und auseinandersetzt, daß diese z. T. viel anziehender sind, als die immer wieder zitierten, meist einmaligen und hinreichend bekannten Taten der "Windhunde der See". Die Leistungen der Schiff- und Bootsbauer, die Konstruktionen und typischen Merkmale einzelner Schiffstypen, sowie die mit den vielen - heute vielfach namenlosen - Schiffen vollbrachten Taten sind wesentlich aufschlußreicher und für die Wissenschaft wertvoller, als glorifizierte Einzeltaten.

EINBRINGEN DES FEUERSCHIFFES „ELBE 3"



IN DEN ALTEN HAFEN IN BREMERHAVEN

11. MAI 1967

Erbaut 1908/09 durch die Eiderwerft in Tönning. Zunächst Lotsengaliote vor der Eidermündung, später unter dem Namen „Bürgermeister Abendroth" auf der Station Elbe 3, außer Dienst gestellt im Oktober 1966.

So wollen wir hoffen, daß das was sich Mitte Mai 1967 in Bremerhaven eingeleitet hat, dazu angetan ist, die Lücke auf dem Gebiete deutscher Schiffbau - und Schiffahrtsgeschichtsforschung erfolgreich auszufüllen.

Während das Ausland seit etwa 50 - 100 Jahren Institute zur Erfüllung derartiger Aufgaben unterhält, wurde das überregionale deutsche Schiffahrtsmuseum, das Museum für Meereskunde, 1945 durch Kriegsereignisse vernichtet und aufgelöst. Nun, 22 Jahre nach diesem für die deutsche Schiffbau- und Schiffahrtsgeschichtsforschung unersetzlichen Verlust, bildet sich in Bremerhaven ein neues Zentrum.

Ausgehend vom Morgenstern - Museum, in Verbindung mit tatkräftigen Männern der Industrie und Wirtschaft, die ein Herz für den Schiffbau und die Seefahrt haben, wurde am 11. Mai 1967 mit dem Einholen des 1908 erbauten und 1966 außer Dienst gestellten Feuerschiffes "ELBE 3" in den "Alten Hafen" Bremerhavens der Grundstein für ein Schiffsmuseum gelegt. "ELBE 3", (ex. "BÜRGERMEISTER ABENDROTH"), die ehemalige Lotsengaliot, ist zum letzten Male "auf Position" gegangen. Sie liegt nun neben der, sicher vielen Lesern bekannten, "SEUTEN DEERN" (ex. "ELISABETH BANDI", 1919), die dort schon vor einem Jahr als "romantische Gaststätte" festgemacht hat.

Die Planung geht aber weiter: es sollen noch andere charakterische Schiffstypen folgen; die Anlage "Alter Hafen" bietet eine einmalige Gelegenheit zur Schaffung eines "Deutschen Schiffahrtsmuseums". Die Lage Bremerhavens ist zur Ausführung eines solchen Gedankens vorbildlich : zentrale Lage am offenen Wasser (Wesermündung), Schiffbaubetriebe, Tradition überseeischen Weltverkehrs (Columbuskaje) und das Wesentliche zur Ausführung eines solchen Projektes : es ist ein nicht mehr kommerziell nutzbares Hafenbecken mit freiem Bauplatz für die Errichtung eines Museumsgebäudes vorhanden. Im Schatten des Radarturmes, dem weithin sichtbaren Wahrzeichen Bremerhavens, herrscht ringsherum übersehbares Treiben des Schiffbaues, der Schiffahrt und der Fischerei.

Eine bessere Zusammenballung dieser wesentlichen Faktoren eines Schiffahrtsmuseums wird wohl an keinem anderen Orte besser erreicht als gerade in Bremerhaven. Zudem ist - aus pädagogischer Sicht gesehen - eine ideale Verbindung zwischen Theorie (Museum) und Praxis (Werftbetriebe und Schiffahrt) möglich.

Nun, Bremerhaven hat der Bevölkerung der Stadt und den interessierten Kreisen mit dem Einholen des Feuerschiffes "ELBE 3" und einem umfangreichen maritim-historischen Programm den Gedanken zur Bildung eines Schiffahrtsmuseums nahegebracht. Als wesentliches Kernstück sei die Sonderausstellung "Schiffsmodelle und Bildwerke zur Seegeschichte" aus der Privatsammlung Dr. Bernartz, Köln genannt. Sie wurde im größeren Rahmen und in dieser geschlossenen Form erstmals dem interessierten Publikum vorgestellt. Zur Auswahl ge-