

SEUTE DEERN

Wahrzeichen mit bewegter Geschichte

Ein Forschungsmuseum der

Leibniz
Leibniz
Gemeinschaft



Seute Deern



SEUTE DEERN

Wahrzeichen mit bewegter Geschichte

Inhalt

Ein Symbol für Bremerhaven / 4

INTERESSEN: DIE GESCHICHTE
DER SEUTE DEERN

**Ein Anachronismus
unter Segeln**

Dr. Christian Ostersehlte / 6

MATERIALITÄT: DIE RESTAURIERUNG

**Die Verholzung
der SEUTE DEERN**

Dr. Thomas Kowalik / 14

WAHRNEHMUNG: ZEICHEN
MARITIMER TRADITION

Diese drei Masten

Nils Schnorrenberger / 20

EIN SYMBOL FÜR BREMERHAVEN

Die SEUTE DEERN ist ein Wahrzeichen von Bremerhaven geworden. Schon von Weitem sind die markanten Masten zu sehen, prägend für die Silhouette der Stadt an der Wesermündung. Weltweit gibt es nur noch wenige Holzschiffe aus dieser Epoche, und so ist der Dreimaster ein Reisender aus einer anderen Zeit.

Von allen Schiffen, die unter Obhut des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSM) im Museumshafen liegen, ist die SEUTE DEERN das größte. Ein Schiff, das es sogar auf eine Sondermarke der Deutschen Post geschafft hat. Ein Schiff, das für gelebte maritime Tradition steht und seit mehr als einhundert Jahren Menschen nicht nur befördert, sondern auch bewegt.

Seit sie 1919 vom Stapel lief, hat die SEUTE DEERN eine aufregende Geschichte erlebt. Sie ließ einen Kapitän auf der Reise nach Süden verzweifeln, segelte mit Holz von Finnland nach England, wurde das Prestigeprojekt eines Hamburger Reeders und zur Jugendherberge in den Niederlanden umfunktioniert. Welche Wendungen die Historie nahm und wieso das Schiff für jeden, der sich für Geschichte in-

teressiert, ein Geschenk ist, erklärt Christian Ostersehlte, der Archivar des Deutschen Schifffahrtsmuseums.

Vom ersten Tag an, selbst als Neubau, hatte die SEUTE DEERN mit dem Problem eindringenden Wassers zu kämpfen. Was mit moderner Technologie getan werden muss, um die alte Dame auch in den nächsten Jahrzehnten schwimmen zu lassen, erklärt aber kein Schiffbauer. Thomas Kowalik ist Chemiker am Fraunhofer-Institut und einer der Experten, die extra für die SEUTE DEERN ein neues Material entwickeln werden.

Warum das Schiff eine emotionale Bedeutung für die Bremerhavener Bevölkerung hat, erklärt Nils Schnorrenberger. Der Chef der Bremerhavener Wirtschaftsförderung sieht viele Parallelen in den Lebensläufen von Stadt und Schiff. Goldene Zeiten, schwierige Zeiten. „Die SEUTE DEERN steht für das maritime Erbe Bremerhavens“, sagt er.

Ein maritimes Erbe, aus dem die Zukunft gestaltet wird. Wir wünschen Ihnen viel Spaß mit diesem Booklet über ein besonderes Schiff.





**„Ich kann mich
daran erinnern, wie sie
mich als Kind
beeindruckt hat.“**

Dr. Christian Ostersehlte

EIN ANACHRONISMUS UNTER SEGELN

Dr. Christian Ostersehle

Was für eine Geschichte hat dieses Schiff erlebt. Die SEUTE DEERN war Frachtsegler, Ausbildungsschiff, Hamburger Hotel, niederländische Jugendherberge – und ist heute das Wahrzeichen einer Stadt. Christian Ostersehle, Leiter des Archivs im Deutschen Schifffahrtmuseum, über die bewegte Historie eines besonderen Schiffes.

Für einen Historiker ist die SEUTE DEERN wie ein schwimmendes Geschenk. Anhand ihrer Geschichte lassen sich historische Veränderungen erklären. Sie ist eine Besonderheit und einer der letzten Frachtsegler aus Holz, die in Europa und sogar weltweit erhalten sind. Eigentlich war sie schon bei ihrer Kiellegung ein Anachronismus unter Segeln.

Gebaut wurde das Schiff am Mississippi, gesegelt hat man sie vor Finnland, dann fand sie Verwendung als Ausbildungsschiff eines Reeders mit besonderem Sendungsbewusstsein. Nach dem Weltenbrand wurde sie ein Hotel in Hamburg, eine Jugendherberge in den Niederlanden und ein Fiasko in Emden. Heute ist sie das Wahrzeichen von Bremerhaven und weltweit eine Besonderheit. Historische Holzschiffe wie die SEUTE DEERN gibt es nur sehr wenige, die SIGYN in Turku beispielsweise, die CONSTITUTION in Boston

oder die CHARLES W. MORGAN im Mystic Seaport.

Die SEUTE DEERN gehört auch zu den Erinnerungen meiner Kindheit. In den 1960er-Jahren, als das Segelschiff nach Bremerhaven kam, fuhren meine Familie und ich mit dem VW Käfer an die Pier, um sie zu sehen. Sie war ein Grund für unsere Sonntagsausflüge. Ich kann mich daran erinnern, wie sie mich als Kind beeindruckt hat.

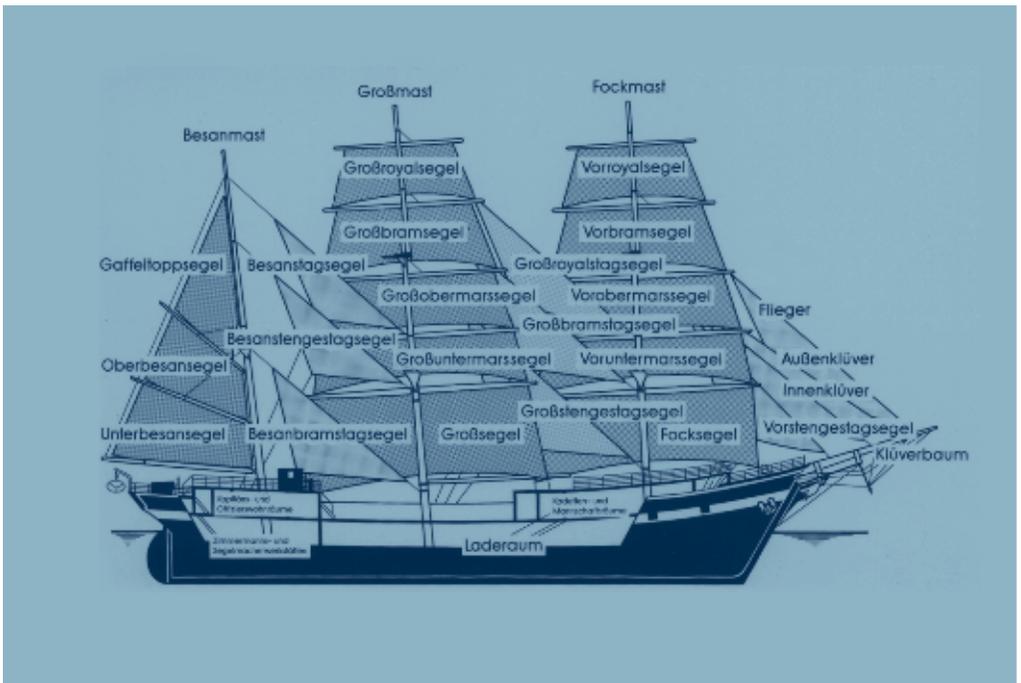
Gebaut wurde die SEUTE DEERN 1919 als Viermastgaffelschoner ELIZABETH BANDI auf einer Werft im Städtchen Gulfport, nicht weit entfernt von der Mündung des Mississippi. Auftraggeber war eine Reederei in New Orleans, die für einen Holzgroßhändler aus Gulfport fuhr. Ihr Bau war eine Art unternehmerische Notwehr, denn es musste schnell gehen. Im Ersten Weltkrieg waren viele Schiffe versenkt worden, und es gab wegen des

wirtschaftlichen Aufschwungs einen großen Bedarf an Frachtschiffen. Aus Gründen der Materialknappheit wurde damals sogar mit Schiffen aus Beton experimentiert.

Dass man zu diesem Zeitpunkt, als Stahlschiffe mit Maschinenkraft über die Meere fuhren, noch ein Holzschiff unter Segeln vom Stapel laufen ließ, lag also an der wirtschaftlichen Gesamtsituation. Man besann sich auf eine Tradition, mit der man sich auskannte: auf den Bau gaffelgetakelter Schoner aus Holz. Sie ließen sich einfach segeln, auch gegen den Wind, von einer vergleichsweise kleinen Crew. Die Schiffe versprachen eine effiziente Bauweise und kostengünstigen

Unterhalt. Ein Schiff wie die ELIZABETH BANDI erschien als praktische Lösung.

Das Schiff wurde aus Pitchpine-Kiefernholz in Kraweel-Bauweise gebaut, 61,45 Meter lang, 11,03 Meter breit, mit einem Tiefgang von 4,57 Metern. Das Schiff konnte 900 Tonnen laden und besaß Ladeporten am Bug, um auch Langholz transportieren zu können. Eine Segelfläche von 1107 Quadratmetern schob das Schiff voran, außerdem gab es zwei Hilfsdiesel an Bord: für Segelmanöver, die Anker- und Ladewinden sowie die Pumpen. So ausgerüstet, machte sich das Schiff auf zu seiner Jungfernfahrt ins brasilianische Bahia. Doch schon bei der ersten Reise



gab es ein Problem, das die Geschichte des Schiffs begleiten sollte: Wasser drang ein.

Weil die Planken nicht ausreichend abgelagert und zu weich waren, hatten sie sich verzogen. Obendrein machte sich ein massiver Befall mit Holzwürmern bemerkbar, wohlgemerkt: bei einem Neubau. Der Wassereintrich war so gravierend, dass der Kapitän entschied, die Reise zu unterbrechen und einen Nothafen anzusteuern. In Bridgetown auf Barbados sollte der Wassereintrich unter Kontrolle gebracht werden. Anscheinend hatten der Kapitän und auch die Crew so wenig Zutrauen in das Schiff, dass sie sich absetzten. Mit einem Ersatzkapitän und der neuen Mannschaft erreichte die ELIZABETH BANDI ihren ersten Zielhafen mit einiger Verspätung. Das Schiff kam wenig später in Philadelphia in eine Werft, doch die Probleme, vor allem jene, die der Wurmfraß verursachte, bekam man damit nicht in den Griff. Auch bei der zweiten Reise, es ging mit Kohlen auf die Westindischen Inseln, kämpfte die Crew mit einem Wassereintrich. Selbst ein erfahrener Segelschiffskapitän wie R. J. Peterson vermochte es nicht, die baulichen Mängel auszugleichen. Wer mit der ELIZABETH BANDI unterwegs war, musste sich auf Probleme einstellen. Beinahe war es, als liege ein Fluch auf dem Schiff: Im Hafen von Tampico kollidierte der Segler mit einem Tankschiff und geriet auf der Rückreise in einen Orkan.

Der Reederei wurde die vermeintlich günstige ELIZABETH BANDI nach wenigen Reisen ein teures Sorgenschiff. 1925 verkaufte man sie an eine Reederei in Maine an der US-amerikanischen Ostküste, die darauf spekulierte, mit dem Neuerwerb Holz in die aufblühenden Küstenorte Floridas bringen zu können. Ein Plan, der wegen der Weltwirtschaftskrise schon wenig später nicht mehr aufging. Ein finnischer Reeder erwarb das Schiff, das im August 1931 mit einer Partie Bauholz aus Kanada in Garston bei Liverpool eintraf.

Der neue Eigentümer strich „Elizabeth“ aus dem Namen. Wegen der deutlich kühleren Wassertemperaturen im neuen Fahrtgebiet bereiteten die Holzwürmer keine Probleme mehr. Vor allem in der Ostseefahrt zwischen Finnland und Dänemark wurde das Schiff nun eingesetzt, aber auch, um Holz nach Nordengland zu transportieren.

Im November 1938 begann ein neues Kapitel in der Geschichte des Seglers: Der Hamburger Reeder John T. Essberger kaufte das Schiff für die Summe von 26.500 Reichsmark. Ziel des „Führers der Deutschen Seeschiffahrt“ mit besten politischen Verbindungen: ein Segelschulschiff für den nautischen Nachwuchs seiner Reederei. Ein Prestigeprojekt, zu dem es gehörte, das Schiff in der Werft Blohm & Voss mitten in Hamburg von einem Viermaster zu einer schnittigen Bark umbauen zu lassen.

Ein halbes Jahr dauerten die Umbauarbeiten und Reparaturen. Das Schiff war in der neuen Version nun 14 Meter länger und wurde an der Außenhaut mit einem Metallbeschlag aus Kupfer und Zinn verstärkt. Man erneuerte das Deck, erweiterte die Aufbauten und veränderte vor allem die Takelage, die nun aus drei Masten bestand. Die Außenhaut wurde schwarz gestrichen, mit einem weißen Portenband am Bug. Am Vorsteven brachte man eine Galiionsfigur an: eine Frau mit rotem Kleid und einem Kopftuch, entworfen von einem Hamburger Künstler. Eine „Seute Deern“, wie der Volksmund sagt. So hieß das Schiff fortan.

Nun stellten 28 Seeleute die Besatzung. Neben dem Kapitän und seinen Offizieren setzte sich die Crew aus dem Bootsmann, einem Zimmermann, Segelmacher, einem Koch, einem Steward, zwei Vollmatrosen und vier Leichtmatrosen zusammen. Hinzu kamen die Auszubildenden. Weil diese Seemannschaft lernen sollten, mussten alle Arbeiten an Bord per Hand erledigt werden. Auf einen Hilfsmotor hatte man in der Umbauphase verzichtet. Nicht aber auf Luxus für die Kammern des Reeders und des Kapitäns, die wie der Salon mit Mahagoni aus Honduras ausgekleidet wurden.

Umgebaut worden war die Bark für die weltweite Fahrt, doch die Kriegsgefahr machte sämtliche Reisepläne für ein Segelschiff zunichte. Die erste Ausbildungsreise führte mit Kali von Trave-

münde nach Trangsund in Finnland. Auch während der ersten Kriegsmo-nate unternahm man Törns in skandinavische Häfen, mal mit Schnittholz, mal mit Salz. Erst mit dem Überfall der Wehrmacht auf die Sowjetunion mussten auch diese Reisen aus Sicherheitsgründen entfallen. Bis 1944 aber unternahm man Ausbildungstörns im geschützten Greifswalder Bodden, die etwa vier Wochen dauerten. Der letzte Jahrgang der Schiffsjungen, die zwei Jahre lang ausgebildet werden sollten, kam 1943 an Bord. Von September 1944 an lag die SEUTE DEERN in Lübeck, zuletzt am Schuppen 1 im Holstenhafen, wo sie von britischen Soldaten nach Kriegsende als Wachstation genutzt wurde.

Anders als seine Flotte aus Frachtern und Tankern erhielt Reeder John T. Essberger die SEUTE DEERN von den Alliierten zurück. Das Schiff bekam nun eine neue Bestimmung: Es wurde in einer Travemünder Werft zu einem schwimmenden Hotel und Restaurant umgebaut (womit es auch die Raumstützen und die Seetüchtigkeit verlor). Acht Jahre, nachdem sie Hamburg verlassen hatte, kam die SEUTE DEERN in die Hansestadt zurück. Sie lag nun an der Fähre VII bei den St. Pauli-Landungsbrücken und wurde vorübergehend eine Art neues Wahrzeichen in einer zerstörten Stadt. Beinahe 300.000 Gäste übernachteten bis 1953 an Bord, doch rentabel betreiben ließ sich das Hotel im Hafen schließlich nicht mehr. Im Frühjahr



1954 verkaufte die Reederei ihre SEUTE DEERN an eine Stiftung im niederländischen Delfzijl. Nun war sie eine Jugendherberge namens PIETER A. KOERTS.

Der in Delfzijl geborene Amerikaner und neue Eigner Jan Albert Koerts wollte mit der Namensgebung seinen Vater ehren. Zunächst lief es gut für die Jugendherberge, doch Ende der 1950er-Jahre gab es wirtschaftliche Probleme wegen der teuren Unterhalts- und der anstehenden Reparaturkosten. Die Stadt erhielt keine staatlichen Zuschüsse, und so wechselte das Schiff im Dezember 1964 erneut den Besitzer. Sie bekam den Namen SEUTE DEERN zurück und sollte das Stadtzentrum von Emden als schwimmendes Restaurant schmücken.

Doch dazu kam es nicht, weil die neue Eigentümerin zwar das Schiff gekauft, aber anscheinend nicht alle Details mit der Stadt geklärt hatte. Dazu gehörte etwa die Frage des Liegeplatzes. Statt im Zentrum lag die Bark an einer Werftpier im Binnenhafen, wo sie im Juni 1965 aus ungeklärter Ursache Leckschlug und auf Grund sank. Zwar konnte sie gehoben und das Leck abgedichtet werden, an eine gastronomische Nutzung war aber nun nicht mehr zu denken. Wieder stand die SEUTE DEERN zum Verkauf.

Als der spätere Direktor des Deutschen Schifffahrtsmuseums Gert Schlechtriem von der zuletzt traurigen Geschichte erfuhr, gründete er einen Initiativkreis mit dem Ziel, die SEUTE DEERN als Museumsschiff nach Bre-



merhaven zu bringen. Seine Argumentation: Mit Segelschiffen dieses Typs hatte der Aufstieg der Stadt Bremerhaven begonnen, und Schlechtriem und seine Mitstreiter wollten dieses maritime Erbe bewahren. Der Kauf des Schiffes erschien den Initiatoren des Projekts als einmalige Gelegenheit. Es gelang ihnen, Politik und Wirtschaft zu begeistern, und nach einigen Turbulenzen und dem zwischenzeitlichen Kauf durch den Helgoländer Hotelier Hans Richartz machte das Schiff schließlich am 23. Juni 1966 in Bremerhaven fest.

Die Stadt Bremerhaven wurde Mit-eigentümerin, das Deutsche Schiff-fahrtsmuseum verpflichtete sich, für die Instandsetzung zu sorgen. Als man 1974 das Hafenbecken für den Aus-bau der Columbusstraße und den Bau des Columbus-Centers zuschüttete, wurde der Hafenkanaal zu schmal. Ein Jahr später entstand so der heutige Museumshafen. Die SEUTE DEERN vertäute man am südwestlichen Ufer des Museumshafenbeckens, wo sie bis heute liegt.

Immer wieder sorgten Reparaturen und Wertzeiten für Diskussionen, Kritik und kritische Momente in der Geschichte des Schiffes. 1978 wurde die Bark umfänglich restauriert, wobei man neben neuem Holz etwa 60 Tonnen Stahlplatten einbaute und einen Schutz aus Kupferplatten. Die originale Galionsfigur bekam 1981 einen Platz im verkleinerten Restaurant an Bord;

seither hält eine Nachbildung aus wet-terfestem Kunststoff ihren Platz. Die Konservierung der alten Dame ist eine ständige Herausforderung.

Im Februar 2019, also zu Beginn des Jubiläumsjahres, brach im Bereich der Bordküche ein Feuer aus. Es gelang der Feuerwehr, den Brand rasch in den Griff zu bekommen, doch die Schäden setzten dem ohnehin schon angegrif-fenen Schiff zu. Die Anteilnahme der Bevölkerung, die sich direkt an der Pier und in den sozialen Medien zeigte, beweist: Nach ihrer langen und wech-selhaften Geschichte ist die SEUTE DEERN das Wahrzeichen von Bremer-haven.

Ein Schiff mit einer wahrlich bewegten Geschichte.

Dr. Christian Ostersehle, Jahr-gang 1959, wurde in Bremen ge-boren. Nach seinem Studium in Kiel machte er sich als Historiker mit dem Schwerpunkt deutsche und in-ternationale Schifffahrt des 19. und 20. Jahrhunderts einen Namen. Seit 2016 leitet er das Archiv des Deut-schen Schifffahrtsmuseums. Er lebt in seiner Heimatstadt.

Dr. Dirk J. Peters, Jahrgang 1949, hat als ehemaliger langjähriger Mitarbeiter des Deutschen Schiff-fahrtsmuseums 2000 eine gründ-liche Studie über die SEUTE DEERN veröffentlicht.



„Die alte Dame
stellt uns vor eine
Menge kniffliger
Aufgaben.“

Dr. Thomas Kowalik

DIE VERHOLZUNG DER SEUTE DEERN

Dr. Thomas Kowalik

Holz ausschneiden, neu einsetzen, fertig. So einfach, wie sich Laien die Restaurierung eines alten Schiffes vorstellen, ist es leider nicht. Nicht nur Schiffbauer, sondern auch Chemiker sind gefragt, um das alte Schiff zu retten. Einer von ihnen ist Thomas Kowalik.

Ich bin nicht Schiffbauer, sondern Chemiker. Ich kenne mich mit Klebstoffen und Polymerchemie aus. Meine Aufgabe am Fraunhofer IFAM in Bremen ist es unter anderem, neue Stoffe zu finden, mit denen wir Materialien stabilisieren und konservieren können.

Auf dem Markt gibt es aktuell geschätzt 250.000 Spezialklebstoffe. Sie sind unterschiedlich zäh, elastisch, haltbar, sie härten anders aus. Sie werden unter anderem im Flugzeugbau, in der Autoindustrie oder der Medizintechnik eingesetzt. Es ist keiner dabei, der uns im Falle der SEUTE DEERN weiterbringt.

Die alte Dame stellt uns vor eine Menge kniffliger Aufgaben.

Es gibt einige Baustellen an diesem Schiff. Jede müssen wir auf eine andere Art und Weise angehen. Auf alten Schiffen fragt man sich manchmal: Sind es wichtige Teile, die Probleme

machen? Oder hübsche Teile, die bei einem Museumsschiff vor allem gut aussehen? Im Falle der SEUTE DEERN darf ich sagen: Auf beiden Seiten hapert es.

Als wir tief hinunter in den Bauch des alten Seglers geklettert sind, waren wir an manchen Stellen im Kielschwein doch ziemlich erschrocken. Die „strukturelle Integrität“, wie es im Fachjargon heißt, ist angegriffen. Dies betrifft auch die Spanten, also für Laien: das Gerüst des Schiffes. Es gibt Stellen, da ist der Zustand des Holzes dramatisch schlecht. Pilze und Mikroorganismen sind eingedrungen und zersetzen das Holz. Das Schiff droht von innen zu verfaulen.

Alle Experten, die mit der SEUTE DEERN zu tun haben, sind sich in einem Punkt einig: Es wird zunächst darum gehen, das Schiff zu stabilisieren. Es gibt keine bekannte Methode der Restaurierung, auf die wir so einfach

zurückgreifen können. Ein Vorgehen der „klassischen Art“ ist undenkbar. Holz raussägen, Holz neu einsetzen – das geht vielleicht im Bereich des Decks oder in Teilen der Takelage, die mit handwerklichem Geschick relativ leicht zu ersetzen sind. Bei den Teilen des Rumpfes funktioniert es nicht. Es gibt keinen Stoff, kein bekanntes Mittel, das wir benutzen können. So wird die Rettung der SEUTE DEERN gewissermaßen ein eigenes Forschungsprojekt werden.

Wir müssen etwas finden, das es in dieser Form noch nicht gibt.

Was die Konservierung alter Schiffe angeht, hat wohl kaum ein Museum einen Ruf, der mit dem des Deutschen Schifffahrtsmuseums vergleichbar wäre. Seit der Konservierung der Kogge ist das so. Über Jahrzehnte hinweg hat man das Holz der mittelalterlichen Kogge in einem Chemikalienbad getränkt und so erhalten und für die Nachwelt konserviert. Auch wir müssen nach Wegen suchen, wie wir das Holz der SEUTE DEERN infiltrieren und stabilisieren können. Nur: Viel Zeit haben wir dafür nicht.

Obendrein müssen wir womöglich unter Wasser arbeiten – denn es erscheint zu riskant, das Schiff aus seiner Position herauszubewegen. Daran, das Schiff irgendwo hinzuschleppen, ist überhaupt nicht zu denken. An tragenden Teilen ist der Großsegler in einem derart schlechten Zustand, dass

er auseinanderbrechen könnte. Fest steht, dass wir im Nassen arbeiten. Jeden Tag dringen tonnenweise Wasser in die SEUTE DEERN ein. Pumpen arbeiten rund um die Uhr, um dieses Wasser wieder loszuwerden. Diese Menge aber ist natürlich extrem und stellt uns vor Probleme.

Der Stoff, den wir entwickeln, muss ein Fungizid enthalten, um den Zersetzungprozess im Holz zu stoppen. Sonst hat die SEUTE DEERN keine Chance. Die Balken, um die es geht, sind dick und massiv. Ob wir mit Druck arbeiten? Oder kleine Bohrungen vornehmen? Wir werden sehen.

Was dem Schiff momentan einigermaßen Stabilität verleiht, sind die Metallstreben, die nachträglich eingezogen wurden. Nun haben aber Metall und Holz unterschiedliche Eigenschaften. Metall quillt nicht. Der Stoff, den wir suchen, muss diesem Umstand Rechnung tragen. Sonst haben wir beim ersten strengen Frost ein großes Problem. Dann macht es einmal laut „knack“ und große Risse entstehen.

Knapp zwei Jahre wird die Entwicklung eines solchen Stoffes dauern, so schätze ich. Es wird in Teilen Neuland sein, was genaue Prognosen schwierig macht. Ideen sind bereits reichlich vorhanden. Wir denken an Lösungen auf der Basis von Ligninen. Das sind phenolische Makromoleküle, die sich aus verschiedenen Monomerbausteinen zusammensetzen. Es handelt sich



dabei um feste Biopolymere, die in der pflanzlichen Zellwand eingelagert werden. Sie bewirken eine „Verholzung“ der Zelle, was man „Lignifizierung“ nennt.

Man könnte also sagen, dass wir die SEUTE DEERN einhundert Jahre nach ihrem Stapellauf noch einmal neu verholzen. Fest steht: Die Sanierung der SEUTE DEERN wird für alle, die daran beteiligt sind, ein anspruchsvoller Job. Aber das bringt ja auch Spaß.

Dr. Thomas Kowalik, Jahrgang 1968, hat eine Beziehung zu Holzarbeiten: Sein Vater war Tischler. Der promovierte Chemiker ist seit 2001 als Fachmann für Klebstoffe beim Fraunhofer IFAM in Bremen tätig. In seiner Freizeit arbeitet er an Modellschiffen und reist gern in die Ferne und ins Nahe. Er ist verheiratet und lebt mit seiner Partnerin in Bremen.



BUILT BY
GULFPORT
SHIP BUILDING CO.
1919
GULFPORT MISS.

U.S.A.





[Redacted]

**„Die SEUTE DEERN
symbolisiert den
wirtschaftlichen Aufstieg
unserer Stadt.“**

Nils Schnorrenberger

DIESE DREI MASTEN

Nils Schnorrenberger

Die SEUTE DEERN ist nicht nur ein Museumsschiff und ein schwimmendes Restaurant. Sie ist ein Wahrzeichen von Bremerhaven geworden. Welche Geschichte die Stadt und ihren Dreimaster verbindet, erklärt Nils Schnorrenberger, Geschäftsführer der Bremerhavener Wirtschaftsförderung.

Die drei Masten der SEUTE DEERN bedeuten viel für unsere Stadt. Sie sind zu einem Wahrzeichen von Bremerhaven geworden. Seit über fünfzig Jahren gehören die drei Masten zum Bild der Stadt am Meer. Sie sind nicht mehr wegzudenken.

Wie sehr den Menschen das Schiff ans Herz gewachsen sind, zeigen die Reaktionen auf den Brand an Bord, ausgerechnet im Jahr ihres Jubiläums. Im Inneren der SEUTE DEERN war ein Feuer ausgebrochen, und am nächsten Morgen kamen zahlreiche Bürger ans Hafenbecken, um ihre Anteilnahme zu demonstrieren. In den sozialen Netzwerken gründeten sich Gruppen, die bei der Restaurierung helfen wollten. Für Bremerhaven ist die SEUTE DEERN heute mehr als ein schwimmendes Museum oder ein Restaurantschiff. Sie ist ein Identifikationsobjekt.

Diese drei Masten ragen an der Keimzelle der Stadt Bremerhaven in den Himmel. Es ist eine junge Stadt, 1827 gegründet, weil die Weser zunehmend

versandete und Bremen einen erreichbaren Hafen benötigte. Am 1. Mai 1827 wurden Gelände und Deichvorland übergeben und der Alte Hafen in den folgenden drei Jahren fertiggestellt.

Wenig später entstand der Neue Hafen. Bremerhaven wurde der größte Auswandererport Europas. Millionen Menschen brachen von den Kajen auf, mit Koffern voller Träume von einem besseren Leben. Zu Bremerhaven gehört der Norddeutsche Lloyd, der zur größten Reederei der Welt aufstieg. Schnelldampfer wie die BREMEN liefen von Bremerhaven aus New York, Baltimore und New Orleans an. Auch wenn die SEUTE DEERN nicht in Bremerhaven gebaut wurde, sondern am Mississippi, so symbolisiert der Schiffstyp den wirtschaftlichen Aufstieg unserer Stadt.

Die drei Masten signalisieren den Besucherinnen und Besuchern: Bremerhaven ist eine Stadt mit großem maritimen Erbe. Für manche Touristen wirkt es fast, als werde man zwischen

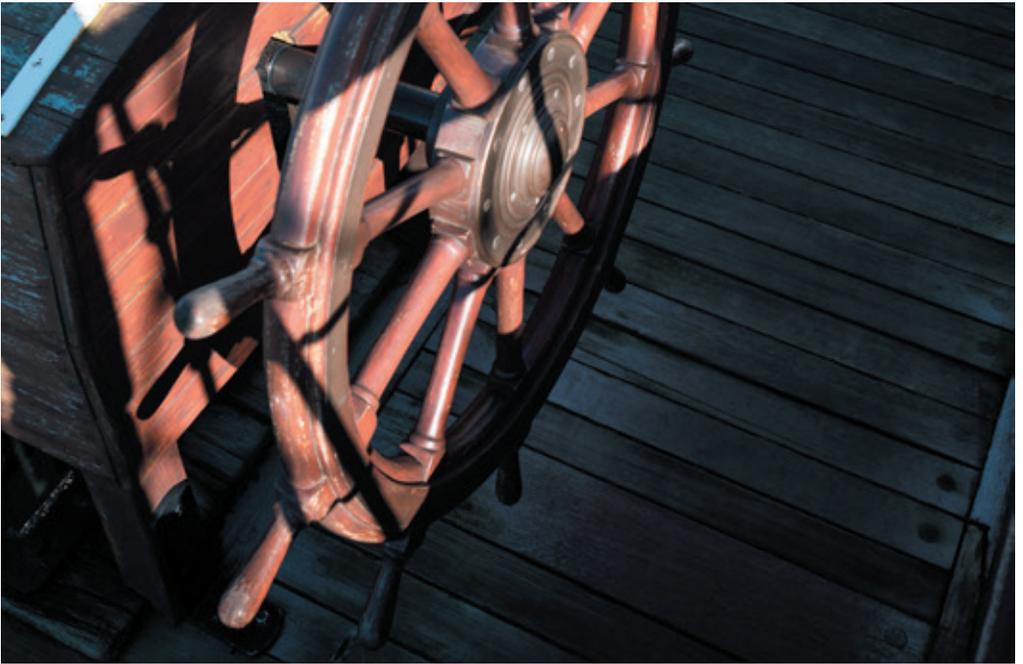
Columbus-Center und dem Deutschen Schiffahrtsmuseum gleich die Segel setzen und einfach losfahren. Gedankliche Reisen sind möglich in den Havenwelten, einem vielleicht einzigartigen Ensemble von Museen direkt an der Nordsee. Auswandererhaus, Klimahaus, der Zoo am Meer und das Deutsche Schiffahrtsmuseum ziehen jährlich zusammen mehr als eine Million Besucher an. Die SEUTE DEERN liegt mittendrin und steht auch für eine Sehnsucht. Sie ist eine Erinnerung an eine vergangene Zeit der Windjammer, der Flying-P-Liner, an abenteuerliche Reisen über die Meere.

Bremerhaven hat die maritime Geschichte in Deutschland mitgeprägt. Hier wurde der erste deutsche Hoch-

seefischdampfer in Dienst gestellt und die deutsche Hochseefischerei mitbegründet. Hier wurden wegweisende Konzepte wie der „Bahnhof am Meer“ entworfen und gebaut. Nach Bremerhaven kam die GRÖNLAND von der ersten deutschen Polarexpedition zurück – und segelt bis heute als Legende unter Segeln hinaus auf die Nordsee. Von hier aus brachen im Juni 1869 die Schiffe GERMANIA und HANSA zur zweiten deutschen Polarexpedition auf. Die POLARSTERN, ein weltweit bekanntes Forschungsschiff, das die Forschungsstation Neumayer III in der Antarktis versorgt, trägt den Heimathafen Bremerhaven am Heck.

Bremerhaven war einst eine Stadt der Werften. Einige Schiffbauunterneh-





men, darunter Lloyd und BREDO, haben den Strukturwandel überstanden. Im Jahr 1966 begann das Zeitalter der Containerschiffahrt. Die erste Stahlkiste, die in Deutschland abgesetzt wurde, kam am 5. Mai 1966 mit der FAIRLAND nach Bremen; ein historisches Ereignis, von dem damals kaum jemand Notiz nahm. Schon zwei Jahre später eröffnete in Bremerhaven der Containerterminal an der Stromkaje nördlich der Nordschleuse. Dieser Teil des Hafens wurde immer wieder erweitert. 2010 war die knapp fünf Kilometer lange Stromkaje (mit 14 Liegeplätzen für Frachter) der größte zusammenhängende Containerterminal der Welt. Vor dem rasanten Aufstieg der chinesischen Häfen gehörte Bremerhaven über viele Jahre hinweg zu den größten 25 Containerhäfen.

Wo maritime Tradition gepflegt wird, da ist auch maritimes Know-how zu Hause. Heute ist Bremerhaven einer der bedeutendsten Standorte für die Zukunftstechnologie Windenergie. Das Symbol der SEUTE DEERN, die nur mit Windenergie über die Meere segelte, passt auch hierzu. Wir haben Dynamik in dieser Branche, die wichtig ist, um die Aufgaben der Zukunft zu meistern. Als Stadt am Meer sind wir vom Wandel des Klimas unmittelbar betroffen. Wir wollen einen Beitrag dazu leisten, dass er zunächst gebremst und dann gestoppt werden kann.

Bremerhaven hat goldene Zeiten erlebt. Ende der 1970er-Jahre, als es noch die amerikanische Kaserne gab, die Fischindustrie boomte und die Werften ausgelastet waren, gab es



Vollbeschäftigung. Ich erinnere mich an eine Szene, die ich vor einer Schule sah und die sich einprägte: Die Jugendlichen fuhren zu jener Zeit keine Fahrräder, sondern Zündapp-Mopeds.

Bremerhaven ist durch schwierige Zeiten gegangen, in denen viele Einwohner die Stadt verlassen haben. Manche sagen, dass uns eine ganze Generation fehlt. Der Name der Stadt wurde ein Synonym für Armut und Arbeitslosigkeit. Doch der Strukturwandel ist im vollen Gange. Die Dinge ändern sich.

Heute präsentiert sich die Stadt als jung, maritim und authentisch. Wir erleben eine gute Dynamik. Bremerhaven ist heute nicht mehr nur die Stadt der Dockarbeiter und der Fischer. Sie ist auch die Stadt der Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, die beispielsweise am Alfred-Weegner-Institut oder am Deutschen Schifffahrtsmuseum forschen. Junge Leute leben gerne in der Stadt am Meer, in der sie kurze Wege haben und preiswerten Wohnraum finden. Bremerhaven ist die Stadt der Ingenieurinnen und Ingenieure in Zukunftsbranchen wie der Offshore-Industrie.

Die SEUTE DEERN ist ein Schiff mit einem bewegten Leben. Sie hat viele Stürme überstanden. Auch das passt gut zu unserem Bremerhaven.

Nils Schnorrenberger, Jahrgang 1964, studierte nach dem Abitur in Kiel Agrarwissenschaften und arbeitete danach als Verwalter eines Bio-Bauernhofes in Nordfriesland. Obwohl ihm Freunde abrieten, wechselte er 1993 als Umweltreferent nach Bremerhaven. Sechs Jahre später übernahm er den Geschäftsbereich Wirtschaftsförderung der Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung (BIS). Seit 2010 ist er Geschäftsführer der BIS. Schnorrenberger ist verheiratet, hat drei Kinder und lebt mit seiner Familie bei Bremerhaven.



Impressum

© 2019, Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven

Wissenschaftliche Redaktion und Lektorat:

Erik Hoops, Deutsches Schifffahrtsmuseum

Konzept & Idee: Ankerherz Verlag GmbH

Texte: Stefan Kruecken

Titelillustration: Hans Baltzer

Fotos: Andree Kaiser

Grafik: Daniela Greven

Corporate Design: GfG / Gruppe für Gestaltung



VOLUME 05 / SEUTE DEERN

Wahrzeichen mit bewegter Geschichte

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum – Leibniz-Institut für Maritime Geschichte – befindet sich im Wandel und ist dabei, seine Ausstellung in enger Verbindung zu seinem Forschungs- und Ausstellungsprogramm „Mensch & Meer“ neu zu konzipieren. Wichtigen Raum nimmt hierbei eine Reihe von Leitobjekten ein, die auch Gegenstand einer eigenen Reihe von Booklets sind.

In den verschiedenen Ausgaben der Serie blicken Fachleute aus den drei Forschungsperspektiven „Interessen – Materialität – Wahrnehmung“ auf das jeweilige Objekt, stellen Fragen an das Objekt und erläutern dessen Faszination.

Deutsches Schiffahrtsmuseum

Leibniz-Institut für Maritime Geschichte
Hans-Scharoun-Platz 1 · 27568 Bremerhaven
T +49 471 482 07 0 · info@dsm.museum
www.dsm.museum

Gefördert durch den
Förderverein Deutsches
Schiffahrtsmuseum e. V.

